

166
РАДИ
ТЬ

3

Ур. 8. 298

СМЕРТЬ И УВѢЧЬЕ

ПРИ ЭКСПЛОАТАЦИИ

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Sine ira et studio.

СОСТАВИЛЪ

Ф. ОСЕЦКІЙ

ПРИСЯЖНЫЙ ПОВѢРЕННЫЙ ПРИ СПБ. СУДЕБНОЙ ПАЛАТѢ.

ВТОРОЕ ИЗДАНИЕ

СОВЕРШЕННО ПЕРЕРАБОТАННОЕ.

85823



С.-ПЕТЕРБУРГЪ

ТИПО-ЛИТОГРАФІЯ МѢСНИКА И РИМАНА. БАССЕЙНАЯ, 48 (50).

1890.



CMETP N YRPPE



258333



FUVW0120846

COBREZUEIRO DEL PAVOTANHO

0 | 144 | 01

Александръ Яковлевицу

ПАССОВЕРУ

ПРЕДИСЛОВІЕ КЪ ПЕРВОМУ ИЗДАНІЮ.

Предметомъ настоящаго изслѣдованія служить имущественная отвѣтственность желѣзнодорожныхъ обществъ, за смерть и личныя поврежденія, причиняемая ими при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Матеріаломъ служили для меня: практика Гражданскаго Кассационнаго Департамента Правительствующаго Сената, судебныхъ палатъ и окружныхъ судовъ, иностранная, по преимуществу, германская судебная практика, имѣющая, вслѣдствіе значительнаго сходства редакцій германскаго закона 7 іюня 1871 г. и ст. 683 X т. 1 ч. по прод. 1879 г., весьма важное для настоящаго предмета значеніе, русская и иностранная юридическія литературы, разрабатывающія желѣзнодорожное право — предметъ, который въ послѣднее время все болѣе выдвигается впередъ.

Цѣль этой книги дать судѣ, повѣренному и потерпѣвшему возможность быстро соображаться въ вопросахъ, которые цѣлою массою являются въ дѣлахъ о вознагражденіи за личныя поврежденія, причиненныя желѣзными дорогами. Поэтому система изложенія возможно ближе подходитъ къ системѣ дѣйствующихъ законовъ: 683 ст. X т. 1 ч. по прод. 1879 г. и Общаго Устава

Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ 12 іюня 1885 г., съ тѣми лишь измѣненіями, которыя казались необходимыми съ научной точки зрѣнія.

При составленіи этой книги мною имѣлись въ виду два существенныя требованія для практическаго юридическаго руководства: сжатость и возможная ясность изложенія. Съ особенною заботливостью я избѣгалъ отвлеченныхъ разсужденій и старался проводить юридическія положенія посредствомъ живыхъ, имѣвшихъ мѣсто въ дѣйствительной судебной практикѣ примѣровъ, или же посредствомъ такихъ только вопросовъ, которые непременно встанутъ передъ юристомъ, имѣющимъ дѣло съ процессами этой категоріи.

При толкованіи 683 ст. X т. 1 ч. громаднымъ подспорьемъ послужили для меня германскія ученныя изслѣдованія; разъясненіе же подлежащихъ статей Общаго Устава 12 іюня 1885 г. является первой попыткой въ юридической литературѣ.

Задача моя будетъ исполнена, если эта книга принесетъ нѣкоторую практическую пользу и вызоветъ къ жизни новые, въ томъ же направленіи, болѣе совершенныя труды.

С.-Петербургъ,
въ Октябрѣ 1885 г.

ПРЕДИСЛОВІЕ КО ВТОРОМУ ИЗДАНІЮ.

Въ промежутокъ времени, отдѣляющій первое изданіе этой книги отъ настоящаго, появились три изслѣдованія, имѣющія своимъ предметомъ разъясненіе Общаго Устава 12 іюня 1885 г.: М. В. Шимановскаго «О новомъ желѣзнодорожномъ Уставѣ», Г. Вербловскаго «Положеніе о Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ и Общій уставъ Рос. ж. д.» и А. А. Квачевскаго «Общій Уставъ Рос. ж. д.», не считая отдѣльныхъ статей, касающихся того же предмета. Сочиненія эти послужили важнымъ подспорьемъ въ разрѣшеніи многихъ вопросовъ, назрѣвшихъ за это время.

Кассационныя рѣшенія Правительствующаго Сената, напечатанныя по 1 января 1890 г. приведены въ этой книгѣ не въ краткихъ выдержкахъ, ведущихъ иногда къ неправильнымъ выводамъ, а въ томъ видѣ, который имъ подобаетъ по ихъ первенствующему для юриста практикѣ значенію, то есть въ возможно полномъ—для теоретическаго изслѣдованія—изложеніи.

Представляется замѣчательнымъ, что не смотря на громадное число дѣлъ о личныхъ поврежденіяхъ, разсматриваемыхъ окружными судами и судебными палатами, до обсужденія Правительствующаго Сената дохо-

доть лишь ничтожно ихъ количество. Это явленіе объясняется главнымъ образомъ необходимостью представлять кассационный залогъ, отъ каковой обязанности, не освобождены, какъ извѣстно, даже лица, пользующіеся правомъ бѣдности для веденія своихъ дѣлъ въ судебныхъ установленіяхъ, рассматривающихъ дѣла эти по существу. А такъ какъ потерпѣвшими на желѣзныхъ дорогахъ, на фабрикахъ и заводахъ являются по преимуществу служащіе и рабочіе, необладающіе достаточными средствами для внесенія залога, то множество крайне важныхъ юридическихъ вопросовъ, касающихся личныхъ поврежденій, не могло быть до настоящаго времени разрѣшено кассационной нашей практикой.

Чтобы восполнить этотъ пробѣлъ, при составленіи этого изданія было обращено особое вниманіе на практику иностранныхъ высшихъ судовъ, преимущественно Германскаго Высшаго Имперскаго Суда (Reichsgericht), рѣшенія котораго, вслѣдствіе тождественности многихъ постановленій нашего закона съ германскими законоположеніями, имѣютъ для нашей судебной практики весьма важное значеніе. Рѣшеній этихъ, относящихся къ вопросамъ даннаго изслѣдованія имѣются сотни, если не тысячи. Помѣщать ихъ всѣ не представлялось ни возможности ни надобности, такъ какъ многія изъ нихъ, основанныя на законахъ спеціальныхъ и вполне намъ чуждыхъ касаются вопросовъ безразличныхъ для нашей судебной практики. Но рѣшенія, которыя имѣютъ къ ней прямое примѣненіе или могутъ служить для нея полезнымъ указаніемъ, помѣщены въ видѣ извлеченій; рядомъ же съ самыми замѣчательными изъ нихъ приведены мотивы. Въ рѣшеніяхъ этихъ читатель, въ

особенности юристъ практикъ найдетъ — надѣюсь — цѣлую массу богатаго матеріала.

30 мая 1888 г. появился весьма важный законъ: Положенія о пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Если первое изданіе настоящей книги было первою же попыткой къ объясненію Устава 12 іюня 1885 г. то настоящее изданіе является первой попыткой объяснить Положенія 30 мая 1888 года.

Система книги сохранена прежняя, но всѣ главы не только дополнены, но и переработаны весьма тщательно; нѣкоторыя же изъ нихъ на примѣръ «Vis major» представляютъ изслѣдованія, основанныя на новѣйшихъ данныхъ и послѣднихъ завоеваніяхъ науки.

Обиліе матеріала указало на необходимость представить его читателю въ такомъ видѣ, чтобы имѣлась возможность сразу и безъ затрудненія находить то, что нужно. Поэтому при концѣ книги помѣщенъ подробный алфавитный указатель.

Никакой трудъ не застрахованъ отъ увлеченій а вслѣдствіе этого — отъ ошибокъ. Съ тѣми и другими читатель вѣроятно встрѣтится и въ настоящей книгѣ. Какъ ни прискорбна эта мысль для автора и какъ ни трудно напередъ съ ней мириться, — онъ рѣшился принести свой незначительный трудъ въ общую сокровищницу знанія съ тѣмъ спокойнымъ убѣжденіемъ, что при всѣхъ ея недостаткахъ, книга эта иной разъ сообщитъ новое мнѣніе или фактъ, неполнѣ извѣстный.

С.-Петербургъ,
въ Январѣ 1890 г.

ОГЛАВЛЕНІЕ

	стр.
Предисловіе къ первому изданію	V
Предисловіе ко второму изданію	VII

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ.

Прусскій законъ 3 ноября 1838 г.	3
Англійскій законъ 26 августа 1846 г.	4
Австрійскій законъ 16 ноября 1851 г.	8
Законъ 12 мая 1852 г. и ст. 683 X т. I ч. Свода Зако- новъ изд. 1857 г.	8
Англійскій законъ 31 июля 1868 г.	11
Австрійскій законъ 5 марта 1869 г.	12
Прусскій законъ 3 мая 1869 г.	15
Германскій законъ 7 июня 1871 г.	15
Англійскій законъ 14 августа 1871 г.	18
Швейцарскій законъ 5 июля 1875 г.	19
Франція и Бельгія	21
Нидерландское гражданское уложеніе	23
Итальянское гражданское уложеніе	23
Американскіе Штаты	23
Англійскій законъ 7 сентября 1880 г.	25
Проектъ 1883 г. Итальянскаго закона	26

КОММЕНТАРІЙ.

Матеріальное право.

I. Общее основаніе права на вознагражденіе за вредъ .	29
II. Поврежденіе въ здоровьѣ	71

	стр.
III. Кто имѣетъ право на вознагражденіе	93
Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта 20 Мая 1888 г.	103
Общее Положеніе о пенсіонныхъ кассахъ	108
Общее Положеніе о сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ	135
IV. Эксплоатація желѣзной дороги	148
V. Opus probandi	189
VI. За какія дѣйствія отвѣчаетъ желѣзная дорога	196
VII. Vis maior	224
VIII. Обходъ закона частными соглашениями	279
IX. Размѣръ вознагражденія	286
X. Форма вознагражденія	300
XI. Auctoritas rei judicatae	305
XII. Давность	312
XIII. Право желѣзной дороги на регрессъ	332

Судопроизводство.

XIV. Заявленіе требованія	344
XV. Подсудность	356
XVI. Взысканіе	381
Особое Приложеніе	403
Алфавитный Указатель	431
Опечатки	453

Историческій очеркъ законодательства объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ.

«Наилучшая изъ всѣхъ репрессивныхъ мѣръ, оказывающая самое энергическое дѣйствіе, есть хорошій, строго примѣняемый законъ о денежной отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ». (Веберъ, «Условія безопасности желѣзнодорожнаго движенія»)

Странное явленіе: желѣзнодорожное дѣло зачалось во Франціи, родилось въ Англіи, а между тѣмъ, первый желѣзнодорожный законъ, касающійся интересующаго насъ предмета, появился въ Пруссіи 3 ноября 1838 года.

Прошло 50 лѣтъ, и желѣзнодорожное дѣло представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Французское министерство общественныхъ работъ собрало къ пятидесятилѣтнему юбилею желѣзныхъ дорогъ точныя статистическія данныя о суммахъ, израсходованныхъ великими державами на проведеніе желѣзнодорожной сѣти. Вотъ этотъ интересный перечень.

Соединенные Штаты

израсходовали . . . 34 миллиарда франковъ.

Великобританія . . . 19 миллиардовъ »

Франція 12 » »

Германія 11 » »

Австро-Венгрія . . . 8 » »

Общій итогъ капиталовъ, израсходованныхъ на сооруженіе и устройство всей желѣзнодорожной сѣти въ Россіи,

составилъ въ 1887 году сумму 1.873,062,806 руб. 61 коп. Въ этомъ же году русскими желѣзными дорогами выработано чистаго дохода по ихъ исчисленію 109,111,947 руб. 37 коп. ¹⁾.

Если къ этимъ суммамъ добавить стоимость желѣзныхъ путей сообщенія, проведенныхъ во второстепенныхъ государствахъ, то общій итогъ расходовъ на желѣзныя дороги всего земнаго шара далеко превзойдетъ 100 милліардовъ франковъ. Такимъ образомъ, считая по 5% на затраченный капиталъ, желѣзныя дороги ежегодно обходятся человѣчеству въ 5 милліардовъ франковъ, не считая расходовъ по эксплуатаціи.

Англичанинъ Мекерсонъ вычислилъ, что если превратить стоимостъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ звонкую монету, то для перевозки ея потребуется по крайней мѣрѣ 40 большихъ локомотивовъ.

Не удивительно, что это явленіе, одно изъ самыхъ крупныхъ общественной жизни, вызвало во всѣхъ странахъ усиленную законодательную дѣятельность, образовавшую особую вѣтвь юридической науки: желѣзнодорожное право.

Извѣстно, что на образованіе какого бы то ни было, нынѣ дѣйствующаго, закона вліяли не только законы его родины, но также общія историческія событія, — въ томъ числѣ законы другихъ народовъ.

Иностранныя законодательства служатъ матеріаломъ, мотивомъ, а иногда основаніемъ для изданія новаго закона, который поэтому представляетъ собою не независимое, обособленное понятіе, а развитіе одной общей, всѣмъ культурнымъ народамъ, въ данное время, присущей идеи.

¹⁾ «Вѣстникъ Финансовъ, Промышленности и Торговли» за 1889 г. «Новости» 1889 г. № 82.

Вслѣдствіе этого краткій обзоръ законодательствъ яснѣе освѣтитъ законъ 14 февраля 1878 года и соотвѣтствующія положенія Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ 12 июня 1885 года, составляющія предметъ настоящаго изслѣдованія.

Современныя законодательства, разсматриваемыя съ точки зрѣнія вопроса объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за вредъ, причиненный въ здоровѣ, распадутся на двѣ группы: первую группу составляютъ тѣ законодательства, которыя выработали спеціальныя, относящіеся къ этому предмету, законы (Россія, Германія, Англія, Австрія и Швейцарія); вторую группу составляютъ законодательства, которыя не имѣютъ спеціальныхъ, касающихся даннаго предмета, законоположеній и которыя подвергаютъ желѣзнодорожныя общества отвѣтственности, на основаніи общихъ гражданскихъ законовъ (Соединенные Штаты, Франція, Бельгія и Нидерланды).

Обращаясь къ первой группѣ законодательствъ, будемъ разсматривать отдѣльные законы не только по отдѣльнымъ странамъ, но и въ хронологическомъ порядкѣ ихъ народженія, оставляя страну и возвращаясь къ ней, по мѣрѣ того, какъ появлялся въ ней новый, по времени, законъ. Эта система имѣетъ то удобство, что лучше позволяетъ слѣдить за основною мыслью, проходящею, точно красная нить, во всѣхъ законодательствахъ съ 1838 года по настоящее время — за обезпеченіемъ и расширеніемъ правъ личности на счетъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

И такъ, въ обширной семьѣ законодательствъ самымъ зрѣлымъ возрастомъ пользуется прусскій законъ 3 ноября 1838 года, котораго § 25 гласитъ: «Общество (желѣзно-дорожное) обязано вознаградить всякій вредъ, причинен-

«ный на дорогѣ, во время отправленія или движенія поѣздовъ (bei der Beförderung auf der Bahn), перевозимымъ или же постороннимъ лицамъ или вещамъ. Общество можетъ быть освобождено отъ этой обязанности лишь на основаніи доказательства, что вредъ произошел или по собственной винѣ понесшаго оный, или вслѣдствіе случая, который нельзя было предотвратить. То обстоятельство, что желѣзнодорожное предпріятіе само по себѣ представляется опаснымъ, не принимается во вниманіе, какъ поводъ, освобождающій отъ отвѣтственности».

Стоитъ запомнить выраженія этого закона: «вредъ причиненный на дорогѣ во время отправленія или движенія поѣздовъ (bei der Beförderung auf der Bahn)». Эти выраженія имѣли громадное вліяніе на все направленіе судебной практики не только германской, но, какъ это ни странно съ перваго взгляда — современной русской.

Затѣмъ, по времени, слѣдуетъ **англійскій** законъ 26 августа 1846 года, такъ называемый «Lord Campbell's Act», озаглавленный: «Актъ, касающійся вознагражденія семействъ лицъ, убитыхъ вслѣдствіе несчастнаго случая». Первая характеристическая черта: законъ не интересуется увѣчными, потерпѣвшими вредъ въ здоровьѣ въ тѣсномъ смыслѣ слова, а лишь *убитыми*. Законъ этотъ оригиналенъ весь, отъ начала до конца, какъ оригиналенъ народъ, его создавшій.

До него въ Англіи законъ признавалъ право на вознагражденіе лишь за лицомъ, непосредственно потерпѣвшимъ, лишая, такимъ образомъ, права на вознагражденіе всѣхъ остальныхъ лицъ, хотя бы они въ дѣйствительности и понесли ущербъ, вслѣдствіе чего право, непосредственно потерпѣвшаго, на вознагражденіе, въ случаѣ его смерти, прекращалось абсолютно, согласно съ юридическимъ на-

чаломъ: *actio personalis moritur cum persona*²⁾. Кромѣ того, среди англійскихъ юристовъ существовало весьма странное, на нашъ теперешній взглядъ, мнѣніе, что лицо, которое, въ качествѣ пассажира, беретъ мѣсто въ вагонѣ, этимъ фактомъ отождествляется съ владѣльцемъ предпріятія до такой степени, что ошибка владѣльца есть его собственная ошибка³⁾. Разумѣется, при подобномъ взглядѣ никакой искъ былъ невозможенъ. Эту - то невозможность иска пытаются устранить законъ 26 августа 1846 года⁴⁾.

²⁾ Деларовъ: Объ отвѣтственности желѣзнодорожныхъ предпринимателей и ихъ агентовъ. Спб. 1874 г., стр. 107.

³⁾ Die Haftpflicht der Eisenbahnen... in England von Henry Andrews Simon, deutsch von M. M. von Weber, 1868, стр. 5.

⁴⁾ Законъ состоитъ изъ пяти статей.—Статья 1. Если смерть извѣстнаго лица причинена была неправильнымъ дѣйствіемъ, небрежностью или упущеніемъ, и неправильное дѣйствіе, небрежность или упущеніе были такого рода, что они (если бы не послѣдовала смерть) дали бы потерпѣвшему право предъявить искъ и требовать вознагражденія за поврежденіе, — то въ каждомъ подобномъ случаѣ лица, которыя были бы отвѣтственны, если бы не послѣдовала смерть потерпѣвшаго, являются обязанными вознаградить вредъ, не смотря на то, что потерпѣвшій убитъ и что смерть послѣдовала при такихъ обстоятельствахъ, которыя по закону характеризуютъ тяжкій проступокъ.

Статья 2. Каждый подобный искъ, вчиняемый въ пользу мужа, жены, родителей, ребенка того лица, которое такимъ образомъ было убито, долженъ быть предъявленъ уполномоченнымъ или адвокатомъ покойнаго и отъ его имени. По каждому подобному иску судъ присяжныхъ можетъ опредѣлить такое вознагражденіе, которое онъ сочтетъ соответственнымъ убытку, возникшему изъ подобнаго лишенія жизни, смотря по тому — для кого или въ чью пользу искъ былъ предъявленъ. Сумма вознагражденія, за вычетомъ тѣхъ издержекъ, которыя не несетъ отвѣтчикъ, должна быть распределена между вышепоименованными сторонами въ такихъ частяхъ, какія судъ присяжныхъ заблагоразсудитъ и назначитъ въ своемъ вердиктѣ.

Статья 3. Объ одномъ предметѣ или по отношенію къ одному и тому же лицу можетъ быть предъявленъ только одинъ искъ, и онъ долженъ быть начатъ въ теченіи двѣнадцати календарныхъ мѣсяцевъ, послѣ смерти потерпѣвшаго.

Законъ этотъ не распространенъ на Шотландію. Трудно придумать что нибудь болѣе странное по содержанію и по редакціи, чѣмъ этотъ законъ. Но англійская оригинальность поражаетъ главнымъ образомъ въ судебной практикѣ, истолковавшей этотъ законъ на свой ладъ. Ограничусь однимъ примѣромъ. Если пассажиръ убитъ другимъ поѣздомъ (напримѣръ при столкновеніи), семья его не имѣетъ права искать убытковъ съ владѣльца втораго поѣзда, если машинистъ поѣзда, съ которымъ уѣхалъ убитый, могъ избѣгнуть несчастія, ибо потерпѣвшій самъ избралъ себѣ поѣздъ, причемъ машинистъ этого поѣзда долженъ быть считаемъ представителемъ (agent) убитаго, который поэтому отвѣчаетъ за послѣдствія недостатка въ машинистѣ предусмотрительности и ловкости⁵⁾. Тѣмъ не

Статья 4. По каждому подобному иску, вызывается истецъ, для составленія протокола, и одновременно съ подачею исковаго прошенія вручается отвѣтчику или его повѣренному подробное увѣдомленіе относительно того лица или тѣхъ лицъ, въ пользу которыхъ искъ вчиняется, и относительно того рода требованія, посредствомъ котораго отыскивается вознагражденіе за вредъ.

Статья 5. Слѣдующія слова и выраженія должны имѣть нижеизложенное здѣсь значеніе, насколько таковое не исключено сопоставленіемъ или природою главнаго предмета исковаго требованія. Именно: слова, которыя поставлены въ единственномъ числѣ, обозначаютъ тоже множественное число; тѣ, которыя обозначаютъ мужской родъ, могутъ быть примѣнены также къ женскому роду; слово «лицо» должно обозначать какъ политическія такъ равно административныя корпораціи; слово «родители» должно обозначать отца, мать, дѣда, бабушку, отчима, мачиху; слово «дѣтя» — сына, дочь, внука, внучку, пасынка и падчерицу.

Интересно, что законъ отказываетъ въ правѣ на вознагражденіе роднымъ сестрамъ. — Ср. G. Cohn: Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik, 1875, томъ II, стр. 261. Henry Simon стр. 9 — 10. — Ср. также Ch. de Franqueville: Du régime des travaux publics en Angleterre, 1875, томъ III, стр. 132 — 3. — Рутковский: Англійское желѣзнодорожное законодательство. Спб. 1881, стр. 33.

⁵⁾ H. Simon. стр. 11.

менѣе, даже этотъ законъ, съуживаемый и тѣснимый подобною своеобразною судебною практикою, считался «несправедливымъ», и многіе изъ потерпѣвшихъ находили невозможнымъ предъявлять иски о вознагражденіи, не желая «извлекать пользу изъ несправедливаго закона»⁶⁾. Сомнительныя права, которыя предоставилъ законъ пассажирамъ, нисколько не касаются служащихъ на желѣзной дорогѣ. Практика установила, что желѣзнодорожный служащій долженъ самъ рѣшить, существуетъ ли для него возможность вреда или нѣтъ, и онъ нисколько не обязанъ къ какому нибудь риску по службѣ. Онъ находится въ полной возможности обсудить вѣроятность несчастія, можетъ отказаться отъ службы но не вправѣ искать по суду со своего патрона⁷⁾.

Практика установила, что предприниматель потому не отвѣчаетъ за вредъ, причиненный рабочему при исполненіи его обязанностей, что тотъ «добровольно» подвергаетъ себя опасности. Что значитъ «добровольно» — разъясняетъ весьма вѣрно г. Конъ въ приводимомъ сочиненіи: «Если поврежденіе такого рода, что человѣкъ еще можетъ работать, правленіе старается удержать его на службѣ; если онъ убитъ, уплачивается его наслѣдникамъ подаваніе, въ количествѣ десяти фунтовъ стерлинговъ; но если онъ оставилъ дѣтей, которымъ можно дать работу, они берутся въ службу. Такимъ именно образомъ для этой службы «добровольно» набирается армія. Желѣзнодорожные служащіе, по собственному желанію, подвергаютъ себя опасности,

⁶⁾ G. Cohn въ вышеприведенномъ своемъ сочиненіи (томъ II, стр. 261) между прочимъ упоминаетъ, что Чарльсъ Дикенсъ, потерпѣвъ вредъ во время крушенія поѣзда, отказался на этомъ основаніи отъ вознагражденія.

⁷⁾ H. Simon, стр. 12.

поэтому они не имѣютъ права на вознагражденіе; они получаютъ лишь милостыню, состоящую въ томъ, что въ эту же добровольную службу берется слѣдующее поколѣніе⁸⁾).

16 ноября 1851 года появился **австрійскій законъ**, постановившій, что желѣзнодорожное предпріятіе отвѣчаетъ не только за свою собственную вину (напр. недостатки въ построеніи желѣзной дороги, «завѣдомо» недоброкачественный матеріалъ), но и за вину служащихъ, если эта вина была причиною нанесенія вреда лицамъ или вещамъ. Законъ, высказавъ это общее начало, отсылаетъ за разрѣшеніемъ всѣхъ дальнѣйшихъ вопросовъ къ общему гражданскому уложенію, которое отличалось въ то время замѣчательной неполнотой.

При такомъ-то положеніи желѣзнодорожнаго законодательства появился въ **Россіи законъ 12 мая 1852 г.**⁹⁾

⁸⁾ Томъ II, стр. 265—6.

⁹⁾ Поводомъ къ изданію этого закона послужило, какъ извѣстно, дѣло Общаго Собранія Сената о происшествіи, случившемся въ 1847 г. на Царскосельской ж. д.—Законъ напечатанъ въ Полномъ Собраніи Законовъ отъ 12 мая 1852 г. № 26265 и озаглавленъ: «Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта о вознагражденіи лицъ, потерпѣвшихъ несчастіе на желѣзныхъ дорогахъ». Текстъ его слѣдующій: «По общему вопросу Государственный Совѣтъ раздѣляетъ вполне мысль естатъ-секретаря гр. Блудова и гр. Панина, что при опредѣленіи права на вознагражденіе, за происшедшее на ж. д. несчастіе, должно различать: были ли *причины* онаго такого рода, что онѣ могли быть предусмотрѣны завѣдывающими дорогами, или же напротивъ такіа, что ихъ нельзя было предотвратить никакими мѣрами предусмотрительности и осторожности?.. Для устраненія сомнѣній въ обоихъ случаяхъ необходимо, чтобы вышеозначенныя причины были опредѣлены въ законѣ: иначе всегда будетъ возникать споръ, къ какому роду отнести причину несчастія и слѣдовательно по каждому происшествію можетъ завязаться особая тяжба.

«До изданія такого закона, требующаго главнѣйше соображеній техническихъ и выводовъ изъ другихъ законодательствъ, тамъ, гдѣ по давнему существованію жел. дорогъ, по всей вѣроятности, уже встрѣ-

О преимуществахъ этого закона нѣтъ надобности говорить: они вполне ясны. Слѣдуетъ лишь замѣтить, что

чались подобные вопросы, Госуд. Совѣтъ считалъ возможнымъ поставить только общимъ правиломъ, что всякій, потерпѣвшій вредъ отъ случившагося на ж. д. несчастія, когда причина онаго предусматривалась, но не отвращена принятіемъ надлежащихъ мѣръ, или только могла быть предусмотрѣна, но не замѣчена на самомъ дѣлѣ, имѣетъ право на вознагражденіе, которое, если оно не воспослѣдуетъ по взаимному между управленіемъ ж. д. и понесшимъ вредъ соглашенію, должно быть опредѣлено судомъ, на точномъ основаніи 54 § Высочайше утвержденныхъ 21 марта 1851 года, правилъ (приложеніе къ 521 ст. Свода Законовъ Гражданскихъ во 2 ч. XV т. Продолженіе *).—Вознагражденіе сіе, безъ различія—существовала-ли причина несчастія при отправленіи поѣзда, или оно произошло единственно отъ небрежности кондуктора во время провоза *транспорта*, должно всегда быть производимо управленіемъ желѣзной дороги, ибо тѣ, кои отправляются по ней, ввѣряютъ свою *жизнь и имущество* не кондуктору, а управленію дороги. Оно *обязано выбирать* такихъ проводниковъ, на которыхъ можетъ вполне полагаться, и всякое, противное сему началу, правило, ослабляя строгость въ избраніи управленіемъ желѣзныхъ дорогъ своихъ агентовъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, уменьшило бы довѣренность публики къ желѣзнымъ дорогамъ, а чрезъ то и самую пользу учрежденія оныхъ. — Общій законъ о вознагражденіи, и именно § 79 вышеприведенныхъ, Высочайше утвержденныхъ правилъ 1851 года **) не долженъ имѣть въ сихъ случаяхъ полного примѣненія, также какъ онъ не примѣняется къ почтовому управленію и банкамъ, отвѣтствующимъ за потери даже случайныя частныхъ людей, ввѣрившихъ имъ свои денежные суммы и вещи. — При семъ надлежитъ замѣтить, что правительство и компанія обязаны отвѣтствовать не только за вредъ, который произошелъ отъ неточнаго исполненія кондукторами ихъ обязанностей, или отъ неисправности экипажей, которые могли быть замѣчены передъ отъѣздомъ, но и за вредъ, происшедшій отъ неисправности самой дороги и ея принадлежностей, *когда сіи неисправности не принадлежатъ къ числу тѣхъ, коихъ случайныя или естественныя причины нельзя было предотвратить никакими мѣрами предусмотрительности и предосторожности*; но, съ дру-

*) § 54 составилъ вполнѣ ст. 661. X тома 1 ч. изданія 1857 года.

**) Здѣсь § 79 вѣроятно, по ошибкѣ, приведенъ вмѣсто § 70, составившаго вполнѣ ст. 684 X т. 1 ч. изданія 1857 г.

очевидно, Государственный Совѣтъ принялъ въ основаніе своего воззрѣнія не англійскій, а нѣмецкій законъ и что

гой стороны, управленіе желѣзной дороги имѣетъ полное право искать возмѣщенія понесенныхъ отъ того убытковъ съ виновныхъ агентовъ своихъ, которые, сверхъ того, для удержанія ихъ отъ оплошности страхомъ наказанія, не могутъ быть избавлены отъ личнаго, по закону, взысканія за ихъ вину.

«По всѣмъ симъ уваженіямъ, Государственный Совѣтъ мнѣніемъ положилъ:

1. Постановитъ правиломъ: а) что правительство или частная компанія подлежатъ отвѣтственности предъ понесшимъ ущербъ и вредъ лицомъ за каждое случившееся на желѣзной дорогѣ несчастіе, когда оно произошло изъ причинъ, предусмотрѣнныхъ при отправленіи или движеніи поезда, но неотвращенныхъ принятіемъ надлежащихъ мѣръ, или когда оно вообще могло быть предусмотрѣно, но оставлено безъ вниманія... по миролюбивому соглашенію или, въ противномъ случаѣ, судомъ; б) что правительству или компаніи предоставляется искать возмѣщенія своихъ убытковъ съ виновныхъ агентовъ; в) что правительство или частная компанія не подлежатъ отвѣтственности, когда случившееся на желѣзной дорогѣ несчастіе произошло отъ такихъ причинъ, которыхъ нельзя было предотвратить никакими мѣрами предусмотрительности и осторожности.

2. Указаніе причинъ перваго и втораго рода и подробное изложеніе вышепоставленныхъ правилъ предоставить главноуправляющему 2-мъ отдѣленіемъ Собств. Е. И. В. Канцеляріи».

Этотъ 2-й пунктъ мнѣнія Государственнаго Совѣта никогда не былъ приведенъ въ исполненіе, вслѣдствіе полной невозможности.

Мнѣніе Государственнаго Совѣта 12 мая 1852 года составило ст. 683 X т. 1 ч. изданія 1857 года въ слѣдующей редакціи: «Правительство или частная компанія подлежатъ отвѣтственности предъ понесшимъ ущербъ и вредъ лицомъ, за каждое случившееся на желѣзныхъ дорогахъ несчастіе, когда оно произошло отъ причинъ предусмотрѣнныхъ при отправленіи или движеніи поезда *), но не отвращенныхъ принятіемъ надлежащихъ мѣръ, или когда оно вообще могло быть предусмотрѣно, но оставлено безъ вниманія **); отвѣтственность же сія заклю-

*) Это точное воспроизведеніе редакціи § 25 прусскаго закона 3 ноября 1838 г.: bei der Beförderung auf der Bahn.

**) Т. е. требуется наличность вины.

въ законѣ 12 мая 1852 года употреблено выраженіе прусскаго закона 3 ноября 1838 г. «за каждое случившееся на желѣзной дорогѣ несчастіе, когда оно произошло отъ причинъ, предусмотрѣнныхъ при отправленіи или движеніи поезда». Затѣмъ законъ, на сколько можно судить изъ мотивовъ (...«существовала-ли причина несчастія при отправленіи поезда или оно произошло единственно отъ небрежности кондуктора, во время препровожденія транспорта ибо тѣ, кои отправляются по желѣзной дорогѣ, ввѣряютъ свою жизнь и имущество не кондуктору, а управленію дороги») — призналъ принципъ солидарности предпринимателя съ лицами, приставленными къ предпріятію и самимъ предпріятіемъ — вслѣдствіе вины въ выборѣ служащихъ или матеріала ¹⁰⁾. Наконецъ законъ не отдѣлилъ лицъ отъ вещей и оба эти юридическія понятія: вредъ личный въ здоровьѣ и вредъ имущественный ставить на одну доску.

31 іюля 1868 г. былъ изданъ въ Англіи законъ ¹¹⁾, ст. 25 котораго гласитъ:

«...человекъ, чья обязанность вознаградить потерпѣвшихъ отъ несчастія разстройство въ своемъ здоровьѣ, на точномъ основаніи предшедшей 661 ст., и должна быть назначаема по миролюбивому, съ вознаграждаемымъ, соглашенію, или, въ противномъ случаѣ, судомъ. Правительству же или частной компаніи предоставляется искать возмѣщенія своихъ убытковъ съ виновныхъ агентовъ ихъ, которые, сверхъ того, подвергаются и личному, по мѣрѣ вины ихъ, наказанію, по законамъ. Но правительство или частная компанія не подлежатъ отвѣтственности, когда случившееся на желѣзныхъ дорогахъ несчастіе произошло отъ такихъ причинъ, которыхъ нельзя было предотвратить никакими мѣрами предусмотрительности и осторожности ***).

¹⁰⁾ Деларовъ: Объ отвѣтственности, стр. 56 и слѣд.; 103 и слѣд.

¹¹⁾ Regulation of railways Act.

**) Т. е. ж. д. не отвѣчаетъ не только при наличности vis major, но и за casus. — Onus probandi лежитъ на потерпѣвшемъ.

«Если частное лицо сдѣлается жертвой несчастья на желѣзной дорогѣ, сопровождаемаго личными поврежденіями или смертью, то Board of Trade ¹²⁾ на основаніи письменнаго прошенія, составленнаго за общою подписью общества и лица, получившаго поврежденіе, или въ случаѣ его смерти, лицъ, коимъ принадлежать права самаго потерпѣвшаго, — можетъ, если найдетъ это правильнымъ, назначить третейскаго судью, который опредѣлитъ убытки, если таковыя имѣютъ мѣсто, подлежащіе возмѣщенію со стороны общества».

Ст. 26. «Если лицо, потерпѣвшее личное поврежденіе вслѣдствіе несчастнаго случая на желѣзной дорогѣ отыскиваетъ убытки по суду, то судья, къ которому поступило дѣло, или лицо, на которомъ, вслѣдствіе соглашенія сторонъ или по другой причинѣ, лежитъ обязанность опредѣлить сумму вознагражденія, можетъ сдѣлать распоряженіе, чтобы получившій поврежденіе былъ освидѣтельствованъ свѣдующимъ лицомъ, имѣющимъ надлежащія познанія, поименно указаннымъ въ распоряженіи и такимъ, которое не состоитъ свидѣтелемъ сторонъ; въ распоряженіи можетъ быть назначено вознагражденіе, причитающееся къ платежу за это освидѣтельство».

Слѣдуя хронологическому порядку, переходимъ къ **австрійскому** закону 5 марта 1869 г. Вотъ главные его положенія:

I. Предпріятіе желѣзной дороги, эксплуатируемой посредствомъ *паровой силы*, отвѣчаетъ, согласно §§ 1325—1327 Гражд. Уложенія, за всѣ убытки, причиненные проис-

¹²⁾ Высшее присутствіе по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, учрежденное въ 1845 году. — Ср. Franqueville «Du régime des travaux publics en Angleterre». 2-е изданіе, 1875, I, 161 и слѣд.; III, 286. — Cohn, «Die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in England, 1874, I, 174, ff.

шествіями, случающимися при желѣзнодорожныхъ сношеніяхъ (Ereignungen im Verkehre der Eisenbahn), коихъ послѣдствіемъ является смерть или увечье человѣка, безъ различія принадлежить-ли пострадавшій къ разряду пассажировъ, или къ составу эксплоатаціи желѣзной дороги (Betriebspersonal ¹³⁾), или же это будетъ третье, совершенно непричастное дорогѣ лицо. Предпріятіе только въ такомъ случаѣ освобождается отъ вознагражденія, *если докажетъ*, что происшествіе было послѣдствіемъ непредотвратимаго случая или собственной вины потерпѣвшаго ¹⁴⁾.

II. Желѣзнодорожное предпріятіе отвѣчаетъ за вину всѣхъ лицъ, услугами которыхъ оно пользуется для эксплоатаціи дороги (zur Ausübung des Betriebes), какъ за свою собственную вину.

III. Два предшествующія предписанія имѣютъ принудительную силу и не могутъ быть нарушаемы ни объявленіями, исходящими отъ предпріятія, ни посредствомъ какихъ бы ни было договорныхъ ограниченій. Всякія правила или отреченія, противорѣчащія имъ, недѣйствительны.

IV. Иски о вознагражденіи предъявляются, по желанію и выбору истца, въ коммерческомъ судѣ, въ округѣ котораго имѣетъ пребываніе правленіе предпріятія, или въ судѣ округа, гдѣ произошелъ несчастный случай. Дѣла этого рода производятся сокращеннымъ порядкомъ, причемъ законъ дозволяетъ въ одномъ искомомъ прошеніи изложить требованія нѣсколькихъ потерпѣвшихъ. Фактъ

¹³⁾ Ср. въ этомъ отношеніи, англійскій законъ 26 августа 1846 года и англійскую судебную практику.

¹⁴⁾ Onus probandi возлагается на желѣзную дорогу *въ первый разъ* въ исторіи желѣзнодорожнаго права.

и размѣръ убытка доказываются на основаніи общихъ законоположеній ¹⁵⁾.

Слѣдуетъ обратить вниманіе:

1) что законъ говоритъ лишь о паровыхъ желѣзныхъ дорогахъ; конно-желѣзныя, горнозаводскія, фабричныя ему не подчинены;

2) что выраженіе «Ereignungen im Verkehre der Eisenbahn» шире выраженія прусскаго закона 1838 г. «bei der Beförderung auf der Bahn» и статьи 683 X т. 1 ч. изд. 1857 г. «при отправленіи или движеніи поѣзда». Австрійскій законъ обязываетъ вознаградить за всякій вредъ, причиненный какимъ бы ни было дѣйствіемъ желѣзной дороги, напр. при маневрахъ, стоящимъ на станціи локомотивомъ;

3) что законъ оберегаетъ не только пассажировъ и желѣзнодорожныхъ служащихъ, но даже третьихъ лицъ, постороннихъ и непрічастныхъ желѣзной дорогѣ.

Вспоминается время англійскаго закона 1846 года и невольно задаешься вопросомъ: что же значить подобная перемѣна? А вотъ что: періодъ нѣжнаго возраста желѣзныхъ дорогъ миновалъ. Эта отрасль промышленности не только окрѣпла, проявила замѣчательную силу, но и стала ею злоупотреблять. Технические приемы настолько усовершенствовались, что за будущее желѣзныхъ дорогъ опасаться было нечего; но зато противъ ихъ злоупотребленій, противъ ихъ небрежности стали раздаваться въ обществѣ голоса все болѣе и болѣе громкіе. Не желѣзныя дороги надо было оберегать отъ общества, которое прежде въ Англійи позволяло черни избивать камнями желѣзнодорожныхъ инженеровъ, а напротивъ, общество пришлось ограж-

¹⁵⁾ Schriften des Vereins für Socialpolitik. XIX: Die Haftpflichtfrage. Leipzig, 1880, стр. 5—8.

дать отъ своеволія желѣзныхъ дорогъ. Роли перемѣнились и законодатель далъ дѣлу другую постановку.

По хронологическому порядку, слѣдуетъ прусскій законъ 3 мая 1869 г., состоящій изъ одной лишь статьи: «Желѣзныя дороги не вправѣ, примѣненіе содержащихся въ § 25 закона 3 ноября 1838 года постановленій относительно ихъ обязанности вознаградить вредъ, причиненный при отправленіи или движеніи поѣздовъ перевозимымъ или же третьимъ лицамъ предварительно устранять или ограничивать въ свою пользу посредствомъ договоровъ (положеній или же особыхъ соглашеній)».

7 іюня 1871 года появился въ Германіи законъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, владѣльцевъ рудниковъ, каменоломенъ и фабрикъ ¹⁶⁾.

¹⁶⁾ Въ виду громаднаго вліянія этого закона на редакцію Выс. утв. мнѣнія Госуд. Совѣта 14 февраля 1878 г. (ст. 683 X т. 1 ч. изд. 1887 г.), а потому и на нашу судебную практику, привожу текстъ его цѣликомъ въ возможно-точномъ переводѣ. Переводъ такой мнѣ показался тѣмъ болѣе полезнымъ, что нѣкоторые юристы, приводя выдержки изъ германскаго закона на судѣ объясняютъ ихъ какъ разъ въ обратномъ смыслѣ. Подобные случаи, мнѣ приходилось встрѣчать въ моей собственной практикѣ.—

§ 1. Если, при эксплуатаціи желѣзной дороги (bei dem Betriebe einer Eisenbahn) человекъ будетъ убитъ или поврежденъ въ здоровьѣ, то предприниматель отвѣчаетъ за возникшій отъ этого вредъ, если не докажетъ, что несчастіе произошло вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы, или же по собственной винѣ умершаго или поврежденнаго въ здоровьѣ.

§ 2. Кто эксплуатируетъ горный заводъ, каменоломню, рудникъ, или фабрику—отвѣчаетъ за происшедшій вредъ, если его уполномоченный, или представитель, или лицо, поставленное для управленія, или надзора за производствомъ или рабочими, по своей винѣ, при исполненіи своихъ обязанностей, причинили человеку смерть или поврежденіе въ здоровьѣ.

§ 3. Вознагражденіе убытковъ (§§ 1 и 2) производится: 1) въ случаѣ смерти, возмѣщеніемъ расходовъ на лѣченіе и погребеніе, а также

Редакция этого закона весьма сходна съ нашимъ закономъ 14 февраля 1878 г.; различіе этихъ двухъ законовъ состоитъ въ томъ, что германскій законъ: 1) касается рудниковъ, горныхъ заводовъ, каменоломенъ и фабрикъ—предметы, о которыхъ нашъ законъ не упоминаетъ; 2) за-

имущественнаго убытка, понесеннаго умершимъ во время болѣзни, вслѣдствіе полной неспособности, или же уменьшенной способности къ труду. Если умершій, во время своей смерти, обязанъ былъ на основаніи закона, содержать кого либо, то это лицо можетъ требовать вознагражденія, насколько оно лишилось, вслѣдствіе сказанной смерти, своего содержанія; 2) въ случаѣ поврежденія въ здоровьѣ—возмѣщеніемъ расходовъ на леченіе и имущественнаго убытка, происшедшаго вслѣдствіе временной или продолжающейся неспособности къ труду, или же уменьшенія сей способности.

§ 4. Если убитый, или поврежденный въ здоровьѣ былъ застрахованъ отъ несчастнаго случая, въ страховомъ установленіи, въ кассѣ больныхъ, сберегательной, вспомошествовательной, или иныхъ тому подобныхъ кассахъ, при соучастіи со стороны предпринимателя въ платежахъ за него премій или другихъ взносовъ, то это соучастіе въ платежахъ зачитывается предпринимателю въ сумму причитающагося потерпѣвшему вознагражденія, если платежи эти составляютъ не менѣе одной третьей части всѣхъ страховыхъ взносовъ *).

§ 5. Означенные въ §§ 1 и 2 предприниматели не имѣютъ права, посредствомъ уставовъ или особыхъ соглашеній, предварительно устранять, или ограничивать, въ свою пользу, примѣненіе правилъ §§ 1—3

§ 6. Отмѣненъ съ 1-го октября 1879 г.

§ 7. Судъ, обсудивъ всѣ обстоятельства дѣла, опредѣляетъ, по собственному усмотрѣнію, степень вреда и количество обезпеченія. — Если обѣ стороны не соглашаются на вознагражденіе въ видѣ капитала, то, по общему правилу, будущее содержаніе или доходъ опредѣляется въ видѣ ренты. Обязанный къ вознагражденію можетъ во всякое время требовать уменьшенія или прекращенія ренты, если тѣ отношенія, которыя обусловили присужденіе ренты и ея количество существенно измѣнились. Равнымъ образомъ, потерпѣвшій поврежденіе въ здоровьѣ,

*) Jacobi (Rechtsbücher des Deutschen Reiches. Dreizehntes Buch. 11-е изданіе, стр. 53, такимъ образомъ объясняетъ эту статью: если страховое вознагражденіе составляетъ сумму ниже дѣйствительнаго убытка, то предприниматель обязанъ уплатить потерпѣвшему лишь недостающее количество.

конъ опредѣляетъ отношеніе владѣльцевъ предпріятій къ страховымъ, сберегательнымъ, вспомошествовательнымъ и другимъ, установленныхъ для рабочихъ, кассамъ; 4) весьма важное различіе — законъ признаетъ за потерпѣвшимъ право на вознагражденіе лишь въ видѣ ренты, или ежегоднаго дохода; присужденіе капитала поставлено въ зависимость отъ согласія на это обѣихъ сторонъ; 5) давностный срокъ для предъявленія исковъ опредѣленъ одинъ общій, 2-лѣтній, въ противоположность нашему закону, установившему, какъ извѣстно, два срока: годовой—для желѣзныхъ дорогъ и внутреннихъ водяныхъ сообщеній и 2-лѣтній—для морскихъ.

если только онъ предъявилъ искъ о вознагражденіи въ теченіи давностнаго срока (§ 8) можетъ во всякое время требовать увеличенія или возстановленія ренты, если существенно измѣнились тѣ отношенія, которыя служили основаніемъ для ея установленія, уменьшенія или прекращенія. Лицо, пользующееся правомъ на вознагражденіе (der Berechtigte), можетъ тоже впослѣдствіи требовать обезпеченія или увеличенія дохода, если въ это время ухудшились имущественныя обстоятельства обязаннаго къ вознагражденію.

§ 8. Требования о вознагражденіи (§§ 1—3) погашаются давностью въ теченіи двухъ лѣтъ, со дня послѣдовавшаго несчастнаго случая. Относительно тѣхъ лицъ, которыхъ умершій обязанъ былъ содержать (§ 3 п. 1), теченіе давности начинается со дня его смерти. Съ того же времени истекаетъ давность по отношенію къ малолѣтнимъ и къ другимъ приравниваемымъ имъ лицамъ; возстановленіе срока не допускается.

§ 9. Постановленія мѣстныхъ законовъ, согласно которымъ владѣльцы означенныхъ въ §§ 1 и 2 предпріятій, или другое лицо отвѣтствуютъ за вредъ, причиненный по ихъ собственной винѣ, при эксплуатациі предпріятія, вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ чловека, остаются безъ измѣненія.

Правила §§ 3, 4, 6, примѣняются также къ сказаннымъ случаямъ и ни въ чемъ не измѣняютъ постановленій общаго закона, которыя предоставляютъ потерпѣвшему право на болѣе высокое вознагражденіе.

§ 10. Измѣненный съ 1 октября 1879 года, устанавливаетъ подсудность этихъ дѣлъ мѣстному суду или окружному суду (Amtsgericht und Landgericht), апелляціонному суду (Oberlandesgericht) и высшему имперскому суду (Reichsgericht).



Слѣдуетъ обратить вниманіе, что въ германскомъ законѣ, вмѣсто выраженія прусскаго закона 1838 г. «*bei der Beförderung auf der Bahn*», появилось другое: «*bei dem Betriebe einer Eisenbahn*» — разница существенна и богатая послѣдствіями.

Затѣмъ, 14 августа 1871 года былъ изданъ въ Англіи весьма важный законъ ¹⁷⁾, касающійся надзора со стороны правительства относительно желѣзныхъ дорогъ. Ст. 6 этого закона гласитъ:

«Если при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ случится на желѣзной дорогѣ, или по близости, или на одной изъ работъ или строеній, на дровяныхъ складахъ, въ мѣстахъ огороженныхъ или закрытыхъ, занимаемыхъ обществомъ, одинъ изъ слѣдующихъ несчастныхъ случаевъ, а именно:

- 1) несчастіе, причинившее смерть или личныя поврежденія какому бы то ни было лицу;
- 2) столкновеніе двухъ поѣздовъ, изъ которыхъ одинъ перевозилъ пассажировъ;
- 3) если цѣлый пассажирскій поѣздъ или часть его сойдесть съ рельсовъ;
- 4) всякій иной случай, непоименованный въ предыдущихъ категоріяхъ, но причинившій или могущій причинить смерть или личныя поврежденія и который можетъ быть указанъ постановленіемъ Board of Trade; — то въ этихъ случаяхъ общество, которое эксплуатируетъ дорогу, въ случаѣ же если поѣздъ принадлежитъ другому обществу, то это послѣднее, должны извѣстить Board of Trade о несчастномъ происшествіи и о случаяхъ смерти и поврежденій, которыя оно причинило (если оно ихъ причинило).

¹⁷⁾ Regulation of Railways Act, 1871.—Franqueville, III, 315.

«Это извѣщеніе будетъ дано въ формѣ, установленной Board of Trade, будетъ содержать свѣденія имъ указанныя и будетъ отправлено съ первой почтой вслѣдъ за несчастнымъ происшествіемъ. — Board of Trade можетъ приказывать, чтобы свѣдѣнія о нѣкоторыхъ, особенныхъ происшествіяхъ были ему переданы по телеграфу; равнымъ образомъ онъ можетъ отмѣнить его приказаніе.

«Извѣщеніе объ этомъ приказѣ, когда онъ будетъ данъ, отправляется каждому желѣзнодорожному обществу, и если не будетъ сообщена отмѣна сего приказа, каждое происшествіе, указанное въ обозначенныхъ категоріяхъ, должно быть немедленно сообщено Board of Trade по телеграфу.

«Нарушеніе сихъ правилъ влечетъ за собою для общества денежную пеню, непревышающую 20 фунтовъ ¹⁸⁾.

Заканчивая перечень законовъ, предшествовавшихъ нашему закону, остается прибавить, что 5 іюля 1875 г. появился желѣзнодорожный законъ въ Швейцаріи, законъ весьма полный и обстоятельный. Существенныя отличительныя черты этого закона состоятъ въ слѣдующемъ: 1) швейцарскій законъ обезпечиваетъ вознагражденіе за вредъ, причиненный не только во время эксплуатаціи, но и при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ; 2) законъ этотъ, также какъ и нашъ, касается пароводныхъ сообщеній; 3) законъ касается не только вреда въ здоровьѣ, но и вреда, причиненнаго имуществу, т. е. вещамъ пассажировъ и пр., и 4) законъ хотя и устанавливаетъ, также какъ и германскій, одну двухлѣтнюю давность для начатія исковъ, но при этомъ предоставляетъ весьма важное право потерпѣвшимъ. — Германскій законъ, точно

¹⁸⁾ Этотъ законъ въ первой своей части, весьма важенъ для разъясненія юридическаго термина: «при эксплуатаціи желѣзной дороги».

также какъ и нашъ, установилъ погашающую двухлѣтнюю давность абсолютно, неумолимо и безъ права восстановления срока. Оба эти закона не знаютъ пріостановленія давности. Нѣтъ изъятій даже для малолѣтнихъ. Если не предъявленъ искъ въ теченіи давностнаго срока, право гибнетъ безвозвратно. Швейцарскій законъ, напротивъ, постановляетъ, что не только предъявленіе иска, но простое заявленіе претензіи о вознагражденіи въ правленіе общества прерываетъ теченіе давности; доколѣ же на подобное заявленіе не послѣдовало со стороны правленія отвѣта, теченіе давности не можетъ имѣть мѣста: оно пріостанавливается.

Такимъ образомъ, кромѣ Общаго Устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ 12 іюня 1885 г. ¹⁹⁾, это есть единственный желѣзнодорожный законъ, который установилъ пріостановленіе давности для исковъ о вознагражденіи вреда и убытковъ.

Затѣмъ швейцарскій законъ прибавляетъ: «а если послѣдуетъ со стороны правленія отказъ (на заявленіе о вознагражденіи), то со дня полученія сего отказа начинается новый двухгодичный на предъявленіе иска срокъ давности, который уже не прерывается новымъ заявленіемъ о вознагражденіи». Такимъ образомъ послѣ одного отказа со стороны правленія необходимо предъявить въ теченіи двухъ лѣтъ искъ въ надлежащій судъ ²⁰⁾.

¹⁹⁾ Ст. 137. Общаго Устава хотя и постановила, что теченіе давностнаго срока *прерывается* подачею въ правленіе или управленіе дороги письменнаго требованія о вознагражденіи, но дальнѣйшее изложеніе этой статьи несомнѣнно убѣждаетъ, что рѣчь здѣсь идетъ не о перерывѣ, а о *пріостановленіи* давности. Болѣе подробно ср. ниже.

²⁰⁾ Относительно ответственности владѣльцевъ фабрикъ, существуетъ въ Швейцаріи спеціальный законъ 23 марта 1877 г., который не касается горныхъ заводовъ, рудниковъ и копей и опредѣляетъ фабрику

Этимъ заканчиваю обзоръ спеціальныхъ законовъ по желѣзнодорожному дѣлу.

Изъ второй группы государствъ, неимѣющихъ спеціальныхъ желѣзнодорожныхъ законовъ, коснемся Франціи, Бельгіи, Нидерландовъ и Соединенныхъ Штатовъ. Эти законодательства подвергаютъ желѣзнодорожныя общества отвѣтственности на основаніи общихъ гражданскихъ законовъ.

Во Франціи и Бельгіи вся желѣзнодорожная судебная практика основывается на 1382, 1383 и 1384 ст. Кодекса Наполеона, въ силу которыхъ каждое человѣческое дѣяніе, причиняющее другому вредъ, обязываетъ того, по чьей винѣ оно совершилось, къ вознагражденію (§ 1382). Всякій отвѣчаетъ за вредъ, причиненный не только своимъ дѣяніемъ, но и упущеніемъ или неосмотрительностью (§ 1383). Всякій отвѣчаетъ не только за вредъ, причиненный своимъ собственнымъ дѣяніемъ, но и дѣяніемъ лицъ, за которыя установлена отвѣтственность, или за вещи, находящіяся подъ присмотромъ (§ 1384). Къ слу-

такъ: «каждое промышленное заведеніе, въ которомъ одновременно и правильно занимается нѣсколько рабочихъ, винъ своихъ квартиръ, въ закрытыхъ помѣщеніяхъ». — Редакція этого закона, въ общемъ, вполне сходна съ закономъ 5 іюля 1875 г. и между прочимъ *opus probandi* отсутствія вины со стороны предпринимателя возлагается обоими законами на сего послѣдняго.

Въ виду интересной юридической справки прибавимъ, что германскій законъ о страхованіи отъ несчастныхъ случаевъ (*Unfallversicherungsgesetz*) 6 іюля 1884 г. въ § 1 слѣдующимъ образомъ опредѣляетъ понятіе «фабрики»: «Впрочемъ по смыслу этого закона считаются фабриками въ особенности такія производства, въ которыхъ ведется разработка или обработка предметовъ, въ видѣ промысла и въ которыхъ съ этой цѣлью правильно занимается по крайней мѣрѣ десять рабочихъ, — а также производства, въ которыхъ выделяются въ видѣ промысла взрывчатые вещества или взрывающіе предметы» (*Koch*; «*Allgemeines Landrecht*»; 8-ое изд., III, 911).

чаямъ причиненія вреда въ здоровьѣ желѣзнодорожными обществами примѣняется 3-й пунктъ 1383 ст., въ силу котораго хозяева и довѣрители отвѣчаютъ за вредъ, причиненный ихъ служителями и повѣренными при исполненіи порученныхъ имъ обязанностей.

Франція и Бельгія отлично справляются со своими желѣзными дорогами посредствомъ этого общаго закона и не ощущаютъ никакой потребности въ изданіи новыхъ, специальныхъ ²¹⁾. Французскіе и Бельгійскіе суды въ несчастномъ случаѣ на желѣзной дорогѣ усматриваютъ вину общества *culpa in eligendo et inspiciendo*, въ силу начала солидарности предпринимателя и лицъ, приставленныхъ къ предпріятію (*unitas personarum*), признаютъ общества отвѣтственными ²²⁾ и подводятъ эти причиняющія вредъ дѣянія подъ общую категорію *obligationes ex quasi delicto* — точка зрѣнія, которую отвергаетъ, впрочемъ, ст. 683 X т. I ч. (по прод. 1879 г.), какъ это стараюсь доказать впослѣдствіи ²³⁾. Слѣдуетъ прибавить, что въ ст. 22 французскаго закона о желѣзнодорожной поли-

²¹⁾ На вопросъ: почему это такъ? можно найти краткій, но весьма категорическій отвѣтъ у В. Голевинскаго (О происхожденіи и дѣленіи обязательствъ. Варшава 1872. стр. 148, № 91): «Предположеніе вины хозяина и довѣрителя, въ случаѣ причиненія вреда его служителемъ или повѣреннымъ, при исполненіи порученныхъ имъ обязанностей, имѣетъ, по французскому кодексу, такую силу, что оно не можетъ быть даже опровергнуто противнымъ доказательствомъ. Вина хозяина или довѣрителя всегда признается несомнѣнною, потому что или порученное дѣйствіе, по существу своему, вредно, и тогда житейское благоразуміе совѣтуетъ отъ него воздержаться, либо принять соотвѣтственные мѣры предосторожности, для предотвращенія вредныхъ послѣдствій, — и въ этомъ случаѣ довѣритель виновенъ въ томъ, что поручилъ дѣло такимъ исполнителямъ».

²²⁾ Ср. Деларовъ: «Объ отвѣтственности», стр. 48.

²³⁾ Ср. еще Борзенко: «Матеріалы по желѣзнодорожнымъ вопросамъ», стр. 47 и слѣд.

ціи 15 іюля 1845 г. говорится: «Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables soit envers l'Etat, soit envers les particuliers du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer. L'Etat sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte ²⁴⁾».

Нидерландское гражданское уложеніе содержитъ въ статьяхъ 1401, 1402 и 1403 почти дословное воспроизведеніе вышеприведенныхъ статей французскаго кодекса, такъ что все сказанное о Франціи и Бельгіи вполнѣ относится и къ этому законодательству ²⁵⁾.

Тоже самое итальянское Гражд. Улож. § 1153 ²⁶⁾.

Законы Соединенныхъ Американскихъ Штатовъ ²⁷⁾, касающіеся интересующаго насъ предмета, въ общемъ своемъ характерѣ, окрѣпшемъ въ судебной практикѣ, нѣсколько напоминаютъ англійскій Lord Campbell's Act 1846 года. Такъ какъ въ Штатахъ нѣтъ спеціальнаго желѣзнодорожнаго закона объ отвѣтственности за смерть и увѣчье, а также нѣтъ одного общаго закона объ отвѣтственности предпринимателей вообще, исходящаго отъ центральной власти, то въ различныхъ Штатахъ существуютъ

²⁴⁾ Loi sur la police des chemins de fer. — Ср. Vigouroux, «Législation et jurisprudence des chemins de fer»; Paris, 1886; стр. 103.

Относительно Бельгіи г. Деларовъ, на стр. 98 пишетъ «Бельгійское право дѣлаетъ исключеніе для одного государства, въ качествѣ желѣзнодорожнаго предпринимателя (jugement du tribunal correctionnel de Bruxelles du 26 juin 1846; arrêts de la Cour de cassation de Belgique des 14 avril 1840 et 10 février 1841)». — Это мнѣніе ошибочно. Ср. Laurent «Principes» XXV, (3 e édition) №№ 536, 538, 539 и др.

²⁵⁾ Ср. Schriften des Vereins für Socialpolitik, стр. 49 и слѣд.

²⁶⁾ Ср. Ganzoni «Ueber des Bundesgesetz vom 1 Juli 1875». Zürich 1879.

²⁷⁾ Тамъ-же, стр. 95—99.

различныя постановленія, часто въ подробностяхъ противорѣчація другъ другу. Въ общемъ законоположенія эти устанавливають отвѣтственность предпринимателя: 1) за свои собственныя дѣйствія. 2) за недостатки употребляемыхъ имъ приспособленій и матеріаловъ и 3) за дѣйствія служащихъ и работниковъ. Законоположенія установили, что предприниматель не обязанъ употреблять лучшіе матеріалы и приспособленія, а лишь общеупотребляемые. За недостатокъ матеріала предприниматель только тогда отвѣчаетъ, если этотъ недостатокъ ему былъ извѣстенъ. Но если про тотъ же недостатокъ знаетъ рабочій и не смотря на это не отказывается отъ работы,—предприниматель не отвѣчаетъ, ибо получаемое рабочимъ жалованье должно быть разсматриваемо, какъ вознагражденіе за трудъ и за рискъ; за дѣйствія служащихъ и рабочихъ, предприниматель отвѣчаетъ только тогда, если потерпѣвшій обращалъ вниманіе предпринимателя на личныя ихъ недостатки и продолжалъ работу лишь въ увѣренности, что негодные агенты будутъ замѣнены другими; если потерпѣвшій не обращалъ вниманія предпринимателя на личныя недостатки агентовъ, причинившихъ ему своими дѣйствіями личное поврежденіе, онъ не имѣетъ права на вознагражденіе, потому что законъ опять предполагаетъ, что онъ, поступая на службу, принимаетъ на себя рискъ и страхъ. Но слѣдуетъ замѣтить, что судебная практика Штатовъ относится строже къ желѣзнодорожнымъ, нежели ко всѣмъ прочимъ предпринимателямъ, въ силу соображенія, что желѣзнодорожное дѣло, по своей природѣ требуетъ со стороны предпринимателей болѣе значительной старательности и вниманія.

Законодательныя начала Штатовъ сводятся къ слѣдующимъ положеніямъ: 1) лицо, причинившее личное поврежденіе, отвѣчаетъ, за исключеніемъ случая, *damnum absque injuria*; 2) во всѣхъ предпріятіяхъ отвѣтственность

одинакова, но дѣяніе, которое въ одномъ предпріятіи представляется достаточно осмотрительнымъ, въ другомъ можетъ быть признано вполне небрежнымъ; 3) за личныя свои дѣянія, предприниматель отвѣчаетъ, по отношенію къ своимъ служащимъ и къ постороннимъ лицамъ, въ равной мѣрѣ; но за дѣйствіе своихъ агентовъ предприниматель отвѣчаетъ лишь по отношенію къ постороннимъ лицамъ,—по отношенію же къ своимъ служащимъ, предприниматель отвѣчаетъ лишь при условіяхъ, изложенныхъ выше; 4) спеціальныхъ законовъ объ отвѣтственности нѣтъ ни въ восточныхъ, ни въ центральныхъ Штатахъ; 5) тяжесть доказательства падаетъ на потерпѣвшаго: онъ долженъ доказать а) свое поврежденіе, б) упущеніе предпринимателя; 6) въ различныхъ Штатахъ существуютъ различныя правила по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ; нарушеніе этихъ правилъ можетъ служить доказательствомъ упущенія, но не безусловно.

7 сентября 1880 года опубликованъ въ Англіи законъ, озаглавленный такъ: «Законъ о расширеніи и установленіи обязанности предпринимателей къ вознагражденію тѣхъ изъ числа ихъ *рабочихъ*, которые потерпѣли личное поврежденіе». Законъ состоитъ изъ 10 статей, постановленія которыхъ въ общихъ чертахъ заключаются въ слѣдующемъ.

Потерпѣвшій личное поврежденіе рабочій, а въ случаѣ его смерти, законный его представитель, имѣютъ право требовать вознагражденіе и пользуются судебной защитой, не смотря на то, что потерпѣвшій работалъ у предпринимателя, въ томъ случаѣ: а) когда поврежденіе причинено орудіями, машинами и другими приспособленіями, б) когда поврежденіе причинено лицомъ, назначеннымъ предпринимателемъ для руководства и наблюденія за работами (ст. 1).

Предприниматель освобождается отъ отвѣтственности, если недостатки матеріаловъ и приспособленій произошли вслѣдствіе упущенія со стороны лица, специально назначеннаго предпринимателемъ для присмотра за ними ²⁸⁾; если поврежденіе произошло вслѣдствіе недостатковъ предписаній и инструкцій, изданныхъ надлежащей властью; если получившій поврежденіе рабочій зналъ о существованіи факта, причинившаго впослѣдствіи, ему поврежденіе ²⁹⁾ и не заявилъ объ этомъ предпринимателю, или надлежащему его агенту (ст. 2) ³⁰⁾.

Сумма вознагражденія не можетъ превышать (средняго) *трехлѣтняго* заработка лица, находящаго въ томъ же положеніи, что и потерпѣвшій, и работающаго въ той же мѣстности (ст. 3).

Потерпѣвшій обязанъ сдѣлать, въ теченіи шести недѣль заявленіе о поврежденіи, и въ теченіи шести мѣсяцевъ предъявить искъ. Въ случаѣ смерти, срокъ предъявленія иска—двѣнадцати-мѣсячный. Заявленіе о поврежденіи требуется безусловно (ст. 4).

Ст. 8 разъясняетъ, что терминъ «рабочій» означаетъ «железнодорожнаго служащаго» и прочихъ.

Законъ этотъ вступилъ въ силу съ 1-го января 1881 года ³¹⁾.

Заканчивая настоящій историческій обзоръ законодательства, добавлю, что въ началѣ 1883 года *итальянской* законодательной палатѣ былъ предложенъ правительствомъ

²⁸⁾ Это положеніе въ связи съ положеніемъ, изложеннымъ подъ буквою а), составитъ гордіевъ узелъ для англійской судебной практики.

²⁹⁾ Ср. законы американскихъ Штатовъ.

³⁰⁾ Если однакоже предприниматель или его агенты также знали о фактѣ, причинившемъ впослѣдствіи поврежденіе, тогда онъ не освобождается отъ отвѣтственности.

³¹⁾ Ср. Die Haftpflichtfrage, стр. 134—137.

проектъ закона, ст. 1-я котораго постановляетъ, что предприниматели паровыхъ и конныхъ желѣзныхъ дорогъ, владельцы городской и поземельной недвижимостей, въ которыхъ устраивается что-либо заново, или производятся ремонтныя работы, всѣ тѣ, которые приняли на себя веденіе этихъ работъ, собственники и эксплуататоры рудниковъ, каменоломень, мастерскихъ, отвѣчаютъ всегда солидарно,—съ правомъ регресса къ другимъ, участвовавшимъ въ предпріятіи лицамъ и правомъ привлеченія ихъ къ отвѣтственности, за вредъ причиненный въ здоровьѣ и жизни лицъ, работающихъ (*lavoranti*) при производствѣ или эксплуатаціи подобныхъ предпріятій. Отвѣтственность не имѣетъ мѣста, если будетъ доказано, что несчастіе произошло вслѣдствіе собственной вины потерпѣвшаго или вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы. Остальныя статьи законопроекта содержатъ постановленія, опредѣляющія вознагражденіе въ видѣ единовременнаго капитала или ежегоднаго дохода. Точно также, какъ въ § 4 германскаго закона 7-го іюня 1871 г., имѣется постановленіе, что сумма, уплаченная потерпѣвшему вредъ или его наслѣдникамъ страховымъ установленіемъ,—зачитывается обязанному къ вознагражденію, если онъ вноситъ страховому установленію не менѣе одной третьей части преміи и страхованіе распространялось на всѣ роды несчастія безъ различія ³²⁾.

Проектъ этого закона замѣчателенъ тѣмъ, что не только весьма гуманно, но и весьма рачительно разрѣшаетъ трудный и спорный вопросъ, существующій въ русскомъ, германскомъ и австрійскомъ законодательствахъ. Эти законодательства, какъ извѣстно, возлагаютъ тяжесть дока-

³²⁾ Archiv für Eisenbahnwesen, 1883, Heft 3, Mai und Juni, стр. 304—5.

зательства отсутствія вины со стороны желѣзнодорожнаго общества, на отвѣтчика только въ поврежденіяхъ, случившихся при дѣйствіи или «при эксплуатаціи» желѣзной дороги,—не опредѣляя, вмѣстѣ съ тѣмъ, значенія этого термина. Вслѣдствіе сего одни юристы признають поврежденіями; случившимися «при эксплуатаціи», лишь поврежденія на рельсахъ дороги; другіе же признають такими поврежденіями и тѣ, которыя случаются въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ ³³⁾. При отсутствіи положительныхъ данныхъ въ законахъ, для разрѣшенія этого спора,—онъ затягивается до безконечности. Поэтому проектъ итальянскаго закона, возлагая тяжесть доказательства отсутствія вины со стороны предпринимателя, во всѣхъ случаяхъ, на сего послѣдняго, удачно избѣгаетъ затрудненія и правильно разрѣшаетъ весьма серьезный вопросъ.

Вотъ матеріалъ, который имѣлъ подъ рукою законодатель, создавая Общій Уставъ російскихъ желѣзныхъ дорогъ 12-го іюня 1885 г., и раньше его — законъ 14-го февраля 1878 года. Оба эти закона находятся въ органической между собою связи, относительно отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, и поэтому придется разсматривать ихъ совмѣстно.

³³⁾ См. объ этомъ ниже.

МАТЕРІАЛЬНОЕ ПРАВО.

I.

Общее основаніе права на вознагражденіе за вредъ.

Вслѣдствіе чего возникла обязанность владѣльцевъ желѣзнодорожныхъ предпріятій вознаграждать личный вредъ и на чемъ эта обязанность основывается?

На первый вопросъ отвѣтъ даютъ цифры, на второй — теорія желѣзнодорожнаго права.

Въ 1876 году число раненыхъ и убитыхъ при желѣзнодорожномъ движеніи въ одной только Россіи было 1139 человекъ; въ 1877 г. — 1534; въ 1878 г. — 1642; въ 1879 г. — 1356; въ 1880 г. — 1434; въ 1881 г. — 1349 человекъ. На сѣздѣ русскихъ врачей въ С.-Петербургѣ въ декабрѣ 1885 г., врачи, разсуждая о недостаткѣ медицинской помощи на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, опять указали на тотъ поразительный фактъ, что число пострадавшихъ въ пути достигаетъ громадныхъ цифръ. Съ 1880 г. по 1884 г. на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ было тяжело пострадавшихъ 7645 человекъ, изъ нихъ убитыхъ 2785. Въ одномъ 1884 г. было убитыхъ 444 человека и тяжело раненыхъ 869.

Въ 1886 г. процентъ пострадавшихъ былъ еще больше: раненыхъ 1594, изъ нихъ со смертельнымъ исходомъ 549.

По свѣдѣніямъ, поступившимъ въ статистическій отдѣлъ министерства путей сообщенія, на *сѣти 53-хъ желѣзныхъ дорогъ* имперіи,—исключая Вел. Кн. Финляндскаго и Закаспійской желѣзной дороги, состоящей въ вѣдѣніи военнаго министерства, въ теченіи 1887 года *несчастныхъ случаевъ съ людьми* было 1,559, въ томъ числѣ 489 случаевъ смерти, 1,070 увѣчій и болѣе или менѣе тяжелыхъ пораненій. Сверхъ того, пострадало 220 человекъ въ предѣлахъ желѣзнодорожной полосы, но при случаяхъ, неимѣющихъ прямого отношенія къ желѣзнодорожному дѣлу, какъ напримѣръ, отъ самоубійства въ вагонахъ, пораженія молніей, покушенія злоумышленниковъ и проч. Большая часть несчастій, именно 444 случая смерти и 697 пораненій, произошла при желѣзнодорожномъ движеніи; внѣ желѣзнодорожнаго движенія—при нагрузкѣ, выгрузкѣ, строительныхъ и другихъ работахъ—оказались убитыми 45 человекъ и ранеными 373. Если къ этимъ послѣднимъ цифрамъ прибавить 185 случаевъ смерти и 409 пораненій при желѣзнодорожномъ движеніи, то получится общее число (1,012) пострадавшихъ рабочихъ и служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ. Остальные несчастные случаи (547) произошли съ пассажирами и постронными людьми. Первыхъ погибло 19 и ранено 88, послѣднихъ убито и ранено 440 ¹⁾. О громадномъ количествѣ лицъ тяжело пострадавшихъ нервной системой и остающихся неизлѣчимыми на всю жизнь отчеты не упоминаютъ.

Если къ этимъ цифрамъ присоединить количество убитыхъ и раненыхъ на желѣзныхъ дорогахъ за границей,—получится такой крупный фактъ, который не могъ не вызвать мѣръ со стороны законодательной власти.

¹⁾ «Новости» 27 Февраля 1889 г. № 57.

Но факты вызываютъ лишь потребность извѣстной юридической нормы; для того чтобы эту норму найти и окончательно ее формулировать, юридическая мысль, воспитанная на своеобразномъ, строго логическомъ мышленіи ищетъ собственныхъ, такъ называемыхъ «юридическихъ оснований» и только тогда создаетъ норму, когда эти основанія ею найдены.

Тоже самое повторилось при установленіи отвѣтственности желѣзнодорожныхъ предпринимателей за причиняемый ими личный вредъ. Основаній этой отвѣтственности было найдено цѣлыхъ три: одни выводили эту отвѣтственность изъ *obligatio ex contractu*, изъ обязанности вытекающей изъ договора перевозки; другіе, а именно французскіе юристы и французскій положительный законъ—изъ *obligatio quasi ex delicto*; наконецъ третьи, не считая достаточнымъ ни первое ни второе основаніе, выводятъ эту отвѣтственность прямо изъ закона и назвали ее *obligatio ex lege*.

Которое изъ этихъ трехъ мнѣній наиболѣе основательно?

Юридическая наука создаетъ юридическія нормы, но пробный камень для нихъ—жизнь. Она же высшая инстанція для рѣшенія вопроса, годно или негодно выставленное юридическое начало. Поэтому проверимъ основательность этихъ трехъ мнѣній прежде всего взятыми изъ жизни примѣрами, а затѣмъ оцѣнимъ ихъ съ чисто научной точки зрѣнія.

Происходитъ крушеніе поѣзда потому, что начальники двухъ смежныхъ станцій дѣлаютъ ненадлежащія распоряженія; что ошиблись оберъ-кондукторъ и стрѣлочникъ; что сигнальный колоколъ пробилъ три раза по два удара, вмѣсто трехъ разъ по три удара, вслѣдствіе порчи механизма; однимъ словомъ происходитъ извѣстная желѣзнодорожная катастрофа въ Монте-Карло весною 1886 г., на

линии, принадлежащей компании Парижско-Лионско-Средиземной желѣзной дороги—окончившаяся судомъ и уголовнымъ процессомъ. Въ данномъ случаѣ желѣзная дорога оказалась виновной въ неудовлетворительномъ выборѣ агентовъ, въ неудовлетворительномъ надзорѣ, въ томъ, что въ видахъ экономіи сократила въ послѣднее время личный составъ служащихъ на станціяхъ вокругъ Ниццы такъ, что оставшіеся въ штатѣ служащіе изнемогали отъ непосильнаго труда; т. е. компания оказалась совершившей *quasi delictum*, нарушившей договорныя отношенія и законъ. Это случай смѣшанный, который можно подвести подъ всевозможныя категоріи.

Другой случай, (имѣвшій мѣсто на Царскосельской жел. дор.): стрѣлочникъ исполняетъ свою службу самымъ добросовѣстнымъ образомъ и съ совершенной акуратностью въ теченіи 16 лѣтъ. Поѣздъ подходит къ стрѣлкѣ. Стрѣлка передвинута какъ слѣдуетъ, но стрѣлочникъ, желая убѣдиться въ полной правильности ея постановки, передергиваетъ стрѣлку въ виду подходящаго поѣзда; поѣздъ налетаетъ и терпитъ крушеніе. Ни *delictum*, ни *quasi delictum*, ни *culpa in inspiciendo*, ни *culpa in eligendo* не имѣютъ здѣсь мѣста. По поводу этого случая произойдетъ борьба только между двумя началами, *obligatio ex contractu* и *obligatio ex delicto* и борьба такая, которая разрѣшится ни въ чью, если не призвать на помощь болѣе общихъ началъ и данныхъ положительной науки.

Но возьмемъ третій примѣръ.—На товарномъ поѣздѣ оберъ-кондукторъ получилъ личное поврежденіе. Какъ же разрѣшается этотъ случай теорія *obligationis ex contractu*? Она предлагаетъ рѣшить его такимъ образомъ, что такъ какъ сказанный оберъ-кондукторъ не состоялъ по отношенію къ желѣзной дорогѣ въ договорѣ перевозки то ст. 683 X т. I ч. можетъ быть примѣнена къ данному

случаю только потому, что всѣ служащіе на желѣзной дорогѣ: машинисты, кочегары, оберъ-кондукторы и прочая поѣздная прислуга должны быть признаваемы *пассажирами*. Это однако же столь сильная натяжка, что она одна подрываетъ научное значеніе приводимой теоріи.

Пойдемъ же по пути примѣровъ дальше.

Постороннее лицо, крестьянинъ идетъ возлѣ полотна дороги, внизу насыпи; поѣздъ сваливается съ рельсовъ и его придавливаетъ вагономъ; или желѣзнодорожный служащій терпитъ личное поврежденіе не при исполненіи служебныхъ обязанностей; или пассажиръ сѣлъ безъ билета на поѣздъ, и находясь на немъ безъ вѣдома желѣзнодорожныхъ агентовъ, былъ изувѣченъ. Въ какихъ же договорныхъ отношеніяхъ состоитъ желѣзная дорога къ тому своему агенту, который раненъ не при исполненіи служебныхъ обязанностей, по отношенію къ которому, значитъ, въ данномъ случаѣ нѣтъ договора личнаго найма; къ тому пассажиру, который изувѣченъ на поѣздѣ, но сѣлъ на него безъ билета и безъ вѣдома желѣзнодорожныхъ агентовъ, по отношенію къ которому нѣтъ договора перевозки; къ тому крестьянину, который придавленъ свалившимся съ насыпи поѣздомъ, и не состоялъ ни въ какихъ договорныхъ отношеніяхъ къ желѣзной дорогѣ²⁾.

Опредѣленіе—точно ящикъ—тогда хорошо, когда вмѣщаетъ въ себѣ все то, что должно вмѣстить; когда въ немъ укладываются всѣ или почти всѣ обобщаемыя имъ явленія; но если въ него входитъ только часть явленій, большая же часть остается снаружи,—тогда подобное опре-

²⁾ На 26-мъ сѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 1886 г. было высказано мнѣніе, что подобный случай подходитъ подъ дѣйствіе Общаго Уст. Рос. ж. д. а не ст. 684 X т. I ч. Гр. Зак. (Протоколъ засѣд. 22 ноября 1886 г.).

дѣленіе недостаточно и посему ошибочно. Такимъ именно представляется опредѣленіе обязанности желѣзной дороги отвѣчать за личный вредъ какъ *obligatio ex contractu*.

Это положеніе, опровергаемое приведенными примѣрами, опровергается равнымъ образомъ научными данными.

Говорятъ, если пассажиръ ѣдетъ съ билетомъ, сидитъ въ отведенномъ ему желѣзнодорожными агентами вагонѣ, то имѣетъ мѣсто *договоръ перевозки*.

Прежде всего перевозка лицъ, пассажировъ не есть договоръ перевозки въ томъ смыслѣ, какъ понимаетъ его гражданское и торговое право³⁾. Общій Уставъ 12 іюня 1885 г. строго различаетъ два понятія: перевозку пассажировъ и договоръ перевозки въ собственномъ значеніи этого слова.

Выраженіе «договоръ перевозки» встрѣчается, между прочимъ, въ слѣдующихъ статьяхъ Общаго Устава:

Въ ст. 61 сказано: «*Договоръ перевозки* считается заключеннымъ съ момента принятія станціею отправленія *груза* вмѣстѣ съ накладною къ отправкѣ». Ст. 102: «Желѣзная дорога отвѣтствуетъ за утрату и поврежденіе груза, послѣдовавшія въ теченіе времени отъ заключенія *договора* (ст. 61) до выдачи груза». Ст. 105: «Желѣзная дорога не подвергается отвѣтственности, истекающей изъ *договора о перевозкѣ* относительно такихъ *предметовъ*, которые будучи совершенно не разрѣшены къ перевозкѣ: и т. д. Ст. 127: «Иски къ желѣзнымъ дорогамъ, имѣющіе своимъ основаніемъ перевозку грузовъ или пассажирскаго багажа, нарушеніе *правилъ о перевозкѣ пассажировъ* и причиненіе личнаго вреда эксплуатаціе дороги, предъявляются, по усмотрѣнію истца, по мѣсту нахож-

³⁾ Hahn. Commentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch. 2-е изд. т. II, стр. 576.

денія 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 приѣмѣ къ отправкѣ *грузовъ* до заключенія *договора о перевозкѣ* (ст. 61), предъявляются» и т. д.

Изъ приведенныхъ и другихъ статей Общаго Устава легко убѣдиться, что въ тѣхъ статьяхъ, въ которыхъ Уставъ говоритъ о «договорѣ перевозки», онъ всегда или возлѣ этого выраженія ставитъ въ скобкахъ ст. 61, въ которой впервые этотъ терминъ употребленъ и въ которой опредѣленъ моментъ заключенія сего договора и предметъ его, то есть грузъ, или же въ тѣхъ статьяхъ, въ которыхъ возлѣ термина «договоръ перевозки» не стоитъ въ скобкахъ ст. 61, всегда обозначенъ предметъ такого договора, именно *грузъ*, движимое имущество.

Такимъ образомъ Общему Уставу чуждо понятіе договора перевозки пассажировъ, какъ основаніе отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за вредъ.

Но можетъ быть, понятіе «договора перевозки пассажировъ» имѣется въ системѣ *желѣзнодорожнаго права вообще*?

Что такое договоръ?

Договоръ въ строгомъ смыслѣ слова (*conventio*) есть такое добровольное соглашеніе двухъ сторонъ, (*in idem placitum consensus*), по которому или обѣ стороны взаимно, или одна относительно другой, обязываются къ опредѣленному дѣйствию (*obligatorischer Vertrag*)⁴⁾.

Какъ извѣстно, элементы, составляющіе договоръ бываютъ существенные и несущественные. Существенныхъ

⁴⁾ Голевинскій: Происхожденіе и дѣленіе обязательствъ. Варшава, 1872.

элементовъ договора четыре: *согласіе* сторонъ, *способность* сторонъ, *предметъ* договора и *причина*. Если въ договорѣ не только всѣхъ четырехъ, но и одного изъ этихъ элементовъ недостаетъ, договоръ не существуетъ, его нѣтъ.

Относительно способности сторонъ, для нашего разсужденія достаточно замѣтить, что неспособность къ заключенію договора бываетъ общая (напримѣръ лицъ, признанныхъ умалишенными) или частная, вслѣдствіе которой физическія или юридическія лица, хотя и правоспособныя, не могутъ заключать только извѣстныхъ договоровъ, съ нѣкоторыми только лицами или относительно нѣкоторыхъ, точно опредѣленныхъ предметовъ. Извѣстно, что эта частная неспособность является въ силу особыхъ постановленій закона. Такъ напр. саксонское гражданское уложеніе въ ст. 81 говоритъ: «другія лица ограничены въ дѣеспособности, когда стоятъ подъ опекою или когда особыми постановленіями имъ недозволены извѣстныя дѣйствія». Договоры такихъ недѣеспособныхъ лицъ ничтожны (ст. 786 саксон. улож.).

Желѣзная дорога, разумѣется, недѣеспособна устроить напр. бумагопрядильню или совершать банкирскія операціи, — но вполнѣ ли она дѣеспособна относительно перевозки и сопряженныхъ съ нею дѣйствій?

Интересно замѣтить, что нѣтъ.

Въ силу ст. 6 Общаго Устава желѣзная дорога не вправе заключать предварительныя, на случай могущаго послѣдовать вреда или убытка, сдѣлки и соглашенія съ пассажирами и отправителями или получателями грузовъ, клонящіяся къ измѣненію отвѣтственности, возлагаемой на желѣзныя дороги постановленіями Устава, или къ совершенному освобожденію дорогъ отъ сей отвѣтственности. Въ силу п. 3 ст. 683 X т. I ч. Зак. Гр. примѣненіе опредѣленныхъ въ пунктахъ 1-мъ и

2-мъ правилъ не можетъ быть устраняемо частными соглашеніями управленій желѣзныхъ дорогъ съ пассажирами или другими лицами. Всякіе договоры и условія, состоявшіяся съ нарушеніемъ сего постановленія, признаются недѣйствительными. Далѣе, желѣзная дорога не вправе условливаться относительно платы за проѣздъ пассажировъ право, которымъ обладаетъ обыкновенный возчикъ, но въ силу ст. 18 Общ. Уст. плата эта опредѣлена тарифами. Наконецъ желѣзная дорога желаетъ прекратить свои обязательныя отношенія къ перевозимому ею пассажиру. Обыкновенный городской извозчикъ, если сѣдокъ ведетъ себя неприлично, вправе остановить лошадь и предложить сѣдоку сойти; желѣзная дорога не обладаетъ этимъ правомъ. Если пассажиръ нарушаетъ спокойствіе другихъ пассажировъ, если даже онъ буйствуетъ, или позволяетъ себѣ явно безстыдныя или оскорбительныя дѣйствія, если его состояніе угрожаетъ даже опасностью другимъ пассажирамъ (ст. 27 Общ. Уст.), желѣзная дорога не вправе его удалить немедленно изъ вагона, не вправе его удалить даже на первой ближайшей станціи, а въ силу ст. 29 Общ. Уст. обязана его довести до станціи, находящейся близъ города, села или деревни ⁵⁾.

Такимъ образомъ желѣзная дорога ограничена въ дѣеспособности даже въ предѣлахъ своей собственной, спе-

⁵⁾ По сему предмету состоялось слѣдующее постановленіе Министра Пут. Сообщенія (Собр. узакон. и распоряженій Правит. 1887 г. № 73): «Утвердивъ, во исполненіе ст. 29 Общ. Уст. рос. ж. д. списокъ станцій на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ удаленіе пассажира изъ поѣзда не допускается, предписываю таковой списокъ принять къ руководству и исполненію. Къ сему присовокупляю, что удаленіе пассажира изъ поѣзда не допускается на полустанціяхъ, разъѣздахъ и на платформахъ, устроенныхъ между станціями». Къ сему приложенъ списокъ станцій, на которыхъ удаленіе пассажира изъ поѣзда не допускается.

ціально ей принадлежащей дѣятельности; изъ чего слѣдуетъ заключить, что ея отношенія къ пассажирамъ и грузоотправителямъ не чисто договорныя а носятъ на себѣ характеръ также предписанія закона.

Эта черта недѣеспособности особенно рельефно выступаетъ при обсужденіи другаго существеннаго элемента договора, *согласія* сторонъ. Это согласіе должно быть непременно добровольное. Сторона только тогда вступаетъ въ договорныя отношенія, когда дѣйствуетъ вполнѣ свободно. Она должна ясно сознавать свой интересъ и ея согласіе только тогда свободно, когда сторона, вступающая въ договорныя отношенія, дѣйствуетъ во имя и согласно той цѣли, достигнуть которую она имѣла въ виду. Напр. если я желаю получить за свой предметъ 20 рублей, но получаю за него 20 коп., моя воля къ заключенію *такой* сдѣлки отсутствовала и сдѣлка ничтожна.

Не то мы видимъ относительно желѣзныхъ дорогъ. — Желѣзная дорога не имѣетъ права выбора дѣлать или не дѣлать; обязана перевозить. Въ силу ст. 1 Общ. Уст. перевозка пассажировъ, багажа, почтъ и грузовъ составляетъ *обязанность* каждой открытой для пассажирскаго движенія желѣзной дороги. Она обязана пускать поѣзда ежедневно, въ точно опредѣленные часы и минуты, съ точно опредѣленною скоростью.

Обыкновенный возчикъ вправѣ посадить сѣдока или нѣтъ; желѣзная дорога въ силу ст. 2 Общаго Уст. имѣетъ право отказать въ принятіи къ перевозкѣ пассажировъ, багажа или груза *только* въ шести точно опредѣленныхъ закономъ случаяхъ. Обыкновенный возчикъ вправѣ посадить того, кто лучше заплатитъ, руководствуясь своимъ интересомъ и своею личною выгодною; желѣзная дорога не обладаетъ этимъ правомъ. Если я желаю перевезти кирпичъ, который мнѣ до крайности нуженъ для срочной

поставки, подѣ страхомъ неустойки — и предлагаю желѣзной дорогѣ плату вчетверо выше обыкновенной, лишь бы она пустила мой грузъ раньше другихъ, желѣзная дорога принуждена отказать, ибо на очереди стоятъ вагоны съ каменнымъ углемъ раньше меня явившагося грузоотправителя. Въ силу ст. 51 Общ. Уст. желѣзная дорога обязана соблюдать порядокъ очереди безъ всякихъ для какихъ либо отправителей и видовъ грузовъ преимуществъ. Если же желѣзная дорога, нарушить это правило, тогда объ этомъ составляется протоколъ (ст. 52) и желѣзная дорога, нарушившая очередь отправки, будетъ принуждена уплатить отправителю за каждыя сутки вознагражденіе, въ пятикратномъ размѣрѣ платы, взимаемой за храненіе грузовъ (ст. 101)⁶⁾.

⁶⁾ На сколько строго соблюдается правило изложенное въ ст. 51 Общаго Устава, свидѣтельствуетъ слѣдующій случай. При этой статьѣ имѣется примѣчаніе: «Указаніе грузовъ, безотлагательная перевозка которыхъ требуется въ общегосударственныхъ интересахъ или для удовлетворенія общественныхъ нуждъ, принадлежитъ Совѣту по желѣзнодорожнымъ дѣламъ». Сказанное примѣчаніе впервые было примѣнено вслѣдствіе телеграммы войскаго наказнаго атамана войска донскаго, Князя Святополкъ-Мирскаго къ министру путей сообщенія отъ 21 января 1887 г. такого содержанія: «Требуется немедленная доставка хлѣба голодающимъ Донской Области; ненадежная зима вызываетъ усиленную транспортировку хлѣба, который, въ ожиданіи очереди погрузки задерживается на станціяхъ Воронежской и Грязе-Царицынской дорогъ. Прошу распоряженія о подачѣ вагоновъ отправителямъ хлѣба безъ очереди». Обсудивъ изложенное въ этой телеграммѣ ходатайство и находя, что въ данномъ случаѣ представляется необходимымъ безотлагательно разрѣшить перевозку хлѣба въ Область Войска Донскаго, безъ соблюденія въ отправкѣ порядка очереди, Совѣтъ вмѣстѣ съ тѣмъ призналъ полезнымъ обставить примѣненіе этого преимущества для отправителей названнаго груза такими мѣрами, при которыхъ не были бы возможны изъятія, неоправдываемыя дѣйствительною надобностью. Поэтому Совѣтъ постановилъ:

1) признать, что хлѣбъ, назначенный для голодающихъ Области

То же самое встрѣчаемъ и во Франціи. Не только мнѣнія юристовъ, но и положительный законъ тамъ доказываютъ, что обязанность желѣзныхъ дорогъ вознаграждать за личный вредъ вытекаетъ изъ вѣдоговорнаго отношенія.

26 января 1859 г. состоялось рѣшеніе парижской судебной палаты подъ предсѣдательствомъ знаменитаго Тролона, въ которомъ высказаны слѣдующія соображенія: «Принимая во вниманіе, что желѣзныя дороги установлены общественною властью въ видахъ общественной пользы; что въ отличіе отъ обыкновенныхъ возчиковъ, которые свободны отказать въ принятіи предложенныхъ имъ отправокъ и устанавливать условія сихъ отправокъ по свободному соглашенію, желѣзныя дороги обязаны принимать всѣ отправки и совершать ихъ перевозку на условіяхъ, установленныхъ правилами общественной власти, которыя составляютъ законъ для нихъ и для отправителей; что отступать отъ сказанныхъ условій дозволено лишь въ случаяхъ, предусмотрѣнныхъ тарифами; что дозволяя Обществу Западной Дороги требовать отъ отправителей освобожденія ея отъ отвѣтственности въ тѣхъ случаяхъ, когда упаковка недостаточна, тарифы сказаннаго Обще-

Войска Донскаго, требуетъ безотлагательной перевозки а потому на основаніи ст. 51 подлежитъ отправки безъ соблюденія порядка очереди.

2) предоставить департаменту желѣзныхъ дорогъ принять мѣры къ тому, чтобы: а) льгота эта распространялась лишь на хлѣбъ, закупаемый для голодающаго населенія административными или общественными учрежденіями, б) чтобы отправка вѣ очереди допущена была лишь съ извѣстныхъ станцій Грязе-Царицинской и Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзныхъ дорогъ, указанныхъ Войсковымъ Наказнымъ Атаманомъ Войска Донскаго и в) чтобы дѣйствіе означенной льготы распространялось только на определенное количество хлѣба, дѣйствительно потребное, по удостовѣренію Войскаго Наказнаго Атамана, для снабженія онымъ голодающаго населенія и притомъ въ теченіи определеннаго срока, установленнаго по соглашенію съ генералъ-адъютантомъ Святополкъ Мирскимъ.

ства не дозволяютъ подобнаго освобожденія въ случаѣ правильной упаковки; что подобное освобожденіе, если бы оно могло быть требуемо вѣ случаевъ специально предусмотрѣнныхъ, раскрыло бы двери важнымъ злоупотребленіямъ, и поощряло бы небрежность служащихъ на желѣзной дорогѣ, лишая отправителей установленной закономъ охраны и недозволенныхъ барышей желѣзной дороги, такъ какъ цѣна отправокъ установлена тарифами и имѣетъ въ виду обязанность отвѣчать за поврежденія; что ст. 98 торговаго кодекса, относящаяся къ коммисіонерамъ по перевозкѣ, здѣсь не можетъ быть примѣнена; что обязательства возчиковъ или предпринимателей извоза опредѣляются въ случаѣ причиненнаго поврежденія ст. 1784 гражданскаго и 103 торговаго кодексовъ; что приведенныя статьи не даютъ права сказаннымъ возчикамъ договариваться, что они не отвѣчаютъ за свою вину или за вину своихъ агентовъ; что подобныя сдѣлки *тѣмъ болѣе воспрещены желѣзнодорожнымъ обществамъ*, которыя обладаютъ *монополіею* перевозки на дорогахъ, эксплоатация которыхъ имъ предоставлена» и т. д. ⁷⁾.

Въ рѣшеніи 10 ноября 1884 г. французскій кассационный сенатъ высказалъ соображеніе, что правило, установленное въ ст. 1784, относится только къ вещамъ, и что сказанное правило не можетъ быть примѣняемо къ перевозкѣ лицъ, отвѣтственность за которую установлена исключительно ст. 1382 и слѣд. гражд. код. ⁸⁾.

Что касается положительнаго закона, то во Франціи дѣйствуетъ такъ называемый *Cahier des charges*, концес-

⁷⁾ Sainctelette, — «De la responsabilite et de la garantie», — Paris, 1884, p. 61—62.

⁸⁾ Sourdat, — *Traité général de la responsabilité* — Paris — 1887. t. II, p. 282—284.

сія, выданная нѣсколькимъ желѣзнымъ дорогамъ, постановленія которой въ послѣдствіи, въ видѣ общаго законоположенія, распространены на всѣ желѣзныя дороги.

Такъ въ ст. 47 Cahier des charges встрѣчаемъ 5-й пунктъ слѣдующаго содержанія: «Toute fois les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partis, d'envois pesant ensemble plus de 40¹/₂ kilogrammes d'objets envoyés, par une même personne à une même personne». — «En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière, qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer *un prix plus élevé qu'un article de même nature* pesant plus de 40 kilogrammes». § 4 . . Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur le tarifs approuvés demeure formellement interdit». — Этихъ выдержекъ можно привести очень много.

Посмотримъ теперь какъ классифицируютъ это отношеніе германскіе ученые.

Вотъ на примѣръ, система Фёрстера: первую часть своей II-й книги онъ раздѣляетъ на три отдѣла: (Kapitel). — I. Kapitel. Schuldverhältnisse aus Verträgen (обязательственныя отношенія, вытекающія изъ договоровъ). — II. Kapitel. Schuldverhältnisse aus einseitigen Rechtshandlungen (обязательственныя отношенія изъ одностороннихъ дѣйствій). — III. Kapitel. Schuldverhältnisse aus rechtswidrigen Handlungen. (обязательственныя отношенія, вытекающія изъ противузаконныхъ дѣяній), причемъ обязанность желѣзныхъ дорогъ вознаграждать за личный вредъ онъ помѣщаетъ именно въ этой категоріи, но никакъ не въ договорныхъ отношеніяхъ.

Другой германскій юристъ Дербургъ, 2-й раздѣлъ

II-го тома дѣлитъ на двѣ части (Hauptstück). I. Hauptstück. Die Obligationen aus Rechtsgeschäften. — II. Hauptstück. Ausserkontraktliche Forderungen, причемъ требованія потерпѣвшихъ личный вредъ къ желѣзнымъ дорогамъ о вознагражденіи причисляетъ именно къ внѣдоговорнымъ требованіямъ⁹⁾.

Тоже самое австрійскіе юристы, на примѣръ, Штубенраухъ и его продолжатели Шустеръ и Шрейберъ¹⁰⁾. Согласно раздѣленію австрійскаго гражданскаго уложенія вещныя права помѣщены въ 30-ти частяхъ. Изъ нихъ 29 частей говорятъ о договорахъ, 30-я же часть озаглавлена такъ: «Von dem Rechte des Schadenersatzes und der Genugthuung». Въ этой-то 30-й части, а не въ другихъ, касающихся договорныхъ отношеній отдѣлахъ комментаторы ея и помѣщаютъ извѣстный австрійскій желѣзнодорожный законъ 5 марта 1869 года.

Въ заключеніе этихъ многочисленныхъ ссылокъ, приведемъ еще германское торговое уложеніе, на примѣръ ст. 422:

⁹⁾ Интересно дѣленіе новаго германскаго проекта гражданскаго уложенія (Entwurf eines bürgerlichen Gesetzbuches). — Вторая книга. «Recht der Schuldverhältnisse» раздѣлена на 4 разряда (Abschnitte). I. Schuldverhältnisse im Allgemeinen; II. Schuldverhältnisse aus Rechtsgeschäften unter Lebenden; III. Schuldverhältnisse aus unerlaubten Handlungen, и IV. Einzelne Schuldverhältnisse aus anderen Gründen.

¹⁰⁾ Stubenrauch (Commentar zum österveichischen allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche; 4 издание. II томъ, 613 стр.), различаетъ три основанія вознагражденія за вредъ: а) договоръ (страхованіе); б) недозволенные дѣйствія, и в) постановленія закона, въ силу которыхъ въ видахъ общественнаго благоустройства или начала справедливости, законъ устанавливаетъ обязанность вознаградить *безъ вины* со стороны обязываемаго къ этому. Здѣсь принадлежитъ вознагражденіе вреда на основаніи законовъ желѣзнодорожныхъ, горнозаводскихъ и законовъ объ отчужденіи въ видахъ общественной надобности, т. е. вознагражденіе ex lege. — Всѣ эти случаи могутъ быть сведены къ одному общему основанію, что за вредъ, причиненный лицу, отвѣчаетъ тотъ, кто извлекаетъ прибыль изъ причинившаго вредъ отношенія.

«Eine Eisenbahn, welche dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet ist, *kann* die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäfts für ihre Bahnstrecke *nicht verweigern*». — Если я желаю вступить съ желѣзною дорогою въ договоръ перевозки груза, она лишена права согласиться или не согласиться; она обязана мой грузъ принять.

Вотъ коренное различіе желѣзной дороги отъ обыкновеннаго возчика или обыкновеннаго транспортнаго предпріятія и несмотря на кажущуюся суровость подобныхъ постановленій закона, они вполне отвѣчаютъ общественнымъ потребностямъ, общественной пользѣ. Они необходимы для торговаго и промышленнаго оборота. Возчикъ и обыкновенное транспортное предпріятіе не могутъ обществу причинить ощутительный вредъ, но желѣзная дорога, держащая въ своихъ рукахъ монополію перевозки въ извѣстной мѣстности, можетъ убить по своему произволу любой заводъ и любое производство. Она можетъ войти въ стачку съ моимъ промышленнымъ конкурентомъ и, покровительствуя отправленію его произведеній и стѣсняя перевозку моихъ, положить на промышленные вѣсы такую тяжесть, съ которой ни одно производство не въ силахъ справиться.

Такимъ образомъ, изъ вышесказаннаго слѣдуетъ заключить, что желѣзная дорога на своей линіи не хозяйинъ. Въ силу постановленій закона она лишена самаго важнаго для каждого контрагента права свободно соглашаться относительно принятія или непринятія на себя обязанностей. Поэтому можно утверждать, что отношеніе желѣзной дороги даже къ перевозимымъ ею пассажирамъ не есть договорное отношеніе въ строгомъ смыслѣ этого понятія.

Какое же это отношеніе?

Если обязанность желѣзной дороги вознаградить за

вредъ не есть обязанность, вытекающая изъ договора, то на чемъ же основывается эта обязанность?

Какъ извѣстно, есть пять источниковъ обязательствъ: договоръ (съ которымъ мы только что покончили), какъ бы договоръ, (напримѣръ, *negotiorum gestio*, обязательство, вытекающее изъ бездолжной уплаты, (*indebiti solutio* и др.), преступленіе (*delictum*), какъ бы преступленіе (*quasi delictum*) и предписаніе закона (*lex*).

Относительно *quasi contractus* здѣсь говорить не приходится. Что обязанность желѣзной дороги не на немъ основана, — это положеніе, которое никогда не возбуждало сомнѣнія. Преступленіе желѣзнодорожныхъ агентовъ только въ рѣдкихъ случаяхъ является для желѣзной дороги источникомъ обязательства вознаградить за вредъ, притомъ общество, какъ юридическое лицо, само не можетъ совершить преступленія: оно юридически къ этому неспособно ¹¹⁾. Оно правда, отвѣчаетъ за дѣйствія своихъ агентовъ, совершившихъ преступленіе, но въ данномъ случаѣ отвѣтственность передъ потерпѣвшимъ личный вредъ основывается не на совершенномъ агентами преступленіи непосредственно, а на другихъ началахъ.

О *quasi delictum* необходимо сказать однакоже нѣсколько словъ. Какъ бы преступленіе есть дѣйствіе недозволенное, и причиняющее вредъ, но совершенное *безъ намеренія* причинить его. Такія качества этого правоваго понятія заставили французскихъ юристовъ и французскій положительный законъ признать его источникомъ обязательства желѣзныхъ дорогъ вознаградить за личный вредъ.

Во Франціи, какъ извѣстно, нѣтъ спеціальнаго желѣзнодорожнаго закона, устанавливающаго вознагражденіе

¹¹⁾ «Юридическому лицу не могутъ быть вменены ни преступленіе, *delictum*, ни вина, *culpa*». — Pfaff «Gutachten» стр. 72 и слѣдующія.

потерпѣвшихъ личный вредъ при эксплуатаціи желѣзной дороги. Французскіе суды примѣняютъ къ случаямъ этого рода ст. 1384 наполеонова кодекса, въ силу которой существуетъ обязанность отвѣчать не только за свои собственные дѣйствія, но и за дѣйствія другихъ лицъ. Между прочимъ хозяева и довѣрители отвѣчаютъ за вредъ, причиненный ихъ служителями и повѣренными, при исполненіи порученныхъ имъ обязанностей ¹²⁾.

Эта отвѣтственность во французскомъ правѣ дѣйствительно построена на quasi delictum. Для нашего закона она, однакоже, не можетъ имѣть примѣненія: I) потому, что нашъ законъ построенъ, по образцу германскаго, которому вполне чуждо это понятіе. Германскій законъ имѣетъ въ основаніи совершенно иной взглядъ, вполне различный отъ французскаго. Желѣзнодорожный предприниматель согласно германскому воззрѣнію, примѣнимому также и къ нашему закону, не нанимается для перевозки извѣстныхъ, данныхъ вещей, а является *предпринимателемъ* перевозки, — безусловно отвѣчающимъ за совершенство всѣхъ приспособленій своего предпріятія.

Превосходное изложеніе мнѣнія, что желѣзнодорожный предприниматель отвѣчаетъ не на основаніи quasi delictum, можно найти въ статьѣ Дербурга «Begriff der höheren Gewalt» въ Zeitschrift für das privat und öffentliche Recht за 1884 г. II томъ, 2 тетрадь, стр. 335—348, который, въ подтвержденіе своего мнѣнія, ссылается также на практику высшихъ германскихъ судебныхъ установленій.

По нашему закону желѣзнодорожный владѣлецъ является тоже предпринимателемъ; онъ поставщикъ всѣхъ средствъ передвиженія. Ст. 1738 X т. I ч. говоритъ: «предметомъ подряда и поставки могутъ быть всякаго рода *предпріа-*

¹²⁾ То же самое по итальянскому уложенію ст. 1153—1155.

тія, непротивныя законамъ, какъ-то — перевозка людей и тяжести сухимъ путемъ и водою». Такимъ образомъ, по нашему и германскому законамъ желѣзнодорожный владѣлецъ является предпринимателемъ перевозки ¹³⁾. Какъ онъ ее совершаетъ—это его дѣло; никто изъ пассажировъ и грузоотправителей въ это вмѣшиваться не имѣетъ права. Перевозка, какъ предпріятіе, вполне предоставлена во внутреннихъ, хозяйственныхъ распорядкахъ: выборѣ агентовъ, матеріала и т. д. его произволу. Оттого-то онъ за все отвѣчаетъ: за рельсъ, который сломался, за шпалу, которая неожиданно подгнила, за машиниста, который любитъ выпить, за стрѣлочника, который утомленъ безсонною ночью. Онъ отвѣчаетъ за все потому, что пассажиръ и грузоотправитель не входятъ съ этими лицами ни въ какія договорныя отношенія и не осматриваютъ прежде, чѣмъ садиться въ вагонъ, прочность его рессоръ и осей, какъ это дѣлаютъ многіе, садясь на извозчика.

Съ другой стороны, желѣзнодорожный предприниматель входитъ съ желѣзнодорожными агентами въ договорныя отношенія не за счетъ грузоотправителя или пассажира, а за свой собственный счетъ ¹⁴⁾. Онъ отвѣчаетъ за всякое несчастіе потому, что, независимо отъ могущей быть доказанною вины извѣстнаго, даннаго агента,—несчастіе могло быть причинено не только этой одной доказанной виной, но и вслѣдствіе другихъ причинъ и недостатковъ. Желѣзнодорожный предприниматель *представляетъ собою* весь составъ желѣзнодорожнаго предпріятія, личный и вещественный ¹⁵⁾.

Такъ по германскому и нашимъ законамъ.

¹³⁾ Срав. Weinrich, «Die Haftpflicht», стр. 161.

¹⁴⁾ Ср. германское торговое уложеніе ст. 395.

¹⁵⁾ Hahn, II т., 592—3, 626.

По французскому иначе. Тамъ предприниматель отвѣчаетъ лишь за служебныя дѣйствія желѣзнодорожныхъ агентовъ; оттого-то французскій кассационный судъ, отмѣняя рѣшеніе палаты въ Каннѣ, присудившей 13 августа 1878 г. вознагражденіе съ желѣзной дороги за личное поврежденіе, причиненное лопнувшимъ бандажемъ, спрашиваетъ: «où est la faute?» Нашъ и германскій суды не имѣютъ основанія ставить подобный вопросъ, ибо по нашимъ законамъ потерпѣвшій не обязанъ доказывать вину желѣзнодорожнаго предпринимателя ¹⁶⁾.

2) Между нашими съ одной стороны, французскими и итальянскими законами съ другой—та разница, что по нашимъ законамъ, (ст. 687, X т. I ч.) господа и вѣрители отвѣчаютъ за вредъ и убытки, причиненные ихъ слугами и повѣренными при исполненіи ихъ порученій *сообразно съ приказаніемъ или полномочіемъ*, которыя даны имъ господами или вѣрителями; по французскому же и итальянскому гражданскимъ кодексамъ господа и вѣрители отвѣчаютъ за своихъ слугъ и повѣренныхъ *безусловно*, т. е. не только за дѣйствія, учиненныя ими при исполненіи ихъ служебныхъ обязанностей, но и за дѣйствія, учиненныя *по поводу* сихъ обязанностей ¹⁷⁾. Такимъ образомъ, разъ такое начало существуетъ въ нашемъ общемъ гражданскомъ законѣ, нельзя указывать въ видѣ основанія спеціальнаго закона, начало прямо противоположное, до тѣхъ поръ, пока оно не будетъ точно обозначено законодателемъ.

¹⁶⁾ Подробное обсужденіе вопроса, что слѣдуетъ понимать подъ вознагражденіемъ закона «не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ (лит. а п. 2 ст. 683 X т. I ч.) помѣщается Contra. Демчинскій, «Отвѣтственность ж. д. за вредъ и убытки», Журналъ гр. и угол. права, кн. 6 за 1886 годъ, стр. 13.

¹⁷⁾ Pfaff. Ein Gutachten, стр. 67.

И такъ мы разобрали четыре источника обязательства желѣзной дороги вознаграждать за личный вредъ: договоръ, какъ бы договоръ, преступленіе и какъ бы преступленіе. Выше я пытался доказать примѣрами, что бываютъ однакоже случаи, которые нельзя свести ни къ одному изъ этихъ источниковъ. Возьмемъ еще одинъ конкретный случай.

29 ноября 1878 г. на Ростово-Владикавказской ж. д. ломается стальной рельсъ, вслѣдствіе чего происходитъ крушеніе поѣзда, причинившее, въ числѣ прочихъ пострадавшихъ, доктору Гетце серьезное поврежденіе. Желѣзнодорожное общество доказало, что стальные рельсы изслѣдуются особою комиссіею, которая примѣняетъ къ этому изслѣдованію всѣ извѣстныя въ наукѣ и практикѣ приемы. Окружный судъ искъ Гетце присудилъ; судебная палата въ значительной части иска отказала, присудивъ все-таки часть исковыхъ требованій; Сенатъ разъяснилъ, что потерпѣвшій имѣетъ право на вознагражденіе всего понесеннаго имъ вреда ¹⁸⁾.

Какъ юридически рѣшить вопросъ, кто правъ: Гетце или общество Ростово-Владикавказской ж. д.? Примѣнять къ данному случаю ст. 684 X т. I ч. было бы неправильно, потому что для этого случая существуетъ спеціальнѣйшій законъ. На основаніи договора перевозки рѣшить вопросъ врядъ ли возможно, какъ я старался доказать выше. Преступленія общество Ростово-Владикавказской ж. д. не совершило, а если станемъ примѣнять къ данному случаю начало *obligationis quasi ex delicto*, то мы рѣшимъ этотъ юридическій вопросъ именно такъ, какъ рѣшилъ французскій кассационный судъ дѣло по рѣшенію палаты въ Каннѣ, то есть какъ разъ въ противополож-

¹⁸⁾ Касс. рѣш. 1882 г., № 93.

номъ смыслѣ рѣшенію всѣхъ трехъ нашихъ судебныхъ инстанцій. Прибавимъ, что въ данномъ случаѣ общество Ростово-Владикавказской ж. д. исполнило все, что долженъ былъ исполнить добрый хозяинъ, относительно испробованія качества своего матеріала, и что Государственный Совѣтъ, постановляя свое мнѣніе 12 мая 1852, составившее ст. 683 X т. I ч. Зак. Гр. изданія 1857 г., причислилъ разломъ рельса къ такимъ причинамъ несчастія, которыя, какъ непредотвратимыя, освобождаютъ желѣзнодорожное общество отъ отвѣтственности передъ пострадавшими личный вредъ. Между тѣмъ въ силу нынѣшняго закона общество отвѣчаетъ.

Гдѣ же разгадка?

Причины, вызвавшія крушеніе 29 ноября 1878 г. принадлежать къ числу такъ называемыхъ *внутреннихъ причинъ*, случаевъ, причиняющихъ личный вредъ, причинъ, вытекающихъ изъ недостатковъ вещественнаго состава желѣзной дороги. Несмотря на то, что можетъ быть удостоѣрено надлежащее отношеніе общества къ своему вещественному составу, что желѣзнодорожный предприниматель дѣйствовалъ какъ добрый хозяинъ, — онъ все-таки будетъ признанъ обязаннымъ уплатить вознагражденіе, если не докажетъ наличности непреодолимой силы или собственной вины потерпѣвшаго. Въ этомъ отношеніи согласны не только наши но и германскіе юристы. Мнѣ неизвѣстенъ ни одинъ случай изъ многочисленной германской практики, который указывалъ бы на противоположное воззрѣніе.

Это значитъ, что мы стоимъ на значительной высотѣ юридическихъ понятій, сравнительно съ уровнемъ прежнихъ теорій. Но этой высоты наука достигла не сразу, а шла къ ней постепенно, подымаясь въ гору шагъ, за шагомъ.

Рудольфъ Герингъ говоритъ, что одно изъ самыхъ капитальныхъ положеній римскаго права, «такъ же неоспоримыхъ, какъ то, что не огонь горитъ, а кислородъ въ воздухѣ»¹⁹⁾ есть то, что нѣтъ вознагражденія за вредъ безъ вины. *Kein Uebel ohne Schuld.* — Согласно этому положенію Геринга, желѣзнодорожное общество отвѣчаетъ только тогда, когда оно виновно въ *dolus, delictum* или *quasi delictum*; если оно избрало негоднаго машиниста, ненадежнаго кондуктора, если оно завѣдомо или вслѣдствіе ненадлежащаго досмотра положило на линію рельсъ съ трещиной, если оно виновно въ *culpa in eligendo et inspiciendo*.

Въ другомъ мѣстѣ, тотъ же Герингъ²⁰⁾ говоритъ, что понятіе обязательнаго значенія юридическихъ отношеній должно было, вырабатываясь, сначала пройти чрезъ точку зрѣнія *delictum*. *Delictum* есть тотъ пунктъ на видимомъ нами горизонтѣ, въ которомъ впервые появилась идея о вознагражденіи за вредъ.

Источники дѣйствительно это мнѣніе подтверждаютъ. Сначала въ римскомъ правѣ является отвѣтственность только за свои собственные дѣянія, потомъ и за чужую вину. Первоначально отвѣтственность существовала только за своихъ собственныхъ дѣтей, потомъ за незаконныхъ дѣянія лицъ равноправныхъ, находящихся почему-либо во взаимныхъ отношеніяхъ, напр. отвѣтственность жильцовъ одного дома. Это — одинъ разрядъ исковъ, вытекающихъ изъ преступленія. Интересна нпр. отвѣтственность рабовладельца за преступленіе раба; согласно старому римскому праву свободные граждане отвѣчали лишь за вредъ, при-

¹⁹⁾ Курьезно замѣтить, что маститый юристъ избралъ примѣръ несовсѣмъ удачный: кислородъ вовсе не горитъ.

²⁰⁾ Das Schuldmoment im römischen Privatrecht. Vermischte Schriften, стр. 196.

чиненный ихъ непосредственнымъ физическимъ дѣяніемъ, поэтому римское право, развиваясь съ удивительной логикой и послѣдовательностью, переносить этотъ взглядъ на лицъ неспособныхъ: рабовъ, безумныхъ и даже на неодушевленные предметы. Но такъ какъ прямой искъ къ неспособнымъ былъ невозможенъ, то взыскатель обращался къ ихъ непосредственному представителю и требовалъ выдачи раба. Только впоследствии господа и собственники предмета приобрѣли возможность вознаграждать потерпѣвшаго; къ ней они прибѣгали для того, чтобы, выдавая раба, самому не терпѣть слишкомъ большаго убытка. Это начало стараго римскаго права, что можно отвѣчать лишь за свои собственныя дѣянія, такъ строго проводилось, что требованія о вознагражденіи за дѣйствія, причиненныя рабомъ, были заявляемы къ рабовладѣльцу *servi nomine*; то есть, что хотя въ дѣйствительности привлекался рабовладѣлецъ, но формально допускалась фикція личной отвѣтственности одного лишь раба за его собственныя дѣйствія²¹⁾. Почти то же самое встрѣчается относительно отвѣтственности *pater familias* за незаконныя дѣйствія членовъ семейства. Сынъ, причинившій вредъ, хотя не становился рабомъ потерпѣвшаго, но поступалъ въ его *mancipium*.

Затѣмъ въ римскомъ правѣ встрѣчается отвѣтственность корабельщиковъ, промышленниковъ и откупщиковъ за преступленія своихъ служащихъ (*nautae, caupones,*

²¹⁾ Wyss. Haftung für fremde Culpa, стр. 18. *Actio ex lege Aquilio directa, utilis или in factum*, искъ за умышленное, или по небрежности поврежденіе чужаго раба, чужаго животнаго или вещи. Ср. Maciejowski, *Zasady pr. rzymskiego*, Варшава 1865 г. т. II, стр. 298. *Actio ex lege Aquilia utilis* Если свободное лицо потерпѣло личное поврежденіе. (Wächter. Pandecten, т. II, стр. 491). Сравни Windscheid *Lehrbuch des Pandektenrechts*, II, стр. 748 и слѣд., 8-е изданіе.

stabularii), въ особенности сильна была отвѣтственность откупщиковъ.—Законъ (L. 1. § 2 D. de publicanis) постановилъ, что насильственное отниманіе агентами откупщиковъ собственности у плательщиковъ податей навлекало на самихъ откупщиковъ наказаніе, какъ за воровство и разбой.—Основаніемъ такому строгому постановленію послужила *publica utilitas* и оно было вызвано дѣйствительно возмутительными дѣйствіями этихъ лицъ²²⁾.

Отвѣтственность жильцовъ одного дома основана была тоже на *publica utilitas*. Здѣсь принадлежитъ *Actio de posito et suspenso, Actio efusi et eiecti*, то есть отвѣтственность за *quasi delictum*.

Нѣкоторые юристы придерживаются мнѣнія, что железнодорожное общество отвѣчаетъ по правиламъ *Lex Aquilia*²³⁾.

Второй отдѣлъ отвѣтственности за чужую вину представляютъ нарушенія договорныхъ отношеній.—Здѣсь на первомъ планѣ стоитъ извѣстный институтъ римскаго права *receptum*²⁴⁾, въ силу котораго *nautae, caupones,*

²²⁾ Вотъ что находимъ въ законѣ: «*Praetor e re putavit et specialiter adversus publicanos edictum proponere (L. 1. § 2) ut quantae audaciae, quantae temeritatis sint publicanorum factiones nemo est qui nesciat; ideo praetor ad compescendam (укрощенія ради) eorum audaciam hoc edictum proposuit.*»

²³⁾ *Actio ex lege Aquilia directa, utilis или in factum*, искъ за умышленное или по небрежности поврежденіе чужаго раба, чужаго животнаго или вещи. Ср. Maciejowski, «*Zasady pr. rzymskiego*»; Варшава 1865 г. т. II, стр. 198.

²⁴⁾ *Actio de recepto или actio exercitoria* (exercitores, содержатели постоялыхъ дворовъ). Это искъ къ корабельщикамъ, возчикамъ, содержателямъ постоялыхъ дворовъ и гостинницъ о поврежденіи или пропажѣ ввѣренныхъ имъ вещей.—Maciejowski, тамъ же, стр. 300—1.—Сравни Wächter, тамъ же; Windscheid, тамъ же. Борзенко. «*Матеріалы по железнодорожнымъ вопросамъ*», 1881 г., стр. 48: «*французскіе суды принимаютъ по железнодорожнымъ вопросамъ начала отвѣтственности, на основаніи постановленій римскаго receptum.*»

stabularii отвѣчаютъ за дѣйствія своихъ служащихъ, не представляющія собою ни преступленія, ни проступка, а просто причинившія потерю или поврежденіе вещи. — *Receptum* относилось только къ вещамъ но тѣмъ не менѣе современная наука ²⁵⁾ изъ него именно выводитъ основаніе юридической отвѣтственности за вредъ желѣзныхъ дорогъ; поэтому, хотя противъ этого мнѣнія высказываются нѣкоторые другіе знатоки римскаго права ²⁶⁾, тѣмъ не менѣе въ виду представленныхъ въ пользу его многочисленныхъ доводовъ, приходится признать его основательнымъ. Замѣчательно, что институтъ *receptum* не вытекаетъ въ строгомъ смыслѣ изъ договорныхъ отношеній, а основанъ такъ же какъ и современный нашъ и германскій желѣзнодорожные законы на специальномъ постановленіи законодательной власти: на специальномъ преторскомъ эдиктѣ.

Согласно внутреннему содержанію *receptum*, вознагражденіе, имъ установленное, основывалось не на *custodia*, какъ при *locatio conductio*, а вытекало изъ предпріятія перевозки ²⁷⁾. Слѣдуетъ обратить вниманіе, что отвѣтственность *nautae*, *caupones*, *stabularii* имѣла мѣсто даже при случайной пропажѣ (L. 3, § 1).

Не останавливаясь далѣе на этомъ отдѣлѣ римскаго

²⁵⁾ Exner «Der Begriff der höheren Gewalt»; Dernburg: «Begriff der höh. Gewalt»; Hafner: «Ueber den Begriff der höheren Gewalt» и др.

²⁶⁾ Деларовъ, цитатами изъ Ульпіана и Гая старается доказать, что римское право видѣло основаніе отвѣтственности предпринимателя не въ солидарности его съ лицами, завѣдующими предпріятіемъ, а въ виновности его въ выборѣ агентовъ. — «Объ отвѣтственности», СПб. 1874 г. стр. 48 и слѣд.

²⁷⁾ Мнѣніе это высказывали напримѣръ. Windscheid «Lehrbuch des Pandect.» II т. стр. 405, 3-е изд.: «Столь часто встрѣчаемое въ современномъ правѣ распространеніе вышесказанныхъ положеній *receptum* на перевозку (Landtransport) не можетъ быть признано правильнымъ.» — Но въ позднѣйшихъ изданіяхъ мнѣніе это болѣе не встрѣчается.

права, перейдемъ прямо къ выводамъ, къ которымъ приводитъ его изученіе. — *Первый выводъ*, что римскому праву вообще неизвѣстна была безусловная отвѣтственность за вину третьихъ, призванныхъ къ исполненію договора лицъ. — *Второй выводъ*, что за исключеніемъ случаевъ, специально указанныхъ особыми законоположеніями, римляне изъ общихъ договорныхъ отношеній выводили лишь одну отвѣтственность: именно за свою собственную вину.

Такимъ образомъ, ошибаются тѣ, которые думаютъ отыскать основаніе нынѣшнимъ, вызваннымъ къ жизни современнымъ промышленнымъ оборотомъ, законоположеніямъ въ римскихъ источникахъ.

Что такое обязательство, вытекающее прямо изъ закона?

Юридическіе писатели обыкновенно отводятъ незначительное мѣсто этой категоріи обязательствъ. — У Савиньи въ его «Обязательственномъ правѣ» встрѣчается о нихъ всего нѣсколько ²⁸⁾ строкъ, въ общей категоріи *obligationes ex variis causarum figuris*.

Между тѣмъ имъ подобаетъ отвести мѣсто болѣе почетное среди обязательствъ ²⁹⁾.

Прежде всего они встрѣчаются, разумѣется, въ римскомъ правѣ. — За недостаткомъ мѣста подробно о нихъ говорить не придется; ограничимся краткимъ ихъ перечисленіемъ. — Вотъ какія тамъ встрѣчаются *obligationes ex lege*: 1) Обязанность выдачи содержанія (*de bonis quae liberis*). 2) Обязанность погребенія (*D. de religiosis*). 3) Обязанность выдачи приданаго (*D. de jure dot.*, *D. de*

²⁸⁾ Голевинскій, «Происхожденіе и дѣленіе обязательствъ» ставитъ ихъ на послѣднемъ мѣстѣ, въ 4-й категоріи, и тамъ они занимаютъ въ его книгѣ всего половину страницы.

²⁹⁾ Ср. Koch, «Das Recht der Forderungen.» Berlin. 1859. томъ III.

castrensi peculio); это та часть имущества, которая выдавалась выходящей замуж дочери и отправляющемуся въ лагерь сыну. 4) Обязанность предоставить сервитутъ, (D. si ususfructus petatur); напимѣръ я требую, чтобы сосѣдъ далъ мнѣ проѣздъ къ моей дачѣ. 5) Обязанность представленія залога, на случай могущаго произойти вреда, (cautio damni infecti); напимѣръ, если строение сосѣда угрожаетъ паденіемъ, я могу требовать залога; если сосѣдъ отказывается его представить, преторъ вводитъ меня во владѣніе сказаннымъ строеніемъ (missio ex possessionem ex primo decreto). Мнѣ предоставлено право принимать всѣ мѣры и я могу удержать домъ за собою до тѣхъ поръ, пока мнѣ не будутъ возвращены всѣ издержки. — Если собственникъ строенія отказывается отъ такого возмѣщенія, преторъ присуждаетъ строеніе тому, кто имъ владѣлъ (missio ex possessionem ex secundo decreto). — 6) Operis novi nuntiatio, а также оставленіе начатой сноски дома, если это мнѣ причиняетъ вредъ. — 7) Обязанность не препятствовать естественному стоку воды (Actio aquae pluviae arcendae). 8) Обязанность предъявлять движимую вещь для осмотра и изслѣдованія, въ видахъ дѣйствительной надобности жалобщика (Actio ad exhibendum); здѣсь принадлежитъ interdictum de glande legenda, право собирать плоды моего дерева, которые падаютъ на землю сосѣда (одинъ разъ въ три дня). 9) Обязанность свидѣтельствовать на судѣ (D. de testibus). 10) Обязанность денежнаго вознагражденія за оказанныя услуги, (D. de extraordinariis cognitionibus). — Сюда юристы причисляютъ институтъ *таксъ и тарифовъ*.

Если мелькомъ даже пробѣжать всѣ эти обязательства, то въ нихъ замѣчается одна общая черта: всѣ они имѣютъ въ виду прежде всего общественный интересъ, обществен-

ную пользу, общественную этику. Нѣмецкіе писатели ³⁰⁾ характеризуютъ ихъ такъ: это положенія, которыя перешли изъ области неопредѣленныхъ понятій о справедливости въ область закона.

Въ нашемъ гражданскомъ уложеніи встрѣчаются между прочимъ въ ст. 442 — 451, X т., I ч. О другихъ современныхъ законодательствахъ говорить не будемъ; каждый самъ легко отыщетъ эти обязательства.

Такимъ образомъ фактъ существованія этихъ, непосредственно изъ закона вытекающихъ, обязательствъ: obligatio ex lege, на лицо.

Какимъ путемъ юридическая мысль дошла до вывода, что Ростово - Владикавказская жел. д. отвѣтила за разломъ стального рельса, случившійся 29 ноября 1878 г.? Общество исполнило все, что отъ него требуютъ уставы и правила: машинистъ велъ поѣздъ какъ слѣдуетъ, кондуктора были на своихъ мѣстахъ, рельсъ былъ испробованъ въ надлежащемъ порядкѣ, шпалы были здоровы, и несмотря на это, Общество было признано отвѣтственнымъ всеми судебными инстанціями?

Изъ всѣхъ современныхъ гражданскихъ уложеній такъ называемыхъ великихъ государствъ отдѣлъ о вознагражденіи подробнѣе всего разработанъ въ австрійскомъ уложеніи 1 іюня 1811 года. Поэтому, развивая далѣе нашу мысль, въ видѣ примѣра, будемъ останавливаться на этой системѣ законоположеній.

Въ правовыхъ понятіяхъ гражданского права за послѣднія времена можно различить три періода: періодъ до

³⁰⁾ Ср. Кохъ, вышеприведенное сочиненіе: «Das Recht der Forderungen».

составленія наполеонова кодекса, австрійскаго уложенія 1811 года и саксонскаго уложенія 1863 года; періодъ составленія этихъ законодательныхъ системъ и третій періодъ,—*послѣ* ихъ составленія.

Основною чертою *перваго періода*, напимѣръ, старыхъ австрійскихъ законовъ является то, что они въ изслѣдованіи факта причиненія вреда отыскиваютъ прежде всего *намѣренность* его причиненія. Только тотъ вредъ имѣлъ право влечь за собою юридическія гражданскія послѣдствія, изъ котораго проглядываетъ намѣренье. Тогда вину раздѣляли весьма строго на три степени: *culpa lata* (почти *dolus*), *culpa levis*, *culpa levissima*, и сообразно степени вины опредѣляли и оцѣнивали вредъ.

Второй періодъ оставляетъ намѣренность, отбрасываетъ старое дѣленіе вины на три степени, но за то тщательно высматриваетъ наличность *вины*. Базисъ, на которомъ построены 30-й отдѣлъ австрійскаго уложенія 1811 г.—это вина. Она царствуетъ въ немъ полновластно. По ст. 1295 австр. улож., «каждый имѣетъ право требовать возмѣщенія вреда отъ причинившаго ему таковой *по винѣ*». Ст. 1297 того же уложенія требуетъ такого старанія и внимательности, какія возможны при обыкновенныхъ способностяхъ. Очевидно, на основаніи этой статьи нельзя заставить желѣзную дорогу уплатить вознагражденіе за вредъ, причиненный разломомъ рельса потому, что предвидѣть такой разломъ не только обыкновенныя, но даже чрезвычайныя способности не могутъ. Затѣмъ, ст. 1306 австр. улож. прямо постановляетъ: «къ возмѣщенію вреда, причиненнаго *безъ вины*, или посредствомъ непроизвольнаго дѣйствія, причинившій вредъ не обязанъ по общему правилу». О винѣ говорятъ еще ст. 1307, 1309 и 1310. Ст. 1313 постановляетъ: «за чужія, противозаконныя дѣйствія, въ которыхъ кто-либо не принимаетъ уча-

ствія, онъ также по общему правилу не отвѣтствуетъ». Даже специальная статья, постановленная въ видѣ изыятія, ст. 1316 основывается на винѣ: «хозяева, шкипера и возчики отвѣтствуютъ за послѣдовавшую по винѣ ихъ собственныхъ, или приставленныхъ слугъ, утрату или порчу груза, либо принятыхъ въ ихъ домѣ или на ихъ кораблѣ вещей путешественниковъ». Это и есть римское *rescriptum*.

Говоря о томъ, что австрійское уложеніе все понятіе о вознагражденіи строитъ на винѣ, не слѣдуетъ упускать изъ виду его ст. 859: «права лично-имущественныя, въ силу которыхъ одно лицо обязано что-либо исполнить въ пользу другого, основываются или непосредственно на законѣ, или на договорѣ или же нанесенномъ вредѣ». На первый взглядъ казалось бы, что это выраженіе приведенной статьи даетъ возможность основывать право на вознагражденіе просто на причиненномъ вредѣ, какъ на фактъ,—но ближайшее разсмотрѣніе этой статьи и сравненіе ея съ другими приводитъ къ выводу, что вредъ, обозначенный ст. 859 долженъ быть, не иной, а именно такой, который обозначенъ въ ст. 1295 и др. австр. улож., то есть вытекающій изъ вины.

Къ этому періоду законодательныхъ понятій принадлежатъ слѣдующія постановленія саксонскаго уложенія 1863 года: ст. 1489, «Кто *по своей винѣ* причинитъ другому тѣлесное поврежденіе» и т. д.; ст. 1491, «Кто *по своей винѣ* причинилъ смерть челоуѣку, тотъ обязанъ вознаградить наслѣдниковъ» и т. д.

Еще слѣдуетъ замѣтить, что французское законодательство, основывающее обязанность вознагражденія за дѣйствія третьихъ лицъ на *quasi delictum*, по самому существу этого правоваго понятія хотя и допускаетъ вознагражденіе при отсутствіи намѣренности, но тоже всегда предполагаетъ *вину*.

Вотъ второй періодъ юридическихъ понятій, какъ они выразились въ законодательныхъ памятникахъ.

Третій періодъ возникъ послѣ изданія французскаго кодекса, австрійскаго и саксонскаго уложений.

Швейцарскій союзный законъ объ обязательствахъ (Code fédéral des obligations) 14 іюня 1881 г. говоритъ «объ обязательствахъ, вытекающихъ изъ недозволенныхъ дѣйствій» въ ст. 50—69.

Между прочимъ ст. 50 говоритъ: «Quiconque cause sans droit un dommage à autrui soit à dessein, soit par négligence ou par imprudence, est tenu de le réparer». Эта статья, такимъ образомъ, основывается на элементѣ вины. Но затѣмъ ст. 58 постановляется: «Si l'équité l'exige, le juge peut, par exception, condamner une personne même irresponsable à la réparation totale ou partielle du préjudice qu'elle a causé». Такимъ образомъ въ силу этой статьи отвѣчаетъ не только ребенокъ, но даже сѣумасшедшій изъ принадлежащаго ему лично имущества.

Art. 59. «Dans l'appréciation des cas prévus par les articles 56, 57 и 58 le juge n'est pas lié ni par les dispositions du droit criminel, en matière d'imputabilité, ni par l'acquiescement prononcé au pénal».

Art. 62. «Le maître ou patron est responsable du dommage causé par ses ouvriers ou employés dans l'accomplissement de leur travail, à moins qu'il ne justifie avoir pris toutes les précautions nécessaires pour prévenir ce dommage».

Les personnes morales qui exercent une industrie sont soumises à la même responsabilité».

Проектъ германскаго гражданскаго уложенія говоритъ о томъ же въ 3-мъ раздѣлѣ II-й книги: «Schuldverhältnisse aus unerlaubten Handlungen», въ ст. 704 — 736. Приведемъ лишь статью 704 этихъ законоположеній:

§ 704. «Hat Jemand durch eine aus Vorsatz oder Fahrlässigkeit begangene widerrechtliche Handlung—Thun oder Unterlassen einem Anderen einen Schaden zugefügt, dessen Entstehung vorausgesehen hat oder vorausgesehen musste, so ist er dem Anderen zum Ersatze des durch die Handlung verursachten Schadens verpflichtet, ohne Unterschied, ob der Umfang des Schadens vorauszusehen war oder nicht».

Hat Jemand aus Vorsatz oder Fahrlässigkeit durch eine widerrechtliche Handlung das Recht eines Anderen verletzt, so ist er den durch die Rechtsverletzung dem Anderen verursachten Schaden diesem zu ersetzen verpflichtet, auch wenn die Entstehung eines Schadens nicht vorauszusehen war. Als Verletzung eines Rechtes im Sinne der vorstehenden Vorschrift ist auch die Verletzung des Lebens, der Körpers, der Gesundheit, der Freiheit und der Ehre anzusehen».

О преобразованіи понятій вознагражденія за вредъ въ особенности подробно было говорено на 5-мъ сѣздѣ австрійскихъ адвокатовъ въ 1880 году, (Der 5 Österreichische Advocatentag). На этомъ сѣздѣ выступили съ докладами три свѣтила нѣмецкой юридической науки: Pfaff, Randa и Strohal; мнѣнія ихъ напечатаны особымъ изданіемъ подъ заглавіемъ «Drei Gutachten»³¹⁾. Эти юристы указали на невѣрность взгляда австрійскаго уложенія, по которому вознагражденіе и его размѣръ поставлены въ зависимость отъ степени вины, и доказали, что этотъ взглядъ неправиленъ. Одинъ изъ главныхъ недостатковъ австрійскаго уложенія, говорятъ они, это *смѣшеніе уголовного, карательнаго и гражданскаго началъ*, началъ, которыя должны быть строго и тщательно разобщены. Новыя по-

³¹⁾ Сочиненіе это въ настоящее время составляетъ библиографическую рѣдкость.

требности экономического оборота вызываютъ къ жизни новыя юридическія понятія; потребность увѣренности за свою личную и имущественную неприкосновенность, потребность безопасности торговаго оборота налагаютъ на промышленниковъ и предпринимателей обязанность приложенія высшей мѣры заботливости и высшей мѣры прилежанія.

Поэтому юридическая наука стала искать новыхъ путей и нашла ихъ ³²⁾).

Въ настоящее время понятіе вины совершенно преобразовалось. Теперь виною мы называемъ дѣяніе, противное долгу и обязанности. Дѣяніе мы рассматриваемъ съ точки зрѣнія новаго, современнаго масштаба человѣческихъ интересовъ, и если извѣстное лицо, исполняющее принятія имъ на себя обязанности, должно было устранить извѣстный фактъ и не устранило его, — то это *неустраненіе* ставится ему въ вину.

По примѣру нѣмецкихъ изслѣдователей, выскажемъ три положенія:

- 1) Для понятія вины не требуется дѣяніе.
- 2) Направленіе воли не является необходимымъ признакомъ вины, въ причиненіи извѣстнаго, вреднаго послѣдствія.
- 3) Вина, провинность (*Verschuldung*) и причиненіе (*Verursachung*), это два понятія, которыя ничего общаго между собою не имѣютъ.

Посему въ гражданскомъ правѣ, точно такъ же какъ и въ правѣ уголовномъ, послѣдствія вменяются въ вину и тому, кто ихъ не причинилъ.

Государство и общество не довольствуются такимъ образомъ индивидуальныхъ дѣйствій, который состоитъ

лишь въ непричиненіи вреда другому. Государство и общество требуютъ развитія такой *положительной* дѣятельности, которая должна быть направлена къ *предотвращенію* вреда и къ *пользѣ* другого.

Субъективный характеръ юридическихъ понятій уступилъ мѣсто объективному. Мнѣніе Геринга, что кореннымъ основаніемъ права на вознагражденіе является месть, теперь похоронено. Его знаменитое выраженіе: «*Kein Uebel ohne Schuld*» потеряло свою прежнюю силу. Теперь единственнымъ основаніемъ права на вознагражденіе является вредъ самъ по себѣ, какъ фактъ и юридическое явленіе.

Мы постоянно присутствуемъ при незамѣтныхъ, но безпрестанныхъ преобразованіяхъ въ области права. Изслѣдованіе частныхъ отношеній, уразумѣніе господствующихъ потребностей общественнаго оборота ведетъ къ преобразованію сначала юридическихъ понятій, а затѣмъ и обязательныхъ юридическихъ нормъ; *jus naturale* постепенно вливаетъ свои начала въ *jus civile* и придаетъ ему свою окраску и свой составъ.

Положенія римскаго права, какъ и права вообще, не представляютъ ничего непреложнаго, желѣзнаго, математическаго. Истины математики останутся однѣ и тѣ же въ теченіи безконечнаго времени, но юридическихъ истинъ нѣтъ. Правовыя положенія подлежатъ преобразованію и историческому развитію. Право собственности, на примѣръ, *jus utendi et obutendi* суживаются все болѣе и болѣе. Возьмемъ собственника поземельнаго участка въ городѣ: развѣ онъ располагаетъ своею землею по своему усмотрѣнію? Его заставляютъ построить домъ не иначе, какъ по утвержденному плану, согласно извѣстнымъ, весьма строгимъ условіямъ. Построивъ домъ, онъ долженъ его выкрасить не иною, какъ установленнаго цвѣта краскою. Затѣмъ онъ можетъ пользоваться этимъ домомъ не иначе,

³²⁾ Ср. Schlossmann. «Der Vertrag», Leipzig, 1876.

какъ согласно другимъ, тоже весьма строгимъ условіямъ. Наконецъ, когда этотъ домъ мѣшаетъ городу, его вопреки желанію собственника разрушаютъ, уплативъ ему извѣстную, по оцѣнкѣ, сумму вознагражденія ³³⁾.

Поэтому приходится согласиться съ нѣмецкимъ экономистомъ, Адольфомъ Вагнеромъ, что право создаетъ лишь *форму, въ видѣ гарантіи экономическихъ отно-*

³³⁾ Интересныя въ этомъ отношеніи, данныя сообщаетъ г. Л. Слонимскій въ своемъ докладѣ, читанномъ въ Спб. Юридическомъ Обществѣ 25 января 1885 г. «О поземельной собственности». Упомянувъ о прусскомъ земскомъ уложеніи, докладчикъ говоритъ: «тамъ право собственности опредѣлено такъ»:—«собственникъ есть тотъ, кто имѣетъ право распоряжаться *сущностью вещи*, своею собственною властью съ устраненіемъ всякаго посторонняго вмѣшательства». Специальнымъ признакомъ этого права считается именно распоряженіе сущностью, субстанціею вещи: только тогда она называется Proprietät, въ различіе отъ другихъ вещныхъ правъ (Pr. Landrecht. 1791. Th. 1, tit 8, § 1 и § 10). Но когда собственникъ, опираясь на это опредѣленіе, вздумалъ бы воспользоваться сущностью вещи по своему усмотрѣнію, то тотчасъ же оказалось бы, что онъ этого дѣлать не можетъ и не вправе.

Въ силу дальнѣйшихъ параграфовъ уложенія, владѣлецъ поземельнаго участка можетъ пользоваться имъ только извѣстнымъ образомъ: если онъ запускаетъ имѣніе или домъ, если онъ не поддерживаетъ построекъ, необходимыхъ для хозяйства или для жилья, то имѣніе у него отбирается и продается съ публичнаго торга (§ 61 и сл.). Очевидно, въ этомъ случаѣ, собственность существуетъ только на словахъ, а не на дѣлѣ,—ибо здѣсь нѣтъ права распоряженія вещью по личному желанію владѣльца, подобно тому какъ это право существуетъ относительно всѣхъ прочихъ вещей.

Далѣе, по прусскому же уложенію, собственникъ не долженъ распоряжаться *своимъ лѣсомъ*, не долженъ рубить его и истреблять для продажи (§ 83—89) иначе онъ подвергается денежнымъ взысканіямъ и даже тюремному заключенію. Законъ какъ бы говоритъ владѣльцу: «ты собственникъ лѣса и, слѣдовательно, сущность его, весь лѣсной матеріалъ принадлежитъ тебѣ; но если ты посмѣешь тронуть эту сущность тебя оштрафуютъ, или даже заключать въ тюрьму».

Но прусское уложеніе устарѣло и недостаточно, и противорѣчія его, быть можетъ, не встрѣчаются уже въ болѣе усовершенствованныхъ европейскихъ кодексахъ. Возьмемъ одно изъ новыхъ гражданскихъ

шеній, отъ которыхъ и получаетъ свое содержаніе; что съ измѣненіемъ географическихъ, экономическихъ и историческихъ условій общественной жизни, измѣняются отношенія людей между собою, слѣдовательно измѣняется и содержаніе права.

Мало того; замѣчено, что измѣненія въ техническихъ уложеніяхъ—саксонское, составленное по всѣмъ правиламъ нѣмецкой юридической науки.

Въ этомъ кодексѣ, въ раздѣлѣ о собственности мы читаемъ: (право собственности даетъ полное и исключительное господство надъ вещью (§ 217). «Собственникъ имѣетъ право по усмотрѣнію своему измѣнять, потреблять и уничтожать свою вещь» (§ 219)... и вслѣдъ за общимъ принципомъ идетъ цѣлый рядъ ограничений, которыхъ ничѣмъ нельзя устранить.

Владѣлецъ «не можетъ устраивать на своей землѣ такіа приспособленія, которыми измѣняется теченіе воды ко вреду сосѣда; онъ не можетъ возводить такіа постройки, отъ которыхъ на землю сосѣда переноситъ паръ, газъ, дымъ, копоть и известковая или угольная пыль (§§ 355 и 358); онъ не можетъ даже вполне закрыть свою собственность для постороннихъ лицъ, онъ обязанъ отвести сосѣду дорогу чрезъ свое имѣніе, если это требуется интересами сосѣдняго участка (§ 345);—онъ долженъ допустить на своей землѣ устройство лѣсовъ для починки или возведенія зданій сосѣдомъ, а также провозъ и укладку строительныхъ матеріаловъ, если безъ этого невозможны были бы предпринятыя работы» (§ 350).

На эту длинную выдержку изъ доклада г. Слонимскаго мнѣ, можетъ быть, возразятъ. Да, такъ писались законы въ 1791 г., они также писались въ 1863 г., но врядъ ли въ этомъ направленіи законодательство послѣдуетъ далѣе. Я скажу, что теперь начинются новыя вѣянія, поднимаются новыя силы съ одной стороны внизу—въ массахъ, съ другой—вверху, среди правительствъ. Эти силы растутъ и идутъ другъ къ другу; когда нибудь онѣ встрѣтятся и тогда въ экономическихъ нормахъ и юридическихъ положеніяхъ произойдутъ глубокія перемѣны.

И замѣчательно, что эти теченія находятъ поддержку тамъ, гдѣ этого менѣе всего можно бы ожидать: въ консервативнѣйшей области юридической науки. Вотъ что встрѣчаемъ у Рудольфа Иеринга: «Въ настоящую минуту государственная власть у насъ, въ Германіи предположила себѣ цѣлью осуществить идеи, одно провозглашеніе коихъ нѣсколько десятилѣтій тому назадъ навлекло бы на теоретика убійствен-

производствахъ почти всегда влекутъ за собою измѣненія въ юридическихъ возрѣніяхъ и установленіяхъ. Каждый великій періодъ экономическаго прогресса создаетъ соотвѣтственную юридическую систему, на которой самъ потомъ и утверждается.

Такимъ великимъ прогрессомъ въ экономической жизни народовъ явились желѣзныя дороги. Цикль развитія желѣзнодорожнаго права еще не законченъ, но мы присутствуемъ при весьма любопытномъ процессѣ его развитія.

Лѣтъ 40 тому назадъ вознагражденіе за личное поврежденіе вслѣдствіе лопнувшаго рельса было немыслимо ³⁴⁾. Оно и теперь вытекаетъ не изъ *общихъ*, а изъ *спеціальныхъ* правовыхъ нормъ и постановленій.

Вотъ почему Общество Ростово-Владикавказской ж. д. отвѣтило передъ докторомъ Гетце за крушеніе поѣзда 28 ноября 1878 г., происшедшее вслѣдствіе разлома стальнаго рельса. Оно отвѣтило не за culpa in eligendo et inspi-

ный упрекъ въ социалистическихъ тенденціяхъ,—это во всякомъ случаѣ доказываетъ, какой колоссальный прогрессъ совершился въ нашихъ возрѣніяхъ. Великій человекъ, которому мы, нѣмцы, обязаны своимъ политическимъ возрожденіемъ, заявилъ и въ этомъ направленіи свою политическую дальновидность, присущую ему обычную свободу отъ предразсудковъ и неустрашимость; и тутъ опять благодаря его желѣзной десницѣ постепенно разверзаются ворота, чрезъ которыя пролегаетъ путь грядущихъ поколѣній. (Der Zweck im Recht, т. II, стр. 170—1). Этотъ безмѣрный восторгъ спокойнаго нѣмца юриста, интересенъ для наблюдателя—онъ знаменіе времени.

³⁴⁾ Прошу вспомнить вышеприведенное Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта 12 мая 1852 г. состоявшагося именно по такому случаю, въ какомъ мнѣніи сказано: «правительство или частная компанія не подлежатъ отвѣтственности, когда случившееся на желѣзной дорогѣ несчастіе произошло отъ такихъ причинъ, *которыхъ нельзя было предотвратить* никакими мѣрами предусмотрительности и осторожности.

ciendo, не за delictum или quasi delictum, оно отвѣтило на основаніи закона,—вслѣдствіе возложеннаго на него закономъ обязательства.

Законъ 14 февраля 1878 года, а затѣмъ Общій Уставъ русскійскихъ желѣзныхъ дорогъ признали необходимымъ гарантировать частныхъ лицъ отъ вреда, постоянно причиняемаго ихъ здоровью желѣзными дорогами, поэтому онѣ отвѣчаютъ въ силу и единственно на основаніи этихъ законовъ.

Смѣемъ надѣяться, что эта мысль получить въ русской литературѣ такое же право гражданства, какое она получила въ литературѣ германской ³⁵⁾.

* *

Три года спустя послѣ того, какъ эти строки были впервые напечатаны, мы познакомились съ замѣчательнымъ сочиненіемъ швейцарскаго юриста: Hans Stucki, «Ueber den Begriff der höhern Gewalt, Bern, 1888, въ которомъ нашли полнѣйшее подтвержденіе высказанныхъ здѣсь мыслей и дальнѣйшее ихъ развитіе. Авторъ принимаетъ за исходную точку тѣ вполне вѣрныя слова Барона (Baron: «Zur Fortbildung des Haftpflichtgesetzes vom 7 Juni 1871»). «Цѣль правовыхъ нормъ—не господствовать надъ жизнью, но служить жизни».

Римляне, говоритъ авторъ, руководимые этимъ началомъ, постепенно увеличивали отвѣтственность предпринимателя; первоначально поставили эту отвѣтственность въ зависимость отъ обыкновенной старательности (diligentia quam suis), впоследствии возвысили старательность до

³⁵⁾ Что касается судебной практики, то мнѣніе это высказано въ рѣшеніи Германскаго Сената 2 декабря 1879 г. (Ср. Eger, «Eisenbahnrechtliche Entscheidungen deutscher Gerichte», I, 34).

крайней ея степени, (*diligentia diligentissimi*) такимъ образомъ, что она прекращалась лишь у предѣловъ непреодолимой силы, *vis major*.

При современномъ состояніи экономическаго развитія, на отвѣтственность предпринимателей вліяютъ два фактора: *монополія*, фактически принадлежащая нѣкоторымъ изъ нихъ, на примѣръ, желѣзнымъ дорогамъ, вслѣдствіе которой происходитъ слѣдующее. О нравственныхъ побужденіяхъ оградить личную безопасность со стороны предпринимателя врядъ-ли можетъ быть рѣчь. Еще римляне замѣтили, что рассчитывать въ такихъ случаяхъ на нравственныя побужденія слишкомъ ненадежно, и что гораздо сильнѣе дѣйствуютъ побужденія чисто экономическаго свойства, которыя заставляютъ предпринимателя только въ томъ случаѣ совершенствовать свое дѣло, если это соответствуетъ его собственной пользѣ. Съ другой стороны, если предприниматель фактически держитъ въ своихъ рукахъ монополію даннаго предпріятія, и такимъ образомъ конкуренція не заставляетъ его болѣе тщательно пещись о личной и имущественной безопасности третьихъ лицъ, чѣмъ это дѣлаетъ его соперникъ по производству, — дѣло законодателя создать такое положеніе вещей, при которомъ, несмотря на монополію, личный интересъ предпринимателя заставитъ бы его все-таки проявлять надлежащую бдительность и предусмотрительность ³⁶⁾.

³⁶⁾ Это положеніе стоитъ параллельно съ другимъ, возлагающимъ все заботы не только относительно безопасности но и благосостоянія рабочихъ непосредственно на государство. Императоръ Вильгельмъ II, принимая депутацію шахтовладельцевъ прирейнской горнозаводской области во время извѣстной стачки въ мѣѣ 1889 г. высказалъ слѣдующее: «Я особенно дорожу тѣмъ, чтобы тѣ общества, которыя даютъ работу многочисленнымъ рабочимъ, никогда не упустили изъ виду, что они несутъ передъ государствомъ обязанность заботиться какъ можно больше о благѣ рабочихъ».

Предприниматель не имѣетъ обязанности выдумывать новыхъ приспособленій для безопасности, если они не существуютъ, и не обязанъ вводить такихъ, которыя не находятся «въ общемъ употребленіи». Поэтому вмѣшательство закона должно проявиться двоякимъ образомъ: или онъ долженъ установить спеціальныя предписанія (о способѣ веденія даннаго производства), или же онъ долженъ установить отвѣтственность, стоящую *выше* вины.

Второй факторъ, который вліяетъ на отвѣтственность предпринимателей, это *особенная опасность* нѣкоторыхъ предпріятій, требующая особенной старательности и особенной отвѣтственности, простирающейся до предѣловъ непреодолимой силы. Эта спеціальная отвѣтственность принимаетъ въ настоящее время особый видъ гарантіи и страхованія противъ опасности, гарантія, которая въ настоящее время дошла уже вплоть до понятія непреодолимой силы.

Но законодательство въ своемъ вѣковомъ движеніи не остановится на этомъ пунктѣ. Изъ понятія объ отвѣтственности за вину оно перешло къ понятію объ отвѣтственности безъ вины и стоитъ теперь передъ понятіемъ непреодолимой силы. Это понятіе непреодолимой силы является только переходнымъ моментомъ къ новому, болѣе совершенному фазису: къ безусловной отвѣтственности, къ отвѣтственности за лежащую на предпринимателѣ *гарантію* безопасности. Какія послѣдствія этого ученія возникаютъ для понятія непреодолимой силы, скажемъ ниже въ соответственной главѣ, теперь же закончимъ разсужденіе автора его собственными словами: «Мы живемъ въ такое время, въ которомъ идея страхованія стала всеобщей и стремится къ своему совершенному, практическому осуществленію. Она господствуетъ

надъ всѣмъ складомъ современной жизни и ея выводы ни въ какомъ случаѣ не представляются несправедливыми. Поэтому, отвѣтственность за страхование такъ же законна, какъ и отвѣтственность за провинность».

II.

Поврежденіе въ здоровьѣ.

1 п. 683 ст. X т. I ч. «Владѣльцы желѣзнодорожныхъ предпріятій (казна, общества и частныя лица) обязаны вознаградить каждаго потерпѣвшаго вредъ или убытокъ, вслѣдствіе смерти, или поврежденія въ здоровьѣ... Вознагражденіе назначается на основаніи статей 657, 658, 659 660—662 и 675 съ соблюденіемъ правилъ, въ слѣдующихъ пунктахъ изложенныхъ».

92 ст. Общ. Уст. «Желѣзная дорога обязана вознаградить каждаго потерпѣвшаго вредъ или убытокъ, вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ, причиненныхъ эксплуатаціею желѣзной дороги. Вознагражденіе сіе производится на основаніяхъ, опредѣленныхъ въ ст. 683 Зак. Гр.» (Св. Зак. т. X ч. I).

121 ст. Уст. Общ. Лицо, которому при эксплуатаціи желѣзной дороги причиненъ личный или имущественный вредъ, можетъ заявить требованіе о вознагражденіи».

Что такое поврежденіе въ здоровьѣ, и какое поврежденіе даетъ право на вознагражденіе ¹⁾?

¹⁾ А. Квачевскій, «Общій Уставъ Рос. Жел. Дор.», стр. 194, ставитъ вопросъ: что разумѣетъ законъ подъ *здоровьемъ*? и даетъ на этотъ вопросъ слѣдующій отвѣтъ: «Нѣтъ сомнѣнія, что подъ этимъ словомъ законъ разумѣетъ такое состояніе тѣлесной природы, въ которомъ находился потерпѣвшій въ то время, когда ему нанесено поврежденіе. Въ

Въ виду того, что законъ дѣлаетъ ссылку между прочимъ на 661 ст., разумѣется, прежде всего въ ней мы должны искать разрѣшенія этого вопроса. Ст. 661 X т. 1 ч. говоритъ: «если отъ учиненнаго преступленія или проступка кто-либо потерпѣлъ такое разстройство въ здоровьѣ, что онъ чрезъ то лишенъ навсегда возможности снискивать пропитаніе своими *обычными* трудами, то виновный обязанъ обезпечить существованіе его и семейства его». Значитъ, центромъ тяжести является понятіе *обычнаго* труда, такое поврежденіе, которое мѣшаетъ заниматься *обычнымъ* трудомъ ²⁾.

Прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что оцѣнка трудоспособности должна быть *объективная*, а не *субъективная*;

этомъ отношеніи здоровье нельзя принимать въ обыкновенномъ смыслѣ, то есть въ смыслѣ состоянія, противоположнаго болѣзни. Иначе можно придти къ нелѣпому заключенію, что нельзя нанести тѣлесное поврежденіе больному человеку, или что это поврежденіе не влечетъ за собою ответственности».

²⁾ Въ судебныхъ этого рода дѣлахъ сплошь и рядомъ встрѣчались такіе случаи: желѣзнодорожныя общества возражаютъ, что потерпѣвшему, правда, отрезало ногу, онъ кондукторомъ быть не можетъ, но общество назначило его сторожемъ, давъ ему именно то самое жалованье, количество котораго составляетъ предметъ иска объ убыткахъ — почему общество въ искѣ проситъ отказать. И действительно, иногда суды отказывали на этомъ основаніи. Но практика доказала все неудобство такого рѣшенія вопроса: съ одной стороны потерпѣвшій, назначенный въ низшую должность съ высокимъ сравнительно жалованьемъ, относился небрежно къ своимъ обязанностямъ, считая не безъ основанія получаемое имъ жалованье вознагражденіемъ не за настоящій свой трудъ, а за понесенное имъ увѣчье; — съ другой стороны желѣзнодорожныя общества тяготились подобными служащими и, при первомъ удобномъ случаѣ, отказывали имъ отъ мѣста; въ результатъ получалось обоюдное неудовольствіе, нареканія, и потерпѣвшій оставался безъ всякаго вознагражденія.

Извѣстны еще случаи другого рода: потерпѣвшій получалъ поврежденіе, лишающее его возможности находиться на службѣ; общество формально его не увольняло, не требуетъ отъ него исполненія его обя-

это значить, что хотя послѣ происшедшаго поврежденія въ здоровьѣ, предприниматель заявляетъ, что трудоспособность потерпѣвшаго не уменьшилась, такъ какъ онъ, предприниматель оставилъ его на той же должности и платитъ ему и понынѣ то же жалованье, но подобное заявленіе не составляетъ того возраженія, о которомъ говоритъ ст. 366 Уст. Гр. Суд. Судъ обязанъ, не смотря на подобное заявленіе со стороны отвѣтчика, оцѣнить размѣръ уменьшенія трудоспособности потерпѣвшаго или личнымъ изслѣдованіемъ, или изслѣдованіемъ при участіи свѣдущихъ лицъ ³⁾.

Рѣшеніемъ Германскаго Сената отъ 12 января 1888 г. установлено: если потерпѣвшему послѣ полученнаго имъ поврежденія уплачивается отвѣтчикомъ заработная плата, превышающая присужденную ему ренту, то это обстоятельство не можетъ вліять на отміну присужденной ренты, въ виду того, что предоставленіе столь высокой заработной платы можетъ быть разсматриваемо или какъ щедрость со стороны отвѣтчика, или же какъ особая форма вознагражденія за причиненный вредъ. Вопросъ о томъ, уменьшена ли въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ трудоспособность и въ какомъ отношеніи она находится къ получаемому вознагражденію, является вопросомъ существа, не подлежащаго повѣркѣ въ кассационномъ порядкѣ ⁴⁾.

Противоположное начало высказано въ рѣшеніи Германскаго Сената 20 марта 1888 г.: если данное лицо потерпѣло поврежденіе глаза, вслѣдствіе котораго его трудоспособность уменьшилась

занностей и платитъ ему прежнее жалованье. Потерпѣвшій не идетъ въ судъ, ибо считаетъ это неумѣстнымъ, при столь гуманномъ отношеніи къ нему общества. Но проходитъ годъ, его формально увольняютъ, и онъ тогда лишенъ всего: жалованья и права искать вознагражденіе. Поэтому въ настоящее время суды весьма основательно не входятъ въ обсужденіе обстоятельствъ, числится-ли потерпѣвшій на службѣ общества или нѣтъ, считая это обстоятельство въ дѣлѣ несущественнымъ.

³⁾ Ср. рѣшен. Герман. Касс. Суда 9 февраля 1885 г., Эгеръ, т. IV, стр. 127.

⁴⁾ Eger, VI, 243—245.

на $\frac{1}{3}$, но несмотря на то, оно какъ отъ отвѣтчика, такъ и отъ другихъ работодателей получало въ послѣдствіи то же самое вознагражденіе, то лицо это не потерпѣло никакого вреда, такъ какъ не потеря какого-либо органа, а отъ сего происшедшій *убытокъ* даетъ право на вознагражденіе ⁵⁾.

Понятіе обычнаго труда — различно у насъ и на западѣ; вслѣдствіе-ли того, что экономическая жизнь развилась тамъ въ болѣе сильной степени, или по другимъ причинамъ, но раздѣленіе труда опредѣлилось тамъ болѣе рельефно, и всякое занятіе, сколько нибудь отличающееся отъ чернаго, поденнаго труда, тамъ обязательно требуетъ предварительной подготовки, нерѣдко окончанія курса въ специальныхъ школахъ.

Поэтому на западѣ, именно въ Германіи, судебная практика различаетъ двѣ категоріи лицъ: имѣющихъ, *вслѣдствіе специальной образовательной подготовки*, извѣстное «призваніе» (спеціальность) и не имѣющихъ призванія (*Berufsleute und Leute ohne Beruf*) ⁶⁾.

Только лица первой категоріи (*Berufsleute*) имѣютъ право называть свой трудъ обычнымъ трудомъ; въ случаѣ, если предприниматель предлагаетъ имъ другое, по состоянію ихъ здоровья, занятіе они имѣютъ право не принять предложенія ⁷⁾, и при доказанной неспособности къ труду своего призванія — могутъ требовать вознагражденія за причиненный вредъ въ здоровьѣ полностью, независимо отъ того, въ состояніи-ли они заниматься вообще чѣмъ-нибудь другимъ или нѣтъ. Поэтому, напр., составитель поѣздовъ или кондукторъ въ германской практикѣ

⁵⁾ Eger, VI, 269.

⁶⁾ Eger: Das Reichs-Haftpflicht-Gesetz. Breslau. 1879 стр. 327.

⁷⁾ Тамъ-же, стр. 329.

приравниваются къ обыкновеннымъ поденщикамъ, неимѣющимъ своего специального «обычнаго труда» ⁸⁾.

Въ нашей практикѣ установился взглядъ другой: типъ чернорабочаго, поденщика у насъ — типъ слишкомъ рѣзко отличающійся отъ остальныхъ, чтобы подъ него можно было подвести другіе трудящіеся классы; кромѣ того, нашъ кондукторъ, составитель поѣздовъ, слесарь мастерскихъ, даже машинистъ — все это люди одной категоріи: они всѣ не получили специального образованія и аттестатовъ; они шли постепенно по службѣ и сегодняшній слесарь завтра будетъ помощникомъ машиниста, послѣзавтра можетъ быть машинистомъ; затѣмъ, всѣ эти люди одинаково находятся на службѣ общества и одинаково получаютъ отъ него жалованье.

Поэтому наши суды, въ большинствѣ случаевъ, всѣхъ служащихъ на желѣзной дорогѣ (за исключеніемъ, разумѣется, дорожныхъ сторожей, смазчиковъ и т. п.) не считаютъ поденщиками и ихъ трудъ признаютъ обычнымъ трудомъ ⁹⁾.

⁸⁾ Тамъ-же, стр. 328.

⁹⁾ Германскій Сенатъ въ рѣшеніи 7 іюля 1885 г. призналъ, что положеніе стрѣлочника должно быть различаемо отъ положенія простаго рабочаго (Eger. IV, 365).

Имперское Страхоее Присутствіе 23 января 1888 г. рѣшило, что неспособность къ отправленію службы тормазнаго кондуктора не даетъ права на полученіе полной пенсіи, если потерпѣвшій способенъ къ другой работѣ. (Eger. VI, 301).

§ 16 Правилъ содержанія и охраненія паровозныхъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденныхъ Министромъ Путей Сообщенія 15 января 1883 г., постановляетъ: «Начальниками службы пути и зданий и помощниками ихъ могутъ быть только лица, окончившія высшее техническое образованіе по инженерно-строительной части и опытные въ желѣзнодорожныхъ работахъ. Начальниками дистанцій, замѣстителями и помощниками ихъ должны быть преимущественно лица, окончившія высшее техническое образованіе по строительной части, но допускаются также

Иногда весьма незначительное повреждение влечет за собою обязанность вознаградить потерпевшаго въ полномъ объемѣ, напр. повреждение одного пальца, когда по ходу болѣзни оно причинило болѣзненные измѣненія во всей рукѣ, или когда, по специальности потерпевшаго, повреждение одного пальца причинило ему вредъ существенный и невознаградимый (напр. пианистъ).¹⁰⁾

У Эгера¹¹⁾ можно найти много такого рода примѣровъ:

Для отвѣтственности требуется существованіе непосредственной связи между эксплуатаціей и причиненіемъ вреда въ здоровьѣ — напр. во время крушенія поѣзда, ружье одного изъ пассажировъ разряжается и ранитъ другаго пассажира. Желѣзная дорога не отвѣчаетъ потому, что непосредственной причиной несчастія было дѣйствіе силы совершенно посторонней эксплуатаціи.

лица, имѣющія установленное законами свидѣтельство на право производства строительныхъ работъ въ Россіи и притомъ опытныхъ въ производствѣ работъ по ремонту желѣзнодорожнаго полотна, рельсовыхъ путей, сооружений и зданій».

§ 17 тѣхъ же правилъ (исправленный согласно № 55 Собр. узакон., за 1886 г.). «Старшіе дорожные мастера избираются изъ опытнѣйшихъ дорожныхъ мастеровъ, хотя бы и не имѣющихъ права на производство строительныхъ работъ. Дорожные мастера избираются исключительно изъ лицъ грамотныхъ и притомъ такихъ, которые имѣютъ техническую подготовку — теоретическую или практическую, — приобретенную въ должности десятника при сооруженіи желѣзной дороги, или старшаго рабочаго (артельнаго старосты) по службѣ ремонта пути и зданій и обладають достаточною опытностью въ дѣлѣ ремонта полотна, пути, сооружений и зданій желѣзныхъ дорогъ».

¹⁰⁾ Нью-Йоркскій судъ приговорилъ большое американское желѣзнодорожное общество къ уплатѣ 10,000 долларовъ нѣкому Тилеръ-Макъ-Неру, которому въ вагонѣ желѣзной дороги попала въ глаза чрезъ открытое окно игра отъ локомотива, лишившая Тилера-Макъ-Неру глаза.

¹¹⁾ Eger: Das Reichs-Haftpflicht-Gesetz, стр. 60 и слѣд.

Но возьмемъ другой примѣръ: вслѣдствіе плохо на-топленнаго вагона пассажиръ простуживается и умираетъ; лица, указанные въ ст. 657—662 X т., I ч., имѣютъ право на вознагражденіе, ибо простуда находилась въ непосредственной, причинной связи съ эксплуатаціей желѣзной дороги¹²⁾.

Въ нашей практикѣ былъ такой случай: во время крушенія поѣзда на варшавской линіи между станціями Черная Вѣсь и Соколка, одинъ изъ пассажировъ былъ выброшенъ на полотно, потерпѣлъ незначительныя тѣлесныя поврежденія, но, потерявъ сознание, пролежалъ въ снѣгу въ теченіи около часа. Послѣдствіемъ явилась глухота. Судебныя мѣста справедливо, въ силу вышесказаннаго начала, присудили ему вознагражденіе.

Если лицо потерпѣвшее, вслѣдствіе старости или особеннаго органическаго предрасположенія, получило вредъ сравнительно болѣе значительный, желѣзная дорога отвѣчаетъ не за весь причиненный ею вредъ, а лишь за часть его¹³⁾. Разумѣется, на обязанности желѣзной дороги лежить доказать, что такое органическое предрасположеніе дѣйствительно имѣло мѣсто.

Отвѣтственность желѣзной дороги доводится до минимума, если будетъ доказано, что извѣстная болѣзнь неминуемо должна была покончить съ потерпѣвшимъ и несчастный случай лишь ускорить его конецъ: напр. простуда, вслѣдствіе крушенія поѣзда, чахоточнаго больного.

Есть цѣлая категорія пострадавшихъ, на которую обратили надлежащее вниманіе лишь въ послѣднее время. Это

¹²⁾ Въ этомъ отношеніи мнѣнія ученыхъ раздѣлились: Эгеръ говоритъ, что желѣзная дорога не отвѣчаетъ; Эндеманъ (W. Endemann: «Die Haftpflicht.» 1-е изданіе, стр. 16) того мнѣнія, что желѣзная дорога отвѣчаетъ.

¹³⁾ Eger, стр. 67.

категорія лицъ, у которыхъ вслѣдствіе какого-либо железнодорожнаго несчастья пострадала *нервная система* ¹⁴⁾. Число этихъ лицъ оказывается громаднымъ и страданія этихъ несчастныхъ—ужасными.

Вотъ что читаемъ по этому интересному и крайне важному вопросу въ одномъ изъ серьезныхъ органовъ печати: «Пострадавшими отъ крушенія, за семьями которыхъ признается право на вознагражденіе отъ желѣзныхъ дорогъ и страховыхъ обществъ, признаются лишь убитые, изувѣченные и, въ видѣ снисхожденія, сильно пораненные. Если обратиться къ официальному счету потерпѣвшихъ отъ железнодорожныхъ несчастныхъ случаевъ, то оказывается, что въ расчетъ принимаютъ только убитыхъ и тяжело раненыхъ. Такъ, по семилѣтней сложности, Министерство Путей Сообщенія опредѣляетъ цифру потерпѣвшихъ при железнодорожныхъ крушеніяхъ около 9500 человекъ, причемъ убитыхъ не менѣе 3000 человекъ и раненыхъ около 6500 человекъ.

«Но такой счетъ пострадавшихъ слишкомъ прямолинеенъ и не выдерживаетъ критики. Помимо физическаго увѣчья, есть еще болѣе тяжкое увѣчье *нравственное*, т. е. *нервное расстройство* и, какъ доказано длиннымъ рядомъ научныхъ изслѣдованій, игнорировать его въ вопросѣ о вознагражденіи со стороны желѣзныхъ дорогъ и страховыхъ обществъ было-бы въ высшей степени несправедливо.

«Развитіе нервныхъ страданій отъ железнодорожныхъ катастрофъ, даже при отсутствіи какихъ бы то ни было

¹⁴⁾ Высшій Австрійскій судъ 30-го сентября 1887 г. рѣшилъ, что *испугъ*, вызванный намеренными или ненамеренными дѣйствіями железнодорожнаго служащаго, даетъ право на вознагражденіе со стороны желѣзной дороги. (Eger, VI. 135).

внѣшнихъ поврежденій, было замѣчено очень давно, еще вскорѣ послѣ открытія желѣзныхъ дорогъ. Для опредѣленія этихъ страданій были установлены даже особыя названія, какъ-то: «железнодорожный спинной мозгъ», «железнодорожный головной мозгъ», «травматическая истерія» и т. п. Дальнѣйшее изслѣдованіе недуговъ, вызванныхъ железнодорожными катастрофами, породило специальную по этому предмету медицинскую литературу, настолько обширную, что совершенно напрасно было бы пытаться хотя приблизительно объять ее въ этой замѣткѣ. Впрочемъ, для занимающей насъ цѣли вполне достаточно будетъ познакомить читателей съ двумя самыми новыми работами, представляющими заключительное слово науки по указанному вопросу. Самое появленіе въ свѣтъ этихъ работъ обусловлено тѣмъ запросомъ, который предлагаетъ наука большее и большее развитіе въ западной Европѣ законодательства о вознагражденіи за несчастья, причиняемые желѣзными дорогами.

«Мы имѣемъ въ виду ученое изслѣдованіе д-ра Вибера (Vibert), ассистента парижской знаменитости по нервнымъ болѣзнямъ, профессора Бруарделя, помѣщенное въ № 1-мъ за 1888 г. ученаго французскаго изданія «Journal de Méd.», и другой не менѣе почтенный трудъ безызвѣстнаго специалиста по нервнымъ болѣзнямъ, д-ра Оппенгейма, появившійся нѣсколько позже въ нѣмецкомъ медицинскомъ журналѣ «Berl. Klin. Wochenschr.». Обѣ эти ученыя работы посвящены болѣзненнымъ явленіямъ, представляющимъ послѣдствія несчастныхъ случаевъ на желѣзныхъ дорогахъ. Впрочемъ, въ трудѣ Оппенгейма говорится вообще о нервныхъ заболѣваніяхъ, происходящихъ и отъ всѣхъ другихъ катастрофъ (на фабрикахъ, заводахъ, въ рудникахъ и пр.), когда совмѣстное воздѣйствіе сильнаго испуга и болѣе или менѣе

значительнаго сотрясенія спиннаго мозга оказываютъ пагубное вліяніе на психическую сферу.

«Какого рода эти заболѣванія? Насколько серьезны ихъ послѣдствія? Въ какой мѣрѣ лица, подвергшіяся имъ, имѣютъ право на вознагражденіе отъ страховыхъ учреждений и желѣзнодорожныхъ обществъ? Насколько законъ и судъ должны сообразоваться въ вопросѣ о вознагражденіи съ формою этихъ поврежденій при желѣзнодорожныхъ несчастіяхъ?—На всѣ эти вопросы работы Вибера и Оппенгейма даютъ вполне опредѣлительные отвѣты, доказывая самымъ несомнѣннымъ, научнымъ образомъ, что контингентъ пострадавшихъ отъ желѣзнодорожныхъ катастрофъ неизмѣримо больше того, какъ это принято обыкновенно считать; что законодательство о вознагражденіяхъ за поврежденія на желѣзныхъ дорогахъ находится еще въ самомъ младенческомъ состояніи.

«Здѣсь неумѣстно было бы входить въ описаніе самыхъ формъ страданія и способовъ медицинскаго ихъ опредѣленія; все это дѣло специальной медицинской печати. Замѣтимъ лишь вообще, что при видимомъ «благополучіи», т. е. «невредимости» послѣ катастрофъ, возможны самыя разнообразныя страданія, какъ послѣдствія нервнаго разстройства, начиная съ легочной системы и питанія и кончая до крайности удрученнымъ, мрачнымъ душевнымъ состояніемъ и болѣе тяжкими проявленіями. Насколько упорны эти страданія, можно заключить изъ того, что по заявленію д-ра Оппенгейма ему «не удалось наблюдать случаевъ полного выздоровленія», даже при самыхъ благопріятныхъ условіяхъ для благополучнаго исхода болѣзни.

«Не производя замѣтнымъ образомъ укорачиванія жизни, недуги этого рода тѣмъ не менѣе сопровождаются общимъ упадкомъ силъ, вызываютъ исхуданіе, вообще

вносятъ на болѣе или менѣе значительный промежутокъ времени или даже на всю жизнь разстройство и нарушеніе въ исполненіи жизненныхъ и служебныхъ обязанностей.

«Замѣтимъ, наконецъ, что по свидѣтельству специалистовъ, объ изслѣдованіяхъ которыхъ мы говоримъ, нѣтъ никакихъ затрудненій для отличія притворства отъ дѣйствительнаго страданія, въ силу одного только нервнаго разстройства, безъ всякаго внѣшняго поврежденія или даже ушиба.

«Такимъ образомъ, подвергшіеся душевному искалченію отъ катастрофъ должны имѣть по закону не меньшее право на вознагражденіе, чѣмъ тѣ, которымъ причинено физическое разстройство» ¹⁵⁾.

Мы провѣрили слова почтеннаго автора на мѣстѣ, то есть у тѣхъ ученыхъ изслѣдователей, на которыхъ онъ указываетъ, и хотя приведенной статьи д-ра Вибера не удалось намъ розыскать, но въ изслѣдованіи Оппенгейма мы нашли слѣдующее:

Это изслѣдованіе было прочитано д-ромъ Оппенгеймомъ въ видѣ реферата на сѣздѣ нѣмецкихъ врачей подъ заглавіемъ «Какъ понимать болѣзни нервной системы, которыя развиваются послѣ сотрясенія спиннаго мозга, въ особенности при желѣзнодорожныхъ несчастіяхъ?» (Н. Oppenheim, «Wie sind die Erkrankungen des Nervensystems aufzufassen, welche sich nach Erschütterung des Rückenmarkes, insbesondere bei Eisenbahnunfällen entwickeln.—Berliner Klinische Wochenschrift, 1888 г., № 9).

Оппенгеймъ удостовѣряетъ, что послѣ наблюденія большого количества этихъ заболѣваній онъ пришелъ къ слѣдующимъ заключеніямъ:

¹⁵⁾ «Новости» 19 іюля 1888 г.

Характеристическими признаками заболѣванія лицъ, потерпѣвшихъ несчастье на желѣзной дорогѣ, является угнетенное состояніе, болѣзненная раздражительность и ощущенія страха. Въ исключительныхъ случаяхъ является поврежденіе умственныхъ способностей въ видѣ слабоумія съ прогрессирующимъ ослабленіемъ памяти. Иногда появляется неистовство, соединенное съ галлюцинаціями, вслѣдствіе чего больного приходится помѣщать въ закрытыя заведенія для умалишенныхъ.

Кромѣ того, наблюдается ослабленіе зрѣнія и слуха.

Какъ характеристическое страданіе, появляется ослабленіе самочувствія до такой степени, что пациентъ всѣ свои движенія долженъ контролировать посредствомъ глазъ.

Затѣмъ наблюдаются головныя боли и боли въ спинѣ, которыя имѣютъ особое свойство замедлять и пренятствовать движенію. Движенія становятся замедленными, тяжелыми и лишенными всякой энергіи.

Интереснымъ явленіемъ при этомъ заболѣваніи является неправильность походки. Походка является настолько характерной, что наблюдатель по первому взгляду узнаетъ болѣзнь и получаетъ возможность различить дѣйствительную болѣзнь отъ симуляціи. Походка становится отчасти похожею на походку пьянаго, при чемъ все тѣло подается впередъ. Одинъ изъ наблюдаемыхъ больныхъ легче могъ ходить назадъ, чѣмъ впередъ.

Замѣчается дрожаніе членовъ, подобное тому какъ у истериковъ, неврастениковъ и алкоголиковъ.

Являются также отклоненія въ рѣчи: больной обрываетъ рѣчь въ срединѣ, точно онъ потерялъ ея нить, нѣкоторыя слова выговариваетъ съ большимъ трудомъ, нѣкоторыя же какъ-бы стремительно. Одинъ больной расчленилъ страннымъ образомъ слова; другіе въ теченіе рѣчи забывали, что они собственно хотѣли сказать.

Появляется также сердцебіеніе, отвращеніе къ пищѣ, запоръ и мужское безсиліе.

Затѣмъ авторъ дѣлаетъ многочисленныя ссылки на литературу предмета и подробнѣе останавливается на мнѣніи знаменитаго Шарко, который утверждаетъ, что нервное разстройство, появляющееся послѣ несчастья на желѣзной дорогѣ, является ничѣмъ другимъ какъ истеріей. Оппенгеймъ оспариваетъ это мнѣніе и приходитъ къ слѣдующему выводу: болѣзненные, здѣсь наблюдаемые, явленія происходятъ не вслѣдствіе измѣненія центральной нервной системы. Чистый психозъ, какъ-то: меланхолія, гипохондрія, простое слабоуміе и пр. или чистый неврозъ, какъ-то: эпилепсія, истерія и неврастенія рѣдко являются слѣдствіями поврежденія. По большей части страданіе является въ *смѣшанной* формѣ, отступающей отъ обыкновеннаго типа болѣзней.

Эти болѣзненные явленія авторъ называетъ «желѣзнодорожнымъ неврозомъ». (Eisenbahnunfallsneurose).

Вслѣдствіе этихъ страданій больные рѣдко умираютъ: авторъ наблюдалъ лишь два случая смертельнаго исхода, но за то *не можетъ указать ни одного случая выздоровленія*.

Замѣчательно, что тѣ изъ пострадавшихъ, которые послѣ перваго и втораго случая не теряли способности къ труду, послѣ слѣдующаго раза получали трудную форму болѣзни.

Тѣ-же самыя явленія наблюдаются при поврежденіяхъ на фабрикахъ посредствомъ пораненій машинами.

Изъ другихъ авторовъ, занимающихся этимъ вопросомъ, замѣчателенъ по количеству собраннаго имъ матеріала Риглеръ (Rigler, «Ueber die Folgen der Verletzungen auf Eisenbahnen». Berlin, 1879 г.).

Въ видѣ иллюстраціи къ вышесказанному, приведемъ

со словъ «Орловскаго Вѣстника» слѣдующія данныя о человѣкѣ, перенесемъ извѣстное кукуевское крушеніе: «Это человѣкъ лѣтъ 50-ти, по ремеслу портной, живущій въ работникахъ у одного изъ бѣднѣйшихъ мастеровъ г. Орла. Слѣды ужаснаго сотрясенія, испытаннаго имъ тогда, сохранились и сохраняются вѣроятно на всю жизнь; испугъ сдѣлалъ изъ него полупомѣшаннаго, нравственно разбитаго человѣка. Теперь онъ одержимъ какимъ-то инстинктивнымъ страхомъ ко всякаго рода машинамъ, начиная съ локомотива и кончая—просто швейною машиною. Ихъ видъ вызываетъ въ немъ припадки помѣшательства. По рассказамъ живущихъ съ нимъ, онъ въ обыкновенное время ничѣмъ не проявляетъ своего разстройства, но стоитъ только услышать ему свистъ локомотива, какъ онъ сразу мѣняется въ лицѣ, начинаетъ говорить бессмыслицу и впадаетъ въ сильнѣйшее безпокойство. Въ эти минуты на него страшно и жалко смотрѣть».

Затѣмъ, есть еще особая категорія *постепеннаго* поврежденія здоровья, происшедшаго при эксплуатаціи. Напримѣръ, кочегаръ постепенно теряетъ зрѣніе вслѣдствіе жары, золы и т. п.; составитель поѣздовъ вслѣдствіе усиленнаго труда, безсонницы и другихъ неблагопріятныхъ условій постепенно слѣпнетъ ¹⁶⁾.

Отвѣчаетъ-ли въ такомъ случаѣ желѣзная дорога?

На этотъ вопросъ, отвѣтъ находимъ въ рѣшеніи 8 ноября 1875 г. Бреславльскаго Суда, въ двухъ рѣшеніяхъ

¹⁶⁾ Постепенная, незамѣтная для больного слѣпота—явленіе весьма нерѣдкое. Мнѣ извѣстно, что напр. послѣ минувшей турецкой войны многіе солдаты потерявшіе зрѣніе вслѣдствіе дурной пищи, сырости и проч., обращались въ С.-Петербургскую глазную лечебницу и изъ нихъ нѣкоторые совершенно не знали о томъ, что они на одинъ глазъ безусловно ослѣпли.

Германскаго Кассационнаго Суда, отъ 28 ноября 1884 г. и 4 іюля 1887 г., а также въ рѣшеніи Правительствующаго Сената по дѣлу Массальскаго (1887 г., № 71).

Германскіе суды ставятъ вопросъ такимъ образомъ: подъ выраженіемъ: «несчастье», причиняющее поврежденіе въ здоровьѣ, законъ подразумѣваетъ такое *ненормальное* событіе, которое *прерываетъ* обыкновенный ходъ эксплуатаціи желѣзнодорожнаго производства. Тѣ вредныя послѣдствія для здоровья, которыми по необходимости сопровождается данное производство, послѣдствія *вполнѣ естественныя* и *неизбѣжныя*, не могутъ быть признаны тѣмъ «поврежденіемъ въ здоровьѣ», о которомъ говоритъ специальный желѣзнодорожный законъ. Но Германскій Кассационный Судъ вмѣстѣ съ тѣмъ присовокупляетъ: 1) что для понятія «несчастья» («Unfall») не требуется, чтобы оно наступило въ теченіи одного опредѣленнаго дня (такимъ образомъ не требуется, по мнѣнію Германскаго Кассационнаго Суда, *моментальность и внезапность* происшествія; 2) что только тогда поврежденіе здоровья не можетъ быть признано «несчастьемъ», дающимъ право на вознагражденіе, когда оно произошло при *вполнѣ правильной* эксплуатаціи желѣзной дороги ¹⁷⁾.

Примѣры объясняютъ эти нѣсколько неясныя начала.

Кочегаръ теряетъ постепенно зрѣніе вслѣдствіе жары и угольной пыли. Бреславльскій Судъ въ вышеприведенномъ рѣшеніи нашелъ, что подобная потеря зрѣнія при занятіи кочегара *вполнѣ естественна* и не даетъ ему права на вознагражденіе въ силу специального желѣзнодорожнаго закона ¹⁸⁾.

¹⁷⁾ Ср. рѣшеніе Германскаго Имперскаго Страховаго Присутствія 20 января 1888 г.—Eger VI, 359.—Такое же рѣшеніе 10 февраля 1888 г. Eger VI, 367.

¹⁸⁾ Eger, R.-H.-Gesetz, стр. 62. Прибавимъ, что рѣшеніемъ 29 марта

Кондукторъ, находясь у тормазы во время жестокаго мороза, отмораживаетъ себѣ руки, ноги и вслѣдствіе простуды получаетъ болѣзнь почекъ. Германскій Кассационный Судъ 28 ноября 1884 г. рѣшилъ, что отъ общества выполнѣ зависѣло снабдить кондуктора болѣе теплой одеждой и посему (не разрѣшая прямо вопроса, является-ли этотъ случай «несчастьемъ» въ смыслѣ, опредѣленномъ закономъ) призналъ, что общество подлежитъ отвѣтственности ¹⁹⁾.

Кондукторъ, находясь въ теченіи около 20 необыкновенно холодныхъ дней при открытомъ тормазѣ, получилъ хроническую болѣзнь мускуловъ. По данному дѣлу Кассационный Судъ высказалъ положенія, обозначенныя нами выше подъ №№ 1 и 2, то есть призналъ, что эта болѣзнь сама по себѣ не даетъ истцу права на вознагражденіе въ силу спеціальнаго желѣзнодорожнаго закона, но такъ какъ съ одной стороны для наличности несчастья при эксплуатаціи желѣзной дороги не требуется непременно качествъ моментальности и внезапности, съ другой-же стороны на обязанности суда, рѣшающаго дѣло по существу, лежало разъяснить вопросъ, насколько непринятіе извѣстныхъ мѣръ со стороны общества находится въ причинной связи съ болѣзнью потерпѣвшаго (потерпѣвшій доказывалъ, что устройство закрытыхъ будокъ на сказанныхъ верхнихъ тормазяхъ могло предохранить его отъ болѣзни), то Герм. Кассационный Судъ отмѣнилъ

1884 г. (Eger, III, 333) Герм. Касс. Судъ призналъ, что стрѣлочникъ, который потерпѣлъ поврежденіе глаза вслѣдствіе угольной пыли, выброшенной проходившимъ мимо его стрѣлки паровозомъ, имѣетъ право на вознагражденіе—хотя экспертизой и было установлено, что предупредить подобные случаи технически невозможно.

¹⁹⁾ Eger, III, стр. 418.

рѣшеніе апелляціонной инстанціи, коимъ потерпѣвшему въ искѣ было отказано ²⁰⁾.

Мы видимъ, насколько всѣ эти выводы шатки и неопредѣленны. Или событіе, опредѣляемое техническимъ терминомъ «несчастье при эксплуатаціи желѣзной дороги», обязательно должно быть моментально и внезапно, или-же оно можетъ таковымъ и не быть; средняго пути здѣсь нѣтъ. Между тѣмъ Германскій Кассационный Судъ, не желая отказаться отъ первоначально высказаннаго теоріей мнѣнія ²¹⁾, пока не рѣшается стать на противоположную сторону и ищетъ средняго выхода.

Наконецъ представляется еще одинъ вопросъ: ребенокъ, потерпѣвшій вредъ въ здоровьѣ, имѣетъ-ли право искать вознагражденія, если доказано, что во время причиненія ему вреда онъ, вслѣдствіе своего возраста, не могъ снискивать себѣ пропитаніе?—Это вопросъ не праздный потому, что ст. 683 подразумѣваетъ лишь вредъ имущественный, происшедшій вслѣдствіе смерти, или поврежденія здоровья ²²⁾. Эгеръ, основываясь на особенности редакціи германскаго закона (§ 3 «...des Vermögensnachtheils... durch Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit»), безусловно высказывается противъ ²³⁾. Эндеманъ ²⁴⁾ утверждаетъ, что ребенокъ имѣетъ право

²⁰⁾ Eger V, стр. 432.

²¹⁾ Eger, R.-H.-Gesetz, стр. 62, на мнѣніе котораго сказанное рѣшеніе и ссылается.

²²⁾ Нашъ законъ не признаетъ, подобно саксонскому (Das bürgerliche Gesetzbuch. 2 января 1863 г., § 1489) и австрійскому (Das allgem. bürgerl. G. B., 1 июня 1811 г., § 1325), вознагражденіе за причиненное страданіе (Schmerzensgeld), а лишь знаетъ вознагражденіе за имущественный убытокъ.

²³⁾ Eger, стр. 320.

²⁴⁾ Endemann «Die Haftpflicht», 2-е изд. Берлинъ 1876 г., стр. 48—49.

на вознаграждение; Якоби ²⁵⁾ приводит решение Штутгартского Суда, которым присуждено вознаграждение за повреждение здоровья ребенка.

Вопрос, по моему мнению, должен быть решен утвердительно потому, что каждое вознаграждение за вред в здоровье вытекает столько-же из соображений прошлого, сколько и будущего времени. Врач зарабатывал 6,000 р. в год; вдовъ его будет присуждено соразмерное вознаграждение в силу того соображения, что онъ, *вроятно, и в будущем* зарабатывал бы столько-же, — такимъ образомъ, соображаясь съ состояниемъ здоровья ребенка до постигшаго его несчастія (нормальныя умственныя способности, здоровое тѣлосложение и т. п.), съ общественнымъ положениемъ его родителей и другими обстоятельствами, можно съ достовѣрностью рѣшить, какой имущественный вредъ в будущемъ причинило ему увѣще. А затѣмъ, вопросъ: слѣдуетъ-ли его вообще вознаградить за причиненный вредъ—рѣшаетъ логика и простой здравый смыслъ.

По этому вопросу Германскимъ Кассационнымъ Судомъ высказаны слѣдующія положенія:

При поврежденіи здоровья недостижнаго шестилѣтняго возраста ребенка нѣтъ вреда съ имущественной точки зрѣнія, такъ какъ в данномъ случаѣ не можетъ быть и рѣчи о трудоспособности. Однако же искъ о вознагражденіи вполне правиленъ, такъ какъ предполагается наступленіе трудоспособности в будущемъ. (Рѣш. 2 декабря 1879 г.) ²⁶⁾.

Тоже в рѣш. 24 ноября 1883 г. ²⁷⁾ и 28 апрѣля 1885 г. ²⁸⁾.

Присужденная в пользу мальчика рента можетъ быть впо-

²⁵⁾ L. Jacobi «Rechtsbücher». 11-е изданіе, стр. 32—33.

²⁶⁾ Eger, I, 31.

²⁷⁾ Тамъ-же, III, 133.

²⁸⁾ Тамъ-же, IV, 148.

слѣдствіи увеличена в виду того обстоятельства, что потерпѣвшій съ достиженіемъ болѣе зрѣлаго возраста могъ бы зарабатывать больше, чѣмъ в то время, когда онъ былъ ребенкомъ. Увеличенная вслѣдствіе достиженія болѣе зрѣлаго возраста трудоспособность принадлежитъ къ тѣмъ измѣненіямъ отношеній, которыя по закону служатъ основаніемъ для увеличенія ренты ²⁹⁾. (Рѣш. 9 іюня 1880 г.) ³⁰⁾.

Имперское Страхое Присутствіе рѣшеніемъ 24 сентября 1888 г. постановило, что если потерпѣвшій, находившійся на излеченіи в больницѣ и уже поправляющійся, безъ причины оставляетъ больницу и, прервавъ леченіе, причиняетъ себѣ этимъ частичную потерю трудоспособности, то подобное съ его стороны дѣйствіе устраняетъ обязанность къ его вознагражденію, такъ какъ потеря трудоспособности причинена в подобномъ случаѣ не несчастіемъ при эксплуатаціи ж. д., а собственнымъ дѣяніемъ потерпѣвшаго ³¹⁾.

Правительствующимъ Сенатомъ разъяснено:

(До разсмотрѣнія Правительствующаго Сената доходило слѣдующее дѣло: конторщикъ-табелъщикъ Курско-Харьково-Азовской ж. д. Массальскій болѣе десяти лѣтъ жилъ и работалъ в отведенной

²⁹⁾ Сравн. п. 6, ст. 683 X т. I ч.

³⁰⁾ Eger, I, 210.

³¹⁾ Eger, VI, 406.

Въ 1883 г. въ «Указателѣ Министерства Путей Сообщенія» опубликованъ уставъ *инвалиднаго дома желѣзнодорожныхъ служащихъ*, учреждаемаго в память двадцатипятилѣтія царствованія Императора Александра II. Инвалидные убѣжища устраиваются на средства всѣхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, не исключая и правительственныхъ, в нѣсколькихъ пунктахъ рельсовой сѣти Россіи. Денежныя средства для содержанія такихъ инвалидныхъ домовъ составляютъ ежегодныя отчисленія отъ валовыхъ доходовъ желѣзныхъ дорогъ, в размѣрѣ 5 руб. съ версты каждой колеи главнаго рельсоваго пути, 0% на эти суммы и пожертвованій. Согласно уставу, инвалидные дома состоятъ в вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія, а ближайшее заведываніе дѣлами возлагается на особый комитетъ, образуемый изъ уполномоченныхъ отъ семи желѣзнодорожныхъ правленій, избранныхъ общимъ съѣздомъ. Новые выборы производятся чрезъ каждыя три года. Назначеніе инва-

обществомъ квартирѣ, состоящей изъ одной комнаты, при наполненномъ угольнымъ дымомъ и паромъ паровозномъ сараѣ, вслѣдствіе чего, а также усиленныхъ служебныхъ занятій здоровье его замѣтно разстраивалось и, наконецъ, онъ потерялъ зрѣніе на правый глазъ, причемъ сверхъ угрожающей ему опасности ослѣпнуть и на лѣвый

лиднаго дома—призрѣніе желѣзнодорожныхъ служащихъ, потерявшихъ способность снискивать себѣ средства къ существованію трудомъ по старости, по разстроенному на службѣ здоровью, по увѣчью, или по другимъ причинамъ, вызваннымъ долготѣною службою на желѣзныхъ дорогахъ, или же несчастными случаями. Изъ числа служащихъ, имѣющихъ право на призрѣніе въ «Инвалидномъ Домѣ Императора Александра II», отдается преимущество получившимъ увѣчье.

Домъ этотъ устроенъ въ Можайскомъ уѣздѣ, Московской губерніи (въ 16 верстахъ отъ г. Можайска, въ имѣніи г. Витте), и въ немъ могутъ найти пріютъ 111 инвалидовъ: 83 семейныхъ и 28 холостыхъ. Средняя стоимость содержанія одного инвалида около 269 руб., причемъ «административные расходы» на каждого нечислены въ 101 руб. 95 коп. (цифра сравнительно весьма почтенная).

Слѣдствія эти находятся въ докладѣ комитета по заведыванію дѣлами инвалиднаго дома для желѣзнодорожныхъ служащихъ 27-му очередному сѣзду представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 1887 году.

Къ этому времени вопросъ объ инвалидныхъ домахъ находился въ слѣдующемъ положеніи: изъ инвалидныхъ домовъ существовалъ только одинъ, упомянутый выше. На отпущенные въ 1887 г. 100,000 руб. приобретено у гр. Замойскаго 150 десятинъ земли въ Брестскомъ уѣздѣ, Гродненской губ., при деревнѣ Орховѣ, на правомъ берегу Буга, вблизи станціи Влодава Брестъ-Холмской ж. д. Къ июлю 1888 года предполагалось окончить сооруженіе этого дома, который долженъ вмѣстить первоначально 54 инвалидовъ: 28 семейныхъ и 26 холостыхъ. Такимъ образомъ къ половинѣ іюля 1888 года комитетъ надѣялся дать пріютъ въ сложности 165 инвалидамъ не считая ихъ семействъ. Независимо отъ сего предполагалась постройка третьяго инвалиднаго дома на югѣ Россіи, и на этотъ предметъ испрашивалась ассигновка въ 100,000 р., причемъ администраціями южныхъ желѣзныхъ дорогъ указано на нѣсколько подходящихъ пунктовъ для мѣста постройки дома.

Но докладывая все это сѣзду, комитетъ заявилъ, что вопросъ о постройкѣ дома на югѣ тѣсно связанъ съ разрѣшеніемъ общаго вопроса о дальнѣйшей судьбѣ инвалидныхъ учреждений и расходованія собраннаго капитала. Дѣло въ томъ, что правительственная ревизіонная комисія высказала мысль о необходимости остановиться дальнѣйшими по-

глазъ, у него развилось острое воспаленіе дыхательныхъ органовъ, дѣлающее его неспособнымъ къ труду). «Обсужденію Правительствующаго Сената подлежитъ вопросъ о томъ: *утрата здоровья, вслѣдствіе болѣе или менѣе продолжительнаго помѣщенія желѣзнодорожнаго агента въ неблагоприятныхъ санитарическихъ условійхъ квартированія, основаннаго, однако, на добровольномъ соглашеніи съ симъ агентомъ, даетъ-ли ему право на искъ по 683 ст. X т. I ч.?* Изъ буквального смысла приведеннаго законоположенія и мѣста, занимаемого имъ въ отдѣлѣ гражданскихъ законовъ «о вознагражденіи за вредъ и убытки, причиненные преступленіемъ или проступкомъ», видно, что оно примѣнимо къ тѣмъ лишь случаямъ, когда смерть или поврежденіе въ здоровьѣ произошли *при эксплуатаціи* желѣзныхъ дорогъ, то есть когда несчастье вызвано техническими или хозяйственными особенностями желѣзнодорожнаго дѣла (рѣш. гр. кас. д-та 1884 г. № 144) и обусловливалось событіями, выходящими изъ ряда нормальной дѣятельности желѣзной дороги, какъ транспортнаго предпріятія, *независимо отъ* существующихъ между желѣзнодорожнымъ обществомъ и потерявшимъ *договорныя отношенія*. А потому, установивъ въ обжалованномъ нынѣ рѣшеніи, что Массальскій отыскиваетъ вознагражденіе за разстройство въ здоровьѣ, послѣдовавшее отъ дурныхъ условій квартированія и отъ самаго рода службы, *добровольно при-*

стройками впредь до выясненія вопроса, съ одной стороны, «о возможности значительнаго удешевленія расходовъ по содержанію инвалидовъ» а съ другой—о пользѣ и цѣлесообразности выдачи денежныхъ пенсій инвалидамъ, взаменъ содержанія ихъ въ инвалидномъ домѣ. Если подъ «инвалидомъ» разумѣть не только барьерныхъ сторожей, кочегаровъ или сѣпшичиковъ, но *всѣхъ* вообще работниковъ желѣзнодорожнаго дѣла, не исключая и интеллигентныхъ его представителей, то естественно, что пенсіонная и сберегательно-вспомогательная касса должны имѣть преимущество предъ инвалиднымъ домомъ. Не всякій, особенно семейный, охотно пойдетъ въ богадѣльню и съ легкимъ сердцемъ порветъ установленный долгими годами складъ жизни, подчинившись правиламъ и порядкамъ богадѣльни и вообще положенію подневольнаго челоѣка. («Новости» за 1887 г. № 343).

натыхъ имъ въ силу договора личнаго найма, въ который проситель вступилъ съ обществомъ желѣзной дороги, судебная палата, въ окончательномъ выводѣ, правильно признала, что данный случай не подходитъ подъ опредѣленіе 683 ст. т. X ч. I и что при подобныхъ обстоятельствахъ искъ Массальскаго могъ быть основанъ развѣ лишь на общемъ законѣ, выраженномъ въ 574 и 684 ст. т. X ч. I и не освобождающемъ истца отъ обязанности доказать, что онъ утратилъ здоровье вслѣдствіе невыполненія со стороны общества условій найма, лишеніемъ его возможности отправлять служебныя обязанности при лучшей обстановкѣ». (Касс. рѣш. 1887 г. № 71).

III.

Кто имѣетъ право на вознагражденіе?

1 п. 683 ст. X т. I ч. «Владѣльцы желѣзнодорожныхъ и паровозныхъ сообщеній обязаны вознаградить каждаго потерпѣвшаго».

92 ст. Общ. Уст. «Желѣзная дорога обязана вознаградить каждаго потерпѣвшаго».

121 ст. Общ. Уст. «Лицо, которому при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ причиненъ личный или имущественный вредъ, можетъ заявить требованіе о вознагражденіи правленію или управленію желѣзной дороги, или же непосредственно предъявить искъ въ подлежащемъ судѣ».

Что значить «каждаго потерпѣвшаго»?

Допустимъ слѣдующій случай: машинистъ, вслѣдствіе лопнувшей дымогарной трубы, получаетъ ожоги и умираетъ, оставивъ мать, замужнюю дочь и несовершеннолѣтняго сына. Кто изъ этихъ лицъ имѣетъ право на вознагражденіе? На этотъ вопросъ отвѣтъ находится въ ст. 657 X т. I ч.: «Сіе содержаніе должно быть доставляемо каждому изъ членовъ оставшагося семейства, до пріобрѣтенія или полученія ими другихъ средствъ существованія, или, въ противномъ случаѣ, родителямъ убитаго до ихъ смерти, вдовѣ его до вступленія въ другое супружество, сыновьямъ до совершеннолѣтія и дочерямъ до вступленія въ бракъ».

Такимъ образомъ, согласно этой статьѣ, въ приведенномъ примѣрѣ, получаютъ вознагражденіе двое: мать и сынъ; замужняя дочь не имѣетъ на это права. Значитъ, выраженіе закона «каждый» нельзя понимать въ его грамматическомъ смыслѣ, а въ смыслѣ, указанномъ ст. 657 ¹⁾. Отсюда, далѣе, вытекаетъ общее положеніе, что нельзя смѣшивать двухъ понятій: право на вознагражденіе съ правомъ наслѣдованія.

Лица, имѣющія право на вознагражденіе за причиненную смерть, не всегда, по нашимъ законамъ, бываютъ наслѣдниками: напримѣръ, родители, на основаніи 1141 ст. X т. I ч., не наслѣдуютъ послѣ дѣтей; между тѣмъ, родители убитого, при эксплоатаціи желѣзной дороги, имѣютъ право, на основаніи 657 ст. X т. I ч., на вознагражденіе. Равнымъ образомъ, нѣкоторые лица, имѣющія право наслѣдованія, не имѣютъ права на вознагражденіе на основаніи 658 ст., а именно: совершеннолѣтніе сыновья и замужнія дочери ²⁾.

¹⁾ М. Шимановскій, «О новомъ желѣзнодорожномъ уставѣ», Одесса, 1885 г. стр. 55, говоритъ: «При изданіи закона 25 января 1878 г. уже было указано на неудовлетворительность его, заключающуюся въ томъ, что новый законъ ссылается на дѣйствующій законъ I ч. X т. для опредѣленія лицъ, потерпѣвшихъ отъ несчастій». *Г. Носъ* (Юрид. Вѣстн. апрѣль 1879 г. стр. 608) по поводу этого пишетъ: «Дѣйствующій законъ въ этомъ случаѣ недостаточенъ: онъ имѣетъ въ виду членовъ семьи въ тѣсномъ смыслѣ и изъ восходящихъ родственниковъ только родителей. Въ жизни нерѣдко трудами потерпѣвшаго поддерживается существованіе дѣда, бабушки, дяди или тетки, сестры или брата и другихъ родственниковъ, а иногда и лицъ, хотя и не родственниковъ, но весьма близкихъ къ лицу, которому причинена смерть или поврежденіе въ здоровьѣ. Поэтому было бы справедливѣе предоставить суду, по представленнымъ доказательствамъ, признавать потерпѣвшими и другихъ лицъ, кромѣ тѣхъ, которые положительно поименованы въ законѣ, тѣмъ болѣе, что дѣйствительность не всегда оправдываетъ предположенія закона о близости только тѣхъ лицъ, которые въ немъ перечислены».

²⁾ Не смотря на всю очевидность этого положенія, въ моей прак-

Къ числу лицъ, имѣющихъ право на вознагражденіе, принадлежитъ мать незаконнаго ребенка до его совершеннолѣтія, на основаніи 994 ст. Улож. о Нак., не только въ томъ случаѣ, когда лицо, лишенное жизни, или потерпѣвшее вредъ въ здоровьѣ при эксплоатаціи, судебнымъ, вошедшимъ въ законную силу приговоромъ присуждено было къ выдачѣ сказаннымъ лицамъ извѣстнаго содержанія, но и тогда, когда до момента личнаго поврежденія судебный приговоръ еще не состоялся ³⁾.

По поводу редакціи ст. 657 X т. I ч. «Когда признано, что *лишившійся* жизни вслѣдствіе какого-либо преступленія, содержалъ собственными трудами своихъ родителей, жену и дѣтей» и т. д.—можетъ возникнуть вопросъ, имѣетъ-ли право на вознагражденіе семейство, оставшееся не послѣ «лишившагося», а послѣ лишившейся жизни дочери или матери? Вопросъ, по моему, разрѣшается въ утвердительномъ смыслѣ потому, что на основаніи ст. 172 X т. I ч. давать несовершеннолѣтнимъ дѣтямъ пропитаніе, одежду и воспитаніе обязанъ не одинъ лишь отецъ, а «родители», то есть дѣти имѣютъ право на вышеказанное содержаніе не только со стороны отца, но и матери. На основаніи ст. 194 X т. I ч. доставлять пропитаніе и содержаніе родителямъ обязаны не одни лишь сыновья, но вообще «дѣти», то есть и дочери ⁴⁾.

типъ встрѣтился случай, что одна судебная палата отказала вдовѣ убитого машиниста въ большей части ея исковыхъ требованій, на томъ курьезномъ основаніи, что совершеннолѣтній сынъ и замужняя дочь «могли быть предметомъ заботливости отца».

³⁾ Ср. Jacobi стр. 48. Contra Genzmer стр. 91. Сравн. приведенное Генцмеромъ рѣшеніе (Высш. Торгов. Палаты 12 февраля 1878 г. стр. 91—92).

⁴⁾ Въ иностранной судебной практикѣ возникалъ вопросъ, имѣетъ-ли право *вдовецъ* на вознагражденіе въ случаѣ смерти жены по винѣ же-

Здѣсь можетъ возникнуть слѣдующій вопросъ: лицо, потерпѣвшее личный вредъ, получаетъ въ видѣ вознагражденія ежегодное пособіе и затѣмъ, спустя, положимъ, три года послѣ поврежденія, умираетъ. Имѣютъ-ли лица, указанные въ ст. 657 X т. I ч., право искать въ свою очередь вознагражденія съ желѣзной дороги за сказанную смерть?— Имѣютъ, въ силу слѣдующихъ соображеній: 1) въ данномъ случаѣ нѣтъ нарушенія юридическаго правила *pop bis in idem* потому, что лица, указанные въ ст. 657 X т. I ч., ищутъ не въ качествѣ правопреемниковъ умершаго, а въ качествѣ лицъ, имѣющихъ *самостоятельное* право на вознагражденіе; 2) для сказанныхъ лицъ давностный срокъ въ силу 7 п. 683 ст. X т. I ч. и 135 ст. Общ. Уст. начинается истекать со дня смерти потерпѣвшаго, и 3) на основаніи 661 ст. X т. I ч. виновный въ причиненіи разстройства въ здоровьѣ обязанъ обезпечить существованіе потерпѣвшаго и его семейства «по смерти самого потерпѣвшаго разстройство въ здоровьѣ, родителей его и жены, *если она не вступитъ въ другое супружество, и послѣ ихъ смерти* до совершеннолѣтія сыновей и вступленія дочерей его въ замужество, на основаніи ст. 657».

Такимъ образомъ, если судъ, присуждая вознагражденіе потерпѣвшему личный вредъ по смерти его, не опредѣлил въ своемъ рѣшеніи правъ лицъ, указанныхъ въ

лѣзной дороги? Германскій Имперскій Судъ въ двухъ рѣшеніяхъ: 5 января 1880 г. и 5 января 1881 г. призналъ, что вдовецъ такого права не имѣетъ, такъ какъ жена не обязана содержать своего мужа, но вмѣстѣ съ тѣмъ рѣшилъ, что вдовецъ имѣетъ право на возмѣщеніе всѣхъ расходовъ на леченіе и погребеніе умершей своей жены. Оба эти положенія вполне примѣнимы и къ нашимъ законамъ; относительно-же послѣдняго положенія можно еще прибавить, что расходы на леченіе, погребеніе во время болѣзни и погребеніе жены составляютъ личный и непосредственный убытокъ оставшагося въ живыхъ супруга.

ст. 657 X т. I ч., то эти лица имѣютъ право начать самостоятельный искъ послѣ смерти потерпѣвшаго личный вредъ и просить или о присужденіи ежегоднаго пособія, или единовременнаго вознагражденія (ст. 683 п. 1 и 5)⁵⁾.

Второй вопросъ: когда лица, указанные въ 657 и 659 ст., имѣютъ право искать вознагражденія: въ томъ-ли случаѣ, когда нуждаются въ средствахъ пропитанія, или-же и въ томъ, когда средства пропитанія ихъ достаточны.

Эндеманъ⁶⁾ того мнѣнія, что лица, имѣющія право на вознагражденіе за смерть убитаго, могутъ искать лишь тогда, когда нуждаются въ средствахъ пропитанія⁷⁾. Эгеръ⁸⁾, напротивъ, доказываетъ, что право на вознагражденіе никоимъ образомъ не слѣдуетъ смѣшивать съ требованіемъ средствъ существованія (*Existenzmittel*).

По нашимъ законамъ, вопросъ этотъ разрѣшается, полагаю я, въ этомъ послѣднемъ смыслѣ, ибо хотя ст. 657 содержитъ выраженіе: «буде они не имѣютъ средствъ содержанія, или же сии средства недостаточны»,—но таже-статья, двумя строками дальше, говоритъ: «опредѣляется... семейству достаточное и по возможности *приличное по*

⁵⁾ Разумѣется, должна быть доказана причинная связь между несчастьемъ при эксплуатациіи ж. д. и смертью, послѣдовавшею, какъ въ данномъ случаѣ, спустя три года послѣ сказаннаго несчастія.

⁶⁾ Endemann «Die Haftpflicht» 2-е изд. стр. 45—46.

⁷⁾ Квачевскій, тамъ-же, стр. 197, тоже полагаетъ, что правомъ на вознагражденіе могутъ воспользоваться какъ самъ потерпѣвшій поврежденіе, такъ и члены его семейства лишь въ томъ случаѣ, если они не имѣютъ средствъ къ содержанію, или если эти средства недостаточны по общественному положенію ихъ. Авторъ, повидимому, упускаетъ изъ виду, что вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ терпятъ вредъ и убытокъ не одни лишь бѣдняки, и что состоятельному человѣку можетъ быть нанесенъ имущественный вредъ болѣе значительный чѣмъ бѣдному.

⁸⁾ Eger: Das Reichs-Haftpflicht-Gesetz. 2-е изд. стр. 351.

состоянію сего семейства содержаніе», каковое выраженіе закона даетъ право предполагать, что законодатель имѣлъ въ виду понятіе болѣе широкое, нежели средства пропитанія. Мнѣніе это подтверждаютъ мотивы къ ст. 683 въ редакціи 1878 года ⁹⁾).

Третій возникающій здѣсь вопросъ: имѣютъ-ли указанные въ ст. 657 и 659 лица право искать вознагражденія, если убитый въ моментъ своей смерти дѣйствительно не содержалъ ихъ собственнымъ трудомъ, напримѣръ: жена принадлежитъ къ зажиточному классу, убитый-же мужъ ея совершенно разорился; супруги не жили вмѣстѣ, и въ послѣднее время онъ сталъ уличнымъ бродягой. Имѣетъ-ли право жена на вознагражденіе?

Въ нѣмецкой практикѣ этотъ вопросъ возбудилъ нѣкоторое колебаніе, вслѣдствіе редакціи закона 7-го іюня 1871 г. (*War der Getödtete zur Zeit seines Todes vermöge Gesetzes verpflichtet einem Andern Unterhalt zu gewähren*) ¹⁰⁾. У насъ онъ, не смотря на категорическое выраженіе ст. 657: «Когда признано, что... содержалъ», — разрѣшенъ утвердительно.

Именно, Гражд. Касс. Д-тъ Сената, по дѣлу Голубцовыхъ съ Главн. Общ. Росс. ж. д., 2 мая 1884 г. (Сборн. Касс. рѣш. 1887 г. № 103) поставилъ на свое разрѣшеніе слѣдующій вопросъ: по разуму 657 ст. X т. I ч. необходимо-ли установить, что лишившійся жизни дѣйстви-

⁹⁾ Мотивы, стр. 5—6: «Причиненіе ущерба есть несчастіе, за которое причинившій долженъ отвѣчать на столько, на сколько это необходимо для потерпѣвшаго, который не вправе ожидать лучшаго положенія единственно потому, что съ нимъ случилось несчастіе. Несчастіе это не должно служить источникомъ обогащенія пострадавшаго: онъ имѣетъ право лишь на то, что потерялъ... Сумма вознагражденія должна въ данномъ случаѣ въ точности соответствовать причиненному вреду».

¹⁰⁾ Ср. Eger стр. 351.

тельно содержалъ своихъ родителей, для того, чтобы признать за послѣдними право на вознагражденіе изъ имущества лица, бывшаго причиною смерти, или для этого достаточно установить, что родители въ моментъ его смерти находились въ такихъ условіяхъ, при которыхъ существовала обязанность лишившагося жизни содержать ихъ, *хотя бы такого содержанія имъ и не выдавалось*. Вопросъ этотъ Сенатъ разрѣшилъ слѣдующимъ образомъ: «Правительствующій Сенатъ находитъ, что для признанія желѣзнодорожнаго общества обязаннымъ обезпечить содержаніе родителей лица, лишившагося жизни по винѣ желѣзной дороги, суду достаточно установить, что родители находились въ такихъ условіяхъ, при которыхъ существовала обязанность лишившагося жизни содержать ихъ, — независимо отъ того, получалось-ли ими на самомъ дѣлѣ отъ него содержаніе, или нѣтъ; въ виду чего, судебная палата не могла безъ нарушенія 657 ст. X т. I ч. св. зак. гр. отказать Голубцовымъ въ искѣ исключительно на томъ основаніи, что ими не доказано, чтобы лишившійся по винѣ желѣзнодорожнаго общества жизни сынъ ихъ дѣйствительно доставлялъ имъ средства къ жизни».

Подобное положеніе высказалъ Германскій Сенатъ. Если умершій обязанъ былъ, во время своей смерти, давать своимъ родителямъ на содержаніе и обыденныя потребности, то безразлично, находились-ли они или нѣтъ, во время смерти своего сына, уже въ такомъ положеніи, что нуждались въ его помощи. (Рѣш. 21 іюня 1888 г. ¹¹⁾).

Редакція этого пункта ст. 683 представляетъ любопытный примѣръ, насколько иногда мотивы къ закону не отвѣчаютъ редакціи самого закона. Въ мотивахъ къ ст. 683 (по прод. 1879), на стр. 5, въ представленіи

¹¹⁾ Eger, VI, стр. 328.

Министра Юстиціи въ Государственный Совѣтъ, объ измѣненіи редакціи 683 ст. X т. I ч. отъ 28 января 1877 г. № 1565, содержится слѣдующее мѣсто: «Право на вознагражденіе должно принадлежать *всѣмъ* потерпѣвшимъ убытокъ вслѣдствіе лишенія жизни и поврежденія здоровья, при эксплуатаціи желѣзной дороги, или пароходныхъ сообщеній, если они докажутъ свое право на судѣ, а не *тѣмъ только* изъ нихъ, которые специально указаны въ законѣ, а именно въ ст. 657—662 X т. I ч.».

«Это начало основывается на самомъ чувствѣ справедливости, не допускающемъ, чтобы лицо, въ дѣйствительности потерпѣвшее, было лишено права на вознагражденіе, только потому, что оно не подошло подъ регламентацію закона. Это начало справедливости возведено даже въ положительный законъ въ ст. 574 Закон. гражд.».

«Легальная казуистика, стремленіе закона перечислить всѣхъ лицъ, имѣющихъ право на вознагражденіе, есть лишь историческое наслѣдіе того общаго казуистическаго характера, которымъ отличались всѣ прежніе кодексы».

Такимъ образомъ, изъ приведеннаго мѣста слѣдовало бы заключить, что новый законъ не ограничится лицами, указанными въ ст. 657 и 659, а предоставитъ искать вознагражденіе всѣмъ, кто фактически потерпѣлъ вредъ, напр., матери незаконныхъ дѣтей лица, убитаго при эксплуатаціи, или малолѣтнимъ незаконнымъ дѣтямъ. Между тѣмъ, изъ редакціи ст. 683 нельзя вывести такое заключеніе, основанное на мотивахъ, и такимъ образомъ, редакція ст. 683 и ея мотивы находятся въ явномъ между собою противорѣчій.

Независимо отъ сего, редакція закона возбуждаетъ еще одинъ вопросъ: ст. 683 (по прод. 1879 г.) ссылается на ст. 659 X т. I ч., изъ чего слѣдуетъ заключить, что въ числѣ лицъ, имѣющихъ право на вознагражденіе за

смерть потерпѣвшаго, находятся сельская община и казна. Между тѣмъ, если сопоставить эти статьи со ст. 657, предоставляющей это право только такому лицу, которое убитый содержать собственнымъ трудомъ, то возникаютъ два предположенія: или, что сельская община и казна не имѣютъ права на вознагражденіе, ибо убитый не могъ ихъ содержать собственнымъ трудомъ; или-же, что родители, вдова, сыновья и дочери имѣютъ право на вознагражденіе лишь условное, казна-же и сельская община во всякомъ случаѣ,—даже тогда, когда убитый былъ нищій, содержимый на общественный счетъ—что врядъ-ли логично и разумно.

Вопросъ разрѣшается такимъ образомъ, что казна или община имѣютъ право на вознагражденіе только въ такомъ случаѣ, если лишившійся жизни, въ дѣйствительности, уплачивалъ подати и повинности.

По поводу выраженія 121 ст. Общ. Уст.: «*Лицо*, которому при эксплуатаціи желѣзной дороги причиненъ личный или имущественный вредъ», можетъ возникнуть вопросъ, подразумѣваетъ-ли законъ одни лишь физическія лица, или-же также и юридическія.

Квачевскій (стр. 243) полагаетъ, что подъ это правило подходятъ всѣ иски о вознагражденіи за вредъ къ желѣзнымъ дорогамъ, но не самихъ желѣзныхъ дорогъ другъ къ другу. Такимъ образомъ, авторъ допускаетъ, повидимому, иски всѣхъ лицъ какъ физическихъ, такъ и юридическихъ, за исключеніемъ самихъ желѣзныхъ дорогъ. Мнѣніе, врядъ-ли юридически состоятельное.

Вербловскій (стр. 91) говоритъ: «Лицомъ, предъявляющимъ требованіе, можетъ быть пассажиръ, грузохозяинъ и всякое постороннее лицо, которымъ причиненъ какой-либо вредъ при эксплуатаціи желѣзной дороги». Мнѣ кажется, что это мнѣніе болѣе правильно, и что поэтому

подъ выраженіемъ ст. 121 Общ. Уст. слѣдуетъ подразумѣвать лица, какъ физическія, такъ и юридическія.

Затѣмъ второстепенный вопросъ: можно-ли передать или уступить свое право на искъ о вознагражденіи за смерть убитого—третьему постороннему лицу?

Нѣмецкіе юристы отвѣчаютъ на этотъ вопросъ утвердительно, полагая, что хотя право на содержаніе въ цѣломъ (*das Alimentenrecht in toto*), вслѣдствіе своего исключительного личнаго характера, не передаваемо, тѣмъ не менѣе, право на вознагражденіе вовсе не носить характера права личнаго (*jus personalissimum*) и потому можетъ быть передаваемо третьему лицу ¹²⁾.

У насъ эта уступка правъ лицъ потерпѣвшихъ—практиковалась въ широкихъ размѣрахъ, подъ видомъ вознагражденія такъ называемому повѣренному отъ 40—50% и подобное явленіе — зло несомнѣнное; но, если принять во вниманіе образъ дѣйствій желѣзнодорожныхъ обществъ по отношенію къ изувѣченнымъ и оставшимся послѣ убитыхъ ¹³⁾, вознагражденіе посредниковъ и комиссіонеровъ въ 50%—слѣдуетъ признать переходною ступенью къ болѣе правильному огражденію правъ лицъ потерпѣвшихъ.

21 іюня 1888 г. (Собр. Узак. № 56) опубликованъ громаднаго значенія давно ожидаемый законъ «Объ учрежденіи пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассъ обществами частныхъ желѣзныхъ дорогъ». Въ IV пунктѣ

¹²⁾ Ср. Endemann стр. 52; Eger стр. 346.

¹³⁾ Мнѣ лично извѣстны самые возмутительные примѣры: за потерю ноги потерпѣвшіе получали отъ 10—25 руб. Напримѣръ одному совершенно потерявшему здоровье, при крушеніи поѣзда, кондуктору желѣзная дорога выдала 75 руб. въ полное и окончательное вознагражденіе.

Высочайше утвержденнаго 30 мая 1888 года по сему предмету мнѣнія Государственнаго Совѣта значится: «Въ дополненіе дѣйствующихъ правилъ о вознагражденіи владѣльцами желѣзнодорожныхъ предпріятій лицъ, потерпѣвшихъ вредъ или убытокъ вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ (свод. зак. т. X ч. I зак. гражд. изд. 1887 г. ст. 683), постановить:

«Вознагражденіе, назначенное изъ средствъ желѣзнодорожнаго общества служащему въ немъ лицу, потерпѣвшему увѣчье, выдается *съ зачетомъ въ сіе вознагражденіе суммъ*, на которое лицо это имѣетъ право, какъ участникъ пенсіонной или сберегательно-вспомогательной кассы желѣзной дороги».

Такимъ образомъ возникаетъ вопросъ объ отношеніи новаго закона къ 4 п. 683 ст. X т. I ч., то есть вопросъ, въ какомъ размѣрѣ и въ какой формѣ будетъ производиться зачетъ. Для этого намъ приходится познакомиться съ новымъ закономъ.

Приводимъ полный законъ съ разъясненіями тѣхъ вопросовъ, которые по нашему мнѣнію прежде всего могутъ возникнуть на практикѣ при его примѣненіи.

Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта 30 мая 1888 года.

(Собр. Узак. 21 іюня 1888 г., № 56).

Государственный Совѣтъ въ Соединенныхъ департаментахъ Законовъ и Государственной Экономіи и въ Общемъ Собраніи, рассмотрѣвъ представленіе Министра Путей Сообщенія объ учрежденіи пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассъ обществами частныхъ желѣзныхъ дорогъ, мнѣніемъ положили:

I. Обязать общества всѣхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ открытыхъ уже, такъ и впредь открываемыхъ для общественнаго

пользования, учреждать для своих служащих пенсiонныя или сберегательно-вспомогательныя кассы, на основанiяхъ, указанныхъ въ общихъ положенiяхъ объ установленiяхъ этого рода и въ статьѣ III настоящаго узаконенiя.

II. Проекты общихъ положенiй: 1) о пенсiонныхъ кассахъ Россiйскихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и 2) о сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ оныхъ поднести къ Высочайшему Его Императорскаго Величества утвержденiю.

III. Относительно порядка учрежденiя означенныхъ въ статьѣ I кассъ принять къ руководству слѣдующее:

1) Къ сроку, опредѣленному Министромъ Путей Сообщенiя для каждой частной желѣзной дороги, правленiе оной представляетъ Министру заявленiе о томъ, какую именно изъ двухъ родовъ кассъ: пенсiонную или сберегательно-вспомогательную намѣрено оно учредить для своихъ служащихъ, съ приложенiемъ проекта предполагаемаго для нея устава, составленнаго на основанiи общаго положенiя объ установленiяхъ этого рода, по принадлежности.

2) Учрежденiе пенсiонной кассы признается предпочтительнымъ; открытiе же сберегательно-вспомогательной кассы допускается только въ случаѣ доказанной неосуществимости предположенiй о пенсiонной кассѣ для подлежащей дороги, или большей примѣнимости къ ней, по особымъ условiямъ ея существованiя, сберегательно-вспомогательной системы.

3) Означенныя въ пунктѣ I предположенiя получаютъ дальнѣйшее движенiе въ порядкѣ, указанномъ статью 3 общаго положенiя о пенсiонныхъ кассахъ и статью 2 положенiя о сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ Россiйскихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, и, по надлежащемъ утвержденiи, приводятся желѣзными дорогами немедленно въ исполненiе.

4) Ходатайство о разрѣшенiи открыть сберегательно-вспомогательную кассу, взамѣнъ пенсiонной, по обсужденiи его въ Министерствѣ Путей Сообщенiя, подвергается чрезъ Комитетъ Министровъ на Высочайшее Его Императорскаго Величества благоусмотрѣнiе.

5) Въ случаѣ отклоненiя ходатайства, упомянутаго въ пунктѣ 4, подлежащее желѣзнодорожное общество обязано немедленно

приступить къ устройству пенсiонной кассы для своихъ служащихъ.

6) Желѣзнодорожнымъ обществамъ, которыми будутъ учреждены пенсiонныя кассы, разрѣшается открывать, на ряду съ сими послѣдними, также и кассы сберегательно-вспомогательныя.

7) По разрѣшенiи установленнымъ порядкомъ (п. 3—5) пенсiонныхъ или сберегательно-вспомогательныхъ кассъ, тѣ желѣзнодорожныя общества, въ которыхъ существуютъ установленiя подобнаго рода, устроенныя на основанiяхъ несогласныхъ съ общими положенiями о сихъ кассахъ (ст. 1), приступаютъ къ ликвидацiи оныхъ.

8) Принадлежащiя существующимъ пенсiоннымъ и сберегательно-вспомогательнымъ кассамъ гарантированныя акцiи обмѣниваются въ сроки, назначенныя Министромъ Финансовъ, на государственныя процентныя бумаги или гарантированныя правительствомъ облигацiи. — Остальныя условiя, въ томъ числѣ и сроки ликвидацiи существующихъ кассъ, устанавливаются Министромъ Путей Сообщенiя, по соглашенiю съ Министрами Финансовъ, Юстицiи и Государственнымъ Контролеромъ, причемъ, если встрѣятся вопросы, требующiе Высочайшаго разрѣшенiя, то оно испрашивается чрезъ Комитетъ Министровъ.

9) Въ случаѣ воспослѣдованiя распоряженiя правительства объ образованiи для служащихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ общей пенсiонной кассы, учрежденныя сими послѣдними отдѣльныя пенсiонныя и сберегательно-вспомогательныя кассы передаютъ въ оную накопившiеся въ нихъ капиталы. — При этомъ на общую кассу возлагается обязанность производить пенсiи и единовременныя пособiя, назначаемыя отдѣльными кассами на основанiи ихъ уставовъ, а участники отдѣльныхъ кассъ, ко времени слiянiя сихъ послѣднихъ не воспользовавшiеся правомъ на пенсiи и пособiя, переходятъ въ общую кассу, сохраняя права, принадлежащiя имъ по уставамъ отдѣльныхъ кассъ, вмѣстѣ съ суммами, значащимися по лицевымъ этихъ участниковъ счетамъ.

10) Въ случаѣ поступленiя частной желѣзной дороги въ собственность казны, учрежденныя для служащихъ сей дороги пенсiонная или сберегательно-вспомогательная касса продолжаетъ

дѣйствовать на основаніи утвержденнаго для нея устава. — Если бы соблюденіе сего правила встрѣтило на практикѣ какія-либо особыя затрудненія, то Министръ Путей Сообщенія испрашиваетъ чрезъ Комитетъ Министровъ Высочайшее соизволеніе на ликвидацию дѣлъ существующей на такой дорогѣ частной кассы, съ подчиненіемъ ея участниковъ дѣйствию общихъ узаконеній о служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, принадлежащихъ правительству.

IV. Въ дополненіе дѣйствующихъ правилъ о вознагражденіи владѣльцами желѣзнодорожныхъ предпріятій лицъ, потерпѣвшихъ вредъ или убытокъ вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровѣѣ (сводъ зак. т. X ч. I, зак. гражд., изд. 1887 г. ст. 683), постановить:

«Вознагражденіе, назначенное изъ средствъ желѣзнодорожнаго общества служащему въ немъ лицу, потерпѣвшему увѣчье, выдается съ зачетомъ въ сіе вознагражденіе суммъ, на которыя лицо это имѣетъ право, какъ участникъ пенсіонной или сберегательно-вспомогательной кассы желѣзной дороги».

Подлинное мнѣніе подписано въ журналахъ предсѣдателями и членами.

Кромѣ, конечно, замѣчанія, что Положенія о пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ обязательны лишь для *частныхъ* желѣзныхъ дорогъ, прежде всего обращаетъ на себя вниманіе то отношеніе, въ которомъ стали сказанныя Положенія къ ст. 683 X т. I ч., къ ст. 92 и 121 Общаго Устава.

Судя по дополненію, постановленному мнѣніемъ Государственнаго Совѣта къ ст. 683 X т. I ч., слѣдуетъ заключить, что Положенія поставлены законодателемъ въ прямую и неразрывную связь съ приведеннымъ гражданскимъ закономъ и Общимъ Уставомъ. То значитъ, что если желѣзнодорожный служащій застраховалъ свое здоровье въ частномъ страховомъ обществѣ, положимъ, въ 5,000 руб., сумма эта, полученная имъ въ случаѣ увѣчья, не можетъ быть вычтена изъ вознагражденія, присуждае-

маго судомъ на основаніи ст. 683 X т. I ч. Напротивъ, если тотъ-же служащій, состоя участникомъ пенсіонной кассы, получаетъ увѣчье, то изъ суммы, присуждаемой ему судомъ, съ желѣзнодорожнаго общества непременно должна быть вычтена та пенсія, которую онъ получить въ качествѣ участника пенсіонной кассы ¹⁴⁾.

¹⁴⁾ Ср. рѣшеніе Герм. Импер. Суда 14—17 декабря 1886 г. Eger, тамъ-же, т. V, стр. 126.

Общее положеніе о пенсіонныхъ кассахъ Россійскихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

I. Постановленія общія.

1) Пенсіонныя кассы частныхъ желѣзныхъ дорогъ предназначаются для выдачи *пенсій* и единовременныхъ денежныхъ *пособій* служившимъ на сихъ дорогахъ, а также семействамъ этихъ лицъ.

2) Пенсіонныя кассы могутъ быть учреждаемы какъ отдѣльными желѣзнодорожными обществами, такъ и нѣсколькими такими обществами совмѣстно.

Примѣчаніе. Выраженіемъ «общество» обозначаются въ настоящемъ положеніи, во всѣхъ случаяхъ, когда нѣтъ иного указанія, какъ отдѣльное общество, учредившее кассу, такъ и каждое изъ нѣсколькихъ обществъ, участвующихъ въ совмѣстномъ образованіи одной общей кассы.

3) Предположенія объ учрежденіи кассы обсуждаются, при участіи представителей всѣхъ желѣзнодорожныхъ службъ, въ правленіи подлежащаго желѣзнодорожнаго общества. — Составленные этимъ порядкомъ проекты устава кассы и инструкціи, опредѣляющія внутренній въ ней распорядокъ (ст. 46 сего пол.), разсматриваются въ общемъ собраніи акціонеровъ общества и затѣмъ представляются на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія, вмѣстѣ съ росписаніями: должностей, занимаемыхъ служащими въ обществѣ, числа служащихъ cadaго разряда и размѣра ихъ содержанія, изъ котораго должны производиться установленные вычеты (ст. 7). Министръ Путей Сообщенія утверждаетъ означенные проекты, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ. Изложенный порядокъ соблю-

дается также относительно измѣненій въ уставахъ и инструкціяхъ кассъ.

Примѣчаніе. Выраженіемъ «правленіе» обозначается въ настоящемъ положеніи центральное управленіе желѣзнодорожнаго общества.

4) Главный надзоръ за пенсіонными кассами частныхъ желѣзныхъ дорогъ и право ревизіи оныхъ принадлежитъ Министру Путей Сообщенія. Правленія подлежащихъ желѣзнодорожныхъ обществъ (ст. 35) представляютъ ему ежегодно: а) росписанія, означенныя въ статьѣ 3 сего положенія, и б) отчеты, упомянутые въ статьѣ 44, вмѣстѣ съ заключеніями правленій по симъ отчетамъ.

5) Расходы Министерства Путей Сообщенія по надзору за пенсіонными кассами покрываются ежегодными отчислениями изъ средствъ сихъ послѣднихъ, въ размѣрѣ, опредѣляемомъ для каждой кассы Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ.

II. Участники кассы.

6) Участниками кассы состоятъ всѣ лица обоого пола, находящіеся на постоянной службѣ въ желѣзнодорожномъ обществѣ, въ томъ числѣ постоянные рабочіе и служащіе при комитетѣ, за вѣдывающемъ дѣлами кассы, за исключеніемъ членовъ правленія, ревизіонной комиссіи и наблюдательнаго комитета общества, а также кандидатовъ къ членамъ правленія онаго.

III. Средства кассы.

7) Средства кассы составляютъ: а) единовременные вычеты изъ жалованья участниковъ кассы, производимые при поступленіи ихъ на службу, въ размѣрѣ, опредѣляемомъ уставомъ оной; б) ежемѣсячные, въ размѣрѣ *шести* процентовъ, вычеты, производимые изъ содержанія участниковъ кассы, а также изъ суточныхъ денегъ и премій, гдѣ таковыя выдаются, и поверстныхъ денегъ паровозной и поѣздной прислуги, причѣмъ годовой окладъ жалованья, подлежащаго вычетамъ, опредѣляется уставомъ кассы

не свыше *двух тысяч четырехсот* рублей; в) вычеты в размѣр *десяти* процентов, изъ назначаемыхъ участникамъ кассы наградъ; г) вычеты изъ жалованья участниковъ кассы, производимые, въ случаѣ увеличенія оклада онаго въ теченіи первыхъ трехъ мѣсяцевъ, въ размѣрѣ разности между прежнимъ и новымъ мѣсячными окладами; д) проценты на капиталы кассы; прибыли по операціямъ кассы; ж) добровольные взносы участниковъ; з) выручка отъ продажи непринятыхъ въ установленные сроки багажа и грузовъ, за вычетомъ изъ вырученныхъ суммъ платежей, причитающихся желѣзнымъ дорогамъ по существующимъ правиламъ; суммы въ теченіи десяти лѣтъ неистребованныя изъ кассы лицами, имѣющими право на оныя; к) штрафныя деньги, взыскиваемыя со служащихъ; л) проценты на выдаваемые служащимъ изъ суммъ желѣзнодорожнаго общества ссуды и авансы на счетъ жалованья; м) неистребованное служащими, въ теченіи десяти лѣтъ по назначеніи къ выдачѣ, денежное отъ желѣзнодорожнаго общества довольствіе; н) поступившій въ собственность желѣзнодорожнаго общества, совершенно неистребованный доходъ по акціямъ и облигаціямъ онаго; о) арендная плата за право выставки объявленій и вывѣсокъ и за торговлю газетами и книгами на станціяхъ дороги или дорогъ желѣзнодорожнаго общества; п) пожертвованія въ кассу; р) различныя случайныя поступленія и с) ежемѣсячныя, въ случаѣ надобности, взносы желѣзнодорожнаго общества изъ эксплоатационныхъ его доходовъ въ размѣрѣ, опредѣляемомъ и измѣняемомъ Министерствомъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ. Взносы эти ни въ какомъ случаѣ не могутъ превышать половины суммы вычетовъ, производимыхъ на основаніи пункта б, сей (7) статьи.

Примѣчаніе. Суммы, означенныя въ пунктахъ л, н и о сей (7) статьи, обращаются въ кассу въ томъ только случаѣ, если на предоставленіе оныхъ въ пользу кассы послѣдуетъ согласіе подлежащаго желѣзнодорожнаго общества.

Что значить выраженіе: «годовой окладъ жалованья, подлежащаго вычетамъ, опредѣляется уставомъ кассы не свыше 2,400 руб.»?

Это выраженіе можно толковать двояко: или, что только тѣ служащіе обязаны дѣлать вычеты, жалованье которыхъ составляетъ сумму не свыше 2400 руб., изъ жалованья же лицъ, получающихъ болѣе этой суммы, вообще, никакихъ вычетовъ не производится, и эти служащіе никакихъ правъ на средства пенсіонной кассы не имѣютъ; — или же другое толкованіе, что вычетъ производится изъ жалованья *всѣхъ* вообще служащихъ въ желѣзнодорожномъ обществѣ, съ тѣмъ однако-же, что изъ жалованія лицъ, получающихъ свыше 2400 р. вычетъ производится лишь съ этой суммы, остальная-же часть жалованья вычету не подлежитъ. Такимъ образомъ, по этому послѣднему толкованію, начальникъ дистанціи, жалованье котораго составляетъ, положимъ, 4,000 р., и поѣздной машинистъ, содержаніе котораго составляетъ сумму, положимъ, 2,400 руб., будутъ платить одинаково въ кассу 144 руб. ежегодно.

Это послѣднее толкованіе кажется вѣрнѣе и вотъ почему. Германскій законъ Unfallversicherungsgesetz 5 іюля 1884 г. (распространенный 28 мая 1885 г. на желѣзнодорожныхъ служащихъ ¹⁵), въ 1 ст. постановляетъ, что сказанныя лица (Betriebsbeamten) страхуются отъ несчастныхъ случаевъ, «если ихъ жалованье или содержаніе не превышаетъ 2,000 марокъ». Статья-же 5 того-же закона содержитъ постановленіе, въ силу котораго при опредѣленіи ренты или пенсіи принимается въ основаніе такой расчетъ, что сумма ежедневнаго заработка или жалованья, превышающая въ среднемъ выводѣ 4, считается лишь въ одной третьей части. Напримѣръ, Петръ зарабатываетъ 2200 марокъ въ годъ. Если исчислять его за-

¹⁵) Koch, «Allgem. Landrecht», Berlin, 1886 г.; 8-е изд. т. III стр. 910.

работокъ подневно (считая 300 рабочихъ дней въ году), получится около 7 марокъ поденнаго заработка. Такимъ образомъ, сказанное лицо получить по расчету за полныя 4 марки, а изъ остальныхъ 3-хъ марокъ, лишь одну третью часть, то есть приблизительно 1 марку ¹⁶⁾. Другими словами, сказанное лицо получить въ видѣ страхового вознагражденія пенсію въ размѣрѣ 1,200 марокъ + около 300 марокъ, итого около 1,500 марокъ.

Примѣняя этотъ законъ къ жизни и толкуя его въ судѣ, — въ Германіи пришли къ тому результату, что вычету подлежатъ *обязательно всѣ* жалованья желѣзнодорожныхъ служащихъ до 2,000 марокъ; если-же кто-либо изъ служащихъ, получающихъ свыше этой суммы, пожелаетъ дѣлать вычеты изъ всего своего жалованья, это не возбраняется, но въ случаѣ несчастія, онъ получить пенсію въ такомъ размѣрѣ, что все то, что онъ зарабатывалъ свыше 4 марокъ ежедневно, принимается въ расчетъ лишь въ одной третьей части ¹⁷⁾.

Примѣняя эти соображенія къ толкованію нашего закона, получимъ такой выводъ, что у насъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ должны подлежать вычету жалованья *всѣхъ* желѣзнодорожныхъ служащихъ, безъ различія, какое бы ни было жалованье, но обязательный вычетъ дѣлается съ суммы не свыше 2,400 руб. Затѣмъ, возможно-ли будетъ дѣлать *добровольные* вычеты изъ остальной части жалованья, а также, какой размѣръ пенсіи получится по расчету изъ этихъ добровольныхъ взносовъ, — это будетъ

¹⁶⁾ Точнаго расчета не подаемъ, въ виду его сложности и такъ какъ онъ не представляетъ интереса для русскаго читателя.

¹⁷⁾ Doebl «Die Unfallversicherung», 2. Woedtke «Unfallversicherungsgesetz», 3-е изд. стр. 77—78. Ср. рѣш. Герм. Имп. Суда 13 февраля 1886 г.; Eger, тамъ же, т. IV, стр. 359.

зависѣть, при отсутствіи у насъ на этотъ счетъ постановленій въ законѣ, — отъ уставовъ каждой кассы въ частности.

8) Суммы, поступающія въ кассу на основаніи правилъ статьи 7, предназначаются исключительно для производства пенсій и единовременныхъ выдать служившимъ на желѣзной дорогѣ и ихъ семействамъ, равно какъ на расходы по завѣдыванію дѣлами кассы и по надзору за оною. — Суммы эти не могутъ быть обращены на пополненіе взысканій съ общества или съ участниковъ кассы и ихъ семействъ, которымъ онѣ еще не назначены къ выдачѣ по уставу кассы.

9) Средства кассы зачисляются и распределяются на слѣдующихъ основаніяхъ: а) суммы, означенныя въ пунктахъ а, б, в, и г, статьи 7, распределяются по личнымъ счетамъ участниковъ и участницъ кассы и женъ первыхъ, опредѣленнымъ въ уставѣ кассы порядкомъ; б) суммы, означенныя въ пунктѣ д статьи 7, причисляются къ капиталамъ, по которымъ онѣ образовались, причемъ отнесенныя къ личному фонду распределяются по счетамъ участниковъ и участницъ кассы и женъ первыхъ, порядкомъ, опредѣляемымъ уставомъ кассы; в) суммы, означенныя въ пунктахъ и, к, л, м и н статьи 7, зачисляются въ фондъ, предназначенный для выдачи пенсій и пособій сиротамъ; г) суммы означенныя въ пунктахъ ж и п статьи 7, распределяются по указаніямъ лицъ, внесшихъ оныя, а за отсутствіемъ такихъ указаній — согласно правиламъ, изложеннымъ въ слѣдующемъ пунктѣ (д) сей 9 статьи; д) суммы, означенныя въ пунктахъ з, о и с статьи 7, распределяются по счетамъ участниковъ и участницъ кассы и женъ первыхъ, причемъ наблюдается, чтобы служащіе изъ категоріи поѣздныхъ машинистовъ, помощниковъ ихъ, кочегаровъ, кондукторовъ, поѣздныхъ смазчиковъ, составителей поѣздовъ и сдѣлщиковъ вагоновъ пользовались, по сравненію съ другими служащими, большею долею приплаты со стороны общества, на службѣ котораго они находятся; чтобы часть приплаты желѣзнодорожнаго общества, опредѣляемая уставомъ кассы, отчислялась на обезпеченіе вдовей пенсій, и чтобы сиротскій

фондъ, если онъ по своимъ размѣрамъ не соответствуетъ современной стоимости обязательствъ по отношенію къ сиротамъ, пополнялся изъ указанныхъ выше суммъ прежде ихъ распредѣленія по счетамъ участниковъ кассы, и е) суммы, означенныя въ пунктѣ е статьи 7, причисляются къ запасному капиталу кассы до тѣхъ поръ, пока онъ не достигнетъ размѣра, опредѣляемаго уставомъ оной въ процентахъ отъ современной стоимости всѣхъ ея обязательствъ (ст. 42).—Свободный остатокъ, могущій образоваться за пополненіемъ запаснаго капитала до означеннаго размѣра, обращается на увеличеніе правъ участниковъ и участницъ и женъ первыхъ, опредѣляемымъ уставомъ кассы порядкомъ.

10) Дефицитъ кассы, обнаружившійся по повѣркѣ оной (ст. 42 сего пол.), покрывается запаснымъ капиталомъ, а въ случаѣ недостаточности его — суммами, которыя, при отсутствіи дефицита, подлежали бы распредѣленію на основаніи пункта д статьи 9.

11) Свободныя наличныя суммы кассы обращаются въ государственныя процентныя бумаги или обезпеченныя правительствомъ облигаціи, отдаваемыя на храненіе въ государственныя кредитныя установленія.

Г. Права участниковъ кассы и ихъ семействъ.

12) Право на полученіе пенсій или единовременныхъ пособій принадлежитъ какъ самимъ участникамъ кассы, такъ и ихъ семействамъ.

Когда участникъ кассы теряетъ это право?

Какъ извѣстно, права лицъ, потерпѣвшихъ вредъ вслѣдствіе личнаго поврежденія, основанныя на ст. 683 т. X ч. I, исчезаютъ въ случаѣ воздѣйствія непреодолимой силы и въ случаѣ собственной вины потерпѣвшаго. Эти два случая вліяютъ-ли на отмѣну правъ, основанныхъ на Положеніи 30 мая 1888 года?

Чтобы правильно отвѣтить на этотъ вопросъ, необходимо прежде всего разрѣшить другой, а именно: что такое представляютъ собою пенсіонныя, сберегательно-вспо-

могательныя и другія подобныя кассы? Это видъ *страхованія* отъ болѣзни, увѣчья, старости, оставленія службы и смерти ¹⁸⁾.

Положеніе 30 мая 1888 года о пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ ставитъ для полученія пенсіи или пособія лишь условіе, чтобы эти лица находились на постоянной службѣ въ желѣзнодорожномъ обществѣ; въ томъ числѣ считаются таковыми постоянные рабочіе и служащіе при комитетѣ, завѣдывающемъ дѣлами кассы, за исключеніемъ членовъ правленія, ревизіонной комиссіи и наблюдательнаго комитета общества, а также кандидатовъ къ членамъ правленія онаго (ст. 6 Пол. о пенсіонныхъ и ст. 4 Пол. о сберегательно-вспомогательной кассахъ).

Положеніе не ставитъ даже того условія, которое поставлено 1 ст. Германскаго закона о страхованіи отъ несчастныхъ случаевъ, именно, чтобы несчастіе произошло «при эксплуатаціи предпріятія».

Затѣмъ, разъ Положеніе о кассахъ представляетъ собою видъ страхованія, къ нему должны быть примѣняемы тѣ юридическія начала, которыя примѣняются къ договору страхованія вообще. Начала эти таковы, что если въ договорѣ страхованія особый видъ поврежденія или опасности не обозначенъ, то страховщикъ отвѣчаетъ за поврежденіе вообще ¹⁹⁾. Кромѣ того, страховщикъ не отвѣчаетъ только за тѣ событія, относительно которыхъ сдѣлана въ договорѣ страхованія положительная оговорка; напримѣръ, если будетъ оговорено, что страховщикъ не

¹⁸⁾ Ср. Goldschmidt «Handbuch des Handelsrechts». 1874. 2-е изд. I т. 583 стр.

¹⁹⁾ Ср. напр. Прусскій Landrecht, II часть, 8 титулъ, ст. 2209 и др. Положенія этихъ статей Landrecht'a относятся къ страховому закону 6 іюля 1884 (Koch, III, стр. 1052).

отвѣчаетъ за убытокъ отъ пожара, происшедшій вслѣдствіе вторженія непріятеля.

Эти общія начала страхованія вполне примѣнимы и къ нашимъ законамъ, именно къ ст. 2199 X т. 1 ч. (изд. 1857 г.). «Страхованіе есть договоръ, въ силу коего составленное для предохраненія *отъ несчастныхъ случаевъ* общество или частное лицо принимаетъ на свой страхъ корабль, товаръ, домъ или иное движимое или недвижимое имущество за условленную премію или плату, обязуясь удовлетворить уронъ, ущербъ или убытокъ, отъ предполагаемой опасности произойти могущій». Разъясняя этотъ законъ, Правительствующій Сенатъ (рѣш. 1883 г. № 87) прибавляетъ: «каковой законъ устанавливаетъ для страховщика обязанность вознаградить страхователя, въ случаѣ наступленія того событія, въ отвращеніе нанесенія которымъ вреда или убытка страхователю послѣдній и вступилъ въ договоръ страхованія».

Такимъ образомъ желѣзнодорожное общество отвѣчаетъ передъ участникомъ кассы за событіе непреодолимой силы, причиняющее ему личный вредъ, точно такъ же, какъ страховое общество морского страхованія отвѣчаетъ за кораблекрушеніе, происшедшее вслѣдствіе необыкновенно сильной бури, которая считается явленіемъ *vis major* ²⁰⁾.

Второй вопросъ: отвѣчаетъ-ли желѣзнодорожное общество передъ участникомъ кассы за личный вредъ, происшедшій по его собственной *винѣ*?

Въ этомъ отношеніи для насъ имѣется весьма цѣнное указаніе въ Германскомъ законѣ о страх. отъ несч. случ. 6 іюля 1884 г. Ст. 5 сего закона говоритъ: «Потерпѣвшій личное поврежденіе и оставшіеся послѣ него (*Hinter-*

²⁰⁾ Ср. Woedtke, «Unfallversicherungsgesetz», стр. 81, ссылка 17.

bliebenen) не имѣютъ права на какое-либо требованіе, если несчастіе причинено имъ *намышленно*» ²¹⁾.

Это вполне правильное начало имѣетъ примѣненіе и къ нашему закону.

Но если потерпѣвшій получилъ личное поврежденіе по своей *неосторожности*?

На этотъ вопросъ находимъ отвѣтъ въ рѣшеніи Германскаго Страхового Присутствія (*Das Reichs-Versicherungsamt*) 4 февраля 1887 г. ²²⁾, въ которомъ разъяснено, что потерпѣвшій личный вредъ имѣетъ право на ренту даже тогда, когда несчастіе произошло вслѣдствіе его преступнаго легкомыслія (*durch frevelhaften Leichtsinns*) ²³⁾.

²¹⁾ *Намышленіе* въ данномъ случаѣ означаетъ сознательное желаніе противозаконнаго событія (здѣсь, желаніе несчастія). Оно предполагаетъ состояніе вѣняемости и не существуетъ въ случаѣ ошибки относительно противозаконности дѣйствія. *Намышленіе* желаетъ незаконнаго дѣйствія, упущеніе—нѣтъ. (Woedtke, тамъ же, стр. 121).

При обсужденіи этой статьи германскаго страхового закона, представитель правительства поддерживалъ мнѣніе, что въ случаѣ *намышленнаго* причиненія себѣ поврежденія, правопреемники потерпѣвшаго не должны быть лишены страхового вознагражденія. Законодательная коммиссія не согласилась однако съ этимъ мнѣніемъ на томъ основаніи, что оно поощряетъ къ самоубійству и что промышленность не можетъ отвѣчать въ такихъ случаяхъ передъ правопреемниками лица, которое не только себѣ причиняетъ, но и другимъ можетъ причинить вредъ и дѣлаетъ большой ущербъ предпринимателю. Вмѣстѣ съ тѣмъ, такъ какъ самъ потерпѣвшій не имѣетъ въ такихъ случаяхъ никакого права на вознагражденіе, то это право не можетъ перейти къ его преемникамъ. (Woedtke, тамъ же, стр. 120—121. Ср. Doehl, «Die Unfall-Versicherung», стр. 33—34).

²²⁾ Eger, тамъ же, т. V, стр. 313. Woedtke, стр. 81. Ср. еще рѣш. Имперск. Страхов. Присутствія 16 января 1888; Eger, VI, 358.

²³⁾ Замѣчательно, и по моему, совершенно неправильно, рѣшило Имперское Страховое Присутствіе (*Das Reichs-Versicherungsamt*) 23 сентября 1887 г. (Эгеръ, тамъ же т. 6, стр. 137), что *постепенное* поврежденіе здоровья не даетъ права на страховую ренту. Тоже въ рѣшеніяхъ 13 января и 8 іюля 1888 г.; Eger, VI, 358 и 347.

Въ рѣшеніи 10 февраля 1888 г., то же Страховое Присутствіе обсу-

Наконецъ, третій, сюда относящійся вопросъ: имѣтъ-ли участникъ кассы право на пенсію, если неспособность къ труду существовала у него до поступления на службу желѣзнодорожнаго общества?

Несомнѣнно не имѣтъ.

Въ этомъ отношеніи общія начала страхованія могутъ служить тоже нѣкоторымъ указаніемъ. По началамъ страхованія перевозки, страховщикъ не отвѣчаетъ, если перевозимые предметы подверглись порчѣ вслѣдствіе своихъ собственныхъ, особыхъ, внутреннихъ свойствъ ²⁴⁾.

Подлежитъ-ли право участника кассы разсмотрѣнію общихъ гражданскихъ судовъ? Допустимъ-ли *гражданскій судебный споръ* о правѣ на пенсію или пособіе?

Какъ извѣстно, дѣлами кассы завѣдуетъ комитетъ, подчиняющійся правленію общества, которымъ касса учреждена, а если она учреждена нѣсколькими обществами, то правленію того изъ нихъ, которое будетъ указано въ уставѣ кассы. Комитетъ дѣйствуетъ отъ имени общества, правленію котораго онъ подчиненъ (ст. 35 Пол. о пенсіон. кассахъ). Комитетъ завѣдуетъ всѣми дѣлами кассы, подъ наблюденіемъ и контролемъ правленія подлежащаго общества (ст. 35). Комитетъ наблюдаетъ за своевременнымъ поступленіемъ къ кассу причитающихся ей суммъ

дѣло слѣдующій случай: старшій рабочій въ мастерскихъ вслѣдствіе сквознаго вѣтра получилъ грудную болѣзнь и требовалъ выдачи ему пенсіи. Страховое Присутствіе рѣшило, что данный случай представляетъ не несчастіе, происшедшее при эксплуатаціи ж. д. (Betriebsunfall), т. е. событіе, моментъ возникновенія котораго можетъ быть доказанъ, а *профессиональную болѣзнь*, т. е. постепенно возникающее страданіе. Потерпѣвшему въ пенсію было отказано. (Eger, VI, 367).

Вслѣдствіе такого же соображенія Страховое Присутствіе отказало въ пенсіи рабочему, потерявшему здоровье вслѣдствіе чрезмѣрнаго труда. Рѣшеніе 17 февраля 1888 (Eger, VI, 367).

²⁴⁾ Ср. Dernburg «Lehrbuch», II, 685.

и несетъ отвѣтственность за правильное назначеніе и производство выдачъ изъ кассы (ст. 41 того же Пол.).

Можетъ возникнуть споръ между участникомъ кассы и комитетомъ о размѣрѣ пенсіи или пособія (ст. 1, 31 и 37 Пол. о сбер.-вспом. кассахъ); можетъ также возникнуть споръ о томъ, явилась-ли неспособность къ труду до или послѣ поступления на службу, или споръ о томъ, находился-ли потерпѣвшій во время случившагося съ нимъ несчастія на службѣ общества или нѣтъ ²⁵⁾.

Для рѣшенія вопроса слѣдуетъ обратить вниманіе, что комитетъ является представителемъ и уполномоченнымъ желѣзнодорожнаго общества, т. е. *стороны*, состоящей въ договорномъ отношеніи съ участникомъ кассы. Такимъ образомъ, комитетъ является частнымъ юридическимъ лицомъ, всякія дѣйствія и распоряженія котораго на основаніи ст. 1 Уст. Гражд. Суд. подлежатъ разрѣшенію судебныхъ установленій ²⁶⁾.

²⁵⁾ Относительно этого послѣдняго вопроса имѣется рѣшеніе апелляціоннаго суда въ Дармштадтѣ 22 октября 1887 г., которымъ судъ разъяснилъ, что вопросъ, находился-ли потерпѣвшій во время несчастія на службѣ, подлежитъ разсмотрѣнію общаго гражданского суда. (Эгеръ, тамъ же т. VI, стр. 142).

²⁶⁾ Въ Германіи на основаніи законовъ 6 іюля 1884 г. и 28 мая 1885 г. подобные вопросы рѣшаются установленными этими законами особыми инспекторами (Aufsichtsbehörde) тамъ, гдѣ эксплуатація даннаго предпріятія производится государствомъ, а въ прочихъ случаяхъ особыми представительствами отъ рабочихъ обществъ (Vorstände). Споры же рѣшаютъ особые третейскіе суды (Schiedsgerichte) и въ высшей, окончательной инстанціи Имперское Страховое Присутствіе или Областное Страховое Присутствіе (Reichs-Versicherungsamt и Landes-Versicherungsamt).

Рѣшенія Имперскаго Страхового Присутствія печатаются во всеобщее свѣдѣніе такъ же, какъ рѣшенія Высшаго Имперскаго Суда.

Не смотря однако на вполнѣ самостоятельный характеръ этихъ установленій, Германскій Имперскій Судъ въ рѣшеніи 14 мая 1887 г. разъяснилъ, что хотя они имѣютъ особый характеръ и установлены

13) Основные данныя для расчетов кассы и составленные по нимъ таблицы помѣщаются въ уставѣ оной, провѣряются не рѣже какъ чрезъ каждыя десять лѣтъ по статистическимъ матеріаламъ и могутъ быть измѣняемы, порядкомъ установленнымъ для составленія и утвержденія устава кассы (ст. 3), причемъ однако не должно быть допускаемо уменьшенія правъ, приобрѣтенныхъ участниками кассы ранѣе послѣдовавшихъ измѣненій.

14) Пенсія, выдаваемая участникамъ кассы, подраздѣляется на обыкновенныя, усиленныя для лицъ, неспособныхъ къ труду, и пенсія для увѣчныхъ.

15) Размѣръ обыкновенныхъ и усиленныхъ пенсій (ст. 14) опредѣляется уставомъ кассы, въ зависимости отъ слѣдующихъ условий: размѣра суммъ, состоящихъ на счету подлежащаго участника кассы, возраста его при поступленіи на желѣзнодорожную службу и продолжительности оной. Сверхъ того принимаются во вниманіе: нормальный ростъ на капиталъ, таблицы смертности желѣзнодорожн. служащихъ и семействъ ихъ, а также условія потери ими способности къ труду и смертности при такой неспособности.

въ особыхъ видахъ общественной пользы, но что тотъ же характеръ общественной пользы носятъ и многія другія установленія, напримѣръ, установленіе принудительнаго отъ огня страхованія недвижимостей въ Германіи; что законъ не присвоилъ постановленіямъ страховыхъ должностныхъ лицъ и присутствій по страхованію отъ несчастныхъ случаевъ свойства безспорныхъ постановленій административныхъ властей; что, напротивъ того, эти постановленія имѣютъ вполне частный характеръ и требованіе участника кассы является простымъ требованіемъ кредитора къ своему должнику. Поэтому Германскій Имперскій Судъ призналъ эти споры подлежащими разсмотрѣнію общихъ гражданскихъ судовъ. (Eger, тамъ же, т. VI, стр. 41.).

Съ другой стороны было рѣшено, что ж.-д. общество имѣетъ право увольнять отъ службы своихъ агентовъ. Повѣрка основательности увольненія не можетъ служить предметомъ судейскаго обсужденія, такъ какъ подобное обсужденіе являлось бы нарушеніемъ правъ, принадлежащихъ обществу. Уволенный отъ службы имѣетъ возможность обратиться къ административной власти, коей принадлежитъ право надзора на ж. д. (Рѣш. Высш. Австрійскаго Суда, Der Oberste Gerichtshof 11 окт. 1888 г.; Eger, VI, 414).

16) Право на обыкновенную пенсію при оставленіи службы принадлежитъ каждому участнику кассы, прослужившему съ производствомъ въ кассу установленныхъ взносов не менѣе пятинадцати лѣтъ. Право на наибольшій, сообразно съ состоящими на счету участника кассы суммами, размѣръ обыкновенной пенсіи приобрѣтается участникомъ по выслугѣ тридцати лѣтъ и по достиженіи при этомъ возраста не менѣе пятидесяти пяти (а поѣздными машинистами, ихъ помощниками, кочегарами, кондукторами, поѣздными смазчиками, составителями поѣздовъ и спѣшниками вагоновъ не менѣе пятидесяти) лѣтъ. Пенсія эта назначается участнику, хотя бы онъ остался на службѣ и производится независимо отъ получаемого по оной содержанія.

Въ виду приведеннаго выше дополненія къ ст. 683 X т. I ч., въ силу котораго «вознагражденіе, назначенное изъ средствъ желѣзнодорожнаго общества служащему въ немъ лицу, потерпѣвшему увѣчье, выдается *съ зачетомъ* въ сіе вознагражденіе суммъ, на которыя лицо это имѣетъ право, какъ участникъ пенсіонной или сберегательно-вспомогательной кассы желѣзной дороги»,—слѣдуетъ обратить вниманіе на то, что такъ какъ пенсія, опредѣленная къ ст. 16 Полож., назначается участнику, хотя бы онъ остался на службѣ, и производится *независимо отъ получаемого по оной содержанія*, то она является правомъ особеннымъ и исключительнымъ, приобрѣтеннымъ въ силу долголѣтней службы и достиженія извѣстнаго возраста. Посему въ случаѣ личнаго поврежденія служащаго, получающаго такую пенсію, кромѣ и независимо отъ содержанія, она не подлежитъ зачету, такъ какъ личное поврежденіе, влекущее за собою неспособность къ обычному труду, причиняетъ вредъ равный одному лишь содержанію, которое отнимается у потерпѣвшаго влѣдствіе поврежденія, но не пенсіи, которая принадлежитъ ему во всякомъ случаѣ, остался ли бы онъ на службѣ или оставилъ службу по какимъ бы то ни было причинамъ.

Это, такимъ образомъ, единственная пенсія, которая не подлежитъ зачету въ случаѣ вознагражденія за вредъ, причиненный личнымъ поврежденіемъ.

17) Участникъ кассы, приобрѣвшій на основаніи статьи 16 право на пенсію высшаго размѣра и остающійся на службѣ, освобождается отъ взносовъ, причитающихся съ него на основаніи пунктовъ б и г статьи 7 сего положенія.

Такимъ образомъ, приведенная статья подтверждаетъ только-что сказанное нами, что пенсія, указанная въ статьѣ 16, составляетъ право приобрѣтенное, особенное и вполне исключительное.

18) Участникъ кассы, утратившій способность къ труду по причинѣ постигшей его тяжелой и неизлѣчимой болѣзни, лишаящей возможности обходиться безъ посторонней помощи, если онъ при томъ выслужилъ не менѣе десяти лѣтъ, съ производствомъ въ кассу установленныхъ взносовъ, приобретаетъ право на усиленную пенсію въ опредѣленномъ уставомъ кассы размѣрѣ.

19) Пенсія назначается независимо отъ числа прослуженныхъ лѣтъ: а) въ большемъ размѣрѣ — участнику кассы, потерпѣвшему при исполненіи служебныхъ обязанностей увѣчье, лишаящее его возможности содержаться собственнымъ трудомъ, и б) въ меньшемъ размѣрѣ — участнику кассы, который при исполненіи служебныхъ обязанностей потерпѣлъ менѣе тяжелое увѣчье, не лишаящее его возможности содержаться собственнымъ трудомъ, но препятствующее ему продолжать желѣзнодорожную службу. Правила объ опредѣленіи размѣра пенсіи лицамъ, потерпѣвшимъ увѣчье при исполненіи служебныхъ обязанностей, утверждаются по взаимному соглашенію Министровъ Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственнаго Контролера.

Въ рѣшеніяхъ Германскаго Имперскаго Суда, въ особенности въ послѣднее время, замѣтно стремленіе къ дѣйствительному и вполне справедливому огражденію интересовъ лицъ, потерпѣвшихъ личное поврежденіе. Такъ напр.

въ рѣшеніи сказаннаго суда отъ 30 октября 1886 г.²⁷⁾ встрѣчаемъ слѣдующій расчетъ страхового вознагражденія: потерпѣвшій потерялъ $\frac{3}{4}$ способности къ труду, осталась у него, слѣдовательно, $\frac{1}{4}$ часть трудоспособности; поэтому онъ долженъ получить 75% полной ренты (несмотря на то, что въ силу ст. 5 закона 6 іюля 1886 г. въ случаѣ даже полной неспособности къ труду назначается максимумно 66 $\frac{2}{3}$ % заработка). «Противоположное мнѣніе, говоритъ Имперскій Судъ, что рента вмѣстѣ съ количествомъ оставшейся трудоспособности должны вмѣстѣ взяты составлять не болѣе суммы полной ренты, то есть 66 $\frac{2}{3}$ % заработной платы (§ 5 отдѣл. 6 лит. а закона о страхованіи), ведетъ къ противозаконному и нелогичному выводу, что тогда, когда потерпѣвшему остается 66 $\frac{2}{3}$ % трудоспособности, онъ за потерянные 33 $\frac{1}{3}$ % не долженъ бы получить никакого вознагражденія».

Какъ же должно производить зачетъ, о которомъ говорить дополненіе къ ст. 683 по продолженію 1888 г.?

Расчетъ весьма несложенъ: положимъ, потерпѣвшій зарабатывалъ 125 руб. въ мѣсяцъ; вслѣдствіе поврежденія, его трудоспособность уменьшилась напр. на половину, т. е. на 50% его прежней заработной платы; значитъ онъ имѣетъ право на вознагражденіе въ размѣрѣ 62 руб. 50 к. Если онъ получить пенсію въ размѣрѣ напр. 25 рублей въ мѣсяцъ, то онъ имѣетъ право отыскивать по суду вознагражденіе въ размѣрѣ или 37 руб. 50 коп. ежемѣсячной ренты (37 руб. 50 коп. + 25 руб. = 62 руб. 50 коп.), или же въ видѣ единовременнаго вознагражденія, капитализацію этой суммы изъ 6% годовыхъ, или такъ какъ у насъ (хотя и неправильно) установилась въ нѣкоторыхъ су-

²⁷⁾ Егер, тамъ-же, т. V, стр. 105.

дахъ такая практика, — десятилѣтнюю сложность этой суммы, т. е. 4500 руб.

20) По назначеніи пенсіи на основаніи статьи 19, общество, на службѣ котораго находился потерпѣвшій увѣчье, единовременно вносить въ кассу современную стоимость разности, на которую пенсія эта превышаетъ: если потерпѣвшій прослужилъ десять лѣтъ — пенсію, причитающуюся по статьѣ 18 сего положенія, а если онъ прослужилъ менѣе десяти лѣтъ — пенсію, равняющуюся по стоимости своей суммѣ единовременной выдачи, опредѣляемой на основаніи пункта *а* статьи 23. Означенныя доплаты производятся по журнальнымъ постановленіямъ правленія при участіи правительственнаго директора, если онъ входитъ въ составъ онаго.

Выраженіе закона: «а если онъ прослужитъ менѣе десяти лѣтъ — пенсію, равняющуюся по стоимости своей суммѣ единовременной выдачи, опредѣляемой на основаніи пункта *а* статьи 23» — означаетъ пенсію, равную % изъ 6-ти годовыхъ отъ суммы, опредѣленной въ п. *а* ст. 23.

21) Болѣзнь или увѣчье (ст. 18 и 19) должны быть удостоверены медицинскимъ освидѣтельствованіемъ, производимымъ по правиламъ, постановленнымъ въ уставѣ кассы, при участіи не менѣе двухъ членовъ комитета, завѣдывающаго дѣлами оной. Комитету сему разрѣшается лицъ, пользующихся пенсіями на основаніи ст. 18 сего положенія, подвергать переосвидѣтельствованію на мѣстѣ жительства не чаще, однако, одного раза въ годъ.

22) Производство пенсіи, назначенной участнику кассы, прекращается: а) смертью его; б) лишеніемъ всѣхъ правъ состоянія и в) излѣченіемъ отъ болѣзни, вслѣдствіе которой пенсія была назначена.

23) Участникамъ кассы, выступающимъ изъ оной прежде выслуги пенсіи, возвращаются: а) уволеннымъ по болѣзни (ст. 18) или по случаю упраздненія занимаемой должности — всѣ суммы, значащіяся по его счету, сполна и б) прочимъ участникамъ — сдѣланные ими взносы (пун. *а*, *б*, *в* и *г* ст. 7). Лицамъ, означеннымъ въ пунктѣ *б* сей (23) статьи, если они выслужили не менѣе десяти лѣтъ, можетъ быть выдана сверхъ того опредѣленная

уставомъ кассъ часть остальныхъ значащихся по счету участника суммъ.

24) Условія зачета прежней желѣзнодорожной службы лицъ, поступившихъ вновь на службу желѣзнодорожнаго общества, въ которомъ они ранѣе служили, или переходящимъ на службу изъ другаго общества, опредѣляются уставомъ кассы.

25) Права семейства участника или пенсіонера открываются: а) смертью его; б) лишеніемъ всѣхъ правъ состоянія; в) нахожденіемъ въ безвѣстномъ отсутствіи, когда со времени послѣдняго припечатанія публикаціи о сыскѣ прошло не менѣе года.

26) Право на обыкновенную вдовью пенсію въ случаяхъ, указанныхъ въ статьѣ 25, принадлежитъ вдовамъ (женамъ) пенсіонеровъ и вдовамъ (женамъ) участниковъ, прослужившихъ не менѣе пяти лѣтъ. Размѣръ пенсіи вдовы (жены) участника или пенсіонера опредѣляется уставомъ кассы по указаннымъ въ статьѣ 15 сего положенія даннымъ, въ зависимости отъ возраста каждаго изъ супруговъ и суммы поступлений, состоящихъ на счету вдовы (жены).

Выраженіе, употребляемое въ скобкахъ въ этой статьѣ: «женамъ», «жены» означаетъ женъ лишенныхъ всѣхъ правъ состоянія или находящихся въ безвѣстномъ отсутствіи.

Слѣдуетъ обратить вниманіе на терминологию закона: «участникъ кассы» и «пенсіонеръ кассы». Участникомъ кассы называется всякій желѣзнодорожный служащій, производящій въ кассу установленные взносы. Пенсіонеромъ кассы называется тотъ участникъ кассы, который приобрѣлъ право на пенсію на основаніи ст. 16 и 19 сего Положенія.

27) Вдовѣ (женѣ) увѣчнаго, пользовавшагося пенсіею на основаніи статьи 19 сего положенія, производится въ случаяхъ, указанныхъ въ ст. 25, пенсія въ размѣрѣ половины пенсіи мужа, если этотъ размѣръ превышаетъ обыкновенную вдовью пенсію (ст. 26). По назначеніи такой усиленной пенсіи желѣзнодорожное общество, на службѣ котораго находился мужъ-участникъ, вно-

силь одновременно въ кассу современную стоимость разности, на которую пенсія эта превышаетъ: если мужъ прослужилъ пять лѣтъ — обыкновенную вдовью пенсію (ст. 26), а если онъ прослужилъ менѣе пяти лѣтъ — пенсію, равняющуюся по стоимости своей суммѣ единовременной выдачи, опредѣляемой статьею 29. — Означенныя доплаты производятся порядкомъ, опредѣленнымъ въ статьѣ 20.

Къ выраженію: «пенсію, равняющуюся по стоимости своей суммѣ единовременной выдачи» и т. д. относится объясненіе подъ ст. 20.

Изъ содержанія статей 26 и 27 явствуетъ, что самъ фактъ смерти, лишенія всѣхъ правъ состоянія и безвѣстнаго отсутствія порождаетъ для вдовы или жены право на пенсію уже тогда, когда мужъ прослужилъ не менѣе пяти лѣтъ. Поэтому въ послѣдней изъ приведенныхъ статей встрѣчаемъ терминъ «мужъ-участникъ», т. е. лицо, состоящее участникомъ кассы не менѣе пяти лѣтъ и дающее своей женѣ или вдовѣ право на пенсію.

Такимъ образомъ для женъ и вдовъ сказанныхъ лицъ срокъ службы мужа, дающій право на пенсію, сокращенъ на половину.

28) Производство пенсіи вдовѣ (женѣ) участника кассы прекращается: а) смертью ея; б) лишеніемъ всѣхъ правъ состоянія; в) вступленіемъ въ новый бракъ и г) явкою мужа изъ безвѣстнаго отсутствія. Пенсія вдовы (жены) участника кассы или пенсіонера, вступившей въ новый бракъ, если у нея остались дѣти отъ прежняго брака съ участникомъ кассы или пенсіонеромъ, переходятъ къ этимъ дѣтямъ, хотя бы они и сами получали пенсію изъ кассы.

Это одно изъ существенныхъ различій между нашимъ Положеніемъ и германскимъ закономъ о страхованіи отъ несчастныхъ случаевъ 6 іюля 1884 года. Германскій законъ (ст. 6 пунктъ 2 лит. а), заботится о вдовѣ, желая этимъ способствовать ея вторичному замужеству; именно,

въ случаѣ вторичнаго замужества, вдова, въ видѣ окончательнаго вознагражденія, получаетъ сумму, состоящую изъ трехлѣтней сложности ея годовой ренты; по нашему Положенію, которое очевидно прежде всего и исключительно въ этой статьѣ интересуется участіемъ дѣтей, въ случаѣ вторичнаго замужества ихъ матери, всѣ ея права переходятъ на нихъ.

29) Вдовѣ (женѣ) участника кассы, не выслужившаго пяти лѣтъ, выдаются въ указанныхъ статьёю 25 сего положенія случаяхъ единовременно всѣ суммы, записанныя на ея счетъ какъ изъ взносовъ самаго участника, такъ и изъ другихъ источниковъ.

30) Дѣти участника кассы, состоящаго на службѣ не менѣе десяти лѣтъ, а также дѣти пенсіонера кассы пріобрѣтаютъ въ случаяхъ, указанныхъ статьёю 25 сего положенія, право на пенсію, размѣръ которой опредѣляется уставомъ кассы въ зависимости отъ послѣдняго оклада жалованья участника или оклада пенсіи, производившейся пенсіонеру. При этомъ наблюдается, чтобы круглымъ сироты пользовались большею пенсіею сравнительно съ сиротами, оставшимися при одномъ родителѣ. Если оба родителя состояли на службѣ, то круглымъ сиротамъ назначается высшая изъ тѣхъ пенсій, которая причиталась бы имъ за службу отца или матери.

Изъ приведеннаго закона слѣдуетъ прежде всего, что положеніе дѣтей относительно правъ на пенсію хуже, чѣмъ положеніе вдовы или жены лишеннаго всѣхъ правъ состоянія и безвѣстно-отсутствующаго. Вдова или жена получаетъ пенсію, если ея мужъ состоялъ участникомъ кассы только пять лѣтъ, дѣти же получаютъ такое право только тогда, если ихъ отецъ состоялъ участникомъ кассы не менѣе десяти лѣтъ. Вдовѣ статья 27 гарантируетъ не менѣе половины пенсіи мужа; дѣтямъ такой гарантіи законъ не предоставляетъ. Поэтому, сравнивая постановленіе закона въ ст. 28 съ постановленіемъ, изложеннымъ въ статьѣ 30, нельзя не замѣтить нѣкоторой непослѣдовательности.

Ст. 28 даетъ дѣтямъ черезчуръ много, ст. 30 черезчуръ мало сравнительно со вдовой и женой.

Затѣмъ, является вопросъ, о какихъ дѣтяхъ говорить законъ: законнорожденныхъ или также и о незаконнорожденныхъ — о родныхъ дѣтяхъ или также о сводныхъ (ст. 1129 X т. I ч.)?

Этотъ вопросъ рѣшенъ Германскимъ Имперскимъ Страховымъ Присутствіемъ (Reichs-Versicherungsamt) относительно сводныхъ дѣтей 7 февраля 1887 г. ²⁸⁾ въ томъ смыслѣ, что сводныя дѣти, если они не усыновлены потерпѣвшимъ не имѣютъ права на пенсію. Къ сожалѣнію приводимое Эгеромъ сказанное рѣшеніе не содержитъ никакихъ мотивовъ. Относительно дѣтей незаконнорожденныхъ рѣшило то-же Страховое Присутствіе 12 іюля 1886 г. ²⁹⁾ въ томъ смыслѣ, что незаконнорожденные дѣти равнымъ образомъ не имѣютъ права на пенсію послѣ *отца*, такъ какъ, мотивируетъ свое мнѣніе Страховое Присутствіе, въ Прирейнскихъ провинціяхъ дѣйствуетъ Наполеоновъ Кодексъ, по которому отыскивать отца, а слѣдовательно и правъ, отсюда вытекающихъ, нельзя. Присутствіе прибавляетъ, что незаконныя дѣти имѣютъ право на пенсію послѣ *матери*; точно также имѣютъ право на пенсію дѣти узаконенныя и усыновленныя, причемъ Присутствіе замѣчаетъ, что въ страховомъ законѣ (ст. 6, № 2 лит. а), содержащемъ постановленіе: «Вдова не имѣетъ права требовать ренты, если бракъ былъ совершенъ лишь послѣ несчастія», первоначально послѣ слова «вдова» въ проектѣ закона стояли еще слова «и ея дѣти», которыя однако

²⁸⁾ Eger, тамъ-же, т. V, стр. 241; Woedtke, стр. 127, ссылаясь на Förster'a («Theorie und Praxis» III, 673), того же мнѣнія. То же самое относительно пріемышей.

²⁹⁾ Eger, тамъ-же, т. IV, стр. 463; Woedtke, стр. 128.

вычеркнуты Рейхстагомъ. Такимъ образомъ, по германскому страховому закону права незаконныхъ дѣтей не безусловно исключены, и это даетъ понять Страховое Присутствіе, рѣшая вопросъ въ отрицательномъ смыслѣ, съ обычною нѣмецкимъ судебнымъ рѣшеніямъ неясностью и неопредѣленностью какъ-бы колеблющихся выраженій ³⁰⁾.

Имѣя этотъ матеріалъ подъ руками и обращаясь къ нашимъ законамъ, мы должны замѣтить, что ст. 30, 31 и 32 Положенія говоритъ просто «дѣти», «дѣтямъ», не прибавляя слова «законныя»; что по нашимъ законамъ отыскивать отца дозволяется и незаконнорожденный имѣетъ право на содержаніе отъ него; что хотя въ силу ст. 136 X т. I ч. зак. гр. незаконныя дѣти не имѣютъ права на наслѣдство послѣ своихъ родителей, но Положеніе 30 мая 1888 г., присвоивая дѣтямъ пенсію, руководствуется особыми соображеніями, чуждыми законамъ о наслѣдованіи ³¹⁾. «Изъ того, что законъ не признаетъ юридической связи между незаконными дѣтьми и ихъ родителями,—не слѣдуетъ, чтобы законъ отвергалъ и всякую естественную между ними связь въ тѣхъ случаяхъ, когда связь эта не подлежитъ сомнѣнію, или признается самими родителями незаконнорожденного. Напротивъ, постановленія о дѣтяхъ незаконныхъ помѣщены въ числѣ постановленій о союзѣ родителей и дѣтей и союзѣ родственномъ; слѣдовательно, устанавливая опредѣленнаго рода отношенія между незаконными дѣтьми и ихъ родителями, законъ тѣмъ самымъ признаетъ естественный союзъ не только между незаконно-

³⁰⁾ Рѣшеніемъ отъ 2 января 1888 г. Германское Имперское Страховое Присутствіе постановило, что право на пенсію имѣютъ лишь собственныя дѣти участника кассы. *Внуки* тоже права не имѣютъ — Eger, VI, 353.

³¹⁾ См. еще по этому вопросу сказанное въ объясненіи къ ст. 27 Пол. о сбер.-вспом. касс.



рожденнымъ и его матерью, но и въ извѣстныхъ случаяхъ и его отцомъ (ст. 994 Улож. о нак.). (Кас. рѣш. 1 872 г. № 685.).

Вслѣдствіе этихъ соображеній мы полагаемъ, что права, вытекающія изъ ст. 30 и слѣд. Положенія, за дѣтьми законнорожденными, узаконенными, усыновленными, сводными и незаконнорожденными.

Представляется еще одинъ вопросъ: если изъ получающихъ пенсію дѣтей одно или нѣсколько выбываетъ, по случаю ли смерти или другихъ перечисленныхъ въ ст. 31 причинъ, — переходитъ-ли право на часть выбывшихъ къ остальнымъ дѣтямъ?

Германское Имперское Страхое Присутствіе 5 марта 1886 г. рѣшило ³²⁾, что если извѣстная часть ренты освобождается по какому бы то ни было поводу, то она распределяется между остальными участниками до тѣхъ поръ, пока каждый изъ нихъ не получитъ установленнаго закономъ количества (по герм. закону каждый сирота получаетъ 15⁰/о пенсіи отца, круглый же сирота 20⁰/о).

У насъ размѣръ пенсіи для каждаго изъ дѣтей точно не опредѣленъ, а поставленъ въ зависимость отъ устава кассы и послѣдняго оклада жалованья участника или пенсіонера кассы. Тѣмъ не менѣе, руководствуясь буквальнымъ смысломъ ст. 30: «дѣти участника... а также пенсіонера кассы приобрѣтають... право на пенсію», слѣдуетъ заключить, что приобрѣтають право на всю пенсію, какаю имъ въ данную минуту причитается, и такъ какъ въ томъ случаѣ, если выбываетъ ихъ мать, пенсія ея переходитъ къ дѣтямъ (ст. 28), то слѣдуетъ полагать, что нашъ законъ признаетъ начало перехода пенсіи отъ выбывающаго къ прочимъ соучастникамъ пенсіи.

³²⁾ Eger, тамъ же, т. IV, стр. 424.

31) Производство пенсіи дѣтямъ участника кассы или ея пенсіонера прекращается: а) смертью; б) достиженіемъ ими восемнадцатилѣтняго возраста; в) вступленіемъ въ замужество ранѣе этого возраста; г) лишеніемъ всѣхъ правъ состоянія и д) явкою лица, послѣ котораго открылось право на пенсію изъ безвѣстнаго отсутствія. — Дѣтямъ участника (пенсіонера), обучающимся въ среднихъ учебныхъ заведеніяхъ, пенсіи продолжаютъ до окончанія курса въ оныхъ, но во всякомъ случаѣ не долѣе двадцатилѣтняго возраста.

Такимъ образомъ, пунктъ б) и заключительныя слова статьи составляютъ отступленіе отъ начала, установленнаго въ ст. 661 и 683 X т. I ч. зак. гр., въ силу которыхъ дѣти лицъ, потерпѣвшихъ личное поврежденіе, получаютъ денежную сумму до совершеннолѣтія. Постановленіе ст. 31 Положенія представляется вполнѣ справедливымъ, въ виду того, что трудоспособность приобрѣтается ранѣе достиженія совершеннолѣтія.

32) Дѣтямъ участника кассы, не выслужившаго десяти лѣтъ, можетъ быть назначаемо въ случаяхъ, указанныхъ въ статьѣ 25 сего положенія, единовременное пособіе въ размѣрѣ, опредѣляемомъ уставомъ кассы, въ зависимости отъ средствъ ея и отъ послѣдняго оклада жалованья отца или матери.

33) Условія, при которыхъ участнику кассы или его семейству, можетъ быть выданъ по ихъ желанію единовременно, вмѣсто всей пенсіи или части ея, соответствующій капиталъ и наибольшій размѣръ пенсіи, капитализація которой допускается, опредѣляются уставомъ кассы.

Такимъ образомъ, относительно замѣны срочныхъ платежей единовременной выдачей капитала, положеніе стоитъ на той же точкѣ зрѣнія, что и 683 ст. X т. ч. I.

34) Если участникъ кассы уволенъ отъ службы за злоупотребленія, растрату и тому подобныя неправильныя дѣйствія, и желѣзнодорожнымъ обществомъ, на службѣ котораго онъ находился, предъявленъ къ нему искъ объ убыткахъ, то выдача изъ кассы суммъ, назначенныхъ уволенному, приостанавливается впредь

до рѣшенія дѣла о немъ судомъ. — Всѣ другія взысканія съ участника кассы, при обращеніи ихъ на пенсіи или инныя выдачи изъ оной, пополняются посредствомъ вычета изъ сихъ выдѣлъ, производимаго по правиламъ, постановленнымъ въ статьѣ 1086 устава гражд. суд. (Суд. Уст. Императора Александра II, изд. 1883 г.).

Въ этой статьѣ подразумѣвается не обыкновенный гражданскій искъ желѣзнодорожнаго общества къ участнику кассы въ гражданскомъ судѣ, а гражданскій искъ, заявленный во время возбужденія преслѣдованія въ судѣ уголовномъ. Только такой искъ пользуется указанной въ ст. 34 привилегіей пріостановленія всей причитающейся участнику денежной суммы полностью.

У. Производство дѣлъ кассы.

35) Дѣлами кассы завѣдуетъ комитетъ, подчиняющійся правленію общества, которымъ касса учреждена, а если она учреждена нѣсколькими обществами, то — правленію того изъ нихъ, которое будетъ указано въ уставѣ кассы. Комитетъ дѣйствуетъ отъ имени общества, правленію котораго онъ подчиненъ.

См. объясненіе къ ст. 12 сего Положенія.

36) Комитетъ состоитъ изъ предсѣдателя и опредѣляемаго уставомъ кассы числа членовъ. Одна половина членовъ назначается правленіемъ подлежащаго общества, а другая избирается участниками кассы. Къ тѣмъ и другимъ назначаются и избираются кандидаты изъ участниковъ кассы, въ опредѣленномъ уставомъ оной числѣ.

37) Предсѣдателемъ комитета состоитъ управляющій дорогою или одною изъ дорогъ общества, правленію котораго комитетъ подчиненъ. Въ случаѣ отсутствія предсѣдателя, его замѣняетъ одинъ изъ членовъ комитета, назначенный къ тому правленіемъ общества.

38) Въ члены комитета и кандидаты къ нимъ можетъ быть избираемъ каждый участникъ кассы, прослужившій срокъ и получившій окладъ жалованья, опредѣляемые уставомъ кассы. Симъ

уставомъ предписываются также порядокъ и время выбора членовъ комитета и кандидатовъ къ нимъ. Членамъ комитета за труды ихъ по кассѣ вознагражденія не полагается.

39) Дѣлопроизводствомъ комитета завѣдуетъ дѣлопроизводитель, назначаемый правленіемъ подлежащаго общества (ст. 35). Въ помощь дѣлопроизводителю опредѣляется комитетомъ потребное число служащихъ. Расходъ на содержаніе личнаго состава кассы и на производство дѣлъ ея относится на средства кассы. Размѣръ сего расхода опредѣляется штатомъ и ежегодною смѣтою, составляемыми комитетомъ и утверждаемыми правленіемъ.

40) Дѣла въ комитетѣ рѣшаются по большинству голосовъ; при равенствѣ голосовъ перевѣсъ даетъ голосъ предсѣдательствующаго (ст. 37). Постановленія комитета, съ которыми не согласятся предсѣдательствующій или всѣ присутствующіе члены отъ правленія подлежащаго желѣзнодорожнаго общества (ст. 35), представляются на разрѣшеніе сего правленія. Дѣла, касающіяся техническихъ пенсіонныхъ расчетовъ, докладываются комитету съ заключеніемъ дѣлопроизводителя; причемъ, если будетъ постановлено рѣшеніе, несогласное съ этимъ заключеніемъ, — дѣло представляется на разрѣшеніе правленія.

41) Комитетъ завѣдываетъ всѣми дѣлами кассы, подъ наблюденіемъ и контролемъ правленія подлежащаго общества (ст. 35). Комитетъ наблюдаетъ за своевременнымъ поступленіемъ въ кассу причитающихся ей суммъ и несетъ отвѣтственность за правильное назначеніе и производство выдѣлъ изъ кассы.

См. объясненіе къ ст. 12 сего Положенія.

42) Въ сроки, опредѣляемые уставомъ кассы, производится повѣрка оной, состоящая въ опредѣленіи современной стоимости обязательствъ кассы, какъ по отношенію къ ея участникамъ и ихъ семействамъ, такъ равно и по отношенію къ пенсіонерамъ и ихъ семействамъ, т. е. въ опредѣленіи, при помощи составленныхъ по теоріи вѣроятности и прилагаемыхъ къ уставу таблицъ, современной стоимости правъ, пріобрѣтенныхъ участниками кассы, ихъ семействами и семействами пенсіонеровъ, равно какъ современной стоимости уплачиваемыхъ пенсій.

43) Книги кассы заключаются ежегодно 31 декабря, а затѣмъ

комитетомъ кассы составляется за истекшій годъ отчетъ, представляемый на разсмотрѣніе правленія подлежащаго общества (ст. 35).

44) Отчетъ (ст. 43) долженъ содержать въ себѣ: а) балансъ кассы на 31 декабря отчетнаго года; б) подробное объясненіе всѣхъ счетовъ баланса; в) общій счетъ прихода и расхода; г) счетъ расходовъ по содержанію личнаго состава кассы; д) счетъ потерь и прибылей; е) счетъ выданныхъ въ отчетномъ году пенсій и единовременныхъ пособій; ж) статистическія свѣдѣнія объ участникахъ кассы и пенсионерахъ, какъ-то: о лѣтахъ ихъ, семейномъ положеніи, продолжительности службы, несчастныхъ случаяхъ, смертности и т. д. и з) счетъ процентныхъ бумагъ, принадлежащихъ кассѣ (ст. 11).

45) По составленіи отчета (ст. 43), комитетъ выдаетъ участникамъ кассы, въ случаѣ изъявленнаго ими желанія, выписки изъ ихъ счетовъ на 31 декабря отчетнаго года.

46) Права и обязанности председателя, членовъ и дѣлопроизводителя комитета; порядокъ поступленія суммъ въ кассу, обращенія ихъ въ процентныя бумаги и выдачу изъ кассы; порядокъ наблюденія и контроля правленія желѣзнодорожнаго общества надъ комитетомъ, завѣдывающимъ дѣлами кассы (ст. 41); правила дѣлопроизводства, счетоводства и отчетности комитета; порядокъ освидѣтельствованія и переосвидѣльствованія лицъ, увольняемыхъ по болѣзни, и другіе предметы, касающіеся внутренняго распорядка въ кассѣ, опредѣляются инструкціею оной (ст. 3). Въ случаѣ доказанной опытомъ необходимости измѣненія инструкціи, комитетъ обращается въ правленіе подлежащаго общества (ст. 35), для дальнѣйшаго направленія дѣла согласно статьѣ 3 сего положенія.

Общее положеніе о сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ россійскихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

І. Постановленія общія.

1) Сберегательно-вспомогательныя кассы частныхъ желѣзныхъ дорогъ предназначаются для выдачи денежныхъ пособій служащимъ въ желѣзнодорожныхъ обществахъ при оставленіи службы и семействамъ этихъ служащихъ, умершихъ на службѣ.

2) Предположенія объ учрежденіи сберегательно-вспомогательной кассы обсуждаются при участіи представителей отъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ службъ, въ правленіи подлежащаго желѣзнодорожнаго общества. Составленные этимъ порядкомъ проекты устава кассы и инструкціи, опредѣляющія внутренній въ ней распорядокъ (ст. 39), разсматриваются въ общемъ собраніи акціонеровъ общества и затѣмъ представляются на утвержденіе Министра Путей Сообщенія, вмѣстѣ съ росписаніями: должностей, занимаемыхъ служащими въ обществѣ, числа служащихъ каждаго разряда и размѣра содержанія, изъ котораго должны производиться установленные вычеты (ст. 7). Министръ Путей Сообщенія утверждаетъ означенные проекты, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ. Изложенный порядокъ соблюдается также относительно измѣненій въ уставахъ и инструкціяхъ кассъ.

3) Главный надзоръ за сберегательно-вспомогательными кассами частныхъ желѣзныхъ дорогъ и право ревизіи оныхъ принадлежитъ Министерству Путей Сообщенія. Правленіями подлежащихъ желѣзнодорожныхъ обществъ (ст. 31) ежегодно представляются

ему: а) росписанія, означенныя въ ст. 2 сего положенія, и б) отчеты, упомянутые въ ст. 38 вмѣстѣ съ заключеніями правленій по симъ счетамъ.

4) Расходы Министерства Путей Сообщенія по надзору за сберегательно-вспомогательными кассами покрываются ежегодными отчислениями изъ средствъ сихъ послѣднихъ въ размѣрѣ, опредѣляемомъ для каждой кассы Министромъ Путей Сообщенія по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ.

II. Участники кассы.

5) Участниками кассы состоятъ всѣ лица обоего пола, находящіеся на постоянной службѣ въ желѣзнодорожномъ обществѣ, въ томъ числѣ постоянные рабочіе общества и служащіе при комитетѣ, завѣдывающемъ дѣлами кассы, за исключеніемъ членовъ правленія, ревизіонной комиссіи и наблюдательнаго комитета общества, а также кандидатовъ къ членамъ правленія онаго.

III. Капиталы кассы.

6) Капиталы кассы заключаются въ фондахъ: сберегательномъ, общемъ вспомогательномъ и особомъ вспомогательномъ.

7) Въ сберегательный фондъ поступаютъ: а) ежемѣсячныя въ размѣрѣ *шести* процентовъ вычеты, производимые изъ содержанія участниковъ кассы, а также изъ суточныхъ денегъ и премій, гдѣ таковыя выдаются, и поверстныхъ денегъ паровозной и поѣздной прислуги, причемъ годовой окладъ жалованья, подлежащаго вычетамъ, опредѣляется уставомъ кассы, въ размѣрѣ не свыше *двухъ тысячъ четырехсотъ* рублей; б) единовременные въ размѣрѣ *десяти* процентовъ вычеты изъ назначаемыхъ участникамъ кассы наградъ; в) единовременные вычеты изъ жалованья участниковъ кассы въ случаѣ увеличенія оклада онаго, производимые въ теченіе первыхъ трехъ мѣсяцевъ, въ размѣрѣ разности между прежнимъ и новымъ мѣсячными окладами; г) добровольные взносы участниковъ кассы; д) проценты на капиталы фонда и прибыли по операціямъ кассы, причитающіеся на долю онаго (ст. II), и

е) пожертвованія въ фондъ и разныя другія случайныя поступленія.

Что значитъ выраженіе: «годовой окладъ жалованья, подлежащаго вычетамъ, опредѣляется уставомъ кассы въ размѣрѣ не свыше 2,400 руб.», см. объясненіе къ ст 7 Полож. о пенсіон. кассахъ.

8) Въ общій вспомогательный фондъ поступаютъ: а) ежемѣсячные взносы желѣзнодорожнаго общества, назначаемые въ случаѣ надобности изъ эксплуатаціонныхъ доходовъ, въ размѣрѣ, опредѣляемомъ и измѣняемомъ Министромъ Путей Сообщенія по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, не свыше однако половины суммы вычетовъ, производимыхъ на основаніи пункта *а* статьи 7 сего положенія; б) выручки отъ продажи невостребованныхъ въ установленные сроки багажа и грузовъ за вычетомъ изъ вырученныхъ суммъ платежей, причитающихся желѣзнымъ дорогамъ по существующимъ правиламъ; в) проценты на капиталы фонда и прибыли по операціямъ кассы, причитающіеся на долю онаго (ст. 11), и г) пожертвованія въ фондъ и случайныя поступленія.

9) Въ особый вспомогательный фондъ поступаютъ: а) штрафныя деньги, взыскиваемыя со служащихъ; б) проценты на выдаваемые служащимъ изъ суммъ желѣзнодорожнаго общества ссуды и авансы въ счетъ жалованья; в) суммы, въ теченіе десяти лѣтъ невостребованныя изъ кассы лицами, имѣющими право на оныя; г) неистребованное служащими, въ теченіи десяти лѣтъ по назначеніи къ выдачѣ, денежное изъ желѣзнодорожныхъ обществъ довольствіе; д) поступившій въ собственность желѣзнодорожнаго общества своевременно неполученный доходъ по акціямъ и облигаціямъ онаго; е) арендная плата за право выставки объявленій и выѣсокъ и за торговлю газетами и книгами на станціяхъ желѣзнодорожнаго общества; ж) проценты на капиталы фонда и прибыли по операціямъ кассы, причитающіеся на долю онаго (ст. 11), и з) пожертвованія въ фондъ и разныя другія случайныя поступленія.

Примѣчаніе. Суммы, означенныя въ пунктахъ *б*, *д* и *е* сей

(9) статьи, обращаются въ фондъ только тогда, когда на представленіе оныхъ въ пользу кассы послѣдуетъ согласіе подлежащаго желѣзнодорожнаго общества.

10) Въ случаѣ учрежденія сберегательно-вспомогательной кассы на ряду съ кассой пенсіонной, суммы, означенныя въ пунктѣ б статьи 8 и въ пунктахъ а—е статьи 9 сего положенія, въ подлежащіе фонды первой кассы не поступаютъ; суммы-же, означенныя въ пунктѣ а статьи 8, могутъ быть обращаемы въ томъ же случаѣ въ общій вспомогательный фондъ только по кассамъ желѣзнодорожныхъ обществъ, вышедшихъ изъ гарантіи правительства и не задолженныхъ казѣ по оной.

11) Прибыли, означенныя въ пунктѣ д статьи 7, въ пунктѣ е статьи 8 и въ пунктѣ ж статьи 9 сего положенія, распределяются по счетамъ фондовъ пропорціонально суммамъ оныхъ.

12) Суммы, поступающія въ сберегательный фондъ, разносятся по счетамъ участниковъ слѣдующимъ образомъ: а) суммы, означенныя въ пунктахъ а—г статьи 7 сего положенія, — по мѣрѣ поступления ихъ въ кассу, порядкомъ, указываемымъ въ уставѣ оной, и б) проценты и прибыли (п. д ст. 7) — по окончаніи года и въ доляхъ, пропорціональныхъ капиталу, въ теченіи отчетнаго года находившемуся на счету каждаго участника кассы въ сберегательномъ фондѣ.

13) Суммы, поступающія въ общій вспомогательный фондъ, разносятся по счетамъ участниковъ слѣдующимъ образомъ: а) суммы, отчисляемыя изъ эксплуатаціонныхъ доходовъ (п. а ст. 8), — одновременно съ зачисленіемъ означенныхъ въ пунктѣ а статьи 7 сего положенія вычетовъ въ сберегательный фондъ и пропорціонально этимъ вычетамъ; б) суммы, означенныя въ пунктѣ б статьи 7, — по окончаніи года и въ доляхъ, пропорціональныхъ долямъ взносовъ, указанныхъ въ пунктѣ а сей (13) статьи, и в) проценты и прибыли (п. в ст. 8 сего пол.), за исключеніемъ изъ оныхъ расходовъ на дѣлопроизводство (ст. 4 и 35), — по окончаніи года и въ доляхъ, пропорціональныхъ капиталу, находившемуся въ отчетномъ году на счету каждаго участника кассы въ общемъ вспомогательномъ фондѣ.

14) Свободныя за производствомъ выдачъ, установленныя

статьями 23 и 27 сего положенія, суммы общаго вспомогательнаго фонда распределяются, по окончаніи года, по счетамъ участниковъ кассы, состоящихъ въ оной менѣ тридцати лѣтъ, пропорціонально итогу суммъ, поступившихъ въ отчетномъ году на счетъ каждаго, по общему вспомогательному фонду, по 31 декабря отчетнаго года.

15) Случайныя поступленія (п. е ст. 7, п. г ст. 8 и п. з ст. 9) распределяются по счетамъ участниковъ кассы на тѣхъ-же основаніяхъ, какъ и суммы, означенныя въ пунктѣ а статьи 13 сего положенія.

16) Суммы, поступающія въ вспомогательный фондъ на основаніи пунктовъ а—е статьи 9 сего положенія, по счетамъ участниковъ не распределяются, но заносятся въ счетъ этого фонда.

17) Пожертвованія (п. е ст. 7, п. г ст. 8 и п. ж ст. 9) получаютъ назначеніе согласно указаніямъ жертвователей; за отсутствіемъ-же такихъ указаній — распределяются по счетамъ участниковъ кассы на тѣхъ-же основаніяхъ, какъ и суммы, означенныя въ пунктѣ а статьи 13 сего положенія.

18) Если бы текуція въ отчетномъ году поступленія въ особый вспомогательный фондъ оказались недостаточными для удовлетворенія всѣхъ упдающихъ на этомъ фондѣ обязательствъ, то на покрытіе сего недостатка обращаются сперва свободныя суммы общаго вспомогательнаго фонда (ст. 14), а затѣмъ — и суммы, слѣдовавшія въ общій вспомогательный фондъ (п. б и в ст. 13).

19) Убытки отъ оборотовъ кассы распределяются по ея фондамъ пропорціонально суммамъ оныхъ и разносятся по каждому фонду на счета участниковъ на томъ же основаніи, какъ и прибыли кассы.

20) Суммы, поступающія въ кассу на основаніи статей 7—9 сего положенія, предназначаются единственно для производства предусмотрѣнныхъ уставомъ выдачъ служившимъ въ обществѣ и ихъ семействамъ, а также на расходы по завѣдыванію дѣлами кассы и по надзору за оною. Суммы эти не могутъ быть обращаемы на пополненіе взысканій, присуждаемыхъ съ желѣзнодорожнаго общества, учредившаго кассу, или съ участниковъ кассы

и ихъ семействъ, которымъ онѣ еще не назначены къ выдачѣ по уставу кассы.

21) Свободныя наличныя суммы кассы обращаются въ государственныя процентныя бумаги или гарантированныя правительствомъ облигации, отдаваемыя на храненіе въ государственныя кредитныя установленія.

IV. Права участниковъ кассы и семействъ ихъ.

22) Участникъ кассы, оставляющій службу, получаетъ временно весь капиталъ, значащійся, въ день оставленія имъ службы, на его счету по сберегательному фонду кассы; въ случаѣ же смерти участника кассы, капиталъ этотъ выдается лицамъ, которые были имъ при жизни указаны въ особомъ письменномъ заявленіи, поданномъ въ кассу; при отсутствіи же такого заявленія капиталъ переходитъ къ законнымъ наслѣдникамъ участника.

23) Сверхъ капитала, означеннаго въ статьѣ 22, участнику кассы, прослужившему, съ производствомъ установленныхъ въ оную взносовъ, десять лѣтъ, выдается пятьдесятъ, а за каждый послѣдующій годъ службы еще пять процентовъ суммы, состоящей въ день увольненія участника на его счету по общему вспомогательному фонду, поѣзднымъ-же машинистамъ, ихъ помощникамъ, кочегарамъ, кондукторамъ, поѣзднымъ смазчикамъ, составителямъ поѣздовъ и сдѣлщикамъ вагоновъ, прослужившимъ восемь лѣтъ, выдается пятьдесятъ одинъ процентъ, а за каждый послѣдующій годъ службы добавляется еще семь процентовъ упомянутой суммы.

Такимъ образомъ, поименованныя лица: поѣздные машинисты, ихъ помощники, кочегары, кондуктора, поѣздные смазчики, составители поѣздовъ и сдѣлщики вагоновъ получаютъ образовавшійся за ихъ счетъ по общему вспомогательному фонду (ср. ст. 8 пол. о сбер.-вспом. кас.) капиталъ лишь послѣ истеченія 15 лѣтъ службы, всѣ же остальные желѣзнодорожныя служащіе послѣ 20 лѣтъ.

24) Участнику кассы, уволенному отъ службы по болѣзни

или увѣчью, дѣлающимъ его неспособнымъ къ труду, или же вслѣдствіе упраздненія должности, сумма, значащаяся къ тому времени на его счету по общему вспомогательному фонду, выдается полностью, сверхъ капитала, причитающагося ему на основаніи ст. 22 сего положенія, и независимо отъ числа лѣтъ, прослуженныхъ имъ, съ производствомъ установленныхъ въ кассу взносовъ.

25) Бездѣтному участнику кассы, уволенному отъ службы вслѣдствіе увѣчья или тяжелой, и неизлѣчимой болѣзни, лишающей возможности обходиться безъ постоянной посторонней помощи, независимо отъ выдачъ изъ сберегательнаго и общаго вспомогательнаго фондовъ (ст. 22 и 24 сего положенія), можетъ быть назначено единовременное или ежегодное пособіе изъ общаго вспомогательнаго фонда. Размѣръ сихъ пособій, а равно время, на которое разрѣшается назначать оныя, опредѣляются уставомъ кассы въ зависимости отъ средствъ ея, числа оплаченныхъ въ нее лѣтъ службы и степени увѣчья или болѣзни, бывшей причиною увольненія участника.

Такимъ образомъ, права участника сберегательно-вспомогательной кассы бываютъ троякаго рода: 1) право на капиталъ по *сберегательному фонду*, которое возникаетъ вслѣдствіе оставленія службы (ст. 22), выслуги установленнаго числа лѣтъ (ст. 23), увольненію по болѣзни, увѣчью или упраздненію должности, какъ семейнаго, такъ и бездѣтнаго участника (ст. 24); 2) право на капиталъ по *общему вспомогательному фонду*, которое возникаетъ вслѣдствіе выслуги установленнаго числа лѣтъ (ст. 23), увольненію по болѣзни, увѣчью или упраздненію должности какъ семейнаго, такъ и бездѣтнаго участника кассы (ст. 24); въ случаѣ же его смерти, право на капиталъ по сказанному фонду возникаетъ для его жены, а если она не находится въ живыхъ, то для его дѣтей, и 3) право на капиталъ по *особому вспомогательному фонду*, которое имѣетъ бездѣтный участникъ кассы, уволенный вслѣд-

ствіе увѣчья или тяжелой неизлѣчимой болѣзни, лишающей притомъ возможности обходиться безъ постоянной посторонней помощи, а также—если онъ былъ чловѣкъ семейный,—его дѣти (ст. 28 и 29).

Относительно выраженія: «бездѣтному участнику кассы», слѣдуетъ замѣтить, что слово «бездѣтному» представляется несовсѣмъ понятнымъ. Если чловѣкъ уволенъ отъ службы вслѣдствіе увѣчья или тяжелой и неизлѣчимой болѣзни, лишающей возможности обходиться безъ посторонней помощи, да въ добавокъ у него есть еще дѣти, онъ болѣе будетъ нуждаться въ пособіи изъ особаго вспомогательнаго фонда, нежели бездѣтный.

Изъ какихъ источниковъ образуются эти три рода фонда, указываютъ ст. 7, 8 и 9 Положенія.

26) Болѣзни или увѣчье (ст. 24 и 25) должны быть удостовлены медицинскимъ освидѣтельствованіемъ, производимымъ по правиламъ, изложеннымъ въ уставѣ кассы, при участіи не менѣе двухъ членовъ комитета, завѣдывающаго дѣлами оной. Комитету сему разрѣшается лицъ, получающихъ пособіе по болѣзни, подвергать переосвидѣтельствуванію на мѣстѣ жительства, не чаще однако одного раза въ годъ.

27) Капиталь участника кассы, умершаго на службѣ ранѣе выслуги установленныхъ статьею 23 сего положенія сроковъ, который значился въ день выбытія на его счету по общему вспомогательному фонду, выдается его женѣ, а если онъ былъ вдовъ—дѣтямъ его; за отсутствіемъ же таковыхъ, капиталъ распределяется согласно статьѣ 14 сего положенія.

Слѣдуетъ замѣтить, что фактъ смерти участника кассы самъ по себѣ порождаетъ такія права для его вдовы и дѣтей, которыхъ самъ умершій не имѣлъ при жизни. Именно, ранѣе выслуги опредѣленнаго въ ст. 23 числа лѣтъ участникъ кассы не имѣетъ права на полученіе какой бы то ни было части капитала по общему вспомога-

тельному фонду; между тѣмъ если онъ умираетъ, капиталъ этотъ всетаки выдается его вдовѣ или дѣтямъ.

Выше, въ объясненіи къ ст. 30 Пол. о пенсіон. кас. мы сказали, что Положеніе 30 мая 1888 года, присвоивая дѣтямъ пенсію, руководствуется особыми соображеніями, чуждыми законамъ о наслѣдованіи. Подтвержденіемъ сказанному служить также ст. 27 Пол. о сбер. вспом. кас. Обыкновенное наслѣдство переходитъ прежде всего къ дѣтямъ («ближайшее право наслѣдованія» ст. 1121 и 1127 X т. ч. I), и вмѣстѣ съ ними часть имущества получаетъ жена (ст. 1148 того же тома и части). По Положенію 30 мая наоборотъ. Право на пенсію или извѣстный фондъ переходитъ только къ женѣ и уже, если ея нѣтъ въ живыхъ, къ дѣтямъ ³⁴⁾.

Затѣмъ, представляется вопросъ: сколько же выдается вдовѣ или дѣтямъ по общему вспомогательному фонду въ случаѣ смерти участника кассы ранѣе выслуги имъ установленныхъ сроковъ?

Судя по заключительнымъ словамъ ст. 27: «за отсутствіемъ-же таковыхъ (т. е. вдовы и дѣтей) капиталъ распределяется согласно статьѣ 14 сего положенія»—слѣдуетъ придти къ выводу, что смерть участника кассы не даетъ вдовѣ или дѣтямъ правъ, равныхъ тѣмъ, какія бы имѣлъ самъ участникъ кассы *послѣ выслуги* установленнаго числа лѣтъ, а лишь пропорціонально дѣйствительно выслуженнымъ имъ годамъ столько, сколько «значится въ день

³⁴⁾ Сходнымъ съ законами о наслѣдованіи Положеніе является развѣ въ одномъ, что также, какъ и ст. 1141 X т. ч. I, не предоставляетъ никакихъ правъ на пенсію или фондъ *восходящимъ*. Это тоже одно изъ различій нашего Положенія отъ германскаго закона страх. отъ несч. случ. 6 іюля 1884 г., въ силу парагр. 6 № 2 лит. б котораго восходящіе имѣютъ право на 20% ренты. Положеніе руководствуется общими законами о наслѣдованіи въ ст. 22, по отношенію къ *сберегательному фонду*.

выбытія на его счету по общему вспомогательному фонду» (ст. 27).

28) Независимо отъ выдачъ, означенныхъ въ статьѣ 27, не достигшимъ восемнадцатилѣтняго возраста дѣтямъ участника кассы, умершаго на службѣ или уволеннаго по причинѣ полученнаго на службѣ увѣчья, или же вслѣдствіе неизлѣчимой болѣзни, лишающей возможности обходиться безъ постоянной посторонней помощи, производятся пособія изъ особаго вспомогательнаго фонда: а) единовременныя — когда уволенный или умершій на службѣ прослужилъ, съ производствомъ установленныхъ въ кассу взносовъ, менѣе восьми лѣтъ, и б) ежегодныя — если онъ прослужилъ болѣе восьми лѣтъ. Размѣръ тѣхъ и другихъ пособій и условія, при которыхъ они могутъ быть выдаваемы, опредѣляются уставомъ кассы, причемъ принимаются въ соображеніе: состояніе ея средствъ, послѣдній окладъ жалованья, получавшійся участникомъ по службѣ, а также то обстоятельство, остались ли дѣти при родителяхъ или круглыми сиротами. Пособіе дѣтямъ участника, обучающимся въ среднихъ учебныхъ заведеніяхъ, продолжается до окончанія курса въ оныхъ, но во всякомъ случаѣ не долѣе достиженія ими послѣдними двадцатилѣтняго возраста.

О какихъ дѣтяхъ говорятъ ст. 27 и 28, ср. объясненіе къ ст. 30 Пол. о пенсіон. кас.

29) Когда оба родителя состояли участниками кассы, то продолженіе службы однимъ изъ нихъ не лишаетъ дѣтей права, въ случаѣ смерти или выхода изъ службы другаго родителя, на полученіе пособія изъ особаго фонда. Въ случаѣ же смерти обоихъ родителей, пособіе выдается дѣтямъ въ высшемъ изъ тѣхъ размѣровъ, которые имъ могли бы быть опредѣлены за службу отца или матери.

30. Если участникъ кассы уволенъ отъ службы за злоупотребленіе, растрату и тому подобныя неправильныя дѣйствія, и желѣзнодорожнымъ обществомъ, на службѣ котораго онъ находится, предъявленъ къ нему искъ объ убыткахъ, то выдача изъ кассы всякаго рода суммъ, назначенныхъ уволенному, приостанавливается впредь до рѣшенія дѣла о немъ судомъ. Присужденныя

взысканія обращаются на указанныя суммы. Всѣ другія съ участника кассы взысканія, при обращеніи ихъ на суммы, назначенныя къ выдачѣ изъ общаго и особаго вспомогательныхъ фондовъ, пополняются посредствомъ вычета изъ сихъ суммъ, производимаго по правиламъ, постановленнымъ въ статьѣ 1086 устава гражданскаго судопроизводства (судеб. уставы Императора Александра ІІ, изд. 1883 года).

У. Производство дѣлъ кассы.

31) Дѣлами кассы завѣдываетъ комитетъ, состоящій въ подчиненіи правленію желѣзнодорожнаго общества, которымъ касса учреждена. Комитетъ дѣйствуетъ отъ имени общества.

См. объясненіе къ ст. 12 Пол. о пенсіон. кас.

32) Комитетъ состоитъ изъ предсѣдателя и опредѣленнаго уставомъ кассы числа членовъ изъ участниковъ оной. Одна половина членовъ назначается правленіемъ желѣзнодорожнаго общества, а другая избирается участниками кассы. Къ тѣмъ и другимъ назначаются и избираются кандидаты изъ участниковъ кассы, въ опредѣляемомъ уставомъ оной числѣ.

33) Предсѣдателемъ комитета состоитъ управляющій дорогою или одною изъ дорогъ желѣзнодорожнаго общества, учредившаго кассу. Въ случаѣ отсутствія предсѣдателя его замѣняетъ одинъ изъ членовъ комитета, назначенный къ тому правленіемъ общества.

34) Въ члены комитета и кандидаты къ нимъ можетъ быть избранъ каждый участникъ кассы, прослужившій срокъ и получающій окладъ жалованья, опредѣляемые уставомъ кассы. Симъ уставомъ предписываются также порядокъ и время выбора членовъ комитета и кандидатовъ къ нимъ. Членамъ комитета за труды ихъ по кассѣ вознагражденія не полагается.

35) Дѣлопроизводствомъ комитета завѣдываетъ дѣлопроизводитель, назначаемый правленіемъ общества (ст. 31 сего пол.). Въ помощь дѣлопроизводителю опредѣляется комитетомъ потребное число служащихъ. Расходъ на содержаніе личнаго состава кассы и на производство дѣлъ ея относится на принадлежащій оной общій вспомогательный капиталъ. Размѣръ сего расхода опредѣ-

ляется штатомъ и ежегодною смѣтою, составляемыми комитетомъ и утверждаемыми правленіемъ.

36) Дѣла въ комитетѣ рѣшаются по большинству голосовъ; при равенствѣ голосовъ перевѣсъ даетъ голосъ председательствующаго (ст. 33). Постановленія комитета, съ которыми не согласятся председательствующій или всѣ присутствующіе члены отъ правленія общества (ст. 32), представляется на разрѣшеніе сего правленія.

37) Комитетъ завѣдываетъ всеми дѣлами кассы, подъ наблюдениемъ и контролемъ правленія общества (ст. 31). Комитетъ наблюдаетъ за своевременнымъ поступленіемъ въ кассу причитающихся ей суммъ и несетъ отвѣтственность за правильное назначеніе и производство выдачъ изъ кассы.

См. объясненіе къ ст. 12 Положенія о пенсіонныхъ кассахъ.

38) За каждый истекшій годъ комитетъ составляетъ по формѣ, установленной уставомъ кассы, отчетъ объ оборотахъ оной, представляетъ таковой на разсмотрѣніе правленія общества (ст. 31) и выдаетъ участникамъ кассы выписи изъ ихъ лицевыхъ счетовъ на 31 декабря отчетнаго года.

39) Права и обязанности председателя, членовъ и дѣлопроизводителя комитета; порядокъ поступленія суммъ въ кассу, обращенія ихъ въ процентныя бумаги и выдачъ изъ кассы; способы наблюденія и контроля желѣзнодорожнаго общества надъ комитетомъ, завѣдывающимъ дѣлами кассы (ст. 37 сего пол.); правила дѣлопроизводства, счетоводства и отчетности комитета; порядокъ освидѣтельствованія и переосвидѣтельствованія лицъ, увольняемыхъ по болѣзни, и другіе предметы, касающіеся внутренняго распорядка въ кассѣ, опредѣляются инструкціею (ст. 2). Въ случаѣ оказавшейся, по указанію опыта, необходимости измѣненія инструкціи, комитетъ обращается въ правленіе общества (ст. 31), для дальнѣйшаго направленія дѣла, согласно статьѣ 2 сего положенія.

До послѣдняго времени, на ряду съ частными положеніями отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ о пенсіонныхъ и ссудовспомогательныхъ кассахъ дѣйствовали такъ называемыя

«Положенія о пособіяхъ и мелкихъ наградахъ служащихъ». Вопросъ о юридическомъ значеніи этихъ именно положеній доходилъ до разсмотрѣнія Правительствующаго Сената въ 1887 году, причемъ въ кассационномъ рѣшеніи 1887 г. № 70 по д. Таурата разъяснено слѣдующее:

«Сѣздъ подвергалъ подробному обсужденію вопросъ объ обязательности или необязательности для Главнаго Общества положенія о пособіяхъ и мелкихъ наградахъ *имѣть значеніе договора*, а не обязательныхъ для общества правилъ, представляется вѣрнымъ. Если Положеніе не подписано другимъ контрагентомъ, то это не значитъ, чтобы тѣмъ самымъ устранялся договорный его характеръ, такъ какъ не одни только договоры, подписанные обѣими договаривающимися сторонами, могутъ служить основаніемъ къ установленію договорныхъ отношеній, и чтобы обязательства по какому либо другому акту или договору, сверхъ поименованныхъ въ 1528—1535 X т. I. ч., не имѣли дѣйствительной силы и не могли быть приняты судомъ за основаніе для разрѣшенія возникающихъ на практикѣ споровъ (рѣш. 1880 г. № 135, 1878 г. № 154). Данное Положеніе общаетъ поступающимъ на службу въ Главное Общество, на штатныя должности или въ качествѣ поденныхъ рабочихъ, извѣстное особое вознагражденіе за безупречную и болѣе или менѣе продолжительную службу. Поступающіе на службу, если хотятъ заслужить особое вознагражденіе (въ видѣ пособія или награды), должны подчиняться требованіямъ Положенія, устанавливаемымъ какъ условіе для полученія такого особаго вознагражденія. Слѣдовательно, стороны входятъ между собою въ извѣстныя соглашенія, дающія имъ взаимныя права и возлагающія на нихъ взаимныя обязанности. Очевидно, договорное начало имѣется на лицѣ, и заключеніе мирового сѣзда въ смыслѣ признанія за отношеніями сторонъ, составляющими предметъ настоящаго дѣла, договорнаго характера, не составляетъ нарушенія приводимыхъ въ кассационной жалобѣ законовъ.»

IV.

Эксплоатація желѣзной дороги.

1 п. 683 ст. X т. 1 ч., изд. 1887 г. «Владѣльцы желѣзнодорожныхъ... предпріятій (казна, общества и частныя лица) обязаны вознаградить каждаго потерпѣвшаго вредъ или убытокъ, вслѣдствіе смерти, или поврежденія въ здоровьѣ, причиненныхъ при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ».

92 ст. Общ. Уст. «Желѣзная дорога обязана вознаградить каждаго потерпѣвшаго вредъ или убытокъ, вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ, причиненныхъ эксплуатаціею желѣзной дороги».

121 ст. Общ. Уст. «Лицо, которому при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ причиненъ личный или имущественный вредъ»...

127 ст. Общ. Уст. «Иски къ желѣзнымъ дорогамъ, имѣющіе своимъ основаніемъ перевозку грузовъ или пассажирскаго багажа, нарушеніе правилъ о перевозкѣ пассажировъ и причиненіе личнаго вреда эксплуатаціею дороги, предъявляются»...

Что такое вредъ, причиненный «эксплоатаціею», или «при эксплуатаціи» — это одинъ изъ самыхъ интересныхъ и самыхъ сложныхъ вопросовъ въ теоріи и судебной практикѣ.

Въ настоящее время спорятъ два лагеря: лагерь отвѣтчиковъ, желѣзныхъ дорогъ, которые утверждаютъ, что терминъ «эксплоатаціею» или «при эксплуатаціи» долженъ означать на рельсахъ, при движеніи, и лагерь истцовъ, потерпѣвшихъ, доказывающихъ, что при эксплуатаціи значить *при всякъ дѣйствіяхъ, которыя находятся въ непосредственной и посредственной связи съ назначеніемъ желѣзной дороги* ¹⁾.

Споръ этотъ, какъ извѣстно, имѣетъ своимъ предметомъ не одну лишь юридическую тонкость, а весьма существенныя гражданскія права:

1) относительно вознагражденія за вредъ, — ибо только тѣ изъ потерпѣвшихъ имѣютъ право на вознагражденіе въ видѣ единовременно выдаваемой суммы (п. 5 лит. а ст. 683), вредъ въ здоровьѣ которыхъ причиненъ при эксплуатаціи;

2) относительно правъ процессуальныхъ, — ибо тяжесть доказательства относительно отсутствія вины предпринимателя и его агентовъ, или относительно наличности непреодолимой силы (п. 2 лит. а и б ст. 683) падаетъ на отвѣтника лишь въ случаѣ вреда, причиненнаго при эксплуатаціи.

Напримѣръ, если рабочій потеряетъ ногу при производствѣ работъ на обыкновенномъ, допустимъ, бумаго-прядильномъ заводѣ, онъ долженъ доказать: а) фактъ увѣчья, б) размѣръ причиненнаго вреда, т. е. исковую сумму, и в) вину управленія завода.

Если рабочій будетъ изувѣченъ при эксплуатаціи желѣзной дороги, онъ долженъ доказать лишь два изъ этихъ положеній, т. е. а) фактъ увѣчья и б) исковую сумму;

¹⁾ Ср. Деларовъ «Объ отвѣтственности» стр. 73.

третье положеніе: вина управленія дороги падаетъ всею тяжестью на отвѣтчика, который обязанъ доказать ея отсутствіе.

Доводы юристовъ, доказывающихъ, что выраженіе «эксплоатаціею» или «при эксплоатаціи» означаетъ—при движеніи, на рельсахъ, сводятся къ слѣдующему:

Выраженіе закона «вслѣдствіе смерти, или поврежденія въ здоровьѣ, при эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ» замѣнило прежній текстъ ст. 683 X. I. ч. изд. 1857 г.: «...Несчастіе, когда оно произошло отъ причинъ, предусмотрѣнныхъ при отправленіи или движеніи поѣзда», точно такъ же какъ въ германскомъ законѣ выраженіе: «*bei dem Betriebe*» замѣнило прежнее: «*bei der Beförderung auf der Bahn*». Значить, истинный смыслъ слова эксплоатація слѣдуетъ искать въ словахъ: отправленіе и движеніе поѣзда, то есть, въ томъ именно дѣйствіи желѣзной дороги, которое непосредственно приносить ей пользу.

Законъ, возлагая на желѣзныя дороги тяжелую обязанность вознаграждать потерпѣвшихъ вредъ въ здоровьѣ и притомъ перемѣстивъ, въ видѣ исключенія, тяжесть доказательства со стороны истца на отвѣтчика, имѣлъ въ виду особенную опасность, соединенную съ движеніемъ вагоновъ по рельсамъ, т. е. предметовъ громадной тяжести, движущихся съ громадною скоростью — предметовъ, которые, благодаря особому устройству желѣзной дороги, обладаютъ замѣчательною подвижностью, иногда весьма опасною.

Поэтому, только такіе несчастные случаи слѣдуетъ признать происшедшими при эксплоатаціи, которые свойственны исключительно желѣзнымъ дорогамъ и которые только на нихъ могутъ имѣть мѣсто.

Вся германская судебная практика, основанная на законѣ, который, въ свою очередь, послужилъ образцомъ

для нашего законодателя, толкуетъ въ такомъ именно смыслѣ слово эксплоатація; такъ его толкуютъ и нѣмецкіе ученые.

Нельзя допустить, чтобы увѣще рабочаго, происшедшее въ мастерскихъ желѣзной дороги, считалось увѣщемъ при эксплоатаціи, ибо желѣзнодорожныя мастерскія, по своей природѣ, ничѣмъ не отличаются отъ другихъ мастерскихъ, фабрикъ и заводовъ; нельзя допустить, чтобы рабочій, придавленный вагономъ, перевозимымъ по улицамъ города на особаго рода механизмѣ, могъ утверждать, что увѣще его произошло при эксплоатаціи желѣзной дороги, или чтобы станціонный истопникъ, ушибленный своей вязанкой дровъ, могъ заявлять претензію къ желѣзной дорогѣ на основаніи ст. 683 X т. I ч. (изд. 1887 г.²)

Противоположное мнѣніе можетъ быть подкрѣплено слѣдующими доводами: трудно предположить, чтобы германскій законъ 7 іюня 1871 г., употребившій выраженіе «*bei dem Betriebe*», былъ простой копіей прусскаго закона 3 ноября 1838 г., или чтобы нашъ законъ 25 января 1878 г., употребившій выраженіе «при эксплоатаціи», имѣлъ цѣлью лишь въ точности воспроизвести смыслъ и значеніе закона 12 мая 1852 г., употребившаго выраженіе «при отправленіи или движеніи поѣзда».

Еслибы законодатель имѣлъ намѣреніе лишь подтвердить разъ имъ сказанное, онъ вѣроятно употребилъ бы тотъ-же самый, или одинаковый терминъ. Употребленіе другаго термина заставляетъ предполагать и другое намѣреніе законодателя³).

Кромѣ того, между ст. 683 (изд. 87 г.) и гер-

²) Ср. Eger. стр. 11.

³) Деларовъ, стр. 71. «Понятіе *Beförderung*, движеніе, гораздо тѣснѣе, нежели понятіе *Betrieb*, эксплоатація».

манскимъ закономъ 7 іюня 1871 года существуетъ громадная разница, лучше всего обнаруживающаяся въ мотивахъ къ тому и другому закону.

Въ мотивахъ къ германскому закону находимъ: «При такой редакціи принято, что она не вводитъ *никакого распространенія ответственности* желѣзныхъ дорогъ внѣ тѣхъ предѣловъ, которые до сихъ поръ (на основаніи § 25 закона 3 ноября 1838) въ этомъ отношеніи установила прусская юридическая практика, а именно практика оберъ-трибунала» ⁴⁾.

Въ мотивахъ къ нашему закону ничего подобнаго не содержится; напротивъ, на стр. 3 читаемъ:

«Коммиссія пришла къ заключенію, что на обязанность ея возложены... пересмотръ гражданскихъ и уголовныхъ законовъ объ отвѣтственности предъ пассажирами вообще... желѣзнодорожныхъ обществъ и предпринимателей, равно и ихъ агентовъ, но не за всѣ виды ущербовъ и поврежденіе здоровья, отъ несчастныхъ случаевъ происшедшихъ, не вслѣдствіе непреодолимой силы, а отъ неосмотрительности управленій дорогъ, *во время эксплоатации, а не при постройкѣ*, такъ какъ рѣчь идетъ лишь о пассажирахъ».

Это мнѣніе, однакоже, нельзя считать безусловно правильнымъ. Какъ извѣстно, мотивы къ закону 25 января 1878 г. (ст. 683 X т. I ч. изд. 1887 г.) не вполне вѣрно изъяснили мысль законодателя, какъ она выразилась въ редакціи приведеннаго закона.

⁴⁾ Eger, стр. 4; Endemann, стр. 13, ссылка № 8. говорятъ «Вообще § 25 подразумеваетъ лишь «непосредственную» желѣзнодорожную эксплоатацию, такую, которая производитъ отправленіе и движеніе поѣздовъ, но не иныя, принадлежащія къ эксплоатациі дѣйствія, напримѣръ, исправленіе и ремонтъ средствъ передвиженія, построекъ и т. д.»

Этому можно представить два доказательства: 1) въ мотивахъ сказано: «право на вознагражденіе должно принадлежать *всѣмъ* потерпѣвшимъ убытокъ, вслѣдствіе лишенія жизни и поврежденія здоровья, при эксплоатациі желѣзной дороги... *а не тѣмъ только* изъ нихъ, которые специально указаны въ законѣ, а именно въ ст. 657—662 X т. I ч.» Между тѣмъ законъ 25 января 1878 г. предоставилъ право на вознагражденіе именно только тѣмъ лицамъ, которыя указаны въ ст. 657—662 X т. I ч.; 2) мотивы говорятъ, что законъ представляетъ право на вознагражденіе только пассажирамъ и ихъ правопреемникамъ («такъ какъ рѣчь идетъ лишь о пассажирахъ»), что слѣдовательно законъ не даетъ права на вознагражденіе потерпѣвшимъ желѣзнодорожнымъ служащимъ; между тѣмъ въ самомъ законѣ мы не встрѣчаемъ подтвержденія этому невѣрному мнѣнію, и судебная практика никогда его не признавала для себя обязательнымъ.

То же самое замѣчается по интересующему насъ вопросу. Вопросъ этотъ, т. е. примѣнимъ ли специальный желѣзнодорожный законъ къ случаямъ личныхъ поврежденій, происходящихъ при *постройкѣ* дороги, былъ многократно возбуждаемъ германской судебной практикой и пережилъ слѣдующіе два фазиса: въ первомъ—судебныя мѣста признавали, что специальный желѣзнодорожный законъ непримѣнимъ къ еще неоткрытой, а только строящейся дорогѣ, такъ какъ предприниматель постройки не есть предприниматель эксплоатациі желѣзной дороги, (ср. рѣш. Германской Импер. Торгов. Палаты 28 окт. 74; 3 дек. 75; 20 апр. 76 и др.). Но затѣмъ въ судебной практикѣ произошелъ поворотъ во взглядахъ на этотъ предметъ, и начинающая съ рѣшеній Торговой Палаты 23 мая 76, 21 ноябр. 76, 12 іюня 79; Имперскаго Суда 17 марта 80, 5 мая т. г., 11 іюня т. г. и другихъ (которыя помѣщены въ концѣ

этой главы), высшіе германскіе суды признали, что личныя поврежденія, происходящія при постройкѣ дороги, возлагаютъ на желѣзнодорожныхъ предпринимателей обязанность вознаградить потерпѣвшихъ на основаніи спеціальнаго желѣзнодорожнаго закона.

Это мнѣніе высказано, между прочимъ, на основаніи того соображенія, что на неоткрытой дорогѣ опасность для жизни и здоровья бываетъ большая, чѣмъ на открытой, потому что на ней не дѣйствуютъ еще полицейскія и другія правила и предписанія.

За мнѣніемъ судебной практики послѣдовала и теорія (на этотъ разъ, слѣдовательно, вопросъ рѣшался въ обратномъ порядкѣ), и въ настоящее время мнѣніе это считается установившимся⁵⁾.

Что же значитъ выраженіе закона: «вредъ, причиненный при эксплуатаціи желѣзной дороги»?

Когда въ германской комиссіи, вырабатывавшей законъ 7 іюня 1871 года, возникъ вопросъ: какой вредъ въ здоровьѣ слѣдуетъ считать происшедшимъ при эксплуатаціи, члены этой комиссіи, первоклассные германскіе юристы, были поставлены въ крайнее затрудненіе неопредѣленностью термина. Нѣкоторые заявили, что спрашивали по этому поводу мнѣнія специалистовъ-техниковъ, но что тѣ дали имъ весьма разнорѣчивыя показанія: одни утверждали, что мастерскія принадлежатъ къ эксплуатаціи, ибо онѣ находятся на землѣ, входящей въ составъ желѣзной дороги, и представляютъ вполне необходимую часть эксплуатаціи; другіе отвѣчали — что мастерскія къ эксплуатаціи не принадлежатъ⁶⁾.

⁵⁾ Ср. Eger. «R. N. G.», 49—55; Jacobi, 21; въ особенности Genzmer 28—33.

⁶⁾ Eger. «R. N. G.», стр. 9.

Чтобы правильно разрѣшить этотъ вопросъ, необходимо прежде всего разрѣшить другой: что такое желѣзная дорога? *Желѣзную дорогу въ техническомъ и юридическомъ смыслѣ составляетъ не одинъ только рельсовый путь, но совокупность всего служащаго для выполнения — перевозки движимаго и недвижимаго имущества*⁷⁾. Поэтому эксплуатаціе желѣзной дороги слѣдуетъ признавать не тѣ лишь дѣйствія, которыя составляютъ перевозку, ею начинаются и ею кончаются, но и тѣ дѣйствія, которыя съ перевозкою находятся въ непосредственной или посредственной связи⁸⁾.

Что эксплуатація желѣзной дороги заключаетъ въ себѣ не одно лишь движеніе на рельсахъ, но и производство желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, доказывается, между прочимъ, Высочайше утвержденными уставами желѣзнодорожныхъ обществъ.

Въ уставахъ обществъ желѣзныхъ дорогъ: Рижско-Динабургской § 32, Московско-Рязанской § 7, Царскосельской § 20, Рязско-Моршанской § 37, Орловско-Витебской § 35, Московско-Ярославской § 30, Тамбовско-Козловской § 47, Курско-Харьково-Азовской § 18 и многихъ другихъ завѣдываніе дорогою, исполнительною и техническою частью управленія ея, наблюденіе за постоянно исправ-

⁷⁾ Ст. 138 Общаго желѣзнодорожнаго Устава: «Желѣзная дорога, вмѣстѣ со всеми принадлежностями, составляетъ недвижимое имущество нераздѣльное». Ср. Hahn: Commentar zum allgem. deutsch. Handelsgesetzbuch, II, стр. 699.

⁸⁾ Jacobi «Gesammtes bürgerliches Recht» I, стр. 21, къ эксплуатаціи причисляетъ снабженіе локомотивовъ водою. Endemann, стр. 17, утверждаетъ, что посредственно мастерскія служатъ эксплуатаціи.

Ср. сужденія Госуд. Совѣта помѣщенные подъ 138 и 139 ст. Общ. Устава. «Даже принадлежащія нѣкоторымъ обществамъ заводы и угольные копи имѣютъ болѣе или менѣе тѣсную связь съ эксплуатаціею завѣдываемыхъ ими линій».

нымъ содержаніемъ дороги, строеній, мастерскихъ и за правильнымъ производствомъ всѣхъ предметовъ, къ движенію относящихся,—ввѣрено управляющему желѣзною дорогою.

По уставамъ обществъ желѣзныхъ дорогъ: Динабургско-Витебской § 21, Курско-Кіевской § 31, Орловско-Грязской § 16, и др. управляющій дорогою именуется *начальникомъ эксплуатаціи*.

Уставы обществъ желѣзныхъ дорогъ: Московско-Смоленской § 50, Смоленско-Брестской § 26, Константиновской § 39, Шуйско-Ивановской § 55, Грязе-Царицынской § 47, Лозово-Севастопольской § 11, Балтійской § 13, Митавской § 7 и многихъ другихъ различаютъ два періода времени: періодъ построенія дороги, когда завѣдываніе ею поручается главному инженеру, и періодъ послѣ открытія движенія, когда завѣдываніе дорогою ввѣрено управляющему. Притомъ, нѣкоторые изъ приведенныхъ уставовъ второй періодъ называютъ *эксплуатаціей* желѣзной дороги.

Уставы обществъ желѣзныхъ дорогъ: Козлово-Воронежско-Ростовской § 10, Уральской, Оренбургской, Фатовской, Привислянской §§ 62, Донецкой § 59, Харьковско-Николаевской § 57, Новгородской § 58, Путиловской § 58, Либаво-Роменской § 57, Московско-Мячковской § 34, Юго-Западныхъ § 55, Закавказской § 57, и др. раздѣляютъ эксплуатацію желѣзной дороги на двѣ части: *техническую* и *хозяйственную*, причемъ «хозяйственная часть эксплуатаціи подвѣдомственна управляющему дорогою только въ той мѣрѣ, въ какой правленіе признаетъ полезнымъ подчинить ему оную»; по технической же части эксплуатаціи: «всѣ служащіе при дорогѣ по службамъ ремонта пути и зданій, подвижнаго состава, движе-

нія и тяги подчинены управляющему дорогою» всецѣло и безраздѣльно ⁹⁾.

Если, кромѣ того, со всѣмъ только-что сказаннымъ сопоставить § 2 Правилъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ (Собраніе узаконеній и распоряженій Правительства, № 54, отъ 25 іюня 1874 г.), то окажется, что эксплуатація желѣзной дороги содержитъ въ себѣ:

- а) Службу содержанія и ремонта желѣзной дороги;
- б) Службу подвижнаго состава и тяги (ремонтъ вагоновъ, локомотивовъ—мастерскія), и
- в) Службу движенія.

Юристы противоположнаго мнѣнія утверждаютъ, что выраженіе при эксплуатаціи слѣдуетъ понимать въ тѣсномъ смыслѣ, т. е. при движеніи, ибо законъ, лишь въ видѣ исключенія для желѣзнодорожныхъ несчастныхъ случаевъ съ людьми, ввелъ новый принципъ въ гражданское судопроизводство и перемѣстил тяжесть доказательства со стороны истца на сторону отвѣтчика.

Вопервыхъ, принципъ этотъ вовсе не новый. Послушаемъ, что говоритъ Сенатъ по дѣлу Тутунова съ Обществомъ Ростово-Владикавказской желѣзной дороги (1882 г., № 23): «Статья эта (683, X т., I ч.) и по мѣсту, занимаемому ею въ системѣ гражданскихъ законовъ, и по историческому ея происхожденію (законъ 12 мая 1852 г.), и наконецъ, по буквальному содержанію могла имѣть непосредственное примѣненіе лишь къ случаямъ несчастія на желѣзной дорогѣ съ людьми. Но въ виду 9 ст. Уст. Гр. Судопр. и въ отношеніи гибели или порчи товара, нельзя признать неправильнымъ примѣненіе этого закона,

⁹⁾ Ср. «Сводъ дѣйствующихъ Уставовъ желѣзнодорожныхъ Обществъ по 1-е іюля 1881 г.» Изданіе Министерства Путей Сообщенія, стр. 932—947.

насколько онъ касается отвѣтственности желѣзнодорожныхъ обществъ за своихъ служащихъ, а также обязанности общества доказать въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, что гибель или порча товара произошла отъ такихъ причинъ, которыя общество предотвратить было не въ состояніи (Сб. рѣш. 1880 г., № 97). Въ этомъ отношеніи статьею 683, X т., ч. I и по редакціи 25 января 1878 г. (въ продолженіи Свода Законовъ 1879 года) *не установлено никакого новаго начала*» (курсивъ въ подлинникѣ).

Во-вторыхъ, законодатель не считаетъ особеннымъ преимуществомъ возложенія тяжести доказательствъ на отвѣтчика, если въ ст. 96 и 102 Общаго желѣзнодорожнаго Устава постановилъ правиломъ, что желѣзная дорога отвѣтствуетъ за утрату или порчу принятаго къ перевозкѣ *багажа*, а также за утрату и поврежденіе *груза*, *если не докажетъ*, что онѣ произошли отъ непреодолимой силы, отъ свойства самаго багажа, или по винѣ самихъ пассажировъ. На основаніи-же ст. 110 Устава, желѣзная дорога отвѣтствуетъ за несоблюденіе *сроковъ* доставки, *если не докажетъ*, что она не могла устранить просрочку. Если, такимъ образомъ, законъ перемѣщаетъ тяжесть доказательствъ въ случаѣ порчи багажа, поврежденія и даже недоставленія въ срокъ груза, — врядъ-ли возможно предположить, чтобы онъ лишилъ этого преимущества лицо, потерявшее здоровье, или же, на примѣръ, малолѣтнихъ, оставшихся послѣ отца, убитаго въ мастерскихъ желѣзной дороги.

Говорятъ, что законодатель имѣлъ въ виду особенную опасность, соединенную съ движеніемъ предметовъ громадной тяжести съ громадной скоростью. Промышленность знаетъ другія производства опаснѣе желѣзнодорожнаго. Въ рудникахъ и каменноугольныхъ копяхъ движутся предметы болѣе тяжелые и со скоростью гораздо болѣе зна-

чительною, притомъ не въ горизонтальномъ, а въ вертикальномъ направленіи. На Обуховскомъ сталелитейномъ заводѣ главный паровой молотъ вѣситъ 60 тоннъ и, при дѣйствіи пара, движется съ громадною скоростью и съ силою, превосходящею въ нѣсколько разъ силу локомотива, причемъ работающіе подвержены гораздо большей опасности и гораздо чаще терпятъ поврежденія въ здоровьѣ, нежели служащіе любой желѣзной дороги. — Съ другой стороны, къ передвиженію дрезины или городскихъ конно-желѣзныхъ вагоновъ по улицамъ города, не представляющему особенной опасности ни по отношенію къ тяжести предмета, ни по отношенію къ скорости движенія — судебная практика примѣняетъ 683 ст. X т., I ч. и случаи этого рода признаетъ происходящими при эксплоатаціи желѣзной дороги ¹⁰⁾.

Юристы противоположнаго мнѣнія утверждаютъ, что эксплоатація означаетъ движеніе на рельсахъ, ибо только движеніе поѣздовъ приноситъ непосредственную прибыль желѣзной дорогѣ. Движеніе безспорно приноситъ прибыль дорогѣ, но не непосредственную, а лишь посредственную, — равнымъ образомъ, какъ таковую же прибыль приноситъ замѣна лопнувшаго бандажа другимъ, или устройство въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ паровыхъ новѣйшей системы тормазовъ. Непосредственную прибыль даетъ одно лишь дѣйствіе желѣзнодорожной администраціи — то есть, полученіе кассиромъ денегъ отъ продажи билетовъ. Трудно, однакоже, предположить, чтобы только тѣ несчастные случаи признавались происшедшими при эксплоатаціи, ко-

¹⁰⁾ Кассационное рѣшеніе по дѣлу Клина, 1880 г. № 109. Рѣшенія Герм. Имп. Суд. 1 апрѣля 1886. (Eger. V, 26), 24 сентября 1886 (ibid. стр. 85) и 16 октября 1886 (ibid. 98).

торые бывают у кассовых окошек на станціях желѣзныхъ дорогъ ¹¹⁾.

Намекъ, сдѣланный Эндеманомъ ¹²⁾, наталкиваетъ на слѣдующій примѣръ. Если explodes стоящій передъ станціоннымъ зданіемъ локомотивъ и причинить поврежденіе въ здоровью, тогда сказанный случай причисляется представителями противоположнаго мнѣнія къ разряду случаевъ при эксплуатаціи; если тотъ-же локомотивъ explodes въ мастерской, тогда, по ихъ мнѣнію, поврежденіе произошло не при эксплуатаціи. Но, допустимъ, что локомотивъ причиняетъ поврежденіе въ воротахъ мастерскихъ; онъ движется на рельсахъ, тендеръ и часть машины находятся внѣ стѣнъ мастерской, — труба же и остальная часть механизма успѣли уже въѣхать въ мастерскую. Куда-же юристы сказаннаго мнѣнія причислять подобный случай? По моему, слѣдуетъ разсужденіе довести до логическаго вывода и посредствомъ аршина убѣдиться, гдѣ въ моментъ поврежденія находилась большая часть локомотива: въ стѣнахъ-ли мастерскихъ или внѣ ихъ!

Мастерскія также служатъ цѣлямъ эксплуатаціи и также органически съ нею связаны, какъ и рельсы, дорожные сигналы, или мостовыя скрѣпленія.

Желѣзнодорожныя мастерскія въ томъ лишь случаѣ не входили бы въ общій составъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, если бы они были устроены желѣзнодорожнымъ обществомъ въ качествѣ самостоятельнаго и отдѣльнаго предпріятія, веденнаго обществомъ въ ви-

¹¹⁾ Былъ случай такого рода, что лицу, покупавшему билетъ у кассы, верхнее, опускающееся окошко упало на руку и серьезно ее повредило. Судебная палата признала, однакоже, что поврежденіе произошло не при эксплуатаціи.

¹²⁾ Endemann, стр. 17, ссылака № 27.

дахъ денежной прибыли, но не для нуждъ желѣзной дороги ¹³⁾.

На это положеніе обыкновенно отвѣчаютъ, что желѣзнодорожныя мастерскія есть именно предпріятіе, веденное не для нуждъ желѣзныхъ дорогъ; что многія желѣзныя дороги отдають свой подвижной составъ въ ремонтъ на чужіе заводы, напримѣръ, извѣстное общество желѣзной дороги Paris-Lyon-Méditerranée, которое устроило рельсопрокатный заводъ; что въ Англіи имѣется желѣзная дорога, на которой одна пара рельсовъ эксплуатируется 18 обществами и такимъ образомъ трудно разобратъ, за чей счетъ произошло несчастье и на чью отвѣтственность оно ложится; что въ той-же Англіи многія желѣзныя дороги устроили гостиницы, въ которыхъ содержатъ пассажировъ, но врядъ-ли несчастье, происшедшее на лѣстницѣ такой гостиницы, можетъ быть признано случившимся при эксплуатаціи желѣзной дороги.

На все это отвѣтъ простъ. Недавно въ Англіи былъ интересный процессъ, въ которомъ потерпѣвшій доказывалъ, что, вслѣдствіе дурнаго состоянія лѣстницы на вокзалѣ желѣзной дороги, онъ потерпѣлъ личное поврежденіе и утверждалъ, что поврежденіе это произошло при эксплуатаціи. Ни противная сторона, ни судъ не усомнились въ правильности примѣненія понятія эксплуатаціи къ данному случаю, но судъ потребовалъ представленія тѣхъ ступеней, на которыхъ упалъ потерпѣвшій, и если оправдалъ желѣзную дорогу, то только потому, что лѣстница оказалась исправною.

Тѣ желѣзныя дороги, которыя отдають свой подвижной составъ въ ремонтъ на чужіе заводы, не избавляются

¹³⁾ Ср. по этому вопросу, постановленія дѣйствующихъ уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

отъ отвѣтственности, если на сказанныхъ заводахъ работа происходитъ за ихъ счетъ и на ихъ страхъ; если-же работа производится за счетъ, на рискъ и страхъ самого завода, тогда несчастье съ людьми происходитъ не при эксплуатаціи той дороги, подвижной составъ которой ремонтируется, а при эксплуатаціи самого завода.

Если общество дороги Paris-Lyon-Méditerranée прокатываетъ рельсы для своей линіи, тогда могутъ имѣть мѣсто три случая: а) оно работаетъ для нуждъ своей желѣзной дороги и отвѣчаетъ какъ за вредъ, происшедшій при ея эксплуатаціи; б) оно работаетъ для другой дороги, за ея счетъ и на ея рискъ и страхъ; тогда несчастье происходитъ при эксплуатаціи этой послѣдней дороги, и в) оно прокатываетъ рельсы безъ прямого расчета, что они выдѣляются для той или другой дороги; то есть заводъ работаетъ за счетъ своего собственнаго запаснаго склада, тогда несчастье происходитъ не при эксплуатаціи какой бы ни было желѣзной дороги, а при эксплуатаціи просто рельсопрокатнаго завода.

Извѣстный, напримѣръ, заводъ паровозовъ Борзига работаетъ или для своего собственнаго склада, или по заказу; но такъ какъ онъ работаетъ за свой рискъ и страхъ, такъ какъ заводъ этотъ хотя и работаетъ по заказу извѣстной, данной дороги, но не подчиненъ администраціи этой дороги; такъ какъ заводъ не входитъ въ хозяйственную часть эксплуатаціи ни одной изъ дорогъ-заказчицъ, то несчастья съ людьми, случающіяся на этомъ заводѣ, не могутъ быть отнесены къ отвѣтственности какой бы ни было желѣзной дороги.

Если у насъ случится, что одна пара рельсовъ будетъ эксплуатироваться 18 обществами, тогда искъ о вознагражденіи мы предъявимъ къ любому изъ 18 и каждое изъ нихъ отвѣтитъ намъ въ полной суммѣ причиненнаго

вреда, ибо ст. 130 и другія Общ. Уст. установили солидарную отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за причиненный ими личный или имущественный вредъ. А между собою они разберутся на основаніи ст. 116 Общ. Уст.

Спрашиваютъ: а какъ понимать, если личное поврежденіе случится въ гостинницѣ, содержимой желѣзной дорогой? На это отвѣтимъ опять примѣромъ. Двѣ наши желѣзныя дороги для нуждъ своей эксплуатаціи, т. е. для увеличенія перевозки пассажировъ, завели музыку, помѣстивъ оркестры въ двухъ пригородныхъ паркахъ. Однако же, личное поврежденіе, причиненное на площадкѣ передъ музыкой, не произойдетъ при эксплуатаціи желѣзной дороги, и вотъ почему. Есть такія приспособленія и производства, которыя безусловно *необходимы* для нуждъ какъ транспортнаго предпріятія, желѣзной дороги, напр. ремонтъ подвижнаго состава, укладка рельсовъ и движеніе поѣздовъ, а затѣмъ есть такія производства, которыя желѣзной дорогѣ устраивать не воспрещено, напр. скверы на станціяхъ, музыка на вокзалахъ, гостинницы въ близъ лежащихъ мѣстностяхъ, производства, которыя не составляютъ дѣятельности, необходимой для желѣзной дороги, какъ средства перевозки. Личныя поврежденія, случающіяся при такихъ, не необходимыхъ для желѣзной дороги производствахъ, будутъ происходить при эксплуатаціи парка, гостинницы или оркестра, но не при эксплуатаціи желѣзной дороги.

Есть еще одно возраженіе, съ которымъ намъ часто приходилось встрѣчаться на судѣ: чѣмъ отличаются желѣзнодорожныя мастерскія отъ прочихъ фабричныхъ заведеній сего рода; почему къ однимъ примѣнять ст. 683, а къ другимъ—нѣтъ?

Спросимъ: чѣмъ отличается нашъ одноконный, городской вагончикъ конножелѣзной дороги, еле плетущійся

въ какой-нибудь Гавани или другой такой-же глухой мѣстности, отъ обыкновеннаго экипажа? Однако же, къ вагонамъ конножелѣзныхъ дорогъ, какъ у насъ, такъ и заграницею, примѣняются особые желѣзнодорожные законы, обусловливаемые «особенною опасностью, быстротою и подвижностью» желѣзнодорожныхъ вагоновъ. Чѣмъ отличается узенькая дорожка, построенная для надобностей каменноугольной копи, дорожка, на которой ради удобства уложены рельсы и по которой дѣти руками катяють маленькіе вагончики, которые мало чѣмъ отличаются отъ обыкновенной повозки? Однако же, 8 апрѣля 1885 г. Германскій Сенатъ еще разъ подтвердилъ, что такой рельсовый путь подчиненъ желѣзнодорожному закону и несчастіе, на немъ случившееся, подходитъ подъ понятіе несчастія при эксплуатаціи желѣзной дороги. Между тѣмъ здѣсь также ни особенной опасности, ни особенной быстроты и подвижности, ни особенной тяжести движущихся предметовъ нѣтъ.

Поврежденіе, причиненное перевозимымъ, на особомъ механизмѣ, по городскимъ улицамъ желѣзнодорожнымъ вагономъ, происходитъ не при эксплуатаціи, ибо городскія улицы не составляютъ собственности желѣзной дороги, не находятся на ея землѣ и не входятъ въ ея составъ. Желѣзнодорожный вагонъ, пока готовится на *постороннемъ* заводѣ или поставляется имъ желѣзной дорогѣ на свой рискъ и страхъ, не можетъ быть признанъ входящимъ въ составъ желѣзной дороги. До того момента, пока вагонъ, построенный постороннимъ заводомъ, не переданъ желѣзной дорогѣ и не находится на ея полотнѣ, онъ не можетъ считаться ея принадлежностью и не составляетъ ея нераздѣльнаго недвижимаго имущества (ст. 138 Общ. Уст.). Если же вагонъ построенъ на заводѣ, принадлежащемъ желѣзной дорогѣ, или отправляется на мѣсто

своего назначенія на рискъ и страхъ желѣзной дороги, тогда надо различать два періода: періодъ построенія желѣзной дороги и періодъ ея эксплуатаціи. Поврежденіе, причиненное вагономъ въ періодъ эксплуатаціи желѣзной дороги, несомнѣнно происходитъ при эксплуатаціи.

Приведенный выше станціонный истопникъ получить вознагражденіе на основаніи 683 ст., X т., 1 ч., если изъ дѣла обнаружится, что его личное поврежденіе причинено при исполненіи возложенныхъ на него управленіемъ дороги обязанностей, и что оно причинено по винѣ агентовъ желѣзнодорожнаго общества.

Въ отношеніи классификаціи желѣзнодорожныхъ несчастныхъ случаевъ замѣчательное явленіе представляютъ сами желѣзныя дороги. Просматривая отчеты по эксплуатаціи желѣзнодорожныхъ правленій, находимъ, что отчеты эти раздѣляются на двѣ части: *А*—приходъ и *Б*—расходъ. Расходъ, въ свою очередь, распределенъ по слѣдующимъ отдѣламъ: 1) правленіе; 2) мѣстное управленіе дороги; 3) содержаніе пути и зданій; 4) движеніе; 5) движущая сила—*мастерскія общества*, дѣятельность ихъ и исполненіе смѣты; 6) расходы непредвидѣнные; 7) дополнительныя работы и поставки.

Такимъ образомъ, когда дѣло идетъ объ оправданіи расходовъ на содержаніе мастерскихъ передъ акціонерами—правленія причисляютъ эти расходы къ эксплуатаціи желѣзной дороги; но когда, во время судебного разбирательства, дѣло идетъ объ оправданіи небрежной желѣзнодорожной администраціи передъ судомъ; когда всѣ усилія направляются къ тому, чтобы избѣжать платежа единовременной суммы, чтобы заставить, напримѣръ, темнаго работника, лишившагося зрѣнія въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, доказывать неисправность какого-нибудь тонкаго механизма,—тогда тѣ же правленія, въ лицѣ

своихъ представителей на судѣ, не задумываются утверждать, что поврежденіе здоровья, причиненное въ мастерской, произошло не при эксплуатаціи желѣзной дороги!

Отвѣты на эти вопросы слѣдуетъ искать не только въ юридическихъ, но и въ политико-экономическихъ началахъ и задачахъ. Онѣ ихъ и разрѣшать согласно требованіямъ справедливости и общественной пользы.

Деларовъ ¹⁴⁾ вполне правильно и согласно съ духомъ дѣйствующаго законодательства находить, что *желѣзнодорожную эксплуатацію слѣдуетъ разсматривать какъ общую сумму всѣхъ дѣйствій, имѣющихъ прямое или косвенное, посредственное или непосредственное отношеніе къ назначенію желѣзной дороги, какъ средства перевозки*. Но по мнѣнію того-же автора ¹⁵⁾, вопросъ: подходитъ-ли извѣстное, опредѣленное дѣйствіе подъ понятіе желѣзнодорожной эксплуатаціи или нѣтъ, не можетъ быть рѣшенъ на основаніи какихъ-либо апріорныхъ соображеній, а напротивъ долженъ быть разрѣшенъ въ каждомъ отдѣльномъ конкретномъ случаѣ. Съ этимъ нельзя согласиться. Судебная практика, при отсутствіи точныхъ и опредѣленныхъ данныхъ въ положительномъ законодательствѣ, не можетъ рѣшить спорный вопросъ рационально, или же рѣшить его не согласно съ намѣреніемъ законодателя. «Судью нельзя производить въ законодатели, и законъ самъ долженъ знать, чего онъ желаетъ» ¹⁶⁾.

Поэтому весьма желательно или разъясненіе термина «эксплуатація» въ законодательномъ порядкѣ, или же появ-

¹⁴⁾ Деларовъ, «Объ Отвѣтственности», стр. 73.

¹⁵⁾ Деларовъ, тамъ же, стр. 13.

¹⁶⁾ Слова Лякера въ засѣданіи законодательной комисіи: Eger, стр. 118.

леніе закона по примѣру итальянскаго проекта 1883 г., который ввелъ бы дальнѣйшее распространеніе постановленій 683 ст. X т. 1 ч. (изд. 1887 г.) на всѣ безъ исключенія производства и предпріятія ¹⁷⁾.

Заканчивая этотъ вопросъ, могу привести еще одинъ доводъ въ пользу защищаемаго мною мнѣнія о толкованіи термина «при эксплуатаціи».

Въ Собраніи Узаконеній за 1888 годъ № 68 напечатано Высочайше утвержденное мнѣніе Государственного Совѣта «О правилахъ производства расходовъ *при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ*», статьи 1 и 2 которыхъ слѣдующаго содержанія:

1. На эксплуатаціонные доходы желѣзныхъ дорогъ относятся, соотвѣтственно прямому назначенію оныхъ, слѣдующіе расходы по эксплуатаціи дорогъ: а) расходы общіе; б) расходы на содержаніе личнаго состава правленія, управленія дороги и всѣхъ службъ, а также на содержаніе нештатныхъ служащихъ и рабочихъ; в) расходы по уплатѣ за матеріалы и предметы, употребленные въ дѣло для *дѣйствія* дороги, а также расходы по вознагражденію за временное пользованіе сооружениями, подвижнымъ составомъ и иными предметами, потребными для той же цѣли и г) расходы по содержанію, *ремонту* и возобновленію пути, искусственныхъ сооружений, *зданій, подвижнаго состава и иныхъ принадлежностей* дороги въ размѣрѣ издержекъ, потребныхъ для возстановленія въ первоначальномъ видѣ испорченнаго, износившагося или истребленнаго.

2. Сверхъ указанныхъ въ ст. 1 потребностей, на эксплуатаціонные доходы могутъ быть отнесены, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, въ размѣрѣ не свыше полутора процента сред-

¹⁷⁾ Общій Уставъ 12-го іюня 1885 г. распространилъ въ ст. 96 дѣйствіе 683 ст., относительно перемѣщенія тяжести доказательствъ— на случаи утраты или порчи багажа, а въ ст. 102— на случаи утраты и поврежденія груза.

няго валоваго дохода дороги за три предшествовавшихъ разрѣшенію года: а) расходы на поименованные въ пунктѣ 1 ст. 1 предметы въ суммѣ излишка противъ издержекъ, потребныхъ на возстановленіе сооружений и *принадлежностей* дороги въ первоначальномъ видѣ; б) расходы на *устройства* и *приспособленія*, необходимыя для соблюденія, дѣйствующихъ въ интересахъ безопасности и правильности движенія, правительственныхъ постановленій и распоряженій, и в) вообще расходы по улучшенію и усиленію дороги».

Такимъ образомъ, если Государственный Совѣтъ признаетъ расходы по ремонту пути, зданій, подвижнаго состава и иныхъ принадлежностей дороги, расходами «*при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ*», то и личныя поврежденія, происшедшія при подобномъ ремонтѣ, между прочимъ личныя поврежденія, происшедшія въ мастерскихъ, слѣдуетъ, равнымъ образомъ, признать происшедшими «при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ».

Правительствующій Сенатъ въ нѣсколькихъ своихъ опредѣленіяхъ, состоявшихся, къ сожалѣнію не въ Департаментѣ, а въ Отдѣленіяхъ Кассационнаго Департамента, неоднократно высказывалъ мнѣніе, что поврежденіе, причиненное въ мастерскихъ желѣзной дороги, вполне подходитъ подъ дѣйствіе 683 ст. (по прод. 1879 г.)¹⁸⁾. Къ сожалѣнію, эти опредѣленія, какъ отдѣленскія, не печатались въ сборникахъ и не имѣли руководящаго значенія для судебной практики. Но 12 декабря 1884 года, Гражд. Касс. Департаментъ Сената слушалъ дѣло Кузнецова съ Обществомъ Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги. Кузнецову въ пыльномъ сараѣ желѣзной дороги отъ паденія досокъ причинено поврежденіе ногъ.

¹⁸⁾ Дѣло Ждана съ Обществомъ Лябаво-Роменской желѣзной дороги (въ 1882 г.) и другихъ.

Правительствующій Сенатъ рѣшилъ, что на сказанный случай *распространяется дѣйствіе* 683 ст. X т. 1 ч. (прод. 1879 г.). Этимъ дѣломъ оканчивается застарѣлый споръ нашихъ юристовъ, и полагаю,—это гуманное, правильное и вполне юридическое рѣшеніе вопроса будетъ принято многими съ чувствомъ глубокаго удовлетворенія¹⁹⁾.

Въ практикѣ можетъ случиться поврежденіе здоровья на желѣзной дорогѣ, *послѣ окончанія ея постройки*, но до принятія ея правительственною комиссіею и формальнаго открытія для общественнаго движенія. Подходить-ли такое поврежденіе подъ дѣйствіе 683 ст. и можно-ли признать его происшедшимъ при эксплуатаціи? Подобный случай имѣлъ мѣсто въ германской судебной практикѣ, и Главный Имперскій Коммерческій Судъ (Reichs-Ober-Handels-Gericht) 21 ноября 1876 года рѣшилъ вопросъ утвердительно, признавъ поврежденіе подходящимъ подъ дѣйствіе § 1 закона 7 іюня 1871 г., въ силу того соображенія, что въ данномъ случаѣ опасность является тѣмъ болѣе значительною, что ограждающія предписанія и правила еще не примѣняются по отношенію къ подобной дорогѣ²⁰⁾.

Перехожу къ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ при такъ-называемой *совокупной эксплуатаціи* (konkurrierender Betrieb, Konkurrenz-Betrieb der Eisenbahnen), т. е. къ отвѣтственности за вредъ, причиненный поѣздами прямого сообщенія.

Общій желѣзнодорожный Уставъ 12-го іюня 1885 г. говоритъ о прямомъ сообщеніи въ ст. 7—12, 94, 99,

¹⁹⁾ Текстъ рѣшенія приведенъ ниже.

²⁰⁾ Ср. Eger, стр. 54—54; Jacobi, стр. 21; Genzmer, стр. 28.

114—121, 128—131, 133 и 135 ²¹⁾, а между тѣмъ не содержитъ статьи, которая прямо опредѣляла бы отвѣт-

²¹⁾ Ст. 7. Перевозкою прямого сообщенія считается перевозка пассажировъ, багажа и грузовъ между станціями, принадлежащими разнымъ дорогамъ, по пассажирскимъ билетамъ, багажнымъ квитанціямъ и товарнымъ накладнымъ, выдаваемымъ станціею отправленія на весь путь.

Ст. 8. Для всѣхъ непрерывно связанныхъ между собою желѣзныхъ дорогъ, перевозокъ прямого сообщенія обязательны: 1) по пассажирскому движенію—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 приѣма и выдачи грузовъ.

Ст. 9. Желѣзныя дороги, находящіяся въ прямомъ между собою сообщеніи, подчиняются общимъ правиламъ для перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ установленнымъ, сверхъ того, обязаны: 1) перевозить грузы въ вагонахъ, принадлежащихъ отправителямъ или другимъ желѣзнымъ дорогамъ; 2) съ устройствомъ вторыхъ путей, пропускать поѣзда 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 посторонней дороги, и 3) передавать перевозимые грузы и принятый пассажирскій багажъ съ одной дороги на другую, безъ участія въ томъ хозяина груза или багажа.

Ст. 10. Желѣзныя дороги имѣютъ право распространять прямые 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. Проекты договоровъ, заключаемыхъ по сему предмету, между желѣзными дорогами и пароходными, или транспортными обществами, а равно составляемые правленіями дорогъ проекты положеній о дѣйствіи желѣзнодорожныхъ транспортныхъ конторъ, или городскихъ станцій, представляются на усмотрѣніе Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ и приводятся въ исполненіе, если, въ теченіе одного мѣсяца со дня представленія означенныхъ проектовъ, не послѣдуетъ отъ сихъ Министерствъ возраженій. Въ случаѣ возраженія, приведеніе въ дѣйствіе упомянутыхъ договоровъ и положеній приостанавливается, впредь до рѣшенія вопроса Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Ст. 11. Желѣзныя дороги обязаны по требованію Министра Путей

ственность желѣзныхъ дорогъ, участвующихъ въ совокупной эксплуатаціи.

Сообщенія: 1) позволять устраивать переходы пересѣкающихся ихъ линій надъ или подъ полотномъ дороги или въ одномъ съ нимъ уровнѣ, смотря по тому, какъ это будетъ предписано Министерствомъ Путей Сообщенія; 2) примыкать одна къ другой въ пунктахъ ихъ соединенія и устраивать сооруженія, необходимыя для прямого сообщенія, и 3) приобрѣтать за общій счетъ участки земли и устраивать желѣзнодорожные пути, станціи, водоснабженіе и прочія техническія приспособленія и подвижной составъ, а равно допускать взаимное пользованіе принадлежащими каждой желѣзной дорогѣ въ отдѣльности участками земли или сооруженіями и предметами означеннаго рода, за условное вознагражденіе.

Ст. 12. Взаимныя права и обязанности желѣзныхъ дорогъ по указаннымъ въ статьяхъ 9 и 11 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 ст. 10. Если дороги не придутъ 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.

Ст. 94. Желѣзная дорога не отвѣтствуетъ передъ пассажирами за просрочку времени отхода или прихода поѣздовъ. Когда же означенная просрочка, не будучи произведена непреодолимою силою, повлечетъ за собою перерывъ путешествія, вслѣдствіе отхода примыкающаго поѣзда другой дороги, то пассажиру, имѣющему билетъ прямого сообщенія, если срокъ сего билета истекаетъ въ день опозданія поѣзда, или если пассажиръ 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 билетъ въ опоздавшемъ поѣздѣ.

Ст. 99. 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 истца, имѣющаго право распоряженія грузомъ. Дѣйствіе сего правила не распространяется на случай, означенный въ ст. 76.

(Ст. 114—135 напечатаны ниже).

Пробѣлъ этотъ, относительно котораго, — что весьма замѣчательно, — не встрѣчается указаній даже въ сужденіяхъ Государственнаго Совѣта къ Общему Уставу, — объясняется развѣ тѣмъ, что этотъ вопросъ считался разрѣшеннымъ общими началами права и не требующимъ дальнѣйшихъ разъясненій.

Между тѣмъ, пробѣлъ этотъ можетъ иногда повести къ важнымъ недоразумѣніямъ.

Къ интересующему насъ предмету относятся ст. 118 и 130 Общ. Уст.

Въ ст. 130 значится: «Иски желѣзныхъ дорогъ другъ къ другу, возникающіе изъ *солидарной* ихъ отвѣтственности за перевозку грузовъ и вообще изъ *участія ихъ въ исполненіи договоровъ о перевозкахъ прямого сообщенія*, предъявляются исключительно тому суду, въ вѣдомствѣ котораго находится правленіе дороги-отвѣтчицы». Статья же 118 постановляетъ: «къ случаямъ обратнаго требованія вознагражденія, уплаченнаго одною изъ отвѣтственныхъ дорогъ (ст. 116 и 117), не примѣняется правило о *солидарной* отвѣтственности дорогъ прямого сообщенія предъ лицомъ, имѣющимъ право распоряжаться грузомъ».

Такимъ образомъ, солидарная отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ предъ лицомъ, потерпѣвшимъ личный или имущественный вредъ, по Общему Уставу считается общимъ правиломъ, изъ котораго 118 ст. сочла необходимымъ установить исключеніе, касающееся, притомъ, не лицъ потерпѣвшихъ, а взаимныхъ расчетовъ желѣзныхъ дорогъ между собою.

Солидарною отвѣтственностью (*in solidum*) называется отвѣтственность каждаго за всѣхъ и всѣхъ за каждаго въ полной суммѣ долга, не только вслѣдствіе несостоя-

тельности одного изъ должниковъ, но также вслѣдствіе желанія и по выбору кредитора.

Солидарная отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ передъ лицомъ потерпѣвшимъ личный вредъ ²²⁾, установлена, въ

²²⁾ Относительно солидарной отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ передъ лицомъ потерпѣвшимъ *имущественный* вредъ, причинъ такой отвѣтственности и регламентаціи, установленной Общимъ Уставомъ въ этомъ отношеніи, прекрасное объясненіе даетъ г. Шимановскій (стр. 98): «Въ ст. 8 Общ. Уст., которая слѣдуетъ послѣ опредѣленія понятія перевозки прямого сообщенія, сказано: для непрерывно связанныхъ между собою желѣзныхъ дорогъ перевозки прямого сообщенія обязательны: 1) по пассажирскому движенію — 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 приѣма и выдачи грузовъ».

«Невольно напрашивается на разрѣшеніе вопросъ, для чего это необходимо узаконеніе. Что имѣлось въ виду при установленіи этого правила? Дѣло въ томъ, что этою статьею законодатель хотѣлъ уничтожить то зло, которое существовало при прежнемъ нашемъ порядкѣ желѣзнодорожной перевозки. Прямое сообщеніе прежде опредѣлялось условіями разныхъ конвенцій, и дороги, заключивъ такіе договоры, считались за одну. Но было и такъ, что дороги не состояли въ прямомъ сообщеніи, конвенціи объ этомъ не было, а между тѣмъ, онѣ были соединены одна съ другою рельсовымъ путемъ. Грузъ сдавался на станціи отправленія, получался на станціи назначенія, проходя по рельсамъ различныхъ дорогъ, которыя совершали передачу безъ всякаго въ томъ участія отправителя или получателя или посредствомъ комиссіонеровъ. При возникновеніи вопроса объ отвѣтственности за вредъ, оказывалось положительно невозможнымъ получить что-либо, такъ какъ крайне трудно было констатировать, гдѣ вредъ и убытки произошли (само собою понятно, здѣсь не идетъ рѣчь о крушеніи поѣзда). Такимъ образомъ фактически дороги были въ прямомъ сообщеніи, но юридически онѣ трактовались какъ двѣ отдѣльныя дороги, ничего общаго между собою не имѣющія. Понятно, что это было выгодно для дорогъ, но не для грузоотправителей, не обязанныхъ знать, существуютъ ли конвенціи или нѣтъ. Это выгодное положеніе дорогъ при вопросѣ объ отвѣтственности за вредъ и убытки и вызвало ту практику, что дороги даже избѣгали входить въ договоры прямого сообщенія. Уставъ, желая противодействовать этому, въ ст. 8 указываетъ обязанность перевозки прямого сооб-

силу общаго начала отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, выраженнаго въ п. 2 ст. 683 X т. 1 ч. (изд. 1887 г.): «Означенные въ пунктѣ 1 владѣльцы предпріятій освобождаются отъ обязанности вознаграждать потерпѣвшихъ за причиненные имъ вредъ или убытки въ тѣхъ только случаяхъ, *когда докажутъ*, что несчастіе произошло: а) не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ».

Если бы заставить потерпѣвшаго розыскивать и доказывать на судѣ, которая именно дорога причинила ему вредъ, тогда все приведенное правило превратилось бы въ мертвую букву. Не только лица, слѣдующія съ поѣздами прямого сообщенія но и всѣ прочіе, напримѣръ, потерпѣвшіе поврежденіе на станціи вагонами, паровозами или прислугой, принадлежащими другой дорогѣ, или же при столкновеніи двухъ поѣздовъ, принадлежащихъ разнымъ дорогамъ, обязаны были бы доказывать, что несчастіе произошло именно по винѣ той дороги, которую онъ привлекъ къ отвѣтственности въ качествѣ отвѣтчицы.

Поэтому законъ обязываетъ всѣ дороги, находящіяся между собою въ прямомъ сообщеніи, отвѣчать солидарно передъ потерпѣвшимъ вредъ. Установленіе фактовъ, произошло-ли поврежденіе по винѣ одной дороги, по винѣ-ли нѣсколькихъ дорогъ, выясненіе обстоятельствъ, по винѣ *которой* именно дороги произошло несчастіе, не лежитъ на обязанности потерпѣвшаго.

Затѣмъ, въ тѣхъ видахъ, чтобы желѣзная дорога, не причинившая вреда, не несла за него отвѣтственности законъ въ ст. 116 Общ. Устава указалъ тѣ правила, ко-

щенія. При этой обязанности, само собою понятно, интересы частныхъ лицъ болѣе гарантированы, такъ какъ болѣе облегчаютъ способъ доказыванія вреда и убытковъ: констатируя только фактъ убытковъ, грузоотправитель имѣетъ право на искъ ко всѣмъ дорогамъ, связаннымъ солидарно, такъ какъ прямое сообщеніе для нихъ обязательно».

торыми регулируются взаимные расчеты желѣзныхъ дорогъ другъ съ другомъ, до которыхъ, конечно, потерпѣвшему нѣтъ никакого дѣла ²³⁾.

Въ заключеніе этой главы слѣдуетъ упомянуть, что ст. 121 Общ. Устава употребляетъ выраженіе: «Лицо, которому *при эксплуатаци* желѣзныхъ дорогъ причиненъ личный или имущественный вредъ» —; ст. 92 того же Устава говоритъ: «желѣзная дорога обязана вознаградить каждого, потерпѣвшаго вредъ или убытокъ вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ, причиненныхъ *эксплуатаціею желѣзной дороги*. Вознагражденіе сіе производится на основаніяхъ, опредѣленныхъ въ ст. 683 (по прод. 1879 года)». То же самое ст. 127 Общ. Уст. Между тѣмъ въ ст. 683 опять читаемъ: «вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ, причиненныхъ *при эксплуатаци* желѣзныхъ дорогъ». Выраженія «эксплуатаціею» и «при эксплуатаци» въ сущности однозначущи, но тѣмъ не менѣе дали поводъ къ различнымъ толкованьямъ. Объяснимъ это примѣромъ: Германскій Имперскій Главный Торговый Судъ опредѣленіемъ, состоявшимся 19 декабря 1873 года ²⁴⁾, рѣшилъ, что поврежденіе здоровья, причиненное кондуктору поѣзда цинковымъ листомъ, сорваннымъ вѣтромъ со станціонной крыши, въ тотъ мо-

²³⁾ Слѣдуетъ замѣтить, что то же интересное явленіе произошло и въ Германіи. Тамъ также желѣзнодорожный законъ 7 іюня 1871 г. ничего не постановилъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ при совокупной эксплуатаци. Зато теорія и судебная практика установили въ этомъ отношеніи прочныя начала, которыя всѣ сводятся къ тому, что желѣзныя дороги прямого сообщенія отвѣтствуютъ передъ потерпѣвшимъ солидарно.

Ср. Eger «Reichshaftpflichtgesetz» 91—99; Genzmer, 37—40; Jacobi, 27—28 и др. Contra, Шимановскій «О новомъ ж. д. уставѣ», 95.

Ср. еще объясненія къ ст. 130 и 131 Общаго Уст.

²⁴⁾ Ср. Eger. стр. 16—17, Endemann стр. 18.

ментъ, когда кондукторъ подъѣзжалъ съ поѣздомъ къ этому зданію—подходить подъ дѣйствіе 1 § закона 7 іюня 1871 года (*bei dem Betriebe einer Eisenbahn*). Согласно нашей судебной практикѣ, подобный случай долженъ быть подведенъ подъ ст. 683 (изд. 1887 года) потому, что произошелъ «при эксплуатаціи». Если же руководствоваться буквальнымъ смысломъ 92 и 127 ст. Общ. Устава, тогда возникнетъ сомнѣніе, возможно-ли примѣнять ст. 683 (прод. 1879 года) къ случаю поврежденія здоровья, причиненнаго лишь «при», а не «эксплуатаціею» желѣзной дороги. Слѣдуетъ, впрочемъ, прибавить, что выраженіе, употребленное закономъ въ ст. 92 и 127 Общ. Устава, «эксплуатаціею» не можетъ имѣть существеннаго значенія, въ виду редакціи 683 ст., X ч. I т. (изд. 1887 г.) и статей 121 и 135 Общ. Уст., въ которыхъ законъ постоянно употребляетъ выраженіе «при эксплуатаціи».

На 26-мъ сѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ былъ возбужденъ вопросъ, не слѣдуетъ-ли различать выраженія: «при эксплуатаціи», «эксплуатаціею» и «отъ эксплуатаціи». Былъ приведенъ примѣръ, что вслѣдствіе проведенія желѣзной дороги стоимость участковъ земли обезцѣнивается и вслѣдствіе этого возникаетъ вредъ для собственника. Подходить-ли такой случай подъ дѣйствіе 121, 135 и др. статей Общ. Устава? На это остроумно было возражено, что подобный убытокъ произошелъ не «при» и не «отъ эксплуатаціи», а «отъ проведенія» желѣзной дороги, вслѣдствіе чего случаи подобные настоящему не подходятъ подъ дѣйствіе постановленій Общаго Устава.

Иностранной судебной практикой установлено:

Швейцарскій высшій судъ въ Цюрихѣ (*Obergericht*) 6 ноября 1877 г. рѣшилъ, что несчастные случаи въ желѣзнодорожныхъ

мастерскихъ происходить при эксплуатаціи желѣзной дороги. Весьма интересенъ мотивъ Цюрихскаго суда. 2 ст. Швейцарскаго закона 5 іюля 1875 г. онъ начинается слѣдующими словами: «*Wenn beim Betriebe einer Eisenbahn oder Dampfschiffahrtunternehmungen ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird*»... Цюрихскій судъ и разсудилъ, что въ печатный текстъ этой статьи вкралась ошибка, именно, послѣ слова «*Eisenbahn*» должна быть черточка (—), которую если поставить, получится слѣдующій смыслъ: «Если при эксплуатаціи желѣзнодорожнаго или пароходнаго *предпріятія*, человекъ будетъ убитъ или потерпитъ личное поврежденіе» и т. д.

Затѣмъ приводимъ рѣшенія Германскаго Имперскаго Суда. Количество рѣшеній по данному вопросу представляется исключительно значительнымъ, при чемъ обращаемъ вниманіе на непослѣдовательность и противорѣчія, нерѣдко въ нихъ встрѣчаемыя.

Желѣзная дорога въ указанномъ Имперскимъ закономъ (7 іюня 1871 г.) смыслѣ, есть предпріятіе, направленное къ правильному передвиженію лицъ и вещей на значительномъ протяженіи по металлическому основанію, которое вслѣдствіе своего состава, построения и ровной поверхности предназначено къ перевозкѣ большихъ тяжестей и къ достиженію значительной скорости перевозки. Вслѣдствіе этого свойства и въ связи съ употребляемыми для производства движенія силами природы (паръ, электричество, животная или человѣческая мускульная сила, а также при наклонной плоскости—собственная тяжесть подвижнаго состава и груза), сказанное свойство способно производить на предпріятіе весьма сильное дѣйствіе. Поэтому лица, эксплуатирующія при *постройкѣ* дороги перевозку баласта и принадлежностей работы посредствомъ рельсовъ и движущихся силою пара поѣздовъ и при томъ не на совсемъ незначительномъ пространствѣ, являются предпринимателями не только *постройки* желѣзной дороги, но *одновременно* и желѣзнодорожными предпринимателями, въ смыслѣ, установленномъ

1 § упомянутого Имперскаго закона (рѣш. 17 марта 1880 г.²⁵); 1 марта 1882 г.²⁶). Строитель дороги, эксплуатирующій строящуюся дорогу (для цѣлей постройки), состоитъ желѣзнодорожнымъ предпринимателемъ и отвѣчаетъ за безопасность рабочихъ подрядчика (рѣш. 18 іюня 1884 г.²⁷).

Поэтому несчастье, происшедшее при перевозкѣ баласта, происходитъ при эксплуатаціи ж. д. (рѣш. 19 ноября 1884 г.²⁸); также поврежденіе, причиненное ѣдущему съ рабочимъ поѣздомъ служащему, торчащую изъ полотна дороги балкою (4 марта 1882 г.²⁹).

Примѣненіе спеціальнаго желѣзнодорожнаго закона имѣетъ мѣсто не только къ желѣзнымъ дорогамъ, предназначеннымъ къ перевозкѣ лицъ и груза, но также, къ такъ называемымъ, рабочимъ дорогамъ, устроеннымъ для временной цѣли, потому что ихъ эксплуатація представляетъ такую же опасность, какъ и эксплуатація прочихъ ж. д. (16 апрѣля 1880 г.³⁰); 5 мая 1880 г.³¹); 11 января 1880 г.³²); 11 іюня 1880 г.³³); 13 апрѣля 1881 г.³⁴); 21 мая 1881 г.³⁵); 18 февраля 1882 г.³⁶); 1 марта 1882 г.³⁷).

Придавленіе земель во время выгрузки вагоновъ съ откидными бортами, принадлежащихъ къ рабочему поѣзду, влечетъ отвѣтственность по спеціальному желѣзнодорожному закону (23 іюня 1885 г.³⁸).

Напротивъ, поврежденіе движущимся на рельсахъ паровымъ комромъ (приборъ для забивки свай) при постройкѣ ж. д. не подчинено дѣйствию спеціальнаго закона (29 марта 1882 г.³⁹).

Предпринимателемъ ж. д. является тотъ, кто эксплуатируетъ ж. д. за собственный счетъ, отъ собственнаго имени и въ видахъ собственной пользы; безразлично, составляетъ-ли линия его собственность или кого-либо другого (14 ноября 1879 г.⁴⁰).

²⁵) Eger, «Eisenbahnrechtliche Entscheidungen deutscher Gerichte» I, 136. ²⁶) Тамъ же, II, 226. ²⁷) Тамъ же, III, 360. ²⁸) Тамъ же, III, 416. ²⁹) Тамъ же, II, 227. ³⁰) Тамъ же, I, 152. ³¹) Тамъ же, I, 164. ³²) Тамъ же, I, 106. ³³) Тамъ же, I, 212. ³⁴) Тамъ же, II, 12. ³⁵) Тамъ же, II, 40. ³⁶) Тамъ же, II, 209. ³⁷) Тамъ же, II, 226. ³⁸) Тамъ же, IV, 199. ³⁹) Тамъ же, II, 253. ⁴⁰) Тамъ же, I, 6.

Отвѣчаетъ не собственникъ ж. д., а предприниматель, т. е. тотъ, за чей счетъ и на чей страхъ происходитъ эксплуатація (19 мая 1880 г.⁴¹); 17 января 1885 г.⁴²). Не тотъ предприниматель, кто ведетъ техническую сторону эксплуатаціи, а тотъ, кто получаетъ экономическій ея результатъ (16 іюня 1880 г.⁴³).

Слѣдующіе случаи признаны происшедшими *не при эксплуатаціи* ж. д.

Поврежденіе при запираніи дверей желѣзнодорожнаго сарая не представляетъ поврежденія при эксплуатаціи (14 ноября 1879 г.⁴⁴); тоже—поврежденіе при работѣ, не представляющей особенной опасности, свойственной желѣзнодорожному дѣлу (25 ноября 1879 г.⁴⁵); тоже — поврежденіе при сигнальномъ аппаратѣ (30 іюня 1880 г.⁴⁶); тоже—поврежденіе отъ неправильнаго освѣщенія желѣзнодорожнаго барьера (5 іюня 1880 г.⁴⁷). Поврежденіе на рельсахъ, по которымъ доставляется дерево на лѣсопильный заводъ, происходитъ не при эксплуатаціи ж. д. (18 января 1881 г.⁴⁸). Особое свойство нагружаемыхъ на вагоны предметовъ, какъ напримѣръ, тяжесть, не представляетъ отличительной особенности желѣзнодорожной эксплуатаціи; спѣшность нагрузки свойственна также всякому транспортному предпріятію; поэтому, поврежденіе, происшедшее вслѣдствіе сказанныхъ причинъ, не подчинено дѣйствию спеціальнаго желѣзнодорожнаго закона (5 іюня 1881 г.⁴⁹).

Поврежденіе при постройкѣ тоннеля происходитъ не при эксплуатаціи ж. д. (13 іюля 1881 г.⁵⁰); 26 сентября 1882 г.⁵¹).

Поврежденіе при чисткѣ паровоза въ сараѣ происходитъ не при эксплуатаціи (7 декабря 1881 г.⁵²); тоже поврежденіе при осмотрѣ паровоза, находящагося еще подъ парами, но окончившаго свою дорогу (29 января 1886 г.⁵³); тоже—чистка стоящаго вагона (10 марта 1887 г.⁵⁴).

⁴¹) Тамъ же, I, 174. ⁴²) Тамъ же, IV, 127. ⁴³) Тамъ же, I, 223. ⁴⁴) Тамъ же, I, 8. ⁴⁵) Тамъ же, I, 23. ⁴⁶) Тамъ же, I, 243. ⁴⁷) Тамъ же, I, 248. ⁴⁸) Тамъ же, I, 366. ⁴⁹) Тамъ же, II, 56. ⁵⁰) Тамъ же, II, 79. ⁵¹) Тамъ же, II, 347. ⁵²) Тамъ же, II, 163, VI, 271. ⁵³) Тамъ же, IV, 404. ⁵⁴) Тамъ же, V, 259.

Повреждение, причиненное лопнувшей проволокой, служащей для подымания и опускания барьера (не смотря на то, что въ данномъ случаѣ черезъ три минуты ожидался поѣздъ, вслѣдствіе чего дѣйствіе требовало особенной поспѣшности), не принадлежитъ къ эксплуатаціи ж. д., «такъ какъ дѣйствіе это находится лишь въ *посредственной* связи съ опасностью, свойственною желѣзнодорожной эксплуатаціи» (16 іюля 1883 г. ⁵⁵).

Употребленіе ручныхъ, движущихся по рельсамъ тѣлѣжекъ для возки земли и т. п. не представляетъ эксплуатаціи ж. д.; если однако же, для передвиженія этихъ тѣлѣжекъ употребляются какие-либо приборы, напримѣръ, при проволочныхъ ж. д., то оно составляетъ эксплуатацію ж. д. (2 февраля 1884 г. ⁵⁶).

Рѣшеніемъ Высшаго Австрійскаго Суда (Oberste Gerichtshof) 27 сентября 1888 г. установлено, что хотя повреждение, причиненное ручной желѣзнодорожной тѣлѣжкой, происходитъ не при «сношеніяхъ ж. д. посредствомъ паровой силы» (nicht im Dampfkraftverkehre einer Eisenbahn erfolgt) ⁵⁷, тѣмъ не менѣе потерпѣвшій имѣетъ право на вознагражденіе (въ силу §§ 3, 19, 55, 60 и 71 правилъ желѣзнодорожной эксплуатаціи (16 ноября 1851 г. ⁵⁸).

Паденіе съ крыши стоящаго вагона составляетъ повреждение не при эксплуатаціи ж. д. если для исполненія даннаго дѣйствія не требовалась особенная поспѣшность (18 ноября 1886 г. ⁵⁹).

Выгрузка стоящихъ вагоновъ не принадлежитъ къ эксплуатаціи (28 ноября 1879 г. ⁶⁰); 29 ноября 1879 г. ⁶¹); 4 декабря 1880 г. ⁶²); 28 декабря 1880 г. ⁶³); 7 января 1885 г. ⁶⁴); 17 февраля 1885 г. ⁶⁵).

«Повреждение, происшедшее вслѣдствіе прижатія товарнымъ вагономъ къ стоящему вагону конножелѣзной дороги происходитъ не при эксплуатаціи потому, что въ данномъ случаѣ вагонъ конножелѣзной дороги ничѣмъ не отличается отъ другихъ *недвижи-*

мыхъ предметовъ. Такъ же легко могъ быть прижатъ потерпѣвшій къ другому стоящему вагону или фонарному столбу; поэтому, случай этотъ не находится въ связи съ опасностью, свойственною эксплуатаціи ж. д.»

Это удивительное по своимъ мотивамъ и окончательному выводу рѣшеніе состоялось 14 февраля 1884 г. ⁶⁶).

Напротивъ, происходитъ *при эксплуатаціи* ж. д.:

Всякое дѣйствіе, требующее особенной поспѣшности (5 ноября 1885 г. ⁶⁷); 20 сентября 1887 г. ⁶⁸) при томъ, не только тогда, когда спѣшность объективно необходима, но и тогда, когда потерпѣвшій ошибочно полагаетъ, что она требуется въ данномъ случаѣ (16 апрѣля 1886 г. ⁶⁹).

Выгрузка стоящихъ вагоновъ (2 іюня 1883 г. ⁷⁰); подниманіе сошедшаго съ рельсовъ паровоза (9 декабря 1879 г. ⁷¹); повреждение, полученное вслѣдствіе выброшеннаго изъ окна вагона предмета (9 апрѣля 1880 г. ⁷²); повреждение дрезиной (15 января 1881 г. ⁷³); тоже — вслѣдствіе недостаточнаго освѣщенія рельсовъ (2 февраля 1881 г. ⁷⁴).

При устраненіи препятствія, мѣшающаго эксплуатаціи ж. д. (отдѣленіе вагона, оси котораго раскалились), повреждение происходитъ при эксплуатаціи ж. д. (21 декабря 1880 г. ⁷⁵).

Нагрузка вагоновъ происходитъ при эксплуатаціи ж. д. Нельзя признать эксплуатацію прерванной вслѣдствіе того, что поѣздъ останавливается на промежуточной станціи для нагрузки, которая, требуя извѣстной скорости и точности дѣйствій, представляетъ, вслѣдствіе того, опасность свойственную желѣзнодорожной эксплуатаціи (20 января 1882 г. ⁷⁶). При этомъ безразлично, производилась-ли въ дѣйствительности нагрузка съ надлежащею скоростью или нѣтъ (3 января 1883 г. ⁷⁷).

Повреждение, происходящее при дѣйствіи, находящемся лишь

⁵⁵) Тамъ же, III, 96. ⁵⁶) Тамъ же, III, 178. ⁵⁷) Ср. Австрійскій законъ 5 марта 1869 ⁵⁸) Тамъ же, VI, 409. ⁵⁹) Тамъ же, V, 208. ⁶⁰) Тамъ же, I, 24. ⁶¹) Тамъ же, I, 26. ⁶²) Тамъ же, I, 323. ⁶³) Тамъ же, I, 343. ⁶⁴) Тамъ же, IV, 249. ⁶⁵) Тамъ же, IV, 255.

⁶⁶) Тамъ же, III, 315. ⁶⁷) Тамъ же, IV, 330. ⁶⁸) Тамъ же, V, 442; VI, 304. ⁶⁹) Тамъ же, IV, 445. ⁷⁰) Тамъ же, III, 76. ⁷¹) Тамъ же, I, 43. ⁷²) Тамъ же, I, 145. ⁷³) Тамъ же, I, 357. ⁷⁴) Тамъ же, I, 378. ⁷⁵) Тамъ же, I, 339. ⁷⁶) Тамъ же, II, 182. ⁷⁷) Тамъ же, II, 435.

въ *посредственной* связи съ опасностью, свойственною эксплуатациі ж. д., происходитъ при эксплуатациі ж. д. (поврежденіе цѣпью, преграждающею ходъ чрезъ рельсы). (2 января 1882 г. ⁷⁸).

Бъ паровымъ, снабженнымъ рельсами паромамъ, служащимъ для надобностей ж. д. примѣняется специальный желѣзнодорожный законъ (16 мая 1882 г. ⁷⁹). Законъ этотъ примѣняется и къ желѣзной дорогѣ, служащей для надобности фабрики (рѣш. отъ того же числа ⁸⁰).

Замѣна рельсовъ на линіи и исправленіе пути, какъ требующія особенной поспѣшности и представляющія поэтому опасность, принадлежать къ эксплуатациі ж. д. (24 апрѣля 1883 г. ⁸¹); 21 марта 1884 г. ⁸²). Если поспѣшность не требуется, то дѣйствія эти не принадлежать къ эксплуатациі ж. д. (16 октября 1885 г. ⁸³).

Поврежденіе при передвиганіи желѣзнаго ворота изъ паровознаго сарая къ паровозу, для котораго онъ надобился, находится въ непосредственной связи съ эксплуатацией ж. д.; поэтому поврежденіе это хотя и происшедшее въ сараѣ, причинено при эксплуатациі ж. д. (28 августа 1883 г. ⁸⁴).

Поврежденіе глазъ угольною пылью, выброшенною паровозомъ, происходитъ при эксплуатациі ж. д. (29 марта 1884 г. ⁸⁵). Тоже поврежденіе искрами находящагося подъ парами и выходящаго изъ сарая паровоза (4 янв. 1887 г. ⁸⁶).

Поврежденіе, происшедшее вслѣдствіе того, что кондукторъ во время гололедицы поскользнулся на ступенькѣ вагона, произошло при эксплуатациі (27 іюня 1884 г. ⁸⁷). Тоже — если на станціи ж. д. стрѣлочникъ споткнулся (9 іюня 1885 г. ⁸⁸).

Постановка корзинъ съ углемъ на наклонной плоскости для снабженія паровоза, «какъ дѣйствіе, происходящее въ непосредственной близости рельсовъ», составляетъ эксплуатацию ж. д. (28 октября 1884 г. ⁸⁹). Если же дѣйствіе это не требуетъ особен-

ной поспѣшности, то оно происходитъ не при эксплуатациі (11 іюля 1885 г. ⁹⁰). Снабженіе углемъ паровоза составляетъ дѣйствіе — при эксплуатациі ж. д. (24 іюня 1886 г. ⁹¹).

Особенность опасности, свойственной эксплуатациі ж. д., существуетъ и тогда, если происшедшее несчастье могло бы произойти и при другомъ производствѣ, въ данномъ случаѣ имѣлъ мѣсто провалъ подмостковъ подъ тяжестью рабочаго поѣзда (рѣш. 13 апрѣля 1881 г. ⁹²). Отвѣтственность предпринимателя не обусловливается тѣмъ, чтобы несчастье произошло вслѣдствіе особенной опасности, представляемой желѣзнодорожной эксплуатацией. Къ этой эксплуатациі принадлежать всѣ тѣ случайности сопровождающихъ ее и служащихъ ей посредственно производствъ, которыя встрѣчаются въ предѣлахъ желѣзнодорожной эксплуатациі и состоятъ въ причинной связи со свойственными ей опасностями (22 апрѣля 1887 г. ⁹³).

Специальный законъ примѣняется и къ конножелѣзнымъ дорогамъ (25 февраля 1882 г. ⁹⁴); (16 февраля 1885 г. ⁹⁵). Несчастье, причиненное шумомъ, производимымъ желѣзной дорогою, (вслѣдствіе котораго лошади испугались и причинили поврежденіе), происходитъ при эксплуатациі ж. д. Прикосновеніе тѣла потерпѣвшаго къ движущемуся составу ж. д. не представляется необходимымъ условіемъ. Каждая непосредственная или посредственная причинная связь между эксплуатационнымъ дѣйствіемъ и поврежденіемъ достаточна для установленія отвѣтственности предпринимателя (16 февраля 1885 г. ⁹⁶).

Поврежденіе вслѣдствіе паденія на лѣстницѣ одного изъ желѣзнодорожныхъ зданій происходитъ при эксплуатациі (рѣш. Страховаго Присутствія — Reichs - Versicherungsamt — 27 сентября 1887 г. ⁹⁷).

Поврежденіе, происшедшее вслѣдствіе того, что пассажиръ выбросился изъ вагона (вѣроятно, вслѣдствіе испуга), происходитъ при эксплуатациі ж. д. (21 ноября 1885 г. ⁹⁸).

⁷⁸) Тамъ же, II, 171. ⁷⁹) Тамъ же, II, 272. ⁸⁰) Тамъ же, II, 273. ⁸¹) Тамъ же, III, 69. ⁸²) Тамъ же, III, 200. ⁸³) Тамъ же, IV, 311. ⁸⁴) Тамъ же, III, 99. ⁸⁵) Тамъ же, III, 333. ⁸⁶) Тамъ же, V, 229. ⁸⁷) Тамъ же, III, 363. ⁸⁸) Тамъ же, IV, 196. ⁸⁹) Тамъ же, III, 404.

⁹⁰) Тамъ же, IV, 214. ⁹¹) Тамъ же, V, 55. ⁹²) Тамъ же, II, 12. ⁹³) Тамъ же, V, 341. ⁹⁴) Тамъ же, II, 223. ⁹⁵) Тамъ же, III, 39. ⁹⁶) Тамъ же, III, 39. ⁹⁷) Тамъ же, VI, 140. ⁹⁸) Тамъ же, IV, 378.

Повреждение, причиненное кондуктору во время исполнения его служебных обязанностей побоями со стороны пассажира происходит при эксплуатации (рѣш. Страх. Прис. 6 февраля 1888 г.⁹⁹).

Рельсовый путь длиною въ 90—100 метровъ, принадлежащий каменоломнѣ, вагоны котораго движутся человѣческой силою, отчасти же вслѣдствіе собственной тяжести, не есть ж. д. (13 апрѣля 1886 г.¹⁰⁰).

Подземный, (находящійся въ кояхъ) ж. д. подчиненъ дѣйствию спеціального закона, если эти дороги имѣютъ прочіе признаки, свойственные ж. д. Имѣются-ли эти признаки, представляет-ли эксплуатация подобной дороги опасность для публики и служащихъ, свойственную ж. д., зависитъ отъ изслѣдованія обстоятельствъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ (8 апрѣля 1885 г.¹⁰¹); (16 сентября 1885 г.¹⁰²); (16 ноября 1886 г.¹⁰³).

Повреждение, причиненное во время обѣденнаго перерыва рабѣ, происходитъ при эксплуатациі ж. д. (8 октября 1888 г.¹⁰⁴).

Собственники *соединительныхъ вѣтвей* состоятъ желѣзнодорожными предпринимателями. Безразлично — производится ли эксплуатация такихъ вѣтвей посредствомъ пара или силы человѣческой (1 мая 1883 г.¹⁰⁵). Желѣзная дорога, служащая къ соединенію фабрики съ желѣзной дорогой (соединительная фабричная дорога), подчинена спеціальному желѣзнодорожному закону (16 мая 1882 г.¹⁰⁶). Тоже — соединительная дорога вообще (5 декабря 1881 г.¹⁰⁷).

При перевозкахъ *прямо сообщенія*, по общему началу, отвѣчаетъ тотъ предприниматель, на линіи котораго произошло

⁹⁹) Тамъ же, VI. 363. ¹⁰⁰) Тамъ же, V, 387. ¹⁰¹) Тамъ же, IV, 85.

¹⁰²) Тамъ же, IV, 222. ¹⁰³) Тамъ же, V, 389. ¹⁰⁴) Тамъ же, VI, 413.

Имперское Страховое Присутствіе рѣшило, что повреждение желѣзнодорожнаго агента, полученное имъ послѣ окончанія занятій при эксплуатациі ж. д. и не находящееся съ нею въ причинной связи, не даетъ право на *пенсію*, а лишь принадлежащее всякому постороннему лицу право на вознагражденіе за личный вредъ (29 октября 1888 г. Eger, VI, 433).

¹⁰⁵) Тамъ же, III, 73. ¹⁰⁶) Тамъ же, II, 273. ¹⁰⁷) Тамъ же, II, 162.

несчастье (14 ноября 1879 г.¹⁰⁸). Это правило не имѣетъ примѣненія, если между желѣзными дорогами состоялись особыя соглашенія, въ силу которыхъ онѣ взаимно отвѣчаютъ за эксплуатацию на ихъ линіяхъ, такимъ образомъ, что каждая изъ нихъ производитъ *свою* перевозку на общей линіи (6—12 февраля 1885 г.¹⁰⁹).

При *совокупной эксплуатациі* желѣзныя дороги отвѣчаютъ солидарно. Доказывать вину данной желѣзной дороги не лежитъ на обязанности потерпѣвшаго, такъ какъ этотъ вопросъ имѣетъ лишь значеніе для права *регресса* уплатившей вознагражденіе ж. д. (26 сентября 1883 г.¹¹⁰); (14 марта 1885 г.¹¹¹).

Желѣзнодорожнымъ предпринимателемъ является тотъ, за чей счетъ и на чей страхъ производится эксплуатация ж. д. А. арендуетъ желѣзную дорогу и заключаетъ съ В. договоръ, въ силу котораго В. поставляетъ ему служебный персоналъ и лошадей, при чемъ В., въ силу того же договора, принимаетъ на себя отвѣтственность за безопасность эксплуатации и за могущій возникнуть вредъ. Происходитъ несчастіе, сопровождаемое личнымъ поврежденіемъ. Имперскій Германскій Судъ нашелъ, что такъ какъ А. получаетъ провозную плату, точно такъ же какъ собственникъ дороги, то онъ является отвѣтственнымъ лицомъ. В. не отвѣчаетъ передъ потерпѣвшимъ потому, что онъ принялъ на себя исполненіе лишь *нѣкоторыхъ* дѣйствій по эксплуатациі ж. д. На А., напротивъ, лежитъ обязанность наблюдать за *цѣлостію* предпріятія. При этомъ В. за причиненные имъ убытки несетъ отвѣтственность передъ А. (рѣш. 8 ноября 1888 г.¹¹²).

Правительствующимъ Сенатомъ разъяснено:

«Дѣйствіе статьи 683 X т. 1 ч. (прод. 1879 г.) должно быть распространено на всѣ вообще желѣзныя дороги, какъ паровозныя, такъ и конныя, совершенно независимо отъ того, при-

¹⁰⁸) Тамъ же, I, 5. ¹⁰⁹) Тамъ же, III, 441. ¹¹⁰) Тамъ же, III, 109.

¹¹¹) Тамъ же, IV, 77. Ср. 116, 118 и 130 ст. Общ. Уст. и объясненія къ нимъ ¹¹²) Тамъ же, VI. 436.

надлежать-ли онѣ правительству, компаніи, обществу, товариществу или другаго наименованія юридическому лицу, или же хотя бы физическому лицу», на основаніи слѣдующихъ соображеній: «Ни въ этихъ мотивахъ (Государственнаго Совѣта къ закону 12 мая 1852 г.), ни въ самомъ законѣ 12 мая 1852 г. изъ котораго буквально заимствована 683 ст. т. X ч. I, ни разу не употреблено слово «паровозныя», какъ это дѣлаетъ законодатель въ другихъ случаяхъ, когда желаетъ провести почему либо различіе между тѣмъ и другимъ родомъ желѣзныхъ дорогъ (напримѣръ, Полное Собр. Зак. 1843 г. № 17007 и 1858 г. № 33413 п. 1; 1865 г. № 41675 п. 1 и др.). Притомъ, цѣль закона 12 мая 1852 г., какъ видно изъ приведенныхъ мотивовъ состоитъ въ томъ, чтобы, съ одной стороны, возложеніемъ имущественной отвѣтственности за несчастія на желѣзныхъ дорогахъ на правительство или частныя компаніи содѣйствовать въ общихъ интересахъ замѣщенію должностей агентовъ желѣзныхъ дорогъ людьми умѣлыми, опытными и честными, а съ другой стороны — возможно большому обезпеченію вознагражденія убытковъ, причиняемыхъ по винѣ агентовъ третьимъ лицамъ. По отношенію къ важности достиженія такой цѣли закона паровозныя и конныя желѣзныя дороги не представляютъ между собою существеннаго различія, ибо, если повидимому вагонъ конножелѣзной дороги и движущая его сила — лошадь не представляютъ сами по себѣ столько опасности, какъ вагонъ паровой желѣзной дороги и движущая его сила — паровозъ, то, съ другой стороны, какъ многократно доказано опытомъ, конножелѣзныя дороги сопряжены въ дѣйствительности еще съ большими опасностями потому, что онѣ обыкновенно пролегаютъ по общественнымъ и многолюднымъ улицамъ. Затѣмъ, хотя ст. 683 т. X ч. I упоминаетъ только о правительствѣ и компаніяхъ, но законодатель, устанавливая въ ней общее правило объ отвѣтственности всѣхъ вообще желѣзныхъ дорогъ, очевидно, не имѣлъ въ виду никакихъ исключеній для какой-либо другой категоріи лицъ». (Кас. рѣш. 1880 г. № 109).

«Хотя законъ объ отвѣтственности желѣзнодорожныхъ обществъ и возникъ по поводу несчастія, происшедшаго при движеніи поѣзда, но изъ этого еще не слѣдуетъ, чтобы желѣзнодорожныя

общества отвѣчали за вредъ и убытки *только* въ случаяхъ, когда не соблюдены правила, установленныя для *движенія поѣздовъ*. Изъ буквального смысла первой половины 683 ст. X т. I ч. по прод. 1879 г., очевидно, слѣдуетъ, что такая отвѣтственность желѣзнодорожнаго общества возникаетъ во всѣхъ случаяхъ, когда предусмотрѣнное статьею несчастіе (смерть или поврежденіе здоровья частнаго лица) произошло вообще при *эксплоатации* желѣзной дороги. Эта эксплуатация не имѣетъ въ виду исключительно техническую часть желѣзной дороги, но она касается также и хозяйственной. Поэтому, если общество желѣзной дороги въ видахъ коммерческихъ, признаетъ болѣе цѣлесообразнымъ, для правильного осуществленія своего предпріятія, устраивать необходимыя для сего мастерскія, то оно обязано, какъ и всякое частное лицо, принимать мѣры осторожности, чтобы принадлежащее обществу въ его помѣщеніяхъ имущество (въ данномъ случаѣ потерпѣвшій получилъ поврежденіе отъ паденія досокъ въ пыльномъ сараѣ) не могло причинить постороннему лицу смерть или поврежденіе въ здоровьѣ, такъ какъ было бы несогласно съ закономъ признать, чтобы желѣзнодорожныя общества были бы изъяты въ подобныхъ случаяхъ отъ отвѣтственности». (Кас. рѣш. 1884 г. № 144 ¹¹³).

¹¹³) Приводимъ еще одно рѣшеніе Правительствующаго Сената, которое хотя касается предмета, выходящаго за предѣлы нашего изслѣдованія, но вмѣстѣ съ тѣмъ представляетъ важное разъясненіе ст. 683 X т. I ч.

«Правительствующій Сенатъ находитъ, что по настоящему дѣлу подлежитъ обсужденію вопросъ о томъ, содержащіяся въ 683 ст. т. X ч. I по прод. 1879 г. правила о непосредственной отвѣтственности владельцев желѣзнодорожныхъ и паровыхъ предпріятій, за причиненныя кому-либо, по винѣ агентовъ тѣхъ предпріятій, увѣчья или смерть, могутъ-ли быть распространяемы и на случаи причиненія *имущественнаго вреда* и ущерба, происшедшихъ отъ *столкновенія паровоза* съ другимъ судномъ по винѣ лица, которому было ввѣрено управленіе паровозомъ (корабельщика)? Точный разумъ приведенной статьи закона, мѣсто, занимаемое ею въ системѣ гражданскихъ законовъ (гл. VI разд. II, кн. 2, т. X, ч. I, содержащая въ отдѣлѣ II правила о возна-

гражданин за вредъ и убытки, причиненные преступленіемъ или проступкомъ), и наконецъ, историческое происхожденіе ея (законы 12 мая 1852 г. и 25 января 1878 г.) приводятъ къ заключенію, что статья эта имѣетъ непосредственное примѣненіе лишь къ предусмотрѣннымъ въ ней случаямъ тѣлесныхъ поврежденій или смерти кого-либо, происшедшихъ при эксплуатаціи желѣзнодорожнаго или пароходнаго предпріятія. Признавая, въ цѣломъ рядъ рѣшеній, такое именно значеніе приведеннаго закона, Правительствующій Сенатъ однако, въ рѣшеніяхъ 1880 г. № 97, 1882 г. № 23, нашелъ возможнымъ дѣйствіе означенной статьи, въ отношеніи заключающихся въ ней правилъ о непосредственной ответственности владѣльцевъ желѣзнодорожныхъ предпріятій за причиненіе кому-либо, по винѣ агентовъ этихъ предпріятій, увѣчья или смерти и объ обязанности желѣзнодорожныхъ обществъ доказать въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, что несчастіе произошло не по винѣ управленія или его агентовъ, или же вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы, распространить и на случай гибели или порчи грузовъ, ввѣренныхъ желѣзнымъ дорогамъ для перевозки. Но изъ этого вовсе не слѣдуетъ, чтобы подобное аналогическое толкованіе приведенной статьи могло быть допущено и по отношенію къ ответственности владѣльцевъ пароходныхъ предпріятій за имущественные вредъ и ущербъ, послѣдовавшіе отъ неправильныхъ дѣйствій или упущеній при управленіи пароходомъ со стороны лица, которому было ввѣрено это управленіе, и въ частности за убытки, происшедшіе, по винѣ сего лица, отъ столкновенія парохода съ другимъ судномъ. Примѣненіе 683 ст. т. X ч. I по прод. 79 г. въ указанномъ случаѣ не можетъ имѣть мѣста, въ виду существованія въ сводѣ законовъ (т. XI ч. 2 ст. 918 уст. торг.) спеціальнаго правила о томъ, что хозяинъ пароходнаго или другаго корабля или судна отвѣтствуетъ за вредъ или убытки, причиненные невѣрностью или нечестностью или же недостаткомъ искусства и знанія корабельщика, и за происшедшіе отъ неосторожности или упущеній съ его стороны, *«когда самъ корабельщикъ оказывается къ тому исостоятельнымъ»*, при чемъ Правительствующій Сенатъ въ рѣшеніи 1879 г. № 385 уже разъяснилъ, что статья эта должна имѣть примѣненіе и къ рѣчному пароходству (Кас. рѣш. 1887 г. № 96).

Въ видѣ любопытнаго примѣра причиненія смерти при эксплуатаціи желѣзной дороги, можемъ еще привести случай отравленія начальникомъ станціи пассажира, обратившагося къ нему за медицинской помощью (ст. 174 Общ. Уст.). Начальникъ станціи, по ошибкѣ вмѣсто кастороваго масла далъ больному пассажиру карболовой кислоты, чѣмъ и причинилъ ему смерть. С.-Петербургскій Окружный судъ призналъ вполнѣ основательно данный случай подходящимъ подъ дѣйствіе ст. 683 X т. I ч. I и 5 ст. Общ. Уст.

V.

Onus probandi.

2 п. 683 ст. X т. I ч. I изд. 1887 г. «Означенные въ пунктѣ первомъ владѣльцы предпріятій освобождаются отъ обязанности вознаградить потерпѣвшихъ за причиненные имъ вредъ или убытки **въ тѣхъ только случаяхъ, когда докажутъ**, что несчастіе произошло: а) не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ, или же б) вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы».

По общему началу гражданскаго права, изъ самого по себѣ факта поврежденія не вытекаетъ предположеніе вины ¹⁾. По общему началу гражданскаго процесса (ст. 366 Уст. Гражд. Судопр.) истецъ долженъ доказать свое требованіе (*actori incumbit probatio*). Между тѣмъ, по началамъ желѣзнодорожнаго права—наоборотъ: желѣзнодорожный предприниматель обязанъ доказать отсутствіе своей вины въ происшедшемъ при эксплуатаціи его предпріятія личномъ поврежденіи.

Первое законодательство, которое возложило *onus probandi* въ этомъ отношеніи на желѣзнодорожнаго предпрі-

¹⁾ Это общее начало имѣетъ лишь нѣсколько исключеній, напримеръ, въ римскомъ *rescriptum* или въ договорѣ нѣйма. Ср. Exner «Vis major», стр. 10.

нимателя, — Австрійское (законъ 5 марта 1869 г.), между тѣмъ въ литературѣ ²⁾ находимъ указанія, что еще въ 1858 году юридическій факультетъ въ Тюбингенѣ предлагалъ измѣнить распредѣленіе доказательствъ при личныхъ поврежденіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ именно въ этомъ смыслѣ.

Отъ желѣзнодорожнаго предпринимателя требуется не обыкновенная, а специальная и чрезвычайная заботливость о жизни лицъ, отправляющихся по его дорогѣ. Эта особенная заботливость вызываетъ со стороны предпринимателя массу чисто техническихъ, иногда весьма сложныхъ приспособленій. Если при обыкновенныхъ поврежденіяхъ законъ возлагаетъ тяжесть доказательства вины причинившаго ихъ на потерпѣвшаго, то, желая оставаться въ предѣлахъ того же начала, законъ, при поврежденіи на желѣзной дорогѣ, возложилъ бы на потерпѣвшаго тяжесть въ нѣсколько разъ больше. Его обязанность была бы болѣе трудна потому, что техническіе приемы желѣзнодорожнаго дѣла для него вполне чужды.

Поэтому законодатель въ данномъ случаѣ идетъ въ помощь потерпѣвшему и уравниваетъ шансы, зная напередъ, что желѣзнодорожному предпринимателю все-таки легче выйти оправданнымъ изъ гражданскаго суда, нежели потерпѣвшему добиться вознагражденія. Теперь, даже при такомъ взглядѣ, эти процессы составляютъ положительное бѣдствіе для потерпѣвшаго; безъ этого начала они стали бы просто невозможны.

Вслѣдствіе этого законодатель, въ видахъ справедливости и общественной пользы, строить а priori предположеніе вины желѣзнодорожнаго предпринимателя, предпо-

²⁾ Kahn «Haftpflichtgesetz, 106; мѣсто приведенное Weinrich'омъ, въ его сочиненіи «die Haftpflicht», s. 140.

ложеніе, которое не имѣетъ мѣста въ другихъ процессахъ объ убыткахъ.

Это начало встрѣчаемъ въ п. 2 ст. 683.

На истца въ желѣзнодорожномъ процессѣ лежитъ обязанность доказать лишь фактъ личнаго поврежденія при эксплуатациіи и размѣръ его исковаго требованія; законъ не требуетъ отъ него доказательства вины желѣзной дороги, то есть того обстоятельства, что поврежденіе причинено имъ, отвѣтчикомъ, а не посторонними желѣзной дорогѣ лицами. При наличности факта личнаго поврежденія при эксплуатациіи и размѣра исковаго требованія, законъ строитъ юридическое *предположеніе* (praesumptio juris), что поврежденіе причинено желѣзной дорогой ³⁾.

Казалось бы, что это положеніе нашего закона достаточно просто и не можетъ возбуждать никакихъ недоразумѣній. На дѣлѣ, однако же, несовсѣмъ такъ. Намъ извѣстенъ случай, что одинъ окружный судъ постановилъ слѣдующее частное опредѣленіе: «обязать *истца* представить подробное письменное разъясненіе условій, при которыхъ онъ потерпѣлъ увѣще».

Подобное опредѣленіе юридически ошибочно: на потерпѣвшемъ лежитъ лишь одна обязанность доказать причинную связь между своимъ поврежденіемъ и дѣйствіемъ желѣзной дороги; разъ эта связь установлена и судъ встрѣчаетъ какія-либо сомнѣнія относительно того, виновенъ-ли самъ потерпѣвшій въ постигшемъ его несчастіи или же третьи постороннія лица, онъ можетъ возлагать обязанность разъяснить все это на *отвѣтчика*, но никакъ не на истца.

Германскій Сенатъ въ аналогичномъ случаѣ слѣдующимъ образомъ разъясняетъ вопросъ: «Рѣшеніе суда

³⁾ Деларовъ, стр. 164.

основывается на томъ фактическомъ соображеніи, что несчастіе съ N *осталось неразъясненнымъ*; что именно не установлено, лежалъ-ли онъ уже въ то время на рельсахъ, когда былъ раздавленъ, или же онъ стоялъ и былъ опрокинутъ вагономъ или лошадыю, и что изъ данныхъ въ дѣлѣ нѣтъ возможности точнѣе это разъяснить. Подобное разъясненіе составляло задачу *ответчика*, какъ стороны, на которой лежитъ тяжесть доказательства». (Рѣш. 7 апрѣля 1888 г. ⁴).

Замѣчательно, что всѣ современные желѣзнодорожныя законодательства такимъ образомъ распредѣлили тяжесть доказательства и что нашъ новый Общій желѣзнодорожный Уставъ, по примѣру французскаго гражданскаго кодекса ⁵) и германскаго торговаго уложенія ⁶), распространилъ это правило, возложивъ тяжесть доказательства отсутствія вины со стороны желѣзной дороги на *ответчика*: 1) въ случаѣ утраты или порчи багажа (ст. 96 Общаго Устава); 2) въ случаѣ утраты или поврежденія груза (ст. 102), и 3) въ случаѣ несоблюденія сроковъ доставки (ст. 110). Редакція приведенныхъ статей гораздо полнѣе и точнѣе редакціи французскаго и герман-

⁴) Eger, VI, 281—282.

⁵) Art. 1784 Code Civil: «Les voituriers par terre et par eau sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure».

⁶) Allgem. Deutsch. Handelsgesetzbuch, Art. 395. «Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung, des Frachtguts seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Guts, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage u. dergl. oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist».

скаго законовъ, статья же 110 Общаго Устава представляетъ нововведеніе и положительный шагъ впередъ ⁷).

Существованіе приведеннаго правила объясняется сложностью техники желѣзнодорожнаго дѣла, вслѣдствіе которой истецъ въ подобномъ процессѣ поставленъ фактически въ болѣе затруднительное положеніе, нежели истецъ другаго, не связаннаго съ техническими трудностями и спеціальными свѣдѣніями дѣла ⁸).

Кромѣ трудности положенія истца въ желѣзнодорожномъ процессѣ, Деларовъ усматриваетъ еще политическое основаніе для сказаннаго распредѣленія тяжести доказательствъ. «Въ виду того, говоритъ онъ, что всякое ослаб-

⁷) Общій желѣзнодорожный Уставъ, ст. 96: «желѣзная дорога отвѣтствуетъ за *утрату* или *порчу* принятаго къ перевозкѣ *багажа*, если не докажетъ, что онѣ произошли отъ непреодолимой силы, отъ свойства самаго багажа, или по винѣ самихъ пассажировъ».

Ст. 102. Желѣзная дорога отвѣчаетъ за утрату и поврежденіе груза, послѣдовавшія въ теченіе времени отъ заключенія договора (ст. 61) до выдачи *груза*, если не докажетъ, что они произошли: а) по винѣ лица, имѣющаго право распоряженія грузомъ, или вслѣдствіе исполненія дорожною требованія этого лица (ст. 78); б) по причинѣ отсутствія или недостаточности упаковки (ст. 63); в) отъ свойствъ самаго груза, какъ-то: внутренней порчи, установленныхъ усышки, утечки и раструски; г) отъ непреодолимой силы. Грузъ почитается выданнымъ не только тогда, когда онъ принятъ получателемъ, но и въ случаѣ передачи его, по доставкѣ на станцію назначенія, въ таможенную или частную складъ для хранения (ст. 81).

Ст. 110. Желѣзная дорога отвѣтствуетъ за несоблюденіе *сроковъ доставки* (ст. 53), если не докажетъ, что она не могла устранить просрочку, несмотря на принятіе ею всѣхъ мѣръ, которыя лежатъ на обязанности исправнаго возчика. Въ случаѣ просрочки въ доставкѣ, грузо-хозяинъ имѣетъ право получить съ желѣзной дороги вознагражденіе въ размѣрѣ пяти процентовъ провозной платы за каждыя просроченныя сутки, хотя бы просрочка и не причинила ему никакого убытка. Общая сумма вознагражденія не должна однако превышать всей причитающейся за провозъ груза платы.

⁸) Деларовъ, стр. 160 и 174.

«леніе гражданской отвѣтственности желѣзнодорожныхъ «предпринимателей должно неминуемо повлечь за собою «небрежность въ эксплуатаціи дороги и тѣмъ подвергнуть «опасности жизнь, здоровье и имущество проѣзжающихъ, «для государства выгоднѣе, чтобы желѣзнодорожный пред- «приниматель уплачивалъ недолжное, чѣмъ чтобы онъ не «платилъ должнаго» ⁹⁾.

И такъ, въ подобномъ процессѣ желѣзная дорога обя- зана доказать или —

- 1) собственную вину потерпѣвшаго, или —
- 2) вину постороннихъ, непричастныхъ желѣзной до- роги лицъ или —
- 3) воздѣйствіе непреодолимой силы ¹⁰⁾.

Потерпѣвшій обязанъ лишь доказать нанесеніе ему вреда при эксплуатаціи, но не *причину* несчастія ¹¹⁾. Въ случаѣ невозможности установить фактъ: произошло ли поврежденіе здоровья по собственной винѣ потерпѣвшаго, по винѣ постороннихъ лицъ или вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы, отвѣтственность падаетъ на желѣз- ную дорогу ¹²⁾, въ силу вышеизложеннаго основанія.

Въ случаѣ личнаго поврежденія, предприниматель обязанъ до- казать, что соотвѣтствующая инструкція была сообщена потер- пѣвшему. Рѣш. Герм. Имперскаго Суда 13 апрѣля 1888 г. ¹³⁾.

Причинная связь между виною лицъ, поставленныхъ для при- смотра, и несчастіемъ должна быть доказана. Непринятіе какихъ- либо мѣръ предосторожности, само по себѣ, не устанавливаетъ, въ видѣ законнаго предположенія, причинной связи между ска-

⁹⁾ Деларовъ. стр. 177.

¹⁰⁾ Eger, стр. 106, приводитъ лишь 1-е и 3-е изъ указанныхъ по- ложеній.

¹¹⁾ Тамъ же стр. 111.

¹²⁾ Тамъ же стр. 109.

¹³⁾ Eger, VI, 383.

занною виною и несчастіемъ. Рѣш. Герм. Имперскаго Суда 6 іюня 1888 г. ¹⁴⁾.

Если наступленіе смерти находится въ причинной связи съ несчастіемъ при эксплуатаціи желѣзной дороги, то законъ предпо- лагаетъ, что смерть послѣдовала вслѣдствіе сказаннаго несчастія. Рѣш. Герм. Имперскаго Суда 29 ноября 1888 г. ¹⁵⁾.

Правительствующимъ Сенатомъ разъяснено:

«Ст. 683 гр. зак. и по мѣсту, занимаемому ею въ системѣ гражданскихъ законовъ, и по историческому ея происхожденію (законъ 12 мая 1852 г.), и наконецъ по буквальному содержа- нію, могла имѣть непосредственное примѣненіе лишь къ случаямъ несчастія на желѣзной дорогѣ съ людьми. Но въ виду 9 ст. Уст. Гр. Суд. и въ отношеніи гибели или порчи товара нельзя при- звать неправильнымъ примѣненіе этого закона — насколько онъ касается отвѣтственности желѣзнодорожныхъ обществъ за своихъ служащихъ, а также обязанности общества *доказать* въ каж- домъ отдѣльномъ случаѣ, что гибель или порча товара произошла отъ такихъ причинъ, которыя общество предотвратить было не въ состояніи (сб. рѣш. 1875 г. № 484). (Кас. 1880 г. № 97).

«Въ этомъ отношеніи статью 683 т. X. ч. I и по редакціи 25 января 1878 г. (въ продолженіи свода законовъ 1879 г.) не *установлено никакого новаго начала*». (Кас. 1882 г. № 23).

¹⁵⁾ Eger, VI, 392.

¹⁴⁾ Eger, VI, 441.

VI.

За какія дѣйствія отвѣчаетъ желѣзная дорога.

Лит. а, п. 2, 683 ст. X т. I ч. . . . «Владѣльцы предпріятій освобождаются отъ обязанности вознаграждать потерпѣвшихъ... когда докажутъ, что несчастіе произошло: а) не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ».

Владѣльцы желѣзнодорожныхъ предпріятій отвѣчаютъ:

- 1) За свои собственныя дѣйствія.
- 2) За дѣйствія своихъ служащихъ.
- 3) За весь вещественный составъ желѣзной дороги.
- 4) За дѣйствія постороннихъ, непричастныхъ желѣзной дорогѣ лицъ ¹⁾.

Въ нашей судебной практикѣ былъ возбужденъ вопросъ, слѣдуетъ ли извѣстное личное поврежденіе считать происшедшимъ «по винѣ» желѣзнодорожныхъ агентовъ, если они за сказанное дѣяніе были судимы уголовнымъ судомъ и совершенно имъ оправданы.

Если агентъ желѣзной дороги оправданъ уголовнымъ судомъ, это не исключаетъ гражданского иска къ желѣзной дорогѣ потому, что хотя *данное* лицо могло и не быть виновнымъ въ дѣяніи, въ которомъ оно обвинялось, тѣмъ не менѣе, независимо отъ начала, что доказательство

вины желѣзной дороги не требуется для признанія ея отвѣтственною въ гражданскомъ порядкѣ за причиненный ею убытокъ, — можетъ еще случиться, что данное лицо, оправданное по обвиненію въ *данномъ* упущеніи могло, при крайней сложности желѣзнодорожного механизма, совершить другое дѣяніе или упущеніе, находящееся въ связи съ причиненнымъ вредомъ, или же — что *другой* агентъ, непривлеченный къ уголовному суду, совершилъ подобное дѣяніе или упущеніе.

Это положеніе выводится изъ того начала, что доказательства *вины* желѣзной дороги не требуется для признанія ея отвѣтственною въ гражданскомъ порядкѣ за причиненный ею убытокъ.

Если агентъ обвиненъ, то дорога отвѣчаетъ въ гражданскомъ судѣ безусловно потому, что отсутствіе вины самого потерпѣвшаго и отсутствіе *vis major* — установлены ²⁾.

Правительствующій Сенатъ рѣшилъ (д. фонъ-Таубе, 1883 г. № 6), что подъ выраженіемъ закона «не по винѣ предпріятія или его агентовъ», слѣдуетъ понимать не одни дѣянія, преслѣдуемые въ порядкѣ уголовного суда, но и вообще неисполненіе отвѣтчикомъ лежащихъ на немъ обязанностей, коль скоро это неисполненіе имѣло тѣ послѣдствія, изъ коихъ возникло исковое требованіе.

Выводъ этотъ совершенно соответствуетъ значенію уголовного приговора въ отношеніи правъ потерпѣвшихъ, ибо на основаніи 7 ст. Уст. Уг. Суд. признаніе уголовнымъ судомъ обвиняемаго невиновнымъ не прекращаетъ права иска къ нему въ гражданскомъ судѣ, если отъ его дѣянія для истца произошелъ ущербъ или убытокъ.

²⁾ Contra, Sourdat, «Traité général de la responsabilité», II, № 798 и слѣд.

¹⁾ Ср. Eger стр. 71—77, Endemann стр. 22—24, Jacobi стр. 26—27.

Замѣчательно отношеніе французской судебной практики и французскихъ авторовъ съ одной стороны и германскихъ съ другой по отношенію къ слѣдующему юридическому вопросу:

Если пассажиръ, сѣвъ въ вагонъ безъ билета, потерпѣлъ личное поврежденіе, отвѣчаетъ ли желѣзная дорога?

Этотъ вопросъ разрѣшила Ліонская судебная палата по отношенію къ содержателю общественныхъ экипажей слѣдующимъ образомъ: «Принимая во вниманіе, что Броссѣ (потерпѣвшій пассажиръ) не помѣщенъ въ списокъ пассажировъ; что въ билетѣ ему было отказано за недостаткомъ мѣста; что несмотря на то онъ помѣстился въ экипажъ уже на пути; что онъ не могъ не знать, садясь въ экипажъ, о томъ, что онъ заполненъ; что если со стороны возчика и имѣется нарушеніе предписаній, то самъ Броссѣ является соучастникомъ этого нарушенія и неосмотрительности; что посему онъ не имѣетъ основанія искать убытковъ за дѣяніе, которое является его собственнымъ» и т. д. ³⁾.

Оказалось, что экипажъ былъ въ весьма дурномъ состояніи, вслѣдствіе чего на пути опрокинулся, поранивъ многихъ пассажировъ, и что потерпѣвшій Броссѣ сѣлъ въ него вслѣдствіе незаконнаго своего соглашенія съ кондукторомъ. Французскій авторъ Sourdat не только вполне раздѣляетъ вышеприведенное мнѣніе Ліонской палаты, но и отъ себя прибавляетъ, что сказанный потерпѣвшій не имѣетъ права на убытки даже по отношенію къ кондуктору, съ которымъ вступилъ въ соглашеніе, и что первая инстанція, присудивъ эти убытки, рѣшила неправильно.

Тотъ же вопросъ обсуждаютъ и нѣмецкіе авторы.—Эгеръ утверждаетъ, что вопросъ, получилъ ли поврежденіе

³⁾ Sourdat. т. II № 660.

пассажиръ, ѣхавшій съ билетомъ или безъ билета, вполне безразличенъ вслѣдствіе особенной отвѣтственности возчика и редакціи спеціальнаго закона: «ein Mensch»; а не «ein Passagier».

Кромѣ того вина самого потерпѣшаго въ томъ смыслѣ который установленъ закономъ, должна находиться въ непосредственной причинной связи съ постигшимъ его несчастьемъ. Въ данномъ случаѣ имѣніе или неимѣніе билета не могло оказать никакого вліянія на полученіе поврежденія, ибо если бы данное лицо и сѣло съ билетомъ, оно все равно не избѣгло бы несчастья. Непосредственной причиной личнаго поврежденія является въ данномъ случаѣ неисправность самого возчика.

Это разсужденіе вполне примѣнимо и къ нашимъ законамъ, вслѣдствіе выраженія ст. 683 X т. I ч. I и ст. 92 Общ. Уст.: «желѣзная дорога обязана вознаградить каждого потерпѣшаго вредъ и убытокъ», а не каждого потерпѣшаго пассажира ⁴⁾.

Возраженіе о собственной винѣ потерпѣшаго особенно часто со стороны желѣзнодорожныхъ и иныхъ предпринимателей. За исключеніемъ случаевъ крушенія поѣзда (гдѣ опять доказывается собственная вина потерпѣвшихъ вредъ желѣзнодорожныхъ агентовъ), нѣтъ случая поврежденія пассажира, посторонняго лица или рабочаго въ мастерскихъ, чтобы предприниматель не доказывалъ его собственной вины.

Поэтому вопросъ о собственной винѣ особенно часто

⁴⁾ Положеніе, что желѣзная дорога отвѣчаетъ за личный вредъ не на основаніи своихъ договорныхъ отношеній къ перевозимымъ ею лицамъ, къ каковой категоріи безбилетный пассажиръ очевидно не принадлежитъ—а на основаніи закона obligatio ex lege, см. гл. I «Общес основаніе права на вознагражденіе за вредъ».

приходится обсуждать судамъ, рѣшающимъ подобныя дѣла. Дѣла эти столь разнообразны, что нѣтъ возможности привести ихъ подъ какія бы то ни было категоріи. Слѣдуетъ лишь привести въ видѣ общаго начала положеніе, съ которымъ согласны какъ французскіе, такъ и нѣмецкіе юристы, что человѣку, въ особенности же рабочему, свойственно привыкать къ опасностямъ даннаго производства; что эта особенность человѣческой природы должна быть принимаема въ расчетъ предпринимателемъ; что посему на непремѣнной обязанности предпринимателя лежитъ принимать всѣ мѣры и употреблять всѣ приспособленія, которыя способствуютъ предохраненію жизни и здоровья работниковъ и постороннихъ лицъ⁵⁾; что недостаточно напечатать правила осторожнаго обращенія съ машинами, но необходимо неусыпно наблюдать, чтобы эти правила дѣйствительно примѣнялись⁶⁾.

⁵⁾ § 120 Герм. Ремесленнаго Устава (Gewerbeordnung) говорить: «Die Gewerbeunternehmer sind verpflichtet alle diejenigen Einrichtungen herzustellen und zu unterhalten welche mit Rücksicht auf die besondere Beschaffenheit des Gewerbebetriebes und Betriebsstätte zu thunlichster Sicherheit gegen Gefahr für Leben und Gesundheit nothwendig sind».

⁶⁾ Лоранъ рельежно выражаетъ эту мысль, говоря: «необходимо предохранять работника отъ его собственной неосторожности».

То же самое говоритъ Saintelette «de la responsabilité et de la garantie», стр. 133. На стр. 143 онъ приводитъ изъ рѣшенія французскаго суда въ Безансонѣ 30 мая 1874 года, слѣдующіе достойные вниманія мотивы: «Attendu qu'abstraction faite des réglemens généraux qui ont fait la loi de l'existence de la Compagnie du Midi, au début de son exploitation, il est de principe, d'après le droit commun, qu'en employant ses agents à des manoeuvres souvent difficiles et périlleuses, la Compagnie doit assurer leur sûreté, qu'elle doit même, quand l'occasion s'en présente, chercher à préserver ses employés contre leur propre maladresse et autres manquements personnels».

Ср. рѣш. Герм. Касс. Суда 21 марта и 17 октября 1884; Eger, «Eisenbahnrecht. Entscheidungen», III, стр. 200 и 400.

Весьма важнымъ для жизни и здоровья не только ѣдущихъ съ же-

Вопросъ объ обязательности для желѣзныхъ дорогъ вводить новыя приспособленія, ограждающія личную безопас-

лѣзнодорожнымъ поѣздомъ, но и постороннихъ лицъ является обстоятельство, чтобы въ случаѣ опасности поѣздъ могъ быть моментально остановленъ. Въ этомъ отношеніи главную роль играютъ тормоза, которые совершенствуются съ каждымъ годомъ. Въ декабрѣ 1887 г. были произведены у насъ опыты съ тормазомъ Вестингауза (Westinghouse), дѣйствующимъ посредствомъ упругости сжатого воздуха. Два поѣзда были пущены другъ другу на встрѣчу со скоростью 67 верстъ въ часъ, одинъ съ обыкновенныхъ тормазомъ, другой съ новымъ Вестингауза. Когда затормозили тотъ и другой поѣзда, первый прошелъ еще 1204 фута, а второй всего только 495, т. е. почти въ два съ половиною раза меньше.

Послѣ крушенія Императорскаго поѣзда 17 октября 1888 г. по поряженію Министерства Путей Сообщенія назначена особая коммисія для производства на линіи Главнаго Общества Россійскихъ ж. д. сравнительныхъ испытаній надъ дѣйствіемъ непрерывныхъ тормазовъ различныхъ системъ.

О причинахъ этого историческаго крушенія, которое для усовершенствованія нашихъ желѣзныхъ дорогъ будетъ имѣть весьма важныя послѣдствія, высказывались самыя разнообразныя мнѣнія. Было, напримеръ, высказано мнѣніе («Новости» за 1888 г. № 297), что разрушилъ поѣздъ тормазъ Вестингауза и «только онъ одинъ». Не останавливаясь на этомъ и тому подобныхъ мнѣніяхъ, мы приводимъ въ видѣ особаго приложенія результаты добытые экспертизою о причинахъ крушенія Императорскаго поѣзда 17 октября 1888 г.

На Германской выставкѣ 1888 г. предметовъ для огражденія жизни рабочихъ появились многіе предметы, служащіе для безопасности движенія на желѣзныхъ дорогахъ. Приводимъ краткое извлеченіе свѣдѣній объ этихъ предметахъ.

«Наиболѣе частой причиной желѣзнодорожныхъ несчастій, какъ извѣстно, служитъ сходъ поѣзда съ рельсовъ, и единственнымъ средствомъ для остановки поѣзда до сихъ поръ является лишь тормазъ. Неудивительно поэтому, что германскіе инженеры обращаютъ особенное вниманіе на улучшеніе тормазовъ. На выставку присланы всевозможныя модели тормазовъ, изъ которыхъ слѣдуетъ упомянуть автоматическій тормазъ системы Heberlein'a и выставленный Саксонскимъ министерствомъ проволочный тормазъ, который, кажется, уже давно примѣняется на французскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Самыя ужасныя несчастія происходятъ отъ столкновенія двухъ поѣздовъ, что въ Германіи, не смотря

ность, разрѣшенъ Правительствующимъ Сенатомъ 1885 г. № 93, по д. Сапица.

«Переходя къ разсмотрѣнію вопроса объ отвѣтственности Главнаго Общества за непринятіе мѣръ предосторожности противъ воз-

на проложенные повсюду двойные рельсы, случается далеко не рѣдко, особенно на станціяхъ, при входѣ поѣзда, вслѣдствіе несвоевременно даннаго оптическимъ телеграфомъ *сигнала*. Для предупрежденія столкновенія поѣздовъ выставленъ новоизобрѣтенный электрическій аппаратъ, который, если поставить его въ служебной комнатѣ начальника станціи, всегда будетъ точно передавать сигналы, данные оптическимъ телеграфомъ, и, слѣдовательно, начальникъ станціи всегда будетъ имѣть возможность провѣрить правильность сигналовъ. На малыхъ станціяхъ этотъ аппаратъ, безъ сомнѣнія, принесетъ большую пользу, но окажется ли онъ практичнымъ и на большихъ станціяхъ, въ этомъ можно сомнѣваться. Для огражденія желѣзнодорожныхъ рабочихъ отъ несчастій на сортировочныхъ станціяхъ при *составленіи поѣздовъ*, между буферами, выставлены нѣкоторые новыя изобрѣтенія, цѣль которыхъ достигнуть составленія поѣздовъ безъ того, чтобы рабочій стоялъ между вагонами. Изобрѣтенія эти будутъ вскорѣ испытываться. По выставленнымъ моделямъ вновь строящихся пассажирскихъ вагоновъ всѣхъ классовъ видно, что въ Германіи рѣшились больше не строить вагоновъ съ отдѣльными купе. Выставленные вагоны совершенно почти сходны съ вагонами нашихъ полѣскихъ дорогъ». (Новости за 1888 г. № 126).

Гораздо большей опасности, чѣмъ пассажиръ въ вагонѣ желѣзнодорожнаго поѣзда, подвергается работникъ въ *мастерскихъ*. По этому вопросу 19 ноября 1883 г. состоялся во 2-мъ отдѣлѣ Русскаго Техническаго Общества докладъ г. А. Пресса «о приспособленіяхъ для защиты рабочихъ при обращеніи со станками для обработки дерева». Докладчикъ выяснилъ важность разрабатывавшагося на послѣднемъ московскомъ промышленномъ съѣздѣ Техническаго Общества вопроса о мѣрахъ предосторожности при обращеніи съ машинами и проводниками для предупрежденія несчастныхъ случаевъ съ рабочими. Съ представляемою станками для обработки дерева опасностью, докладчикъ ознакомился на основаніи собственной практики. Коснувшись находившихся на Берлинской гигиенической выставкѣ 1883 г. и вызвавшихъ общее одобреніе приборовъ Крумрейна и Катца для защиты рабочихъ на строгательныхъ станкахъ, г. Прессъ высказалъ, что самымъ опаснымъ изъ числа станковъ для обработки дерева считается *круглая пила*. Въ этомъ отношеніи заслуживаютъ особаго вниманія приборы Кунца и Гофмана, сущность которыхъ заключается въ томъ, что въ нихъ пила постоянно

можного разрыва водомѣрной трубки, Правительствующій Сенатъ не можетъ признать ссылку повѣреннаго отвѣтчика на § 3 устава Главнаго Общества основательною. Точный смыслъ этого параграфа показываетъ, что обязанность составленія чертежей под-

закрывается особымъ чехломъ и открывается только при подниганіи дерева вполне автоматически, такъ что руки рабочаго отстраняются отъ пилы. Упомянутые приборы годны почти исключительно лишь для круглыхъ пилъ. Изъ приборовъ же, могущихъ быть примѣняемыми одинаково какъ къ круглымъ пиламъ, такъ и къ другимъ опаснымъ станкамъ для обработки дерева можно указать на приборъ Реймана. Замѣтивъ, что при машинахъ и орудіяхъ съ приспособленіями для защиты рабочихъ производительность ихъ труда *увеличивается*, докладчикъ упомянулъ о томъ, что центральное управленіе мануфактуръ и торговли въ Штутгартѣ сдѣлало этого рода приспособленія обязательными для фабрикантовъ. Въ Мюльгаузенѣ обращено на этотъ предметъ особое вниманіе благодаря инициативѣ самихъ рабочихъ, побудившихъ фабрикантовъ завести сказанныя приспособленія. При этомъ докладчикъ выразилъ мнѣніе, что для достиженія дѣйствительной безопасности рабочихъ необходима *раціональная конструкція* самихъ станковъ, въ подтвержденіе чего г. Прессъ привелъ нѣсколько примѣровъ смертныхъ случаевъ между рабочими за границею отъ несовершенства станковъ, хотя и имѣвшихъ лучшія приспособленія для защиты рабочихъ. Докладчикъ выразилъ надежду, что и у насъ наконецъ обратятъ надлежащее вниманіе на обезпеченіе жизни рабочаго, тѣмъ болѣе, что приспособленія для этой цѣли требуютъ самыхъ незначительныхъ затратъ и не привились у насъ единственно по незнакомству съ этимъ вопросомъ.

Отъ себя прибавимъ, что нашъ рабочій, вслѣдствіе свойственной ему безпечности, обыкновенно вначалѣ отказывается отъ вводимого приспособленія для его же безопасности. Такой случай намъ извѣстенъ относительно приборовъ, охраняющихъ глаза рабочаго отъ искръ и желѣзныхъ отбросовъ. Рабочіе долгое время отказывались носить эти приборы (слюдяныя или сѣтчатыя очки) на томъ основаніи, что это «безобразно».

Долгое время доискивались причины такого смѣшнаго возраженія, наконецъ нашли. Оказалось, что рабочимъ выдавались эти приспособленія не по ихъ выбору, а по распоряженію конторы; выходило вслѣдствіе этого, что рабочій большаго роста получалъ приспособленіе малаго размѣра и наоборотъ. Когда рабочимъ предоставили приспособленія «на выборъ», предубѣжденіе ихъ исчезло.

Изъ сочиненій на русскомъ языкѣ по этому важному вопросу мо-

вижнаго состава и его принадлежностей лежитъ на самомъ обществѣ, которое, будучи непосредственнымъ распорядителемъ предпріятія (ст. 697 т. XII ч. I Уст. Пут. Сообщ.), обязано заботиться о полной исправности и безопасности всѣхъ частей его и не вправѣ сослаться на утвержденіе чертежей подвижнаго состава Министерствомъ Путей Сообщенія, какъ на причину освобожденія общества отъ отвѣтственности, ибо какой бы ни былъ установленъ порядокъ утвержденія этихъ чертежей, онъ ни въ какомъ случаѣ не можетъ снимать съ общества обязанности слѣдить за всѣми новѣйшими усовершенствованіями желѣзнодорожной техники, направленными къ большей безопасности лицъ, служащихъ при подвижномъ составѣ. Въ виду сего, непринятіе въ данномъ случаѣ мѣръ предосторожности противъ разрыва водомѣрной трубки, путемъ устройства предохранительнаго футляра, введеннаго какъ установлено въ рѣшеніи палаты, на нѣкоторыхъ паровозахъ Главнаго Общества, могло быть отнесено палатою къ винѣ общества, обуславливающей имущественную отвѣтственность его предъ пострадавшимъ лицомъ».

* *

Относительно выраженія закона: «не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ» слѣдуетъ твердо уста-

жесть указать на слѣдующія: *Ронжинъ Н. В.*, «Приспособленія для предупрежденія несчастныхъ случаевъ при обращеніи съ круглою миною»; *Карельскій К. П.*, «Приспособленія для предупрежденія несчастныхъ случаевъ при обращеніи съ приводами»; *Худяковъ Е. К.*, «Къ вопросу о предупрежденіи несчастныхъ случаевъ (Механизмы и аппараты, бывшіе на Берлинской Гигіенической выставкѣ 1883 г.)». Всѣ вышеуказанныя три статьи изданія Московскаго Политехническаго Общества. *Микулинъ А. А.*, «Аппараты и приспособленія для охраны здоровья и жизни рабочихъ на фабрикахъ (Механизмы, бывшіе на Цюрихской выставкѣ)». Статья помѣщена въ журналѣ Вѣстникъ Промышленности за 1884 г. №№ 7, 8, 12. *Федоровъ С. А.*, «О предупрежденіи несчастій отъ машинъ (Правила для рабочихъ на прядильныхъ фабрикахъ)». Вѣстникъ Промышленности за 1885 г. № 1 и *Микулинъ А. А.*, «О предупрежденіи несчастныхъ случаевъ съ рабочими на фабрикахъ и заводахъ», Владиміръ, 1889 г.

новить что въ силу приведеннаго выраженія въ законѣ и въ силу общаго начала отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, на потерпѣвшемъ не лежитъ обязанность устанавливать и доказывать *вину* желѣзнодорожнаго общества. Это и есть главное различіе между ст. 683 и ст. 684 X т. I ч. ⁷⁾.

⁷⁾ Не смотря на всю очевидность и простоту этого юридическаго начала, наши судебныя мѣста съ трудомъ его себѣ усваиваютъ. Во второй половинѣ 1887 года СПб. Судебная Палата разсматривала дѣло Общества конножелѣзныхъ дорогъ съ СПб. Городскимъ Обществомъ о штрафахъ за несчастные случаи на линіяхъ конно-желѣзныхъ дорогъ. Вотъ нѣкоторые мотивы: «Судебная Палата находитъ, что искъ Общества конно-желѣзныхъ дорогъ возбуждаетъ два вопроса: первый о томъ, имѣетъ-ли право Городская Управа налагать на Общество штрафы за несчастные случаи собственною властью помимо суда, и второй—если имѣетъ, то наложеніе сихъ штрафовъ можетъ ли быть допускаемо безъ *установленія* со стороны Управы *вины въ неосторожности* агентовъ Общества, бывшей причиною поврежденія здоровья потерпѣвшаго, или его смерти? Первый вопросъ, по мнѣнію Палаты, несомнѣнно разрѣшается въ утвердительномъ смыслѣ. Переходя ко второму вопросу, Палата усматриваетъ, что повѣренный Общества конно-желѣзныхъ дорогъ оспариваетъ право Городской Управы на взысканіе съ Общества специальныхъ штрафовъ за несчастные случаи во время движенія вагоновъ и правильность рѣшенія Окружнаго Суда о признаніи за Управою такого права помимо суда на томъ основаніи, что вообще отвѣтственность, какъ объясняетъ онъ въ апелляціи, и въ смыслѣ уголовномъ, и въ смыслѣ гражданскомъ безъ вины не можетъ имѣть мѣста, ибо всякая отвѣтственность предполагаетъ наличность вины, а потому если контрагенты желаютъ возложить другъ на друга отвѣтственность, помимо вины, за событіе *случайное*, то объ этомъ должно быть точно оговорено въ договорѣ, между тѣмъ этой-то оговорки тамъ и не помѣщено. Такія возраженія Судебная Палата не можетъ признать правильными, какъ несоотвѣтствующія сущности условій, изложенныхъ въ § 17 договора (Общ. съ Городской Думой), который гласитъ: «за неосторожную ѣзду съ причиненіемъ оттого кому-либо смерти, увѣчья и ушибовъ, отвѣтственность передъ пострадавшими лежитъ на Обществѣ конно-желѣзныхъ дорогъ. Независимо отъ сего, за всякій несчастный случай при движеніи конно-желѣзныхъ дорогъ, Общество уплачиваетъ въ городскую кассу, если послѣдствіемъ такого несчастнаго случая была

Железнодорожный предприниматель только въ рѣдкихъ случаяхъ отвѣчаетъ лично за поврежденіе въ здорově. Общества и казна, въ качествѣ юридическихъ лицъ, не подлежатъ личной отвѣтственности.

Отвѣтственность железнодорожнаго предпринимателя за дѣйствія своихъ служащихъ является наиболѣе частой, безъ различія, состоятъ ли эти лица на дѣйствительной службѣ при желѣзной дорогѣ, или только временно наняты для исполненія извѣстныхъ дѣйствій (напримѣръ, поденщики). Отвѣтственность предпринимателя за дѣйствія железнодорожныхъ служащихъ бываетъ двухъ родовъ: а) за дѣйствія, совершенныя ими при исполненіи ихъ служебныхъ обязанностей; б) за дѣйствія, совершенныя ими внѣ ихъ служебныхъ обязанностей. Въ томъ и въ другомъ случаѣ, дѣйствія эти должны происходить при эксплуатаціи и находиться съ нею въ непосредственной или посредственной связи.

Напримѣръ, въ моей практикѣ я встрѣтилъ случай

смерть потерпѣвшаго—500 р., а за всѣ прочіе несчастные случаи по 100 р. Между отвѣтственностью Общества, лежащею на немъ по первой части § 17, и другою отвѣтственностью, выговоренною Городскимъ Обществомъ въ свою пользу, во второй части онаго не существуетъ объясненной повѣреннымъ истца связи (наличности вины) по одной уже той причинѣ, что первая можетъ быть опредѣляема не иначе, какъ по суду, а судъ опредѣляетъ отвѣтственность при наличности только вины въ неосторожности, между тѣмъ какъ опредѣленіе второй отвѣтственности поставлено въ совершенную зависимость отъ соглашенія сторонъ.

Такимъ образомъ Судебная Палата, правильно признавъ за Городскимъ Обществомъ право налагать штрафы на Общество конно-желѣзныхъ дорогъ, высказываетъ въ своемъ рѣшеніи совершенно неправильное соображеніе, что отвѣтственность железнодорожнаго общества поставлена въ зависимость отъ его вины и при томъ только вины въ неосторожности.

несчастія съ людьми на желѣзной дорогѣ, происшедшій въслѣдствіе того, что машинистъ, помощникъ машиниста и кочегаръ, всѣ трое, во время движенія поѣзда, на локомотивѣ спали. Желѣзная дорога, разумѣется, въ данномъ случаѣ, отвѣчаетъ; но если тотъ же машинистъ сойдеть съ машины и ударомъ по головѣ гайкой убьетъ посторонняго человѣка, желѣзная дорога не отвѣчаетъ потому, что лишеніе жизни не находится въ связи съ эксплуатациею.

Встрѣчаются, однакоже, случаи, для разрѣшенія которыхъ: напримѣръ, кондукторъ убиваетъ пассажира, ѣдущаго съ ввѣреннымъ ему поѣздомъ; желѣзная дорога несомнѣнно отвѣчаетъ; но если кондукторъ поѣзда № 3, во время скрещенія на станціи съ поѣздомъ № 5, войдетъ въ купэ этого послѣдняго поѣзда и съ цѣлю, напримѣръ, грабежа, причинить вредъ въ здоровьѣ пассажиру, тогда, по мнѣнію Эгера, желѣзная дорога не отвѣчаетъ. Она отвѣчаетъ только тогда (по мнѣнію сказаннаго автора), когда будетъ доказано, что желѣзная дорога приняла на службу человѣка, извѣстнаго своимъ преступными наклонностями, или по суду наказаннаго, или если желѣзная дорога, напримѣръ, разрѣшила своимъ служащимъ носить оружіе при исполненіи служебныхъ обязанностей⁸⁾. Врядъ ли можно согласиться съ этимъ страннымъ мнѣніемъ.

Если несчастіе причинено железнодорожнымъ служащимъ, внѣ его служебныхъ обязанностей, напримѣръ, дорожный сторожъ, желая отомстить своему товарищу, развививаетъ рельсы на его верстѣ, желѣзная дорога отвѣ-

⁸⁾ Eger стр. 73. Онъ прибавляетъ, что тогда желѣзная дорога можетъ отвѣчать въ силу общихъ законовъ, а не на основаніи спеціальнаго закона 7 іюня 1871 года.—Contra Jacobi, стр. 29.

часть какъ за дѣйствіе третьихъ лицъ⁹⁾. Вообще же слѣдуетъ сказать, что при наличности редакціи 5 ст. Общаго Устава, «желѣзная дорога отвѣтствуетъ за вредъ и убытки, причиненные *служебными* дѣйствіями служащихъ на ней», этотъ отдѣлъ теоріи желѣзнодорожнаго права представляетъ затрудненія¹⁰⁾.

Ниже мы подробно разбираемъ вопросъ объ отвѣтственности ж. д. за дѣйствіа третьихъ лицъ, причиняющія вредъ пассажирамъ и составляющія преступленіе или проступокъ; за эти дѣйствіа желѣзная дорога несетъ отвѣтственность.

По поводу редакціи закона: «владѣльцы предпріятій освобождаются отъ обязанности вознаградить потерпѣвшихъ, когда докажутъ, что несчастіе произошло: а) *не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ*, или

⁹⁾ Зимомъ въ 1889 году въ желѣзнодорожномъ поѣздѣ, шедшемъ изъ Ниццы въ Генуя, одинъ изъ пассажировъ былъ ограбленъ и выброшенъ изъ окна вагона. «Новости» за 1889 г. № 89.

¹⁰⁾ Вербловскій, тамъ же, стр. 15, говоритъ: Это выраженіе («служебными дѣйствіями») не слѣдуетъ понимать въ томъ узкомъ смыслѣ, что дѣйствіа, причиняющія вредъ, совершенныя тѣмъ или другимъ изъ служащихъ на желѣзной дорогѣ, должны непременно относиться къ тому роду дѣятельности или службы, для которой данное лицо назначено. Ст. 5 выражаетъ только ту совершенно вѣрную мысль, что не всякое дѣйствіе желѣзнодорожныхъ агентовъ, причинившихъ вредъ, порождаетъ отвѣтственность желѣзной дороги, а только такое дѣйствіе (положительное или отрицательное), которое входитъ въ составъ желѣзнодорожной эксплуатаціи («выполненіе перевозки и соединенныхъ съ нею дѣйствій»), при чемъ безразлично, кто изъ желѣзнодорожныхъ агентовъ совершилъ такое дѣйствіе. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что новый Уставъ (ст. 5), по примѣру западныхъ желѣзнодорожныхъ законовъ, возлагаетъ отвѣтственность на желѣзныя дороги не только за служащихъ на ней, т. е. за ея агентовъ въ тѣсномъ смыслѣ, но и за всѣхъ другихъ лицъ, услугами которыхъ она пользуется при эксплуатаціи (ст. 3 Швейцарскаго желѣзнодорожнаго закона отъ 20 марта 1875 г.; ст. 29 проекта Бернской международной желѣзнодорожной конвенціи 1878 г.).

же б) вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы», — возникъ въ средѣ нашихъ теоретиковъ вопросъ: въ какомъ объемѣ понимать это выраженіе «не по винѣ»? Не отвѣчаетъ ли желѣзная дорога лишь за тѣ случаи личныхъ поврежденій, которые произошли по винѣ самихъ потерпѣвшихъ, за всѣ же остальные несетъ отвѣтственность (за исключеніемъ, разумѣется, наличности непреодолимой силы), или же между виною желѣзной дороги, виною самого потерпѣвшаго и непреодолимою силою кроется еще четвертая область, въ которой желѣзная дорога, равнымъ образомъ, освобождена отъ отвѣтственности?

По этому вопросу однимъ изъ нашихъ изслѣдователей¹¹⁾ была высказана и весьма подробно мотивирована слѣдующая мысль: наша ст. 683 X т. 1 ч. прод. 1879 г. составлена по образцу германскаго закона 7 іюня 1871 г., въ которомъ это мѣсто редактировано такимъ образомъ: «предприниматель отвѣчаетъ за вредъ, если не докажетъ, что несчастіе произошло вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы, или же по *собственной винѣ* умершаго или поврежденнаго въ здоровьѣ»; по общимъ началамъ желѣзнодорожнаго права вопросъ о виновности желѣзной дороги не имѣетъ значенія для признанія ея отвѣтственною за причиненный ущербъ; между тѣмъ по ст. 683 желѣзная дорога отвѣчаетъ не только за свою вину, но и за случайность (casus); въ противномъ случаѣ отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ по ст. 683 редакціи 1878 года была бы ниже отвѣтственности тѣхъ же дорогъ, установленной ст. 683 редакціи 1857 г.¹²⁾; наконецъ выраженіе те-

¹¹⁾ А. Гордонъ, «Принципы отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ», Спб. 1887 г.

¹²⁾ «Правительство или частная компанія подлежитъ отвѣтственности предъ понесшимъ ущербъ и вредъ лицомъ, за каждое случившееся на

перешняго закона «не по винѣ управленія *или же* вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы» составляетъ плеоназмъ, то есть неумѣстную велерѣчивость и разъединеніе двухъ однозначущихъ понятій. По всѣмъ этимъ соображеніямъ, подкрѣпленнымъ весьма вѣскими научными и историческими ссылками, авторъ пришелъ къ слѣдующему выводу:

«Выраженіе лит. а п. 2 ст. 683 X т. 1 ч. (продолж. 1879 г.) «не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ» находится въ полномъ противорѣчій: 1) съ слѣдующимъ выраженіемъ п. 2 этой статьи: «или же б) вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы»; 2) съ внутреннимъ смысломъ, духомъ и направленіемъ ст. 683 1 ч. X т. изд. 1857 г. и легшаго въ основу этой статьи Высочайше утвержденнаго мнѣнія Государственнаго Совѣта 12 мая 1852 г., и 3) съ основнымъ началомъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, выраженнымъ въ ст. 96 и 102 Общаго Устава рос. ж. д. По началамъ логическаго толкованія, содержащимся въ ст. 9 Уст. Гр. Суд., это выраженіе лит. а п. 2 ст. 683 должно быть истолковано въ смыслѣ, соотвѣтствующемъ указаннымъ законамъ. Поэтому слѣдуетъ признать, что на основаніи ст. 683 X т. 1 ч. (прод. 1879 г.) желѣзная дорога можетъ быть освобождена отъ отвѣтственности въ томъ лишь случаѣ, если докажетъ, что несчастіе произошло: а) *по винѣ самого пострадавшаго* и б) вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы».

Это мнѣніе было доложено въ видѣ реферата С.-Пе-

желѣзныхъ дорогахъ несчастіе, когда оно произошло отъ причинъ, предусмотрѣнныхъ при отправленіи или движеніи поѣзда, но не отъ вращенныхъ *принятіемъ надлежащихъ мѣръ*, или же когда оно вообще могло быть *предусмотрѣно*, но оставлено безъ вниманія».

тербургскому Юридическому Обществу, которое по его обсужденіи 20 марта 1887 г. приняло слѣдующую резолюцію:

«Помимо случаевъ непреодолимой силы (п. б ст. 683) желѣзная дорога не отвѣчаетъ за вредъ, причиненный при эксплуатаціи и тогда, когда несчастіе произошло по винѣ третьихъ лицъ, при чемъ со стороны желѣзнодорожныхъ агентовъ не было сдѣлано никакого упущенія (п. а ст. 683)»¹³⁾.

¹³⁾ Замѣчательно, что нѣкоторые законоположенія возлагаютъ у насъ обязанность на предпринимателя вознаградить потерпѣвшаго личный вредъ, независимо отъ того, получилъ ли поврежденіе потерпѣвшій по своей винѣ или по другимъ причинамъ. Согласно примѣч. 1 къ ст. 70 Высоч. утвержд. 8 марта 1861 г. Положенія о горнозаводскомъ населеніи казенныхъ горныхъ заводовъ «пенсіи горнозаводскимъ людямъ, лишившимся возможности продолжать заводскія или рудничныя работы отъ увѣчья, на сихъ работахъ полученнаго, а также пенсіи вдовамъ и сиротамъ горнозаводскихъ людей, лишившихся жизни на тѣхъ же работахъ, или отъ увѣчья на оныхъ полученнаго, производится на счетъ завода». По поводу этого предписанія закона В. Яроцкій («Отвѣтственность предпринимателей за несчастные случаи съ рабочими»; Журналъ Гр. и Уг. Пр. 1888 г. кн. 1 стр. 71) замѣчаетъ: «Какъ въ этой статьѣ, такъ и нигдѣ въ другомъ мѣстѣ не упоминается вовсе о причинѣ несчастнаго случая, повлекшаго за собою смерть или увѣчье; стало быть, пенсіи выдаются *во всякомъ случаѣ*, въ силу одной только наличности увѣчья, безъ различія ихъ причинъ». «Точно также, продолжаетъ тотъ же авторъ, и въ Уставѣ Путей Сообщ. есть нѣкоторые указанія на отвѣтственность судовладельцевъ и судопромышленниковъ за несчастные случаи съ рабочими. Любопытно между прочимъ то, что обязанность лѣчить и выдавать вознагражденіе самимъ пострадавшимъ и семьямъ убитыхъ не только не слагается съ предпринимателей, если причина несчастія была чрезвычайная (кораблекрушеніе), но таковая причина является главнымъ основаніемъ отвѣтственности». (XII т. Св. Зак. Отд. 8, ст. 329). «Буде при означенныхъ (ст. 328) *чрезвычайныхъ случаяхъ* кто-либо изъ состоящихъ въ караванѣ подвергнется увѣчью, поврежденію, или даже лишенію какого-либо члена отъ сильнаго ушиба или отъ полученія раны» и т. д. Ст. 330: «Если кто при означенныхъ случаяхъ убитъ до смерти, утонетъ или будетъ убитъ... и т. д.). «Стало быть, заключаетъ г. Яроцкій, отвѣтственность

Вопросъ о *винѣ* въ значеніи, употребляемомъ ст. 683 X т. 1 ч., дважды доходилъ до разсмотрѣнія Правительствующаго Сената:

1) «Изъ сопоставленія содержанія 683 ст. X т. 1 ч. по своду (изд. 1857 г.) и по продолженію (1879 г.) оказывается: 1) что по редакціи Свода, желѣзнодорожная компанія подлежитъ отвѣт-

ственности предъ понесшимъ ущербъ и вредъ лицомъ за каждое случившееся на желѣзной дорогѣ несчастіе, когда оно произошло отъ причинъ, которыя были или могли быть предусмотрѣны при отправленіи или движеніи поѣздовъ, но не отвращены своевременно принятіемъ надлежащихъ мѣръ, и 2) что по редакціи продолженія, желѣзнодорожное общество обязано вознаградить каждаго, потерпѣвшаго вредъ или убытокъ въслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ, причиненныхъ при эксплуатаціи дороги, если не докажетъ, что несчастіе произошло не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ, или въслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы. Сущность этого послѣдняго узаконенія заключается въ томъ, что желѣзнодорожное общество, въ каждомъ данномъ случаѣ несчастія, *предполагается виновнымъ*, пока не докажетъ противнаго. Подъ понятіе же *вины*, какъ основанія для гражданской отвѣтственности, подходит не только положительное дѣяніе, но и всякое упущеніе (684 ст. X т. 1 ч.) въ исполненіи обязанности, то есть отсутствіе той предусмотрительности и заботливости, которыя могли бы предупредить нанесеніе вреда другимъ. Посему нельзя не признать, что узаконеніе 1878 г. (25 января) заключаетъ въ себѣ лишь болѣе широкое опредѣленіе оснований для привлеченія желѣзнодорожныхъ обществъ къ имущественной отвѣтственности, и что подъ это опредѣленіе, какъ одинъ изъ видовыхъ признаковъ вины, вполне подходит и то указаніе, которое содержится въ 683 ст. X т. 1 ч. по своду 1857 г. При такомъ соотношеніи этихъ двухъ редакцій, приватіе въ основаніе рѣшенія того признака вины общества желѣзной дороги, который указанъ въ 683 ст. X т. I ч. по Своду, не можетъ быть признано нарушеніемъ какого-либо закона, а тѣмъ менѣе 683 ст. по прод. 1879 г., не только не ограничивающей отвѣтственности общества предъ всякимъ, потерпѣвшимъ вредъ, но распространяющей ее на всѣ возможные случаи вины общества и его агентовъ при эксплуатаціи желѣзной дороги». (Кас. рѣш. 1885 г. № 93, д. Саплица).

Эти любопытныя свѣдѣнія пополнилъ К. А. Мальчевскій въ своей статьѣ: «Къ вопросу объ отвѣтственности предпринимателей за несчастные случаи съ рабочими». (Журн. Гр. и Уг. Пр. 1888 г., кн. 3, стр. 42 и слѣд.). Г. Мальчевскій указываетъ еще на слѣдующіе законы: Въ дополненіи къ XXXVII тому Второго Полн. Собр. Зак., подъ № 38773а помѣщено Высоч. утвѣрд. Полож. о постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ морского вѣдомства по кораблестроительной части. На основаніи § 28 и 31 этого Положенія «постояннымъ мастеровымъ и рабочимъ, а также ученикамъ, лишившимся возможности продолжать адмиралтейскія или заводскія работы отъ ушиба, раны или увѣчья, на сихъ работахъ полученнаго, а также вдовамъ и сиротамъ мастеровыхъ и рабочихъ, лишившихся жизни на тѣхъ работахъ или отъ ушиба, раны или увѣчья, на оныхъ полученнаго, производится пенсія на счетъ адмиралтействъ и заводовъ изъ суммъ, ассигнуемыхъ на содержаніе и дѣйствіе оныхъ. Пенсіи мастеровымъ, ученикамъ и рабочимъ назначаются въ размѣрѣхъ, опредѣленныхъ въ помѣщаемой въслѣдъ за симъ табели».

«7 апрѣля 1882 г. Министромъ Путей Сообщенія утверждены правила о выдачѣ ежегодныхъ денежныхъ пособій получившимъ увѣчье служащимъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, ихъ вдовамъ и семействамъ. На основаніи этихъ правилъ «пособія должны выдаваться: а) семействамъ служащихъ, умершихъ отъ увѣчья, и служащихъ, которые лишились навсегда способности къ дальнѣйшему труду, въ размѣрѣ *половины* послѣдняго оклада и по сроки, указанные въ ст. 657 и 661 X т. 1 ч.; б) лицамъ, которыя могутъ продолжать службу, но въ должностяхъ болѣе легкихъ и оплачиваемыхъ по штату меньшими окладами — въ размѣрѣ *половины разницы* между старымъ и новымъ окладомъ; в) лицамъ, которыя могутъ продолжать службу, но не желаютъ занять предоставленное имъ мѣсто или, занявъ таковое мѣсто, недостаточно внимательно исполняютъ возложенныя на нихъ обязанности — въ размѣрѣ *одной четвертой* части послѣдняго ихъ оклада и то лишь по срокъ окончательнаго ихъ выздоровленія».

ст. 683 X т. 1 ч. по своду 1857 г. При такомъ соотношеніи этихъ двухъ редакцій, приватіе въ основаніе рѣшенія того признака вины общества желѣзной дороги, который указанъ въ 683 ст. X т. I ч. по Своду, не можетъ быть признано нарушеніемъ какого-либо закона, а тѣмъ менѣе 683 ст. по прод. 1879 г., не только не ограничивающей отвѣтственности общества предъ всякимъ, потерпѣвшимъ вредъ, но распространяющей ее на всѣ возможные случаи вины общества и его агентовъ при эксплуатаціи желѣзной дороги». (Кас. рѣш. 1885 г. № 93, д. Саплица).

2) «Проситель утверждаетъ, что, по силѣ приведеннаго закона, желѣзная дорога, желающая снять съ себя отвѣтственность, должна доказать, что не присвоила себѣ грузъ, а что онъ погибъ отъ

причинъ, противъ коихъ дорогою были приняты надлежащія мѣры предосторожности; если грузъ погибъ отъ пожара, то дорога не обязана доказывать, отъ какой именно причины произошелъ пожаръ, а для сложенія съ себя отвѣтственности ей достаточно доказать, что ею не было допущено никакихъ упущеній для предотвращения пожарныхъ случаевъ; въ данномъ дѣлѣ такія доказательства и были представлены. Но эти объясненія просителя не соотвѣтствуютъ точному смыслу помянутого закона, по коему судебная палата вправѣ была признать за истцомъ право на искъ, если бы даже было удостовѣрено принятіе со стороны желѣзной дороги всѣхъ предписанныхъ мѣръ предосторожности для предупрежденія или предотвращения пожара; ибо выраженіе «не повинъ» желѣзной дороги есть не что иное, какъ изложенное въ отрицательной формѣ положительное требованіе закона, чтобы правленіе желѣзной дороги, для сложенія съ себя имущественной отвѣтственности, доказало, что пожаръ произошелъ по винѣ самого товаротправителя, понесшаго ущербъ, или же третьихъ лицъ, не состоящихъ къ обществу желѣзной дороги въ служебныхъ отношеніяхъ, — при недоказанности же этихъ обстоятельствъ, какъ равно и воздѣйствія непреодолимой силы, на владѣльцѣ желѣзнодорожнаго предпріятія остается отвѣтственность за приключившійся вредъ при эксплуатаціи». (Кас. рѣш. 1887 г. № 68, д. Абрамова).

Такимъ образомъ, Правительствующій Сенатъ высказалъ начало, вполне согласное съ положеніемъ г. Гордона.

Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за дѣйствія третьихъ, постороннихъ лицъ является болѣе частою, чѣмъ казалось бы на первый взглядъ ¹⁴⁾. Помимо преступленій, совер-

¹⁴⁾ Вербловскій, тамъ же, стр. 16, полагаетъ, что желѣзная дорога не отвѣчаетъ не только за вредъ, причиненный дѣйствіями посторонняго лица, но даже дѣйствіями желѣзнодорожныхъ агентовъ, не входящихъ въ составъ желѣзнодорожной эксплуатаціи. Это мнѣніе повидимому заимствовано у Hahn'a (Commentar zum allg. deutsch. Handelsgesetzbuch II, s. 626—627), который высказалъ его комментируя § 400 Герм. Торговаго Уложенія, относящійся исключительно къ перевозчику грузовъ (Frachtführer).

шенныхъ со злымъ умысломъ, есть категорія дѣяній этихъ лицъ, совершенныхъ ими вслѣдствіе неосмотрительности или неосторожности. Напримѣръ, вслѣдствіе давки на платформѣ, которая составляетъ обычное явленіе во время, такъ называемаго мѣстнаго, лѣтняго движенія, публика сталкиваетъ женщину подъ колеса подходящаго поѣзда. Эти случаи можно бы предотвратить огражденіемъ платформы, или увеличеніемъ числа вагоновъ; тогда каждый изъ ожидающихъ пассажировъ будетъ знать, что для него окажется свободное мѣсто ¹⁵⁾.

Есть цѣлая категорія случаевъ личнаго поврежденія, являющагося послѣдствіемъ *совокупной вины* желѣзнодорожныхъ агентовъ и потерпѣвшаго.

Вопросъ объ отвѣтственности въ случаѣ совокупной вины предпринимателя и потерпѣвшаго принадлежитъ къ весьма труднымъ вопросамъ для теоретическаго разрѣшенія.

Французскіе писатели такъ прямо и говорятъ, что въ случаѣ взаимной вины потерпѣвшаго вредъ и причинившаго его, вопросъ объ отвѣтственности долженъ быть предоставленъ усмотрѣнію суда ¹⁶⁾, при чемъ, однако, прибавляютъ, что на обязанности суда лежитъ разъяснить, какого рода была эта вина потерпѣвшаго: была ли она настолько незначительна, что лишь уменьшаетъ отвѣтственность причинившаго вредъ, или же она настолько важна, что освобождаетъ предпринимателя отъ всякой отвѣтственности.

Въ этомъ и находится корень вопроса, но трудность

¹⁵⁾ Общій Уставъ, ст. 2: «Желѣзная дорога имѣетъ право отказать въ принятіи къ перевозкѣ пассажировъ въ слѣдующихъ случаяхъ: 3) если въ отходящемъ пассажирскомъ поѣздѣ, состоящемъ изъ установленнаго числа вагоновъ подлежащихъ классамъ, не окажется свободнаго мѣста». Ср. Eger, стр. 75—76 и 132—134.

¹⁶⁾ Sourdat, I, № 662.

его разрѣшенія состоитъ въ точной формулировкѣ выше-сказаннаго довольно неопредѣленнаго начала.

У нѣмецкихъ авторовъ тоже не находимъ ясной постановки этого начала, и примѣры, приводимые Эгеромъ ¹⁷⁾, не отличаются полнотой и нерѣдко противорѣчатъ другъ другу ¹⁸⁾.

На обязанности суда, рѣшающаго дѣло по существу, лежитъ, въ случаѣ возраженія отвѣтчика о томъ, что причиною несчастія была также вина самого потерпѣвшаго, прежде всего рѣшить вопросъ, дѣйствительно-ли вина потерпѣвшаго приводитъ въ данномъ дѣлѣ. Въ случаѣ утвердительнаго разрѣшенія этого перваго и главнаго вопроса, на очередь является другой: *какова* была въ данномъ дѣлѣ вина предпринимателя и *какова* самага пострадавшаго, то есть вопросъ о *степени* и *размѣрѣ* той и другой вины. Разумѣется, не забудемъ, что средневѣковое дѣленіе вины на три степени: *culpa lata*, *levis* и *levissima*—уже наукой оставлено какъ неправильное и не разрѣшающее, а напротивъ запутывающее дѣло.

¹⁷⁾ Въ видѣ примѣра можно указать на стр. 280 приведеннаго сочиненія, гдѣ авторъ говоритъ: «Нѣтъ отвѣтственности, когда колесо, повредившее работника, имѣло неправильно быстрый ходъ, если потерпѣвшій подошелъ къ нему слишкомъ близко; когда надсмотрщикъ оставилъ яму незакрытой, и попавшій въ нее проходилъ чрезъ это мѣсто не смотря на запрещеніе ходить туда; когда лѣса были построены предпринимателемъ неправильно, если упавшій съ нихъ взомель на нихъ вопреки предписанію». На стр. же 281 авторъ приводитъ рѣшеніе Герм. Торговой Палаты 27 января 1874 г., которымъ, какъ разъ, присуждено вознагражденіе за убытокъ, происшедшій вслѣдствіе того, что потерпѣвшій взомель вопреки запрещенію на лѣса, но самые лѣса оказались неправильно построенными. Авторъ, за страницу до этого высказывающій противоположное мнѣніе, здѣсь вполне присоединяется къ рѣшенію Торговой Палаты.

¹⁸⁾ Eger, Das Reichshaftpflichtgesetz, стр. 159—166, 265, 277—283.

Изъ мнѣній, высказанныхъ учеными юристами и судебной практикой, можно вывести слѣдующія положенія:

1) Если со стороны потерпѣвшаго видѣнъ злой умыселъ, со стороны же предпринимателя лишь упущеніе, то вина предпринимателя поглощается болѣею виною потерпѣвшаго ¹⁹⁾.

2) Если со стороны потерпѣвшаго допущена *болѣе важная* вина, со стороны же предпринимателя *менѣе важная*, то онъ равнымъ образомъ освобождается отъ отвѣтственности ²⁰⁾.

3) Если, напротивъ, со стороны потерпѣвшаго допущена *меньшая* вина, со стороны же предпринимателя *болѣе важная*, то предприниматель, не освобождаясь отъ полной отвѣтственности, присуждается къ вознагражденію въ уменьшенномъ размѣрѣ ²¹⁾. Размѣръ вознагражденія въ данномъ

¹⁹⁾ Рѣш. Герм. Торговой Палаты 9 февраля 1875 г.; Eger, стр. 277 и 26 февраля 1878 г.; тамъ же. стр. 280.

²⁰⁾ Вышеприведенное рѣш. 27 января 1874 г. Въ видѣ иллюстраціи къ приведенному началу, можно сослаться на рѣш. Герм. Торговой Палаты 26 сентября 1876 г. (Eger, стр. 265), въ которомъ высказано, что если потерпѣлъ убытокъ по своей винѣ тотъ, кто приставленъ былъ смотрѣть за правильнымъ производствомъ работъ, то правило о совпаденіи вины не можетъ имѣть примѣненія.

²¹⁾ Ср. также приведенное у Гордона (стр. 81) мнѣніе Bedarride т. 2, № 447: «По общему правилу слѣдуетъ признать, что если ущербъ произошелъ отчасти по винѣ желѣзной дороги, то она не можетъ быть совсѣмъ освобождена отъ отвѣтственности; возможно лишь уменьшить размѣръ ея».

Ст. 1304. Австрійскаго Гражд. Улож.: «Если при какомъ-либо поврежденіи оказывается также вина со стороны потерпѣвшаго, то онъ несетъ вредъ вмѣстѣ съ лицомъ, причинившимъ таковой, по соразмѣрности, а когда мѣра не можетъ быть опредѣлена—въ равныхъ частяхъ».

Гражданское Уложеніе Цюрихскаго кантона, ст. 1840. «Если потерпѣвшій самъ участвовалъ въ винѣ, и на него падаетъ даже вина въ грубой неосторожности, а на причинившаго убытокъ только въ легкой, то всякое право на вознагражденіе для потерпѣвшаго теряется». Ст. 1841.

случаѣ вполнѣ зависить отъ усмотрѣнія суда, рѣшающаго дѣло по существу, и не можетъ быть, напримѣръ, методомъ кассационной жалобы.

4) Если вина обѣихъ сторонъ равна, то надлежитъ изслѣдовать, которая изъ двухъ была *непосредственной и главной причиной* происшедшаго несчастія ²²⁾. Наконецъ,

5) Если не можетъ быть разъяснено, которая собственно вина была дѣйствительной причиной происшедшаго вреда, то это сомнѣніе разрѣшается въ пользу потерпѣвшаго ²³⁾.

До какой степени трудно достигнуть правильного при-

«Во всѣхъ другихъ случаяхъ общей вины потерпѣвшаго и причинившаго убытокъ, они должны нести его сообща, смотря по соотношенію вины, а въ случаѣ сомнѣнія—въ равныхъ доляхъ». (Переводъ Редакц. Коммис. по составлен. Гражд. Улож.).

Саксонское Гражд. Улож., ст. 688. «Потерпѣвшій не можетъ требовать возмѣщенія вреда, который могъ бы быть имъ предотвращенъ приложеніемъ старанія, свойственнаго рачительному и внимательному хозяину, за исключеніемъ того случая, когда дѣйствіе, нарушающее чужое право, послѣдовало по умышленной винѣ другого лица». (Переводъ Редакц. Коммис. по составлен. Гражд. Улож.).

Швейцарскій Союзный законъ объ обязательствахъ, ст. 51. «Судья опредѣляетъ, согласно съ обстоятельствами и степенью вины, свойство и размѣръ вознагражденія. Если имѣется вина, подлежащая одинаково вѣнчанію потерпѣвшему, то судья можетъ соразмѣрно уменьшить вредъ и убытки или даже не назначать ихъ вовсе».

Германскій Проектъ Гражд. Улож., ст. 222. «Если возникновенію вреда, причиненнаго кѣмъ-либо другимъ, содѣйствовалъ самъ потерпѣвшій, хотя бы даже въ видахъ устраненія сего вреда, то судъ, по обстоятельствамъ даннаго случая, долженъ обсудить, обязанъ-ли и въ какомъ размѣрѣ этотъ другой вознаградить вредъ. Судъ при разрѣшеніи дѣла долженъ въ особенности обсудить, что имѣетъ перевѣсъ и насколько: вина-ли другого или же неосмотрительность самаго потерпѣвшаго».

²²⁾ Н. А. Simon «Die Haftpflicht der Eisenbahnen in England» стр. 3 и 4.

²³⁾ Рѣш. Герм. Касс. Суда 2 декабря 1883 г., Eger, Eisenb. Entscheidungen II, 426.

мѣненія этихъ, по виду, весьма простыхъ началъ, доказываетъ слѣдующій весьма извѣстный, случай ²⁴⁾: изъ поѣзда, на ходу, выбрасывается человѣкъ вслѣдствіе того, что поѣзду грозитъ опасность. Этотъ случай былъ разсматриваемъ судами трехъ національностей: сѣверо-американскимъ, французскимъ и нѣмецкимъ. Сѣверо-американскій рѣшилъ, что обнаруженное въ данномъ случаѣ чувство боязни со стороны пассажира вполнѣ естественно, но онъ все-таки не вправѣ требовать вознагражденія, если со стороны ж. д. доказано, что, оставшись въ вагонѣ, *онъ не потерпѣлъ бы вреда*. Французскій судъ рѣшилъ, что обнаруженное въ данномъ случаѣ чувство боязни вполнѣ извинительно, и что хотя выбросившійся самъ себѣ непосредственно причинилъ вредъ, но *виновата* въ этомъ желѣзная дорога. Нѣмецкій судъ рѣшилъ, что въ данномъ случаѣ нѣтъ совпаденія вины потерпѣвшаго съ виною ж. дороги потому, что вина желѣзной дороги была *предшествующей*.

Такимъ образомъ, видимъ, что одинъ и тотъ же случай разрѣшенъ тремя судами вполнѣ различно не только въ мотивахъ, но въ резолютивной части.

До разсмотрѣнія Германскаго Имперскаго Суда доходилъ слѣдующій случай. Тормазный кондукторъ во время слѣдованія съ поѣздомъ пробивалъ билеты и въ этотъ моментъ потерпѣлъ личное поврежденіе. Отвѣтчикъ возразилъ, что, согласно инструкции для кондукторовъ, потерпѣвшій долженъ былъ пробивать билеты лишь въ то время, когда поѣздъ находился внѣ вокзала, между тѣмъ въ данномъ случаѣ поѣздъ проходилъ еще чрезъ принадлежащій желѣзной дорогѣ дровяной дворъ; что согласно инструкции для тормазныхъ кондукторовъ, потерпѣвшій обязанъ былъ послѣ второго звонка начать пробивать билеты, послѣ же 3-го и свистка долженъ находиться при тормазѣ. Если же этотъ промежутокъ

²⁴⁾ Онъ приведенъ у Эгера, стр. 162.

времени оказывался для потерпѣвшаго недостаточнымъ, онъ могъ приостановить отправленіе поѣзда, отложить пробиваніе билетовъ до слѣдующей станціи или призвать въ помощь другихъ агентовъ. Поэтому отвѣтчикъ возразилъ, что въ данномъ случаѣ существуетъ наличность вины самого потерпѣвшаго. Имперскій Судъ нашелъ, что правилами не установлено, гдѣ начинаются и гдѣ кончаются предѣлы вокзала; что промежутокъ времени между 2-мъ и 3-мъ звонками для окончанія пробивки билетовъ положительно недостаточенъ, почему усматриваетъ столкновеніе между обязанностями билетнаго и тормазного кондуктора, при каковомъ положеніи возможность со стороны потерпѣвшаго остановить поѣздъ, отложить пробивку билетовъ до слѣдующей станціи и призвать въ помощь другихъ агентовъ не можетъ быть поставлена ему въ вину. Рѣш. 5 апрѣля 1888 г. ²⁵⁾.

Рѣшеніемъ Высшаго Австрійскаго Суда (Der Oberste Gerichtshof) установлено, что если при паденіи съ подмостковъ потерпѣвшій схватывается за рельсъ, по которому въ то же время движется ж.-д. телѣжка, и вслѣдствіе сего лишается руки, то совокупность вины не имѣетъ мѣста (рѣш. 27 сентября 1888 г.) ²⁶⁾.

Въ подтвержденіе трудности руководствоваться въ данномъ вопросѣ общими началами, приведемъ еще одинъ примѣръ:

Въ 1876 г. Правит. Сенатъ разсматривалъ дѣло машиниста Шприка съ Одесской ж. д. Шприкъ былъ раненъ вслѣдствіе того, что, положивъ шатунъ поперекъ паровоза, на которомъ ѣхалъ, и вѣзжая, такимъ образомъ, въ сарай, задѣлъ сказаннымъ шатуномъ о стѣну стоящаго возлѣ желѣзнодорожнаго зданія; вслѣдствіе этого второй конецъ шатуна ударилъ машиниста и причинилъ ему личный вредъ. Общество доказывало, что машинистъ самъ виноватъ, ибо положилъ шатунъ неправильно; потерпѣвшій доказывалъ, что разстояніе самаго зданія, о которое онъ задѣлъ, отъ рельсовъ меньше установленнаго правилами. Правительствующій Сенатъ рѣшилъ: «если причиною несчастія, кромѣ неосторожности служащаго, было

также и непринятіе надлежащихъ мѣръ предосторожности со стороны управленія дорогою, то тогда съ нея, въ силу ст. 683, не можетъ быть снята всякая отвѣтственность за причиненный служащему вредъ, тѣмъ болѣе, что и по смыслу ст. 684 X т. 1 ч. каждый обязанъ вознаградить за вредъ и убытокъ, причиненные кому-либо его дѣяніемъ или упущеніемъ».

Въ 1888 г. разсматривалось Правит. Сенатомъ дѣло машиниста Артемова съ Временнымъ Упр. казенныхъ ж. д., состоявшее въ томъ, что былъ разбитъ рабочій поѣздъ на Криворожской вѣтви Екатерининской дороги, вслѣдствіе того, что машинистъ, для того, чтобы взобраться на подъемъ, разогнавъ тяжело нагруженный поѣздъ, не далъ своевременно свистковъ. По дѣлу было установлено, что самый поѣздъ былъ отправленъ начальникомъ станціи вопреки предписанію начальника участка; что во время крушенія поѣзда была гололедица, что число тормазовъ было недостаточно и что самая вѣтвь, на которой произошло крушеніе, построена неправильно (безъ горизонтальныхъ площадокъ при максимальномъ уклонѣ 0,015). По началамъ, приведеннымъ въ дѣлѣ Шприка, казалось бы, что въ данномъ дѣлѣ, кромѣ вины машиниста, со стороны управленія дороги не были приняты надлежащія мѣры предосторожности, по началамъ же теоріи, — что со стороны управленія допущены болѣе важныя и предшествующія упущенія. Тѣмъ не менѣе Правительствующій Сенатъ рѣшилъ, что такъ какъ судебная палата сдѣлала выводъ о *возможности* спуска поѣзда при условіяхъ, имѣвшихъ мѣсто во время несчастнаго случая съ истцомъ, и такъ какъ палата вовсе не признала, чтобы несчастье произошло какъ отъ вины просителя, такъ и отъ вины агентовъ дороги, а напротивъ того установила вполне ясно наличность первой и *полное* отсутствіе послѣдней, — то кассационная жалоба потерпѣвшаго должна быть оставлена безъ послѣдствій.

Впрочемъ, рѣшеніе это, какъ отдѣленное, не напечатано для общаго руководства ²⁷⁾.

²⁵⁾ Eger, VI, стр. 378.

²⁶⁾ Тамъ же VI, 409.

²⁷⁾ Это дѣло послужило предметомъ подробнаго и обстоятельнаго доклада ген.-маіора Филипенко въ Спб. Техническомъ Обществѣ 6 марта 1889 года.

Представляется вопросъ, какъ рѣшить, если причина происшедшаго несчастія *не выяснена*; если не установлено по чьей винѣ произошло несчастіе: по винѣ-ли желѣзной дороги или самого потерпѣвшаго?

Этотъ вопросъ доходилъ до разсмотрѣнія Герм. Кассац. Суда 7 мая 1884 г. ²⁸⁾ по дѣлу, въ которомъ, при невыясненной причинѣ несчастія желѣзная дорога ссылалась на непреодолимую силу. При чемъ Герм. Кас. Судъ рѣшилъ, что при невыясненной причинѣ подобная ссылка не можетъ имѣть мѣста. Это совершенно вѣрно, ибо какъ существованіе непреодолимой силы, такъ и наличность вины самого пострадавшаго, должны быть точно доказаны. По редакціи нашего закона: «когда докажутъ, что несчастіе произошло не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ» — слѣдуетъ признать, что вина самого потерпѣвшаго никогда не предполагается, а должна быть точно доказана; напротивъ, *предполагается вина желѣзной дороги*.

Относительно вопроса о винѣ самого пострадавшаго слѣдуетъ еще упомянуть рѣшеніе Германскаго Кас. Суда 13 апрѣля 1880 г., въ которомъ высказано, что о винѣ мальчика, недостижнаго еще 7-ми лѣтняго возраста, по (саксонскому гражданскому уложенію) не можетъ быть рѣчи ²⁹⁾.

Въ заключеніе слѣдуетъ упомянуть, что потерпѣвшій можетъ предъявить искъ или къ желѣзнодорожному предпринимателю или же къ желѣзнодорожному, непосредственно причинившему ему личное поврежденіе, агенту; къ первому на основаніи ст. 683, ко второму на основаніи 684 ст. X т. 1 ч. Предъявленіе одновременнаго иска къ обоимъ вмѣстѣ, или двухъ самостоятельныхъ къ нимъ исковъ

²⁸⁾ Eger, III, стр. 353.

²⁹⁾ Eger, I, стр. 194.

невозможно: 1) потому, что законодатель имѣлъ въ виду не обогащеніе потерпѣвшаго, а лишь возмѣщеніе понесеннаго имъ дѣйствительнаго убытка и 2) потому, что оба требованія имѣютъ различное основаніе и въ одномъ исковомъ прошеніи совмѣщены быть не могутъ ³⁰⁾.

³⁰⁾ Ср. Eger. стр. 84—85.

Vis major.

2 п. 683 ст. X т. I ч. изд. 1887 г. «Владѣльцы предпріятій освобождаются отъ обязанности вознаграждать потерпѣвшихъ когда докажутъ, что несчастіе произошло: а) не по винѣ управленія и его агентовъ, или же б) **вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы**».

Непреодолимая сила, это одинъ изъ самыхъ трудныхъ юридическихъ вопросовъ. Въ теченіи почти 30-ти столѣтій онъ стоитъ точно вѣчная загадка передъ человѣчествомъ. Лучшіе умы тщетно стремятся къ его разрѣшенію; онъ—зданіе, которое многіе принимались строить, но которое окончить почему-то до сихъ поръ оказывалось невозможнымъ¹⁾. Происходитъ нѣчто подобное, какъ съ опре-

¹⁾ Замѣчательно, какъ отнеслись къ этому вопросу редакторы новаго Проекта германскаго гражданскаго уложенія. Терминъ: «непреодолимая сила» (höhere Gewalt) Проектъ употребляетъ въ трехъ статьяхъ: 165, 626 и 2098. Въ мотивахъ къ этимъ статьямъ (т. I, стр. 317—318) читаемъ слѣдующее: «Хотя выраженіе «непреодолимая сила» (höhere Gewalt) само по себѣ допускаетъ различное пониманіе, но выраженіе это неустранимо. Наука и практика соединяютъ съ этимъ выраженіемъ опредѣленное значеніе, разъяснить которое законъ избѣгаетъ». При этомъ слѣдуетъ ссылка на рѣшенія высшихъ судебныхъ мѣстъ, на ст. 44 Уголовн. и 211 Гражданскаго Судопроизводства.

Затѣмъ, въ т. 5 мотивовъ (стр. 612) редакторы прибавляютъ, что они не находятъ полезнымъ отступать отъ того значенія термина «не-

дѣленіемъ права: всѣ его чувствуютъ подъ руками, и никто найти его не можетъ.

Но трудность задачи не останавливаетъ изслѣдователей; напротивъ, это одна причина больше, почему они столь упорно стремятся къ ея разрѣшенію. Каждая попытка въ этомъ направленіи, это новый кирпичъ къ великой постройкѣ—одинъ шагъ ближе къ ея завершенію.

При нашемъ изложеніи не будемъ приводить въ текстѣ всѣхъ мнѣній наиболѣе выдающихся юристовъ: такой способъ, въ большинствѣ случаевъ, затрудняетъ лишь читателя, нисколько не помогая ему самому прійти къ опредѣленному выводу; но такъ какъ ученіе о непреодолимой силѣ въ послѣднее время сгруппировалось въ двѣ различныя системы и образовало двѣ юридическія школы, находящіяся между собою въ спорѣ, то нашей задачей будетъ—изложить ученія обѣихъ школъ и сдѣлать попытку примиренія обоихъ ученій.

Юридическое понятіе непреодолимой силы зародилось еще въ древней Греціи, гдѣ оно выразилось словами *ἑσὺ βία*²⁾, но кромѣ этого выраженія мы ничего болѣе не знаемъ о пониманіи непреодолимой силы у древнихъ грековъ. Въ источникахъ никакихъ на этотъ счетъ указаній не имѣется.

Замѣчательно, что у римлянъ, какъ это ни страннымъ покажется, не было техническаго термина для опредѣленія

преодолимая сила», которое изложено въ ст. 211 Гражданскаго Судопроизводства, гдѣ, въ свою очередь, встрѣчается такое опредѣленіе: «явленія природы или другія, непредотвратимыя случайности» («Naturereignisse oder andere unabwendbare Zufälle»).

Это все, что встрѣчаемъ въ мотивахъ къ германскому Проекту гражданскаго уложенія по данному вопросу.

²⁾ Это выраженіе, какъ увидимъ впослѣдствіи, стало юридическимъ, техническимъ терминомъ у римлянъ, точно такъ же, какъ римское *vis major* стало техническимъ терминомъ у насъ.

непреодолимой силы. Они пользовались для этого наслѣдіемъ, оставленнымъ имъ греками, и употребляли греческое *ἡσυχία*, какъ разъ въ томъ смыслѣ, въ какомъ мы въ настоящее время пользуемся римскимъ *vis major* ³⁾. Вслѣдствіе этого въ *Corpus juris* не встрѣчается никакого опредѣленія непреодолимой силы. Въ *L. 15 § 2 D. locati 19, 2* *Servius Sulpicius* говоритъ о *vis, cui resisti non potest*. Кромѣ сего опредѣленія непреодолимой силы встрѣчаемъ и другія, напримѣръ, *damnum fatale*. До какой степени понятіе непреодолимой силы подчасъ въ римскомъ правѣ бываетъ невѣрно (съ точки зрѣнія новѣйшей науки), видно изъ слѣдующаго опредѣленія, встрѣчаемаго въ *L. 51, § 2 D. pro socio 17, 2*: *damna quae imprudentibus accidunt, hoc est damna fatalia*. Другими словами, здѣсь выраженное опредѣленіе не только сопоставляетъ, но и перемѣшиваетъ съ собою два понятія: небрежность, неосмотрительность и непреодолимую силу, два понятія, которыя, какъ увидимъ ниже, ничего общаго между собою не имѣютъ.

Не останавливаясь на всѣхъ тѣхъ мѣстахъ римскаго права, въ которыхъ встрѣчается упоминаніе о непреодолимой силѣ, (*vis divina, casus fortuitus, casus, cui humana infirmitas resistere non potest* и т. д.), упомянемъ еще о римскомъ *receptum*, знаменитомъ институтѣ римскаго права, изъ котораго современные юристы выводятъ основаніе юридической отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ ⁴⁾.

Въ *L. 1 pr. D. nautae caupones 4, 9* читаемъ: «*Nautae caupones stabularii quod cuiusque salvum fore receperint, nisi restituent in eos iudicium dabo*».

³⁾ Gajus для объясненія слова «*vis major*» замѣчаетъ: «*quam Graeci ἡσυχία appellant*» (*L. 25, § 6. D. locati, 19, 2*). Exner, «*Der Begriff der höheren Gewalt*», стр. 6.

⁴⁾ О *receptum* упоминалось нами также на стр. 53—54.

Первоначально эти лица и кромѣ нихъ еще, такъ называемые, *hottearii*, то есть содержатели публичныхъ кладовыхъ, въ которыя болѣе зажиточные римляне отдавали на храненіе движимое имущество, въ особенности драгоценности, — отвѣчали безусловно за цѣлость ввѣреннаго имъ имущества, при чемъ *никакія* возраженія съ ихъ стороны не допускались. Впослѣдствіи, однако же, эта непомѣрная строгость (которая возникла вслѣдствіе трудности доказательства со стороны потерпѣвшихъ и кромѣ того, по мнѣнію Ульпіана, обуславливалась тѣмъ, что содержатели гостиницъ и корабельщики зачастую вступали въ преступное соглашеніе съ злоумышленниками во вредъ собственниковъ вещей или груза) была смягчена именно вслѣдствіе болѣе яснаго пониманія непреодолимой силы: «*Inde Labeo scribit, si quid naufragio aut per vim piratarum perierit, non esse iniquum exceptionem ei dari. Idem erit dicendum, etsi in stabulo aut in caupona vis major contingerit*. (*L. 3 § 1. D. nautae caupones, 4, 9*).

Такимъ образомъ, юристъ *Labeo* первый точнѣе опредѣлилъ понятіе непреодолимой силы, свѣдя это понятіе къ двумъ выдающимся явленіямъ: кораблекрушенія, которое еще со временъ грековъ признавалось прямо допущеніемъ боговъ и было обобщено впослѣдствіи явленіями природы, и нападенія морскихъ разбойниковъ, которое впослѣдствіи перешло въ болѣе общее понятіе вооруженнаго непріятели вообще.

Эта формулировка понятія непреодолимой силы сдѣлалась классической и перешла впослѣдствіи ко всѣмъ культурнымъ народамъ.

Но она перешла къ намъ не въ своей первоначальной чистотѣ и опредѣленности, а затемненная новымъ элементомъ, съ особенною тщательностью разрабатываемымъ въ средніе вѣка.

Этимъ новымъ элементомъ явилась *вина*. Она была признана господствующимъ признакомъ, по которому различалось присутствіе или отсутствіе непреодолимой силы, и трудность задачи увеличилась еще тѣмъ, что средніе вѣка, а вслѣдствіе ихъ пониманія и Прусскій Landrecht раздѣлили вину на три степени: *culpa lata*, *culpa levis* и *culpa levissima*.

Понятіе вины вѣлось точно какъ въ организмъ непреодолимой силы до такой степени сильно, что даже тѣ изъ новѣйшихъ писателей, которые поставили себѣ специальной задачей исцѣленіе *vis major* отъ этой болѣзни, сами, къ полному недоумѣнію читателя, возвращаются къ этому понятію и совершенно незамѣтно для себя вводятъ его въ свои научные выводы. Любопытнымъ примѣромъ тому можетъ служить классическій изслѣдователь вопроса о *vis major* Экснеръ ⁵⁾, и его послѣдователь Гафнеръ ⁶⁾. Вполнѣ же безукоризненнымъ въ этомъ вопросѣ является ихъ знаменитый противникъ, выступившій противъ Экснерова ученія—Дернбургъ ⁷⁾.

Въ чемъ же собственно выразилось новѣйшее ученіе о непреодолимой силѣ и какимъ видоизмѣненіямъ оно подвергалось?

Съ тѣхъ поръ какъ стали заниматься разрѣшеніемъ вопроса, что такое непреодолимая сила, былъ поставленъ другой, неразрывно съ нимъ связанный и изъ него вытекающій вопросъ: какія именно событія должны быть признаваемы явленіями этой силы, и такъ какъ фактовъ явилось безконечное число, то и отвѣтовъ на этотъ вопросъ получилось много.

⁵⁾ Exner, прив. сочин. стр. 53, 70 и др.

⁶⁾ Hafner, прив. сочин. стр. 68 и др.

⁷⁾ Dernburg, прив. сочин. въ Zeitschrift für das privat- und öffentliche Recht, за 1884 г., т. 11, тетр. 2, стр. 344, 346 и др.

Греки, какъ мы видѣли, называютъ это явленіе допущеніемъ боговъ; римляне сводятъ его къ двумъ категоріямъ явленій: дѣйствию природы и нападенію непріятели. Глоссаторы остановились на вопросѣ о *винѣ* и утверждали, что тамъ только можетъ быть признано существованіе непреодолимой силы, гдѣ не можетъ быть вмѣнена причинившему вредъ даже самая легкая вина *culpa levissima* ⁸⁾.

Современныя законодательства по этому вопросу распались на двѣ стороны: одни, а именно: французское, итальянское, германское, австрійское, швейцарское и др. опредѣляютъ непреодолимую силу римскимъ выраженіемъ *vis major*, которое теперь стало техническимъ терминомъ, и называютъ ее *force majeure*, *forza maggiore*, *höhere Gewalt*, при чемъ замѣчательно, что самая большая неопредѣленность понятій господствуетъ среди французскихъ авторовъ; другія законодательства: англійское и амери-

⁸⁾ Glossa ad l. 3 D. naut. caup. (4, 9): «Quidam dicunt, quod licet non adhibeat *levissimam culpam* quis, puta enim quia furto substracta, ubi non est fortuitus casus (nam furtum non computatur inter fortuitos casus, sed latrocinium), quod tunc tenetur (Hafner, стр. 1).

Замѣчательно, что уже Глоссаторы распались на двѣ категоріи: одни какъ Donellus, стараются *объективировать* понятіе непреодолимой силы, отдѣляя его отъ понятія вины: «est vis, quæ immittitur coelitus, ut si caupona tacta fulmine conflagrarit». Donellus, de jure civili 16, 7 de culpa. Hafner, тамъ же.

Другіе сводятъ понятіе непреодолимой силы на *субъективную* почву.—Cujacius опредѣляетъ *vis major* такъ: «Fortuitus casus est cui non potest resisti et cui præcaveri non potest». Тоже Carpazow, Opus decisionum. Decisio CC.—Пожаръ, который случается *безъ вины*, есть casus fortuitus. «Casu tamen fieri dicuntur, quum vis major accidit quæ provideri nec averti potuit».—Тамъ же.

Пропу замѣтить, что эти два воззрѣнія на *vis major*: объективное и субъективное, выражались тогда еще весьма неточно и неопредѣленно и не могутъ состояться въ этомъ отношеніи съ такими же современными ученіями.

канское сохранили—римское опредѣленіе въ его первоначальной неприкосновенности и называютъ непреодолимую силу: the act of God or the Queens enemies, допущеніе божье или дѣйствіе враговъ королевы, что у американцевъ выражается словами public enemies.

Кромѣ этого внѣшняго различія въ опредѣленіи непреодолимой силы, самое пониманіе ея у этихъ двухъ группъ народовъ существенно различается между собою. Такъ, у европейскихъ континентальныхъ народовъ вплоть до послѣдняго времени замѣчалось стремленіе при опредѣленіи отвѣтственности желѣзнодорожнаго предпринимателя и для установленія наличности непреодолимой силы становиться на почву *вины*, у англичанъ же и у американцевъ господствуетъ другое направленіе, въ высшей степени цѣлесообразное и представляющее большія практическія выгоды,—признавать въ сказанномъ предпринимателѣ *страховщика* и считать его отвѣтственнымъ за цѣлость ввѣреннаго ему груза безусловно, за исключеніемъ событій допущенія божья и нападенія враговъ королевы или общественныхъ.

Мы говоримъ, что это послѣднее воззрѣніе и есть старое римское ⁹⁾, ибо независимо отъ того, что было нами

⁹⁾ По мнѣнію Гафнера, (стр. 20—23) по основнымъ понятіямъ герметична непреодолима сила была объективнымъ понятіемъ. (Въ другихъ случаяхъ, напротивъ, вредъ разсматривался у римлянъ съ точки зрѣнія старательности). Что же касается самаго понятія vis major у римлянъ, то понятіе это они опредѣляли отнюдь не съ точки зрѣнія чрезвычайной старательности; на это указываетъ l. 15, § 2, loc. 19. 2 гдѣ сказано, что colonus (земельный арендаторъ) не отвѣчаетъ за такой убытокъ, который причиненъ силою, vis, cui resisti non potest. Подъ этою силою Gajus понимаетъ необыкновенное, сильно повредившее жатву градобітіе, нашествіе непріятеля, наводненіе—въ противоположность къ обыкновеннымъ въ жизни встречающимся и легче переносимымъ случайностямъ. Равнымъ образомъ указаніе, что vis major опредѣлялась у рим-

сказано выше объ отвѣтственности римскихъ nautae, caupones, stabularii—до временъ юриста Labeo, и несмотря на то, что римлянамъ не было извѣстно страхованіе въ его современной формѣ; что они не создавали его столь ясно, какъ мы, и не развили сего института до его теперешнихъ громадныхъ размѣровъ;—все-таки они были слишкомъ практичны для того, чтобы не имѣть у себя чего-нибудь похожаго на страхованіе. У Гая (l. 5, § 1. n. c. s. 4, 9) читаемъ: «nauta, caupo, stabularius mercedem accipiunt non pro custodia, sed nauta ut trajiciant vectores, caupo etc, et tamen custodiae nomine tenentur ¹⁰⁾».

Такимъ образомъ на ряду съ nautae, caupones, stabularii существовало по свидѣтельству Гая особое merces которое принимало на себя отвѣтственность за цѣлость ввѣряемыхъ вышесказаннымъ лицамъ вещей.

Мы сказали, что у континентальныхъ европейскихъ народовъ римское понятіе непреодолимой силы не сохранилось въ той чистотѣ, какъ у англичанъ и американцевъ. Независимо отъ области вины, на которой эти народы строили отвѣтственность предпринимателя, они, въ особенности французы, остановились на римскомъ выраженіи casus fortuitus — и поэтому ввели въ ученіе о непреодолимой силѣ опять новый элементъ—casus.

Изъ французскихъ авторовъ одни употребляютъ вы-

янятъ не съ точки зрѣнія старательности того, на комъ лежало обязательство, но съ объективной точки зрѣнія силы причиняющихъ вредъ событій, даетъ намъ также l. 24. §§ 3 и 4 de damno infecto 39. 2, гдѣ vis major (названная здѣсь vis divina) понимается здѣсь независимо отъ вины, но исключительно какъ сила природы, которой не можетъ противостать даже вполне правильно возведенное строеніе. Promissor никогда не отвѣчалъ за чрезвычайныя явленія природы: quo enim tam firmum aedificium est, ut fluminis aut maris, aut tempestatis, aut ruinae, aut incendii, aut terrae motus vim sustinere possit?

¹⁰⁾ Hafner, прив. соч. стр. 61.

ражение force majeure или cas fortuit въ смыслѣ одно-значности, или же смѣшиваютъ эти два понятія ¹¹⁾; д-ругіе, напр., Dalloz, различаютъ кромѣ того такіе cas fortuits, которыхъ предвидѣть нельзя, и такіе, которые предвидѣть можно ¹²⁾, не замѣчая, что самое названіе fortuit «неожиданный» не допускаетъ возможности подобнаго понятія; — наконецъ есть писатели и что удивительнѣе, изъ новѣйшихъ, у которыхъ является слѣдующее дѣленіе: 1) force majeure, 2) cas fortuit, 3) les risques dont la cause sans être fortuite, n'est cependant pas certainement connue ¹³⁾.

¹¹⁾ «Ces mots sont souvent employés séparément l'un pour l'autre, ou même l'un et l'autre cumulativement, comme synonymes; et ils expliquent, en effet, également l'idée d'une cause étrangère, qui ne peut être imputée au débiteur... on les voit presque partout confondus dans la même signification, soit dans les livres de jurisprudence, soit dans les textes de la loi». Demolombe, «Traité des contrats». 1887. 1 p. 549, 588. Тотъ же авторъ въ Cours de C. N. 24 p. 555 говорить: «il est bien entendu, d'ailleurs, que le débiteur ne se trouve déchargé de toute responsabilité, à raison de force majeure ou du cas fortuit, qu'autant que l'événement n'a pas été précédé, accompagné ou suivi de quelque faute qui lui soit imputable».

¹²⁾ Dalloz. XXIV. Tous accidents que la diligence et l'industrie humaine n'ont pu ni prévoir, ni empêcher (Cambacérès). Lorsque la force majeure est l'effet des décrets inconnus de la Providence, sans aucun concours de la volonté de l'homme, elle prend le nom de cas fortuit. Il y a en effet des cas fortuits dont on peut prévoir l'arrivée probable, comme la gelée, la grêle, le tonnerre etc. et qui n'en sont pas moins des cas de force majeure dans toute la rigueur de terme (полнѣйшая неправильность и сбивчивость понятій!) Du reste tout cas imprévu n'est pas un cas fortuit. Car de ce qu'il a été imprévu pour celui qu'il a atteint, il ne résulte pas que celui-ci n'eût pu le prévoir. Le cas fortuit produisent: 1) la nature, 2) le fait de l'homme.

¹³⁾ Saintelette. «De la responsabilité et de la garantie». Paris. 1884, стр. 159. Elle (la législation) a laissé à l'ouvrier la charge du cas fortuit et de la force majeure, de ces coups du sort qu'il est dans la triste destinée de l'homme de ne pouvoir pressentir ou éviter. Mais elle a mis au compte du patron les risques, dont la cause sans être fortuite, n'est cependant pas certainement connue».

Изъ этого видно, насколько французскіе теоретики далеки отъ научнаго разрѣшенія вопроса о непреодолимой силѣ (французскіе суды, напротивъ, съ обыкновеннымъ своимъ чутьемъ въ большинствѣ случаевъ хорошо съ нимъ справляются) ¹⁴⁾, и насколько путь изслѣдованія французскихъ ученыхъ уклонился въ сторону.

Изъ-за casus споръ разгорѣлся и въ нѣмецкой литературѣ.

Вотъ какъ у нѣмцевъ этотъ вопросъ поставленъ.

Въ римскихъ источникахъ содержится слѣдующее мѣсто: L. 3, § 1, D. n. c. s. 4, 9 . . . «miratur igitur (Pomponius) cur honoraria actio sit inducta cum sint civiles: nisi forte, inquit, ideo, ut innotesceret, praetor curam agere reprimendae improbitatis hoc genus hominum: et quia in locato conducto culpa, in deposito dolus dumtaxat praestatur; at hoc edicto omnimodo, qui receperit tenetur, etiamsi sine culpa eius res periit vel damnum datum est, nisi si quid damno fatali contingit».

Затѣмъ слѣдуютъ слова, выше нами приведенныя: «Inde Labeo scribit, si quid naufragio aut per vim piratarum perierit, non esse iniquum exceptionem ei dari».

Изъ подчеркнутыхъ словъ нѣмецкіе писатели сдѣлали выводъ ¹⁵⁾, что, такъ какъ нѣкоторые предприниматели отвѣчаютъ безъ вины или же вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы (etiamsi sine culpa eius res periit vel damnum datum est, nisi si quid damno fatali contingit), то въ нѣкоторыхъ случаяхъ у римлянъ существовала промежуточная область между виною и непреодолимою силою. Эта промежуточная область и есть случай (casus).

¹⁴⁾ Вотъ, на примѣръ, опредѣленіе французскаго кассационнаго суда (приводимое Гордономъ, стр. 55) «Un événement supérieur à la volonté individuelle, que celle-ci est impuissante à prévoir ou empêcher».

¹⁵⁾ Ср. Dernburg, прив. соч., въ «Zeitschrift» стр. 341.

Какую же онъ роль играетъ въ отвѣтственности? Здѣсь-то мнѣнія и раздѣлились: одни полагали, что за случай предприниматель отвѣчаетъ; другіе, что не отвѣчаетъ.

Но что такое именно случай?

Замѣчательно, что какъ ни важно это опредѣленіе, какъ оно ни необходимо для всего ученія о непреодолимой силѣ намъ лично не удалось найти его ни у одного писателя ¹⁶⁾.

Случай (casus), это такое причиняющее личный или имущественный вредъ событіе, которое не можетъ быть предотвращено субъективно.

То есть, это событіе, которое не превосходитъ человѣческихъ силъ вообще, но превосходитъ мѣры и средства данного предпринимателя ¹⁷⁾.

¹⁶⁾ Въ упомянутой выше монографіи А. Гордона, «Принципы отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ», авторъ вполне основательно, доказывая неточность редакціи лит. а, п. 2, ст. 683, X т., I ч. требуетъ замѣны словъ: «не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ» словами: «по винѣ самого пострадавшаго». Эта мысль вполне оригинальна и безусловно вѣрна. Но замѣчательно одно: все разсужденіе автора основывается на различіи между *vis major* и *casus*, ибо не по винѣ управленія и его агентовъ, значить отвѣтственность за *casus*. Между тѣмъ Гордонъ, вся теорія котораго построена не на логическомъ толкованіи законовъ, какъ онъ самъ полагаетъ, а на соотношеніи между случаемъ и непреодолимой силой, не даетъ въ своей монографіи *никакого* опредѣленія случая и не устанавливаетъ *никакого* соотношенія между нимъ и непреодолимой силой.

¹⁷⁾ С.-Петербургское Юридическое Общество, въ которомъ обсуждалось нѣсколько рефератовъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, 20 марта 1887 г., большинствомъ голосовъ приняло резолюцію слѣдующаго содержанія: «Помимо случаевъ непреодолимой силы (п. б, ст. 683) желѣзная дорога не отвѣчаетъ за вредъ, причиненный при эксплуатаціи и тогда, когда несчастіе произошло по винѣ третьихъ лицъ, при чемъ со стороны желѣзнодорожныхъ агентовъ не было сдѣлано никакого упущенія (п. а, ст. 683)».

Къ такимъ событіямъ принадлежитъ, напримѣръ, разломъ стального рельса или лопаніе банджа. Замѣнить одинъ рельсъ другимъ или данное колесо болѣе надежнымъ вообще возможно, но совершить это своевременно предприниматель не имѣетъ никакой возможности, ибо ни стальной рельсъ, ни колесо, конечно, не обнаруживаютъ существованія въ нихъ возможности трещины.

Въ Германской комиссіи, составлявшей проектъ закона 7 іюня 1871 г., происходили, какъ извѣстно, интересныя пренія, въ виду стремленія болѣе точно опредѣлить понятіе непреодолимой силы, которыя не привели, однако же, къ положительнымъ результатамъ, и сказанный Германскій законъ оставилъ этотъ вопросъ открытымъ ¹⁸⁾.

Такимъ образомъ, С.-Петербургское Юридическое Общество признало, что за *этотъ родъ* случая (*casus*) желѣзная дорога не несетъ отвѣтственности.

¹⁸⁾ Во время преній въ германской законодательной комиссіи, членъ ея Бэръ (Bähr) слѣдующимъ образомъ распредѣлил случаи, подходящіе подъ общее понятіе непреодолимой силы: 1) есть случаи столь могущественные, что имъ никакія человѣческія силы противостоять не могутъ; къ нимъ принадлежатъ молнія, буря, землетрясеніе и другіе, которымъ собственно и слѣдуетъ присвоить названіе непреодолимой силы въ тѣсномъ смыслѣ; 2) такъ называемыя, *внутреннія* причины личныхъ поврежденій при эксплуатаціи; къ нимъ принадлежатъ служебныя дѣйствія желѣзнодорожныхъ служащихъ и недостатки вѣщественнаго состава желѣзной дороги, рельсовъ, шпалъ, локомотивовъ и пр.; за случай этого рода желѣзная дорога отвѣчаетъ безусловно; наконецъ 3) такъ называемыя, *внѣшнія*, извнѣ являющіяся причины личныхъ поврежденій; напримѣръ, убійство пассажира во время движенія поѣзда выстрѣломъ изъ ружья, произведеннымъ человекомъ, находящимся въ прилегающемъ къ полотну дѣсу, то есть такого рода дѣйствія третьихъ лицъ, которыхъ несмотря на принятіе всѣхъ мѣръ предосторожности и исполненіе всѣхъ правилъ и предписаній невозможно избѣгнуть. Ср. Эгеръ, стр. 115.

На «случай» особенно часто ссылаются предприниматели у насъ, вслѣдствіе неправильнаго отождествленія понятія случая съ понятіемъ непреодолимой силы. Напримѣръ, доказываютъ, что кондукторъ, который, соскакивая во время прихода на станцію поѣзда со ступеньки ва-

Между тѣмъ въ Германіи работаютъ въ законодательномъ порядкѣ надъ разрѣшеніемъ этого вопроса уже не впервые.

гона, попалъ ногою въ кучу мусора, сложенного на рельсахъ, и былъ изувѣченъ вагонными колесами, или, напиримѣрь, что стрѣлочникъ, который, переходя чрезъ рельсы на станціи, вслѣдствіе гололедицы поскользнулся, упалъ и былъ раздавленъ поѣздомъ, потерпѣли поврежденіе вслѣдствіе «непредотвратимаго случая». Здѣсь истцы безъ особенной трудности оспаривали это возраженіе, въ виду того, что ст. 14 Правилъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ обязываетъ желѣзнодорожныхъ агентовъ содержать остановочный пунктъ въ порядкѣ и исправности, и что исполненіе этого правила, а также очищеніе рельсовъ ото льда не можетъ представлять непреодолимыхъ затрудненій. Но бывають случаи потруднѣе: напиримѣрь, въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ искрами повредило глаза рабочаго; отвѣтчикъ доказывалъ наличность «случайности», истецъ оспаривалъ это доказательство ссылкой на извѣстные въ техникѣ предохраняющіе глаза приборы.

По этому вопросу слѣдующій, хотя и не совсѣмъ вѣрный отвѣтъ даетъ Alauzet, «Commentaire du Code de Commerce», томъ 1, стр. 53. «Существенное въ дѣлѣ обстоятельство тогда только представляетъ собою явленіе непреодолимой силы, если устраненіе его представляется совершенно невозможнымъ». «Данное обстоятельство, продолжаетъ Alauzet, если оно лишь затрудняетъ до извѣстной степени фабричное производство, дѣлаетъ его нѣсколько труднѣе и если оно можетъ быть устранено посредствомъ извѣстныхъ денежныхъ затратъ со стороны предпринимателя, такое обстоятельство не можетъ быть подведено ни подъ понятіе непреодолимой силы, ни непредотвратимаго случая».

Относительно даннаго вопроса особенно богата практика Германскаго Кас. Сената, который рѣшилъ, что приспособленіе предохраняющихъ глаза рабочихъ приборовъ лежитъ на обязанности предпринимателя. Рѣшенія эти слѣдующія: 23 декабря 1879 г. 21 декабря 1880 г. (Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, т. 1, стр. 68 и 341). Рѣш. 30 сентября 1881 г., 28 октября 1881 г., 22 сентября 1882 г., 18 октября 1883 г., (Тамъ же, т. 2, стр. 111, 134, 343, 452). Рѣш. 23 апрѣля 1883 г., 8 февраля 1884 г., 12 февраля 1884 г., (Тамъ же, т. 3, стр. 70, 184, 313). Рѣш. 14 ноября 1884 г. (Тамъ же, т. 4, стр. 123).

Практика С.-Петербургской Судебной Палаты установилась въ томъ же смыслѣ.

Теоретическое различіе «случая» отъ непреодолимой силы было

Еще въ то время, когда начались подготовительныя работы для Германскаго Торговаго Уложенія, которое въ настоящее время, какъ извѣстно, имѣетъ обязательную силу для всей Германіи, Австріи и Швейцаріи, принялись за изученіе вопроса о непреодолимой силѣ съ той

сдѣлаво Герм. Кас. Сен. въ первый разъ въ рѣш. 2 декабря 1879 г. (Эгеръ, тамъ же, т. 1, стр. 31) по слѣдующему случаю. Подъ вагонъ конно-желѣзной дороги попалъ 6-ти-лѣтній мальчикъ и потерпѣлъ личное поврежденіе. Имперскій судъ квалифицировалъ событіе какъ casus и разъяснилъ, что такъ какъ законъ 7 іюня 1871 г. освобождаетъ дорогу отъ отвѣтственности только при валичности двухъ данныхъ: vis major и собственной вины потерпѣвшаго, и такъ какъ casus въ законѣ не упоминается, о винѣ же по отношенію къ дѣйствіямъ ребенка не можетъ быть рѣчи, то личное поврежденіе, причиненное случайностью, налагаетъ на желѣзную дорогу обязанность вознаградить потерпѣвшаго.

Другое рѣшеніе того же Герм. Имперск. Суда по тому же вопросу состоялось 23 мая 1882 г. (Эгеръ, тамъ же, т. 2, стр. 291). Въ городѣ Потсдамѣ, на одной изъ городскихъ улицъ, у желѣзнодорожнаго переезда была изувѣчена 5-ти-лѣтняя дѣвочка, которая неожиданно подползла подъ барьеръ въ тотъ моментъ, когда проходилъ поѣздъ. Когда отецъ ея предъявилъ искъ, желѣзная дорога отвѣтила, что у барьера стоялъ сторожъ, и что общество не обязано у переездовъ держать кромѣ сторожей еще особую прислугу для наблюденія за дѣтьми и старалось подвести это поврежденіе подъ дѣйствіе vis major. Имперскій Судъ рѣшилъ, что дѣяніе 5-ти-лѣтняго ребенка не можетъ быть опредѣляемо понятіемъ непреодолимой силы, и что желѣзная дорога имѣетъ возможность у тѣхъ барьеровъ, которые находятся въ болѣе многочисленныхъ мѣстахъ, устраивать желѣзные рѣшетки, которыя, опускаясь отъ поперечной перекладины до земли, воспрепятствуютъ и дѣтямъ, и животнымъ подходить подъ приближающіеся поѣзда, при чемъ Имперскій Судъ указалъ на то, что подобныя рѣшетки уже устроены на нѣкоторыхъ дорогахъ.

Замѣтимъ, что на обязанности кассационной инстанціи не лежитъ указывать предпринимателю, какія приспособленія онъ долженъ былъ устроить для предупрежденія несчастнаго случая. Имперскій Судъ, признавая, что данное обстоятельство могло быть устранено какими бы то ни было мѣрами, тѣмъ самымъ призналъ бы наличность casus и, слѣдовательно, отвѣтственность желѣзной дороги.

основательностью и серьезностью, которая свойственна нѣмцамъ.

Одинъ изъ самыхъ выдающихся современныхъ знатоковъ торговаго права Гольдшмидтъ въ своемъ мнѣніи о проектѣ торговаго уложенія предложилъ слѣдующую редакцію статьи, ставшей въ послѣдствіи ст. 395 Торг. Улож.: «Возчикъ отвѣчаетъ за происшедшій, въ слѣдствіе утраты или поврежденія груза, со времени его принятія до выдачи, убытокъ, если не докажетъ, что утрата или поврежденіе возникли *въ слѣдствіе случая, въ особенности же въ слѣдствіе внутренней порчи или недостатковъ упаковки, которые снаружи не могли быть замѣчены, или же въ слѣдствіе другой вины со стороны отправителя*».

Эта редакція объясняется тѣмъ, что Гольдшмидтъ признавалъ не только вполне достаточнымъ для современнаго торговаго оборота установить отвѣтственность древне-римскаго *receptum*, но даже полагалъ, что и эта отвѣтственность слишкомъ строга, и предлагалъ ее смягчить способомъ, обозначеннымъ въ приведенной его редакціи.

Мнѣніе это, однакоже, не было принято, въ особенности въ слѣдствіе оппозиціи представителей отъ купечества въ законодательной коммисіи, и ст. 395 Торг. Улож. была окончательно одобрена въ слѣдующей редакціи: «возчикъ отвѣчаетъ за возникшій въ слѣдствіе утраты или поврежденія груза со времени принятія до его выдачи убытокъ, если не докажетъ, что утрата или поврежденіе возникли въ слѣдствіе *непреодолимой силы* (*vis major*) или же въ слѣдствіе внутренней порчи, усышки или обыкновенной утечки, или въ слѣдствіе недостатковъ упаковки, которые снаружи не могли быть замѣчены ¹⁹⁾».

¹⁹⁾ Редакція Гольдшмидта: «Der Frachtführer (Verfrachter) haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes seit

Приведеннымъ выше проектомъ Гольдшмидта редакціи ст. 395 объясняется ея толкованіе со стороны самого Гольдшмидта и его послѣдователей, напр. Гана (Hahn).

Они, разъ остановившись на своей первоначальной точкѣ зрѣнія, не могли въ послѣдствіи отъ нея отрѣшиться, и потому Ганъ, въ особенности же самъ Гольдшмидтъ по возможности *суживали* понятіе, обозначенное въ ст. 395 словами *höhere Gewalt* (*vis major*).

Ганъ хотя въ своихъ воззрѣніяхъ отодвигается отъ понятій Гольдшмидта въ сторону, такъ называемой, объективной теоріи непреодолимой силы (о которой рѣчь будетъ впереди), но проповѣдуетъ то начало, что отъ предпринимателя нельзя требовать мѣръ, экономически для него недоступныхъ; что есть средства, правда, дѣйствительныя для предупрежденія вреда и убытка, но они стоятъ на столько дорого, что при признаніи ихъ обязательности никакое предпріятіе не могло бы существовать ²⁰⁾.

Что, напр., если бы каждый безъ исключенія рельсъ

der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist dass der Verlust oder die Beschädigung *durch Zufall insbesondere durch inneren Verderb oder durch ausserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung, oder durch sonstiges Verschulden des Absenders entstanden ist*. (Hafner прив. соч. стр. 25—26).

Редакція Торговаго Уложенія стр. 395 отд. I. «Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist dass der Verlust oder die Beschädigung durch *höhere Gewalt (vis major)* oder durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dgl, oder durch ausserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.»

²⁰⁾ «Французскіе суды, при обсужденіи вопроса о непреодолимой силѣ, прямо не допускаютъ возраженій желѣзныхъ дорогъ о томъ, что то или другое приспособленіе, которое могло бы предотвратить лачный или имущественный вредъ, слишкомъ дорого. Ст. Рабиновича, «Отвѣтственность ж. д. по перевозкѣ грузовъ». Журн. гражд. и угол. пр. за 1887 г., кн. 5.

испробовать надлежащимъ образомъ, или же свидѣлствовать его такимъ же образомъ чрезъ извѣстные промежутки времени, то, разумѣется, крушеніе поѣзда вслѣдствіе этой причины было бы устранено, но съ точки зрѣнія экономическаго разсчета предпріятіе сдѣлалось бы невозможнымъ.

Поэтому Гольдшмидтъ и его школа, отождествляя непреодолимую силу со случаемъ, опредѣляютъ непреодолимую силу такимъ образомъ:

«Непреодолимая сила есть такой причиняющій вредъ случай, который, несмотря на самую большую старательность (это и есть элементъ вины), не можетъ быть *субъективно* предотвращенъ,—то есть, не можетъ быть предотвращенъ мѣрами и средствами даннаго предпріятія».

Это есть, такъ называемое, *субъективное ученіе*, содержащее широкое, *распространительное* толкованіе понятія *vis major*; распространительное потому, что понятіе *vis major* распространяетъ и на такъ называемые случаи (*casus*) ²¹⁾. Оно, разумѣется, болѣе снисходительно для предпринимателей.

Противъ этого ученія возсталъ Экснеръ въ своей знаменитой монографіи «Der Begriff der höheren Gewalt». Онъ первый указалъ на неправильность смѣшенія двухъ понятій: *casus* и *vis major*, случая и непреодолимой силы.

Цѣлымъ рядомъ весьма остроумныхъ примѣровъ и замѣчательныхъ доводовъ Экснеръ доказываетъ, что если только понятіе непреодолимой силы опредѣлять конкретными, субъективными данными, то мы по необходимости войдемъ въ обсужденіе вопроса о *винѣ*,—въ дебри, изъ которыхъ нѣтъ выхода. Ссылками на римское право Экснеръ

²¹⁾ Оттого то Гольдшмидтъ въ своемъ проектѣ редакціи стр. 395 Торг. Улож. именуетъ непреодолимую силу «Zufall», случай.

доказалъ, что римляне отвѣтственность изъ *rescriptum* основывали не на винѣ, а совершенно на иномъ принципѣ, который мы теперь въ нашей усовершенствованной терминологіи называемъ принципомъ страхованія. Что это основаніе *страхованія* признано у самыхъ практичныхъ и наиболѣе развитыхъ въ экономическомъ отношеніи народовъ: англичанъ и американцевъ и даетъ тамъ превосходные результаты. Что допустить случай (*casus*) какъ оправданіе для возчика, значить допустить оправданіе именно на томъ основаніи, что вредъ произошелъ безъ его вины. Что случай, это внутренніе недостатки предпріятія, за которые предприниматель всегда долженъ нести отвѣтственность (но почему,—Экснеръ не объясняетъ). Что непреодолимая сила, это явленіе *внѣшнее*, приходящее извнѣ; событіе чрезвычайное и превосходящее человѣческія силы *объективно*, то есть не только даннаго лица, или даннаго предпріятія, а кого бы то нибыло — безусловно. Опредѣленіе непреодолимой силы у Экснера слѣдующее:

«Непреодолимая сила, это событіе, 1) возникающее *внѣ* раіона эксплоатаціи даннаго предпріятія и причиняющее личный или имущественный вредъ; 2) по своему роду и силѣ *превосходящее* такіе случаи, которые должны быть ожидаемы въ силу обыкновеннаго порядка вещей» ²²⁾.

Замѣчательно, что Экснеръ, который ополчился противъ вины въ опредѣленіи понятія непреодолимой силы, не былъ послѣдователенъ до конца и, какъ мы это указали выше, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ затемняетъ и искажаетъ блестящій ходъ своего разсужденія.

²²⁾ Въ приведенной выше статьѣ И. Рабиновичъ, желая дополнить признаки, указанные Экснеромъ, требуетъ введенія одного еще признака «открытости». «Непреодолимая сила, по римскому праву (*vis major*) есть явленіе внѣшнее, открытое и необыкновенное».

Признакъ открытости врядъ ли необходимъ. Если г. Рабиновичъ

Послѣдователемъ его явился Гафнеръ ²³⁾, который примыкая вполнѣ къ учению Экснера, ссылками на римское право подтверждаетъ, что римляне въ своемъ пониманіи непреодолимой силы стояли именно на *объективной* точкѣ зрѣнія. При опредѣленіи понятія непреодолимой силы Гафнеръ дѣлаетъ одно лишь измѣненіе въ опредѣленіи Экснера и замѣняетъ слово «событіе» словомъ «случай» для того, чтобы болѣе рельефно противопоставить это учение прежней теоріи Гольдшмидта. Такимъ образомъ опредѣленіе Гафнера является слѣдующимъ:

«Непреодолима сила, это *случай*: 1) возникающій внѣ раіона даннаго предпріятія и причиняющій личный или имущественный вредъ; 2) по своему роду и силѣ очевидно превосходящій такіе случаи, которые должны быть ожидаемы въ силу обыкновеннаго порядка вещей».

Противъ Экснера и послѣдователей его учения выступилъ знаменитый противникъ Дернабургъ ²⁴⁾.

Дернабургъ тѣмъ, по данному вопросу, замѣчательнѣе, что окончательно, категорически и послѣдовательно отбросилъ элементъ *вины*. Только послѣ изслѣдованія Дернабурга можно считать похороненнымъ извѣстное изреченіе Іеринга: «Kein Uebel ohne Schuld».

Дернабургъ вовсе не становится на субъективную точку зрѣнія при опредѣленіи непреодолимой силы, что и понятно, разъ онъ исключаетъ элементъ вины; являясь критикомъ Экснера, онъ доказалъ лишь, что изъ теоріи Экснера

требуется, чтобы явленіе было внѣшнее и необыкновенное, то оно вслѣдствіе одного этого будетъ уже само по себѣ и открытымъ.

²³⁾ Hafner, «Ueber den Begriff der höheren Gewalt». По изложенію гораздо ниже Экснера; писатель должно быть начинающій. По вопросу о винѣ крайне сбивчивъ и непослѣдователенъ. Ср. стр. 68.

²⁴⁾ Dernburg въ Zeitschrift für das privat-und öffentliche Recht; статья «Begriff der höheren Gewalt». Томъ II, вып. 2 за 1884 г. стр. 335.

ра не видно, почему предприниматель несетъ всегда отвѣтственность за случай, то есть за событія, субъективно непредотвратимы, и въ особенности за непредотвратимые недостатки состава своего предпріятія. Онъ указываетъ, что законодатель обязываетъ предпринимателя къ *положительной* дѣятельности въ пользу безопасности своего предпріятія, и въ подтвержденіе своего воззрѣнія ссылается на ст. 120 новаго Германскаго Ремесленнаго Устава, въ которой значится: «ремесленные предприниматели обязаны ставить и содержать всѣ тѣ приспособленія, которыя вслѣдствіе особеннаго свойства даннаго предпріятія и мѣстоположенія его эксплоатации являются необходимыми для возможной безопасности жизни и здоровья». Затѣмъ вышеприведенной ссылкой на римскіе источники (L. 3 § 1, D. n. c. s. 4 9 ... etiamsi sine culpa eius res perit vel damnum datum est, nisi si quid damno fatali contingit) онъ доказалъ, что выдѣленіе casus изъ vis major — составляющее промежуточную область между виною и непреодолимою силою — должно быть совершено прежде всего на основаніи римскаго права. Это великая побѣда, ибо найти подтвержденіе своего ученія въ римскомъ правѣ, значитъ обезпечить за собою успѣхъ въ Германіи, а затѣмъ и въ остальномъ ученomъ мірѣ.

Такимъ образомъ возникло новое *объективное* ученіе о непреодолимой силѣ.

Изъ вышеизложеннаго видимъ, что Дернабургъ не является противникомъ Экснера въ собственномъ смыслѣ этого слова; онъ лишь указываетъ и восполняетъ недостатки его ученія. Настоящими противниками являются съ одной стороны Гольдшмидтъ ²⁵⁾ и его школа, которая

²⁵⁾ Свои воззрѣнія на этотъ предметъ Goldschmidt изложилъ въ «Zeitschrift für Handelsrecht», томъ III, стр. 58 и слѣд., въ особенности стр. 104—115; тоже въ томъ XVI, стр. 326 и слѣд.

въ теченіи долгаго времени была господствующей во всей средней Европѣ и многими считается господствующей и по настоящее время,—и Экснеръ, съ другой.

Такъ какъ мы уже знаемъ, въ чемъ состоитъ ученіе Гольдшмидта и въ чемъ Экснера, то здѣсь, резюмируя сказанное объ этихъ двухъ ученіяхъ, добавимъ, что Гольдшмидтъ является представителемъ *субъективной* теоріи *vis major*, Экснеръ же—теоріи *объективной*.

Первое ученіе, подводя подъ понятіе *vis major* такія явленія, какъ случай (*casus*), является ученіемъ *распространительнымъ* и имѣетъ въ виду, главнымъ образомъ, интересы предпринимателей; второе ученіе является ученіемъ *ограничительнымъ*, такъ какъ оно суживаетъ понятіе *vis major* исключивъ изъ него *casus*, и имѣетъ въ виду, главнымъ образомъ, интересы публики, общества.

Замѣчательно, что ни одно изъ современныхъ законодательствъ не даетъ опредѣленія непреодолимой силы.

По этому поводу Стуцкій ²⁶⁾ пишетъ: «Наблюдая развитіе законодательной дѣятельности, съ перваго взгляда замѣчаете, что значеніе понятія непреодолимой силы, вплоть до новѣйшаго времени, постоянно разрастается; но не смотря на то мы должны установить, что сущность этого понятія нисколько не стала яснѣе. Законодатель уклонился поставить какое бы то ни было опредѣленіе, и ни текстъ закона, ни протоколы его обсужденій не даютъ понять, какое представленіе составилъ себѣ законодатель объ этомъ предметѣ. Содержаніе современнаго понятія сообразуется съ содержаніемъ правоваго понятія римлянъ. Но римляне забыли, къ сожалѣнію, установить удовлетво-

рительнымъ образомъ—для насъ—это понятіе. Законодателя, однако же, нисколько это не озаботило».

Одинъ лишь Швейцарскій союзный законъ 20 марта 1875 г. установилъ нѣсколько *отрицательныхъ* признаковъ непреодолимой силы. Вотъ содержаніе ст. 53 сказаннаго закона. «Не могутъ быть признаваемы явленіями непреодолимой силы такія несчастія (*Unfälle*), которыя причинены: 1) какимъ-либо правонарушеніемъ или упущеніемъ агентовъ или служащихъ даже тогда, когда предпріятіе перевозки за нихъ не отвѣчаетъ въ силу отдѣла 2-го ст. 3; (ст. 3 говоритъ: желѣзная дорога отвѣчаетъ, какъ за своихъ служащихъ, такъ и за другихъ лицъ, услугами которыхъ она пользуется по своимъ, касающимся перевозки дѣламъ); 2) вслѣдствіе упущенія или правонарушения лицъ, допущенныхъ къ другимъ, не предназначеннымъ къ перевозкѣ пассажировъ вагонамъ; 3) вслѣдствіе вредныхъ свойствъ или недостаточной упаковки перевозимыхъ предметовъ; 4) вслѣдствіе неправильныхъ, не отвѣчающихъ общимъ требованіямъ техники сооруженія или приспособленій эксплуатаціи предпріятія; 5) вслѣдствіе неисправнаго состоянія самаго предпріятія или его эксплуатаціонныхъ средствъ; 6) вслѣдствіе неисполненія или ненадлежащаго исполненія мѣръ предосторожности или неустройства приспособленій, которыя общими полицейскими распоряженіями или спеціальными концессіонными правилами вмѣнены предпріятію въ обязанность» ²⁷⁾. Эта статья страдаетъ и неудовлетворительной редакціей, и неполнотой перечисляемыхъ ею фактовъ.

Какое положеніе занимаетъ германская судебная практика относительно двухъ теорій, къ которымъ свелись

²⁶⁾ Hans Stucki, «Ueber den Begriff der höheren Gewalt», Bern, 1888. s. 13.

²⁷⁾ Hafner, прив. соч., стр. 69.

всѣ взгляды на непреодолимую силу? Положеніе дѣйствительно вполне оригинальное.

Первоначально, когда теорія Гольдшмидта царила въ Германіи и всей средней Европѣ безраздѣльно, высшая Германская Торговая Палата (Reichs Oberhandelsgericht)²⁸⁾ и Германскій Кассационный Судъ (Reichsgericht) придерживались ея по преимуществу. Въ послѣднее, однако же, время, когда теорія эта была распатана ученіемъ Экснера и его послѣдователей, а также Дербургомъ, Высшій Германскій Судъ колебался и, не рѣшаясь порвать открыто традиціи съ гольдшмидтовской теоріей, то есть не становясь прямо на сторону ученія Экснера и Дербурга, признаетъ его научное преимущество²⁹⁾ и въ своихъ рѣшеніяхъ заявляетъ, что высшіе германскіе суды «никогда» не примѣняли теоріи Гольдшмидта («господствующей теоріи») во всей ея чистотѣ³⁰⁾.

²⁸⁾ Напримѣръ, въ рѣшеніи Торговой Палаты, 4 мая 1871 года, читаемъ: «Höhere Gewalt ist ein unter den gegebenen Umständen auch durch die äusserste, diesen Umständen (теорія субъективная) angemessene und vernünftigerweise zu erwartende *Sorgfalt* (элементъ вины) weder abzuwendendes, noch in seinen schädlichen Folgen vermeidliches Ereigniss» (Bd. II, S. 247).

²⁹⁾ Это видно изъ двухъ послѣднихъ, состоявшихся по вопросу о vis major рѣшеній Reichsgericht'a: въ рѣшеніи 7 мая 1884 года, въ которомъ сказанный судъ, ссылаясь на Экснера, пишетъ, что въ данномъ дѣлѣ обсуждаемое событіе (сорваны съ цѣпи судна другими судами) даетъ право заключить «berechtigt nur zu dem Schlusse, dass Zufall den Schaden verursacht habe, aber nicht zu dem Schlusse das höhere Gewalt vorliege». Ясное разграниченіе по теоріи Экснера casus отъ vis major. Въ другомъ рѣшеніи 5 января 1887 года (этимъ рѣшеніемъ слѣдуетъ пользоваться изъ Archiv für Eisenbahnwesen за 1887 г., тетрадь 6; въ сборникѣ Eger'a оно напечатано не въ полномъ видѣ) Германскій Сенатъ говоритъ: «Darüber kann kein Bedenken obwalten, dass höhere Gewalt nicht in dem subjectiven Sinne zu verstehen ist».

³⁰⁾ Случилось это во второмъ изъ приведенныхъ рѣшеній (5 января 1887 г.): «lässt sich nicht mit Grund behaupten, dass diese Ge-

Другими словами, нѣмецкіе суды стоятъ въ настоящее время на перепутьи и, покинувъ старое, еще не примкнули къ новому³¹⁾.

Нѣмецкіе суды отчасти правы.

Когда многочисленныя и разнообразныя мнѣнія по какому-либо научному вопросу постепенно сливаются въ группы, а затѣмъ, когда съ теченіемъ времени вопросъ, выясняясь все болѣе и болѣе, изъ нѣсколькихъ разнообразныхъ группъ и оттѣнковъ мнѣній кристаллизуется въ двѣ лишь формы: за—и противъ даннаго ученія, это вѣрный признакъ, что вопросъ назрѣлъ, и что время его разрѣшенія близко. Повторяется общій процессъ міроваго развитія, въ силу котораго послѣ ясно формулированнаго тезиса возникаетъ антитезисъ для того, чтобы уступить

richte (H. O. G. и Reichsgericht) den Begriff, statt im Sinne einer objectiven Konsistenz, im Sinne des im Einzelfalle trotz äusserster Sorgfalt nicht Bezwungenen aufgefasst hätten. . . . «Wenn in mehreren Urtheilen Reichs-Oberhandelsgerichts (B. 2. S. 259; B. 8. S. 159 ff; B. 12. Seite 107 vergl. auch Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen B. 14. S. 82), von einer äusseren den Umständen angemessenen Sorgfalt die Rede ist, trotz deren dem Ereigniss nicht zu begegnen sei, so ist darunter der *objective Maassstab* einer den Gegenständen speziell gewidmeten Obhut und Fürsorge, welche den Ereigniss doch nicht hätte widerstehen können gemeint». Ср. другія мѣста этого же рѣшенія, которое вообще весьма стоитъ того, чтобы его прочесть.

³¹⁾ Hans Stucki, «Ueber den Begriff der höheren Gewalt», стр. 80, выражается болѣе рѣшительно. Онъ говоритъ: «Возрѣніе Имперскаго Суда на понятіе непреодолимой силы направляется къ слѣдующему: непреодолимая сила существуетъ тогда, если происшедшее несчастье не могло быть предотвращено отвѣтчикомъ никакими мѣрами предосторожности, если оно даже при крайней старательности со стороны отвѣтника не могло быть предотвращено; короче, *непреодолимая сила есть непредотвратимый случай*».

Слѣдуетъ, однако же, замѣтить, что Стуккій приводитъ далеко не всѣ рѣшенія, изъ приведенныхъ же останавливается на концѣ 1884 года.

мѣсто третьему явленію—синтезису, составляющему ихъ примиреніе и выводъ.

Мы видѣли, что главное основаніе прежняго, гольдшмидтовскаго, ученія состоитъ въ томъ, что теорія Гольдшмидта считаетъ явленіями непреодолимой силы тѣ событія, которыя не могутъ быть устранены *даннымъ* предпринимателемъ, при самой тщательной съ его стороны *старательности*. Такимъ образомъ это ученіе построено на началахъ *субъективной* непредотвратимости событія и на элементѣ *вины*. Главное же основаніе ученія Экснера состоитъ въ томъ, что событіе, признаваемое *vis major*, должно быть непреодолимо *объективно*, при чемъ какъ Экснеръ, такъ и Дерибурзь устраняютъ изъ этого понятія элементъ вины.

Устраненіе вины изъ понятія непреодолимой силы основано у этихъ двухъ авторовъ и ихъ послѣдователей на томъ соображеніи: 1) Что допустить элементъ вины—значитъ раскрыть двери вполне произвольной и чисто случайной оцѣнкѣ даннаго событія; что такимъ образомъ элементъ вины составляетъ главное препятствіе для установленія точныхъ признаковъ непреодолимой силы и вносить въ это понятіе крайнюю запутанность и неопредѣленность; что римское *rescriptum*, на которомъ построена современная отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ, исключило вовсе изъ области обсужденія элементъ вины предпринимателя. 2) Что предприниматель вообще, а желѣзнодорожный въ частности обязанъ не только не причинять вреда сознательно или вслѣдствіе упущенія, но онъ обязанъ къ такой *положительной* дѣятельности, которая имѣетъ цѣлью предотвращеніе вреда и обезпеченіе *пользы* третьихъ лицъ.

Ученіе о винѣ настолько ясно изложено у сказанныхъ писателей, а кромѣ нихъ и въ особенности у вышепри-

веденнаго нами (стр. 24) Шлоссмана³²⁾, что прибавлять къ нему еще новыя соображенія представляется излишнимъ. Мы должны лишь установить научный фактъ, что элементъ вины окончательно и безусловно устраненъ современной теоріей изъ ученія о непреодолимой силѣ.

Безъ этого предварительнаго и самаго важнаго шага, то есть безъ устраненія элемента вины, ученіе о непреодолимой силѣ никогда не могло бы разсчитывать на научное разрѣшеніе; безъ него оно осталось бы всегда на мертвой точкѣ неопредѣленности и неподвижности.

Объективность непредотвратимости даннаго, признаваемого непреодолимой силой событія требуетъ нѣкоторыхъ дополненій.

Экснеръ и его послѣдователи опредѣляютъ объективно непреодолимое событіе такимъ образомъ, что это есть событіе (по терминологіи Гафнера «случай»), возникающее *вне* раіона эксплуатаціи даннаго предпріятія и причиняющее личный или имущественный вредъ, по своему роду и силѣ *превосходящее* такіе случаи, которые должны быть ожидаемы въ силу обыкновеннаго порядка вещей.

Такимъ образомъ, это есть событіе: а) *внѣшнее*, б) *чрезвычайное* и в) *объективно непредотвратимое*.

а) Что такое внѣшнее событіе?

Даетъ ли намъ ученіе Экснера на этотъ вопросъ ясный и категорическій отвѣтъ? Думаемъ, что нѣтъ. Всегда ли можно различить внѣшнее событіе отъ внутренняго (по терминологіи Экснера)? Экснеръ объясняетъ слово «внѣшнее» слѣдующимъ опредѣленіемъ: «внѣ раіона эксплуатаціи даннаго предпріятія». Допустимъ, товаръ поврежденъ вслѣдствіе крушенія поѣзда, причиненнаго землетрясеніемъ. Внѣшнее-ли это событіе или внутреннее? Всѣ со-

³²⁾ Schlossmann. «Der Vertrag».

гласны, что внѣшнее. Но тотъ же товаръ поврежденъ вслѣдствіе того, что рядомъ въ вагонѣ находились другіе товары, подвергшіеся гніенію. Экснеръ³³⁾ говоритъ, что это событіе внутреннее, не представляющее явленія непреодолимой силы, за которое предприниматель поэтому несетъ отвѣтственность; между тѣмъ другіе, напримѣръ, Эгеръ³⁴⁾ и Ганъ³⁵⁾ говорятъ, что это, напротивъ, событіе непреодолимой силы, то есть событіе внѣшнее. Въ 1887 г. на одной изъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ на директора морского сталелитейнаго завода въ Бордѣ г. Монгольфье было произведено въ вагонѣ перваго класса нападеніе другимъ пассажиромъ, который нанесъ своей жертвѣ двадцать пять ранъ на головѣ, лѣвой рукѣ и шеѣ. (Пассажиры сосѣдняго вагона слышали шумъ происходившей борьбы и хотѣли подать сигналъ оберъ-кондуктору, но предназначенный для того аппаратъ не дѣйствовалъ). Это случай внутренній потому, что онъ произошелъ въ районѣ эксплуатаціи желѣзной дороги, но многіе признаютъ его внѣшнимъ потому, что онъ причиненъ лицомъ, не принадлежащимъ къ составу желѣзной дороги³⁶⁾. Злоумышленникъ кладетъ поперекъ рельсовъ

³³⁾ Exner, прив. соч., стр. 61.

³⁴⁾ Eger, «Deutsches Frachtrecht», стр. 240 и слѣд.

³⁵⁾ Hahn, «Commentar», II, 436 и слѣд.

³⁶⁾ По этому вопросу относительно отвѣтственности желѣзной дороги за личный вредъ, причиняемый пассажирамъ преступленіемъ третьихъ лицъ, существуютъ въ литературѣ слѣдующія мнѣнія. Эгеръ (Eger, «Das Reichs-Haftpflichtgesetz», стр. 132) полагаетъ, что желѣзная дорога должна отвѣчать лишь за несчастія, вытекающія изъ эксплуатаціи желѣзной дороги, но не вслѣдствіе преступленія, совершаемаго на желѣзныхъ дорогахъ. При этомъ Эгеръ (стр. 134) различаетъ два случая: преступленіе, совершенное служащимъ на желѣзныхъ дорогахъ, не при исполненіи имъ служебныхъ обязанностей и при ихъ исполненіи. Онъ находитъ, что желѣзная дорога отвѣчаетъ за преступленія своихъ служащихъ по отношенію къ пассажирамъ только въ тѣхъ случаяхъ,

шпалу и производить крушеніе поѣзда. Это явленіе внѣшнее потому, что крушеніе произошло вслѣдствіе дѣянія

когда преступленія эти совершены служащими при исполненіи своихъ служебныхъ обязанностей, на томъ основаніи, что въ первомъ случаѣ желѣзнодорожный служащій ничѣмъ не отличается отъ посторонняго, третьяго лица, за преступленія же постороннихъ лицъ, совершенныя по отношенію пассажировъ, желѣзная дорога, по мнѣнію Эгера, не отвѣчаетъ.

Французскій авторъ Sainetelette («De la responsabilité et de la garantie» р. 101—102) говоритъ, что хотя ст. 1954 Гражд. Кодекса освобождаетъ содержателя гостиницы отъ отвѣтственности за вредъ причиненный жильцу вслѣдствіе вооруженнаго разбоя, но отвѣтственность желѣзной дороги въ этомъ отношеніи иная и болѣе строгая. «Труднѣе проникнуть въ поѣздъ на-ходу и еще труднѣе на-ходу съ него уйти, чѣмъ сдѣлать это въ гостиницѣ, и надзоръ за поѣздомъ легче, чѣмъ за гостиницей». Вслѣдствіе чего авторъ высказывается за отвѣтственность въ этомъ отношеніи желѣзной дороги.

Сентелеттъ приводитъ рѣшеніе Парижской Судебной Палаты 16 декабря 1873 г., въ которомъ палата, однако же, освободила желѣзную дорогу отъ отвѣтственности на томъ основаніи, что вагоны отвѣчали всеѣмъ предписаннымъ административною властью условіямъ, постановленнымъ въ интересъ общественной безопасности, и что желѣзная дорога исполнила въ этомъ отношеніи свои обязательства въ полномъ объемѣ.

Другой французскій авторъ Sourdat, («Traité général de la responsabilité», II, № 1058) говоритъ по поводу того же предмета, что этотъ случай слѣдуетъ признать cas fortuit ou force majeure, и что нельзя возводить въ общее правило, что желѣзнодорожныя общества могутъ всегда предупредить подобное преступленіе или проступокъ.

Такимъ образомъ, вопросъ сводится къ субъективной невозможности всегда предупредить подобное событіе. Оно поэтому является субъективно непредотвратимымъ или «случаемъ» (casus): Помимо того неюридическаго, а чисто практическаго соображенія, что можно устроить въ вагонахъ соответственныя приспособленія (которыя къ сожалѣнію иногда не дѣйствуютъ, какъ это было при покушеніи на г. Монгольфье), есть еще другое соображеніе юридическаго свойства, а именно, что желѣзная дорога всегда отвѣчаетъ за кражу, которая иногда по ловкости, съ которою бываетъ совершена, такъ же трудно можетъ быть предупреждена, какъ и убійство пассажира. На основаніи римскихъ источниковъ (l. 1, § 8, nautæ, cauponæ, stabularii), принявшій къ перевозкѣ отвѣчалъ за

третьяго, посторонняго лица, но оно также внутреннее потому, что произошло въ районѣ эксплуатаціи желѣзной дороги, и что при надлежащемъ со стороны линейнаго сторожа исполненіи своихъ обязанностей шпала была бы устранена. Или лошади проѣзжавшаго мимо желѣзнодорожнаго полотна экипажа, испуганные мчавшимся поѣздомъ, ломаютъ экипажъ и наносятъ личное поврежденіе нѣсколькимъ людямъ. Внѣшнее-ли это событіе или внутреннее ³⁷⁾.

всякую провинность своихъ служащихъ и прочихъ *пассажировъ*. Вслѣдствіе этого даже Гольдшмидтъ (Goldschmidt, Abhandlungen, S. 93, § 6, und S. 117; прив. Гафнеромъ стр. 9) призналъ обязательными слѣдующія два положенія: 1) возчикъ отвѣчаетъ за дѣйствія своихъ служащихъ и пассажировъ *безусловно*; 2) онъ отвѣчаетъ за дѣйствія третьихъ не принадлежащихъ къ первымъ двумъ категоріямъ лицъ, и не только за *furtum*, но и за *damnum*, уничтоженіе вещи и ея поврежденіе.

Если такова отвѣтственность возчика за цѣлость вещей, то она по меньшей мѣрѣ такая же за цѣлость перевозимыхъ имъ людей.

Для разрѣшенія практическаго вопроса о *возможности* предупредить случаи, подобные происшедшему съ г. Монголье, прибавимъ, что во многихъ вагонахъ и купѣ за границей, а отчасти и у насъ существуютъ нажимныя пуговицы и шнурки, посредствомъ которыхъ пассажиръ можетъ всегда дать знать поѣздной прислугѣ о случившемся съ нимъ несчастіи. Но не всякому придетъ въ голову, особенно въ моментъ открытаго нападенія, обратиться къ содѣйствію спасительнаго шнурка или кнопки. Поэтому предлагается теперь инженеромъ Арманго для французскихъ желѣзныхъ дорогъ ввести въ каждый вагонъ по особому устроенному, невидимому телефону, соединенному съ помѣщеніемъ поѣздной прислуги. Каждый крикъ о помощи, каждый шумъ въ вагонѣ немедленно посредствомъ телефоннаго звонка будетъ передаваться лицу, обязанному охранять жизнь и имущество пассажировъ. (Новости, за 1886 г., № 92).

³⁷⁾ Между Экснеромъ и Дербургомъ между прочимъ произошелъ споръ по поводу слѣдующаго случая: съ машинистомъ, управляющимъ на полномъ ходу паровозомъ, случается ударъ или онъ сходитъ съ ума. (Въ скобкахъ замѣтимъ, что знаменитый итальянскій психіатръ Ломброзо считаетъ не только случай внезапнаго помѣшательства, но и вообще вліяніе помѣшательства на дѣйствія человека непреодолимой силой — *forza*

Изъ приведенныхъ нѣсколькихъ примѣровъ, которыхъ можно бы привести десятки, читатель убѣждается, какъ спорно и неопредѣленно понятіе того, что Экснеръ называетъ *внѣшностью* событія, а вѣдь мы стремимся къ возможной простотѣ и возможной опредѣленности понятія. Не лучше ли поэтому этотъ признакъ, столь спорный и столь неопредѣленный, замѣнить другимъ или, если удастся, устранить вовсе изъ понятія непреодолимой силы.

Вопросъ этотъ можетъ быть разрѣшенъ по обсужденіи двухъ остальныхъ признаковъ *vis major*.

б) Событіе должно быть неодолимо *объективно*, то есть для всѣхъ людей вообще, а не для даннаго лишь пред-

irresistibile). Экснеръ называетъ такой случай событіемъ внутреннимъ; напротивъ, Дербургъ признаетъ его явленіемъ непреодолимой силы. Герм. Кас. Сенатъ въ рѣшеніи 9 іюля 1880 г. призналъ, что случай подобнаго внезапнаго помѣшательства, «если оно несмотря на всю старательность не могло быть предвидѣно», подходитъ подъ понятіе непреодолимой силы.

Мнѣ кажется, ни Дербургъ, ни тѣмъ менѣе Германскій Кас. Сенатъ неправы. Послѣдній въ особенности потому, что примѣшиваетъ къ изслѣдованію вопроса о наличности *vis major* элементъ вины, съ которымъ теперь наука вообще, а въ особенности Дербургъ покончили. Дербургъ же неправъ потому, что упускаетъ изъ виду начало безусловной отвѣтственности предпринимателя за *весь составъ* своего предпріятія. Если предприниматель признается отвѣтственнымъ за рельсъ, который сломался, не давъ предварительно никакихъ признаковъ имѣющаго наступить разлома, то сказанное начало, вслѣдствіе законовъ логики, примѣняется и къ машинисту, который внезапно сошелъ съ ума, не давъ предварительно никакихъ признаковъ своего расположенія къ помѣшательству. Не будемъ уже говорить о томъ, что на паровозъ обязательно кромѣ машиниста долженъ находиться его помощникъ и кочегаръ, не только могущіе, но и обязанные въ случаѣ подобнаго несчастія принять надлежащіе мѣры. Если же помѣшательство является *forza irresistibile* по отношенію къ данному субъекту, то во всякомъ случаѣ это явленіе непреодолимое лишь *субъективно* (а не объективно), то есть оно представляетъ собою *casus*.

Согласно съ мнѣніемъ Дербурга высказываются Endemann, «Haftpflicht», стр. 57 и 58, Demolombe т. 1 № 553 (прив. у Гордона стр. 54).

принимателя, по его физическимъ или экономическимъ средствамъ и возможности.

Замѣтимъ, что вслѣдствіе этого признака, распоряженія и приказанія правительства признаются явленіями непреодолимой силы. То, что французы называютъ «le fait du Prince».

Это признакъ достаточно ясный и поэтому не требуетъ дальнѣйшихъ объясненій. Онъ установленъ въ силу того коренящагося еще въ римскихъ воззрѣніяхъ начала, что желѣзнодорожный предприниматель несетъ на себѣ *страхъ* за цѣлость перевозимыхъ людей и вещей. Онъ возчикъ и *страхователь* перевозимаго ³⁸⁾.

в) Третій и послѣдній признакъ непреодолимой силы, это *чрезвычайность* событія, его необыкновенность.

Есть событія хотя по своей силѣ и выше силъ человѣческихъ, но вполне обыкновенныя. Мятели, заносыя цѣлые поѣзда, туманы, служащіе причиной крушенія ³⁹⁾, наводненія, срывающія весною мосты и разрушающія полотно, гололедица, недозволяющая остановить затормаженный поѣздъ на уклонѣ, буря, разрывающая поѣздъ, все это явленія, съ которыми силы человѣческія справиться не могутъ, но которыя по своей обыденности не признаются современной наукой, а затѣмъ и судебной практикой явленіями непреодолимой силы ⁴⁰⁾.

³⁸⁾ Contra, Hahn, «Commentar», II, 599.

³⁹⁾ Герм. Кас. Сенатъ въ рѣшеніи 1 июня 1885 г. (Eger, «Eisenbahngerecht. Entscheidungen», т. 4, стр. 287) рѣшилъ, что вдругъ налетѣвшій густой туманъ, который причинилъ столкновение двухъ поѣздовъ, не можетъ быть признанъ явленіемъ непреодолимой силы.

⁴⁰⁾ Пишущій эти строки былъ свидѣтелемъ обваловъ скалъ на желѣзной дорогѣ Карла-Людвика (соединяющей Венгрію съ Галиціей). На вопросъ, какъ общество справляется съ столь ужаснымъ бѣдствіемъ, служащее съ улыбкой отвѣтили, что это у нихъ самое обыкновенное явленіе, причиняемое, такъ называемымъ, вывѣтриваніемъ скалъ. На

Есть явленія, хотя и обыденныя, но которыя по своей силѣ представляютъ событіе чрезвычайное. 28 ноября 1884 г., поѣздъ, идущій изъ Вѣны на станцію Эденбургъ, въ 5 часовъ утра внезапнымъ порывомъ вѣтра былъ разорванъ пополамъ и сброшенъ съ насыпи. 11 июня 1886 г. на Елисаветградской вѣтви, въ нѣсколькихъ саженьяхъ отъ станціи Новоукраинки, внезапно поднявшимся ураганомъ опрокинуло 19 вагоновъ подходившаго къ станціи товарнаго поѣзда, которые оторвались отъ поѣзда и остались на пути ⁴¹⁾. 13 мая 1886 г. въ Мадридѣ разразился страшный ураганъ, разрушившій много домовъ и колокольню въ церкви Санъ-Жеромино. Вагоны конно-желѣзной дороги и омнибусы были перевернуты, а вагоны желѣзной дороги сошли съ рельсовъ. Поѣздъ, шедшій въ Мадридъ, долженъ былъ остановиться. 18 ноября 1887 г., вечеромъ, вслѣдствіе сильнаго урагана, на всемъ ходу, опрокинулся желѣзнодорожный поѣздъ, близъ станціи

всей линіи, прорѣзывающей поперекъ Карпатскія горы, имѣется лишь нѣсколько въ точности извѣстныхъ администраціи дороги мѣстъ обваловъ. Каждую весну производится тщательный осмотръ этихъ мѣстъ и по несомнѣннымъ признакамъ обвалъ предусматривается, скала, давшая трещину, разбивается, или въ менѣе опасныхъ мѣстахъ ограждается. Такимъ образомъ, происшедшій обвалъ прямо вѣняется въ вину мѣстному начальнику дистанціи.

Подобные обвалы достигаютъ, однако же, иногда значительной силы. Итальянскія газеты передали слѣдующія подробности по поводу обвала земли въ Грассано и Саландро, въ 1888 г. Катастрофа произошла вслѣдствіе паденія громаднѣйшей лавины камня и земли. Поѣздъ, состоящій изъ четырнадцати вагоновъ, былъ разорванъ пополамъ, при чемъ средніе восемь вагоновъ были совершенно раздавлены. Паровозъ, три переднихъ и три заднихъ вагона остались цѣлы. Работа по раскопкамъ чрезвычайно затруднительна въ этомъ мѣстѣ; чтобы добраться до пострадавшихъ, приходилось просто пробуривать обвалившіеся землю и камни. («Новости» отъ 18 октября 1888 г.).

Ср. по этому вопросу Экснеръ, прив. соч. стр. 75.

⁴¹⁾ Гордонъ, прив. соч. стр. 73.

Вальдъ, на линіи Рейхенау-Циттау. Одинъ пассажирскій вагонъ удалось поднять съ рельсовъ, но остальные три багажные вагоны скатились подъ насыпь. Въ 1888 году, 5 марта, была получена изъ Нью-Йорка слѣдующая телеграмма: «свирѣпствовавшіе здѣсь на дняхъ ураганы потопили до двухсотъ судовъ, при чемъ погибло нѣсколько сотъ человѣкъ. Убытокъ исчисляется приблизительно въ десять милліоновъ долларовъ. Порывомъ урагана сброшены съ насыпи, на всемъ ходу, желѣзнодорожный поѣздъ. Вагоны частью разбились въ дребезги, частью же сторѣли, со всѣми находившимися въ нихъ пассажирами». Ураганами, свирѣпствовавшими въ февралѣ 1887 г., въ Америкѣ, было сброшено съ насыпи нѣсколько желѣзнодорожныхъ поѣздовъ. Эти ураганы характеризуются тѣмъ, что одновременно въ Южной Франціи и Италіи, во многихъ мѣстностяхъ Швейцаріи, въ Австріи, Греціи, въ Вашингтонѣ и Южной Каролинѣ имѣли мѣсто землетрясенія, а въ Китайскомъ морѣ пронесся сильный тифонъ, сдѣлавшійся причиной многихъ кораблекрушеній.

Всѣ эти случаи событій обыденны по явленію, но чрезвычайны по своей интензивности.

Приведемъ еще два примѣра, а затѣмъ постараемся разрѣшить возникающій, вслѣдствіе ихъ всѣхъ, теоретическій вопросъ. 14 февраля 1888 г. въ Арльбергѣ (Австрійскія Альпы) снѣжная лавина засыпала цѣлый желѣзнодорожный поѣздъ. 31 августа того же года произошло землетрясеніе въ Чарльстонѣ и Южной Каролинѣ, необыкновенное по своей силѣ. Со стороны Атлантическаго океана поднялась чудовищная океанская волна и потому только не уничтожила всего города Чарльстона, что направилась нѣсколько вкось. Въ пригородныхъ мѣстностяхъ рельсы были переломлены и исковерканы въ видѣ буквы S. Поѣзда, находившіеся на ходу, соскочили разомъ съ рель-

совъ; нѣкоторые продолжали двигаться, то поднимаясь въ верхъ, то опускаясь внизъ, по внезапно вздувшейся почвѣ. Свалился съ обрыва всего одинъ поѣздъ, при чемъ убито было двое служащихъ, находившихся на немъ, людей ⁴²⁾.

Всѣ эти примѣры вызываютъ вопросъ: всѣ-ли они представляютъ явленія непреодолимой силы, и если не всѣ, то гдѣ признакъ, по которому судья различить непреодолимую силу отъ простого несчастнаго случая?

Съ обвалами скалъ, происходящими вслѣдствіе вывѣтриванія, техника, какъ мы видѣли выше (стр. 254), умѣетъ отлично справляться; умѣютъ ли также справляться со снѣжными лавинами въ Альпахъ; умѣютъ ли предугадывать ихъ наступленіе и предохранять отъ нихъ поѣзда, надо узнать на мѣстѣ у мѣстныхъ старожиловъ и мѣстныхъ техниковъ. Землетрясенія представляютъ въ средней Европѣ необычайное явленіе, между тѣмъ, напр., въ Вѣрномъ они также часты, какъ у насъ градобітье; въ Японіи же это явленіе настолько заурядное, что тамъ общественная жизнь къ нимъ вполне приноровлена ⁴³⁾. Напа-

⁴²⁾ На ряду съ фактами, представляющими любопытное явленіе, что иногда ужасающія причины вызываютъ ничтожныя послѣдствія, есть факты какъ разъ обратнаго свойства. Что можетъ быть безобиднѣе обыкновеннаго кролика? Между тѣмъ, вслѣдствіе своей чудовищной плодовитости, кроликъ сталъ въ Австраліи народнымъ бѣдствіемъ, съ которымъ мѣстное населеніе, какъ съ явленіемъ непреодолимой силы не въ силахъ справиться. Австралійское правительство объявило громадную премію за лучшее средство истребленія кроликовъ, которую, насколько извѣстно, получилъ Пастеръ, изобрѣвшій убивающую кроликовъ и безвредную для прочихъ животныхъ жидкость. Этою жидкостью орашиваются цѣлыя пространства.

⁴³⁾ У насъ имѣютъ мѣсто аналогическія явленія. Все побережье Чернаго и Азовскаго морей покрыто сплошь новѣйшими отложеніями, состоящими изъ раковинныхъ известняковъ и принадлежащихъ къ сарматскому ярусу; ниже, за этимъ раковиннымъ известнякомъ слѣдуютъ пески и затѣмъ глина. Вода, просачиваясь чрезъ пористый раковинный

деніе вооруженнаго отряда конныхъ разбойниковъ гдѣ-нибудь въ Англіи составитъ явленіе чрезвычайное, между тѣмъ нападеніе такихъ же отрядовъ на Кавказѣ, вскорѣ послѣ его покоренія, на знаменитой военной дорогѣ, составляло самое обыкновенное явленіе, а подобное нападеніе на вновь построенной Закаспійской дорогѣ, при извѣстныхъ политическихъ обстоятельствахъ, составитъ случай вполне возможный.

Между тѣмъ Экснеръ и его послѣдователи говорятъ, что явленіе, для того чтобы было признано непреодолимой силой, должно быть *чрезвычайно*, и тотъ же Экснеръ старается установить этотъ признакъ на ряду съ двумя остальными, внѣшностью и объективной непреодолимостью, такимъ образомъ, «чтобы исключить всякую судейскую оцѣнку данныхъ обстоятельствъ» ⁴⁴).

Если взглянуть на приведенные нами многочисленные примѣры съ точки зрѣнія современной науки, мы легко

известнякъ, доходить до глины, подмываетъ снизу известняки, и эти послѣдніе сползаютъ словно по льду, образуя «оползни» и даже обвалы, какъ это было не далѣе какъ въ 1884 году между Новочеркасскомъ и Ростовомъ на Дону. («Новости», за 1886 г., № 42).

Оползни эти мы лично первоначально признавали явленіями непреодолимой силы (ср. докладъ, читанный въ С.-Петербургскомъ Юридическомъ Обществѣ 29 марта 1886 г.). Но разъ ихъ образованіе и сползаніе ихъ возникновеніе научно изслѣдованы и они представляютъ собою явленіе не чрезвычайное, а вполне ожиданное, они не могутъ быть признаны событіемъ непреодолимой силы и на обязанности, предпринимателей лежить принять противъ послѣдствій оползней надлежащія мѣры.

Ср. мнѣніе Экснера; Exner, «der Begriff der höheren Gewalt», стр. 76: «Es kann keine ernstliche Schwierigkeit bieten die in diesem Sinne «elementaren» von den gewöhnlichen, durch das alltägliche Walten der Naturkräfte herbeigeführten, widrigen Zufällen zu unterscheiden: ein plötzlicher Bergsturz oder ein Erdbeben im Vergleich zu allmäligen Senkungen und Abrutschungen des Bodens in Folge von Verwitterung oder Unterwaschung».

⁴⁴) Exner, прив. соч. стр. 61.

убѣдимся, что чрезвычайность событія не представляетъ одной неподвижной мертвой грани. Такая грань вообще не существуетъ въ правѣ. По мѣрѣ развитія положительныхъ знаній, черта чрезвычайнаго, неожиданнаго, непреодолимаго отодвигается все далѣе. При настоящемъ нашемъ знаніи экономическаго, этическаго и интеллектуальнаго положенія данной мѣстности, мы почти съ математической точностью можемъ сказать, составляетъ ли нападеніе отряда вооруженныхъ всадниковъ на желѣзнодорожный поѣздъ въ Англіи явленіе обыкновенное или чрезвычайное. При современномъ состояніи метеорологическихъ данныхъ, мы можемъ легко предсказать приближеніе грозы, но можетъ быть недалеко то время, когда будемъ опредѣлять напередъ не только ея направленіе, но и ея силу. При данномъ состояніи геологической науки, мы можемъ съ увѣренностью сказать, что землетрясеніе въ окрестностяхъ Москвы представляется явленіемъ вполне чрезвычайнымъ, а между тѣмъ, въ Японіи, какъ мы сказали, оно настолько обыденно, что съ нимъ приучились справляться, и предприниматель, который тамъ берется строить дома, строить ихъ такъ, чтобы они выдержали землетрясеніе. У насъ самъ фактъ землетрясенія составляетъ событіе чрезвычайное, въ Японіи—только его интенсивность и сила. Ударъ грома представлялся римлянамъ какъ классическое явленіе *vis major* ⁴⁵); между тѣмъ мы, по картинному выраженію Экснера, не только его укротили, но и заставили работать на себя, точно домашнее животное ⁴⁶).

Поэтому признакъ чрезвычайности событія—эта край-

⁴⁵) On a toujours considéré comme cas fortuits les événements de la nature (art. 1754) tels que la tempête, le feu du ciel, le tremblement de terre; Laurent, XVI, № 257.

⁴⁶) Exner, стр. 15.

не важная характеристика непреодолимой силы зависеть от данных обстоятельств и от свободной судейской оцѣнки факта ⁴⁷⁾.

Такимъ образомъ *чрезвычайнымъ событіемъ* мы называемъ событие *quod extra consuetudinem accidit*, по отношенію времени, мѣста и данныхъ обстоятельствъ ⁴⁸⁾.

⁴⁷⁾ «La loi ne définit pas la force majeure ni le cas fortuit. De là les difficultés dans l'application du principe. La jurisprudence s'en tient à la définition des lois romaines: un événement que l'on ne peut prévoir et auquel on ne saurait résister quand même il serait prévu. *Il nous semble que mieux vaut s'en rapporter à la prudence du juge*». Laurent, XVI, № 264.

⁴⁸⁾ Въ поясненіе этой мысли приведемъ нѣсколько примѣровъ. Наниматель помѣщенія, въ Парижѣ, долженъ былъ заявить отказъ отъ дальнѣйшаго найма 31 декабря 1870 года. Заявление это сдѣлано имъ лишь 24 марта 1871 г. Наниматель просилъ судъ признать это заявленіе дѣйствительнымъ, такъ какъ онъ былъ лишенъ возможности сдѣлать его въ срокъ, *par une cause de force majeure*, осады Парижа. Судъ призналъ, что наниматель, оставивъ добровольно Парижъ въ сентябрѣ 1870 года, когда ему возможно было предвидѣть, что онъ въ теченіи болѣе или менѣе продолжительнаго времени будетъ лишенъ возможности сообщенія съ этимъ городомъ, долженъ былъ заранее заявить объ отказѣ отъ найма квартиры, поэтому призналъ его отвѣтственнымъ за послѣдствія несвоевременнаго заявленія. Laurent, т. 16, № 269, мѣсто приведенное Гордономъ, «Принципы отвѣтственности», стр. 77.

Такимъ образомъ, одинъ голый фактъ наличности *vis major* недостаточенъ для освобожденія отъ отвѣтственности; необходимо 1) установить причинную связь между даннымъ событіемъ и непреодолимой силой; 2) чтобы явленіе было *чрезвычайнымъ* по отношенію времени, мѣста и данныхъ обстоятельствъ, явленіемъ вполне неожиданнымъ. Разъ извѣстное явленіе, хотя и необыкновенное само по себѣ, вполне ожидаемо по отношенію времени, мѣста и данныхъ обстоятельствъ, оно событіе нечрезвычайное и поэтому не представляетъ собою непреодолимой силы.

Это основано на томъ практическомъ соображеніи, что нѣтъ настолько трудныхъ и тяжелыхъ обстоятельствъ, если они только заблаговременно предвидѣны, изъ которыхъ человѣчскій умъ не нашелъ бы выхода.

Еще одинъ примѣръ, приведенный г. Гордономъ въ томъ же сочиненіи. 14 января 1872 г. на одной изъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ

Намъ лично хорошо извѣстно, съ какими трудностями долженъ бороться потерпѣвшій, когда на судъ вызываются техники въ качествѣ экспертовъ. Общность специальности, знакомства, нерѣдко матеріальная зависимость мѣшаютъ найти безпристрастнаго техника-эксперта ⁴⁹⁾. Тѣмъ не ме-

сильнымъ напоромъ воды былъ снесенъ мостъ; слѣдовавшій потѣздъ, вслѣдствіе этого полетѣлъ въ рѣку, и машинистъ былъ убитъ. По дѣлу, возникшему вслѣдствіе иска вдовы убитаго, судъ установилъ тотъ фактъ, что несчастье могло быть предупреждено немедленнымъ увѣдомленіемъ начальника станціи о разрушеніи моста (Bedarride, т. 2, № 449). Поврежденіе моста произошло, правда, вслѣдствіе непреодолимой силы, но самое несчастье причинено не этимъ явленіемъ, а непосредственно упущеніемъ со стороны агентовъ желѣзной дороги.

Г. Гордонъ правильно выставляетъ слѣдующее положеніе: изъ того, что между событіемъ *vis major* и случившимся несчастьемъ должна существовать внутренняя причинная связь, слѣдуетъ, что съ момента прекращенія событія *vis major*, немедленно наступаетъ отвѣтственность предпринимателя.

7 июля 1870 г. были сданы французской желѣзной дорогѣ для отправки въ Бельгію 119 тюковъ шерсти. По случаю военного времени доставка этого товара по назначенію замедлилась. Судъ призналъ, что причиною замедленія служило событіе *force majeure*, въ то же время присудилъ съ ж. д. убытки за несвоевременную доставку одной части этой шерсти, потому что ж. д. немедленно послѣ окончанія войны не приняла надлежащихъ мѣръ къ своевременной доставкѣ этой части по назначенію (тамъ же, изъ Bedarride, т. 2, № 550).

Наконецъ, г. Гордонъ полагаетъ, что событіе *vis major* можетъ служить основаніемъ къ освобожденію лица отъ отвѣтственности въ томъ лишь случаѣ, когда оно дѣлаетъ невозможнымъ исполненіе принятой на себя обязанности, но не тогда, когда оно лишь затрудняетъ ее выполненіе. Когда событіе *vis major* сильно затрудняетъ выполненіе обязанности, французскіе суды, не освобождая лица отъ отвѣтственности, иногда смягчаютъ ее, *уменьшая* количество вознагражденія (тамъ же стр. 79—80).

⁴⁹⁾ До какой степени это вѣрно, испыталъ всякій, ведущій дѣла потерпѣвшихъ. Врачи, призываемые на судъ въ качествѣ свѣдущихъ людей, очень часто высказываются противъ нихъ, но въ большинствѣ замѣчается вполне объективное отношеніе къ дѣлу. Съ техниками гораздо труднѣе; у насъ лично былъ случай, въ которомъ нельзя было найти

нѣ свободная судейская оцѣнка фактическихъ обстоятельствъ дѣла, это самый важный элементъ современнаго процесса, «самое важное и наиболѣе трудно доставшееся его завоеваніе» ⁵⁰⁾. При всей трудности извѣстныхъ моментовъ процесса, добросовѣстный, безпристрастный и образованный судья представляетъ лучшее ручательство правильнаго разрѣшенія даннаго техническаго вопроса.

Наука обязана лишь указать направленіе и столь ясные путевые знаки, чтобы юристу не трудно было по нимъ опредѣлить положеніе даннаго обстоятельства.

И такъ, что же такое непреодолимая сила?

Припомнимъ, что, согласно приведеннымъ выше разсужденіямъ, предприниматель всегда отвѣчаетъ за всѣ безъ исключенія недостатки состава своего предпріятія.

Затѣмъ, вспомнимъ то опредѣленіе случая, которое мы дали выше. Случай, это такое, причиняющее личный или имущественный вредъ, событіе, которое не можетъ быть предотвращено *субъективно*.

Наконецъ, вспомнимъ только что данное нами опредѣленіе *чрезвычайнаго* событія.

А теперь у насъ опредѣленіе непреодолимой силы готово:

Непреодолимая сила, это объективно непредотвратимое, чрезвычайное и причиняющее личный или имущественный вредъ событіе ⁵¹⁾.

* *

техника въ качествѣ эксперта со стороны потерпѣвшаго, потому что *есть* приглашаемыя лица считали для себя неудобнымъ выступать противъ даннаго учрежденія.

⁵⁰⁾ Dernburg, прив. соч. стр. 348.

⁵¹⁾ Интересный вопросъ, существуетъ ли въ данномъ случаѣ непреодолимая сила. разрѣшенъ Рудольфомъ фонъ-Герингомъ по извѣстному дѣлу швейцарскаго междукантональнаго комитета Гѣйской желѣзной дороги въ Сологурнѣ, съ швейцарскимъ же центральнымъ желѣзнодорожнымъ обществомъ въ Базелѣ.

Центральное желѣзнодорожное общество, отказываясь исполнить при-

Вотъ современное состояніе ученія о непреодолимой силѣ.

Читателю можетъ быть интересно узнать *будущее* ученія объ этомъ предметѣ.

нятое имъ на себя обязательство построить продолженіе Гѣйской ж. д. утверждало, что финансовый кризисъ 1875 г., который никоимъ образомъ не могъ быть предусмотрѣнъ при заключеніи договора 16/18 февраля 1873 г., является фактомъ непреодолимой силы, дающимъ право Центральной желѣзной дорогѣ отложить до болѣе благоприятнаго времени свое обязательство. Центральная ж. д., въ качествѣ отвѣтника, утверждала дальше, что она не знала, гдѣ и какъ могла она достать при настоящихъ отношеніяхъ нужныя ей деньги. Во всякомъ случаѣ, деньги могли быть получены только за ростовщическіе %. Особенность настоящаго кризиса заключается въ томъ, что онъ охватилъ всѣхъ, не отдѣльнаго только дѣльца или капиталиста, но самыя большія, пользующіяся широкимъ кредитомъ, акціонерныя компаніи, даже политическія корпорации: напр., такія общества, какъ городъ. Поэтому невозможность достать нужныя денежные средства для сооруженія предполагаемыхъ желѣзнодорожныхъ линій не кроется въ *индивидуальныхъ* отношеніяхъ Центральной ж. д., но въ *общемъ* положеніи денежнаго рынка, въ особенностяхъ же швейцарскаго.

На этотъ отвѣтъ Герингъ, къ которому комитетъ Гѣйской ж. д. обратился съ предложеніемъ высказать свое мнѣніе въ качествѣ юриста, возразилъ слѣдующее: «настоящее дѣло есть первый случай въ моей жизни, гдѣ я нахожу понятіе непреодолимой силы, стоящее въ связи съ *денгами*. Я никогда еще не слышалъ, чтобы деньги, въ которыхъ оказывается *надобность*, могли быть предметомъ *vis major*. Подобно всякой вещи, деньги могутъ также подвергнуться действию непреодолимой силы, но только деньги, которыя *имѣешь*, т. е. *эти опредѣленные денежные знаки*, но не тѣ, которые *отыскиваются*, т. е. деньги *in abstracto*. Подобно тому, какъ не примѣняется относительно послѣдняго дѣйствіе случая (*casus*), также точно не примѣняется и понятіе непреодолимой силы (*vis major*), которое является частной особенностью въ понятіи о случаѣ, о чемъ здѣсь мы подробно говорить не намѣрены. Если бы къ понятію непреодолимой силы стали относить затрудненія въ добываніи денегъ, происходящія не только вслѣдствіе частныхъ, но также вслѣдствіе общихъ отношеній, въ такомъ случаѣ, то же самое слѣдовало бы примѣнить также относительно всѣхъ другихъ вещей, и неурожай въ Бразиліи или на островѣ Явъ получилъ бы значеніе не-

Въ такомъ случаѣ мы его отошлемъ къ замѣчатель-

преодолимой силы для торговли кофе, болѣзнь скота — для торго-
томъ, виноградный червь — для виноторговли; каждый заключившій до-
говоръ могъ бы уклониться отъ его исполненія, ссылаясь на неблаго-
пріятныя условія.

«Если, по общему правилу, трудность исполненія не освобождаетъ
должника, то какое можетъ имѣть значеніе, происходитъ ли затрудненіе
при добываніи денегъ и вещей отъ причинъ личныхъ или общихъ,
мѣстныхъ для извѣстнаго ограниченнаго округа, или для всей страны,
или даже для всемірнаго денежнаго рынка? Только долго продолжаю-
щаяся *невозможность* совершить дѣйствіе освобождаетъ должника, пере-
ходящая же невозможность служить ему лишь оправданіемъ (?). Въ на-
стоящемъ же дѣлѣ не можетъ быть рѣчи о невозможности; здѣсь все
ограничивается одной *трудностью* достать нужныя для сооружеія ж. д.
денежныя средства; въ этомъ же отношеніи примѣняется правило: *causa
difficultatis ad incommodum promissoris, non ad impedimentum stipu-
latoris pertinet*. (Іерингъ, «Интересъ и право», переводъ Борзенко, Яро-
славль. 1880 г. стр. 106—107).

Непреодолимая сила упоминается въ нашихъ законахъ, кромѣ при-
веденной выше ст. 683 Х т. 1 ч., еще въ ст. 1988 того же т. и ч., п. 7
каковой ст. гласитъ: «гибель груза, происшедшая отъ сильной бури,
или отъ другихъ причинъ, отъ воли божьей зависящихъ».

Въ Общемъ Уставѣ о непреодолимой силѣ говорятъ слѣдующія
статьи: п. 2 ст. 2: «если перевозка пассажировъ или грузовъ остано-
влена по распоряженію правительства, или же вслѣдствіе какого-либо
чрезвычайнаго событія, или дѣйствіемъ непреодолимой силы» (то ж. д.
имѣетъ право отказать въ принятіи къ перевозкѣ пассажировъ, багажа
или груза).

Ст. 94. «Желѣзная дорога не отвѣтствуетъ предъ пассажирами за
просрочку времени отхода или прибытія поѣздовъ. Когда же означен-
ная просрочка, не будучи произведена *непреодолимою силою*, повлечетъ
за собою перерывъ путешествія, вслѣдствіе отхода примыкающаго по-
ѣзда другой дороги, то пассажиру, имѣющему билетъ прямаго сообщенія,
если срокъ сего билета истекаетъ въ день опозданія поѣзда, или если пас-
сажиръ возвратится съ слѣдующимъ, безъ перерыва, обратнымъ поѣз-
домъ 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 билетъ въ означенномъ
поѣздѣ».

Ст. 96. «Желѣзная дорога отвѣтствуетъ за утрату или порчу при-
нятаго къ перевозкѣ багажа, если не докажетъ, что онъ произошли отъ

ному сочиненію швейцарскаго юриста, слова котораго мы
уже выше приводили ⁵²⁾).

Вотъ что говоритъ этотъ авторъ о будущемъ понятіи
о непреодолимой силѣ:

«Понятіе непреодолимой силы исполнило свою задачу;
оно соединило съ основнымъ юридическимъ началомъ
отвѣтственность за вину, затѣмъ ввело выходящую изъ нея
предѣловъ страховую отвѣтственность и дало ей въ жи-
тейскомъ оборотѣ право гражданства. Оно составило пере-
ходъ отъ обыкновенной отвѣтственности, достаточной для
обыкновенныхъ отношеній, къ отвѣтственности чрезвы-
чайной, вызываемой чрезвычайными отношеніями. Но да-
лѣе оно не имѣетъ цѣли и посему не имѣетъ правоосно-
ванія. Законодатель обнаруживаетъ намѣреніе перешаг-
нуть за это понятіе, потому что для дальнѣйшаго разви-
тія и для практическаго осуществленія идеи страхованія
оно представлялось бы лишь тормазомъ».

«Мы смѣемъ сказать, что понятіе непреодолимой силы
для будущаго имѣетъ лишь историческое значеніе; что
законодатель вездѣ, гдѣ представится необходимость вве-
сти внѣ вины стоящую отвѣтственность, установить об-

непреодолимой силы, отъ свойства самаго багажа, или по винѣ самихъ
пассажировъ».

Ст. 102 п. 1: «Желѣзная дорога отвѣтствуетъ за утрату и повреж-
деніе груза, послѣдовавшія въ теченіи времени отъ заключенія договора
(ст. 61) до выдачи груза, если не докажетъ, что они произошли:
г) отъ *непреодолимой силы*. Грузъ почитается выданнымъ не только
тогда, когда онъ принятъ получателемъ, но и въ случаѣ передачи его,
но доставкѣ на станцію назначенія, въ таможенію или частный складъ
для храненія» (ст. 81).

⁵²⁾ Между прочимъ въ главѣ объ общемъ основаніи права на воз-
награжденіе за вредъ, стр. 67. Hans Stucki, «Ueber den Begriff der hö-
here Gewalt», Bern, 1888; s. 87—88.

щее, обязательное страхование и позаботится о практическомъ его примѣненіи».

Другими словами, этотъ авторъ полагаетъ, что ученіе о непреодолимой силѣ въ теоріи достигло крайнихъ предѣловъ своего развитія; въ будущемъ ему ждѣтъ нечего больше—его ожидаетъ только смерть.

Но если предположить, что слова автора вѣрны по отношенію къ теоріи гражданскаго права, то въ области судебной практики ученіе о непреодолимой силѣ ждѣтъ непродолжительная, но трудная работа. Прежде чѣмъ умереть, оно обязано побороть старое, основанное на традиціи 2000 лѣтъ толкованіе, а это дастся ему труднѣе, чѣмъ переворотъ въ болѣе подвижной и болѣе чуткой къ новымъ влѣніямъ—наукѣ.

* *

Въ заключеніе приведемъ слѣдующій, историческій матеріалъ, послужившій основаніемъ для редакціи 2 п. 683 ст.

Коммиссія, разрабатывавшая ст. 683 (по прод. 1879 г.) предложила 2 пунктъ изложить слѣдующимъ образомъ: «предприниматели освобождаются отъ обязанности вознаградить потерпѣвшаго въ тѣхъ случаяхъ, когда докажутъ, что несчастіе причинено воздѣйствіемъ непреодолимой силы, или не по винѣ ихъ агентовъ, или же отъ неисправности подвижнаго состава». Государственный Совѣтъ въ Соедин. Департ. Законовъ, Гражданскихъ и Духовныхъ дѣлъ высказалъ по этому поводу слѣдующее: «Находя первыя два обстоятельства вполне уважительными, Департаменты считаютъ неудобнымъ допускать со стороны предпринимателей представленіе доказательствъ того, что несчастіе произошло не отъ послѣдней изъ указанныхъ причинъ. Пользуясь этимъ правомъ, при недо-

ступности для частныхъ лицъ и даже для суда ближайшихъ техническихъ изслѣдованій бывшаго въ поѣздѣ подвижнаго состава, желѣзнодорожные предприниматели легко могли бы освобождаться отъ уплаты вознагражденія въ такихъ случаяхъ, гдѣ оно представилось бы вполне справедливымъ. Вслѣдствіе сего и принимая во вниманіе, что въ Прусскомъ законѣ 25 іюня 1871 года и въ новѣйшемъ Швейцарскомъ союзномъ законѣ 1 іюля 1875 г. исправность подвижнаго состава не признается за обстоятельство, освобождающее желѣзнодорожныя предпріятія отъ гражданской отвѣтственности за происходящія на нихъ несчастія, Департаменты не признаютъ умѣстнымъ допускать это оправданіе и въ нашемъ законодательствѣ». (Печатная записка журнала Государственнаго Совѣта 30 апрѣля 1877 г., стр. 6).

Впослѣдствіи эти соображенія были измѣнены слѣдующимъ образомъ: «Находя приведенныя обстоятельства вполне уважительными, Департаменты считаютъ однако излишнимъ упоминать особо о томъ, что отсутствіе неисправности подвижнаго состава служить оправданіемъ для предпринимателя. Наблюденіе за благонадежностью желѣзнодорожныхъ принадлежностей, необходимо для безопасности движенія, несомнѣнно входитъ въ кругъ обязанностей служащихъ на этой дорогѣ лицъ. Посему неисправность подвижнаго состава, свидѣтельствуя о неисполненіи этихъ обязанностей, прямо относится къ винѣ подлежащихъ агентовъ, при существованіи которой предприниматель, согласно практикуемому правилу, не можетъ быть освобожденъ отъ гражданской отвѣтственности за послѣдствія несчастнаго случая. Вслѣдствіе сего и принимая во вниманіе, что въ новѣйшихъ по этому предмету иностранныхъ законодательствахъ, именно въ Прусскомъ законѣ 25 іюня 1871 г. и Швейцарскомъ союзномъ за-

конѣ 1 іюля 1875 г., исправность бывшаго въ поѣздѣ подвижнаго состава не показана въ числѣ причинъ, устраняющихъ обязанность предпринимателя вознаграждать потерпѣвшихъ вредъ при эксплуатаціи желѣзной дороги. Департаменты признають удобнѣйшимъ выраженіе: «или отъ неисправности подвижнаго состава» исключить. (Печатная записка журнала Государ. Совѣта 30 апрѣля и 15 октября 1877 г. № 63, стр. 6) ⁵³⁾.

Иностранной судебной практикой установлено:

Германскій Сенатъ слѣдующимъ образомъ излагаетъ современное состояніе ученія о непреодолимой силѣ: «Понятіе, непреодолимой силы закономъ не установлено и спорно въ наукѣ. Въ то время, какъ болѣе строгое ея пониманіе, главнымъ образомъ, наираетъ на объективное свойство событія, разсматриваемаго какъ непреодолимая сила, и подъ этимъ понятіемъ подразумѣваетъ лишь такія событія, которымъ сила человѣческаго сопротивленія *вообще противостоятъ не можетъ*, другое, болѣе снисходительное мнѣніе, принимаетъ въ соображеніе также то *соотношеніе*, которое существуетъ между силой сказаннаго событія и той силой сопротивленія, которое въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ можетъ быть разумно ожидаемо отъ лица, обязаннаго въ вознагражденію. Это послѣднее понятіе, проведенное главнымъ образомъ Гольдшмитомъ, можетъ быть разсматриваемо, какъ господствующее въ настоящее время въ теоріи и практикѣ. *Только въ послѣднее время оно стало опять оспариваться въ направленіи стараго, болѣе строгаго воззрѣнія.* Ср. указанія у Eger'a «Frachtrecht», т. I, стр. 235 и слѣд.; Hahn'a «Commentar zum Handelsgesetzbuche», 2 изд., II т., стр. 597 и слѣд.; Thöl'a «Handelsrecht», III т., стр. 39 и слѣд.; у Westerkampf'a въ «Handbuch des Handelsrecht»; Endemann'a, т. III, стр. 651 и слѣд.; у Exner'a, въ «Zeitschrift für das privat—und öffentliche Recht» Grünhut'a, т. 10, стр. 497 и слѣд.; у Dernburg'a, тамъ же, т. 11, стр. 395 и слѣд. и въ

⁵³⁾ Свѣдѣнія эти приведены въ сочиненіи г. Гордона «Принципы ответственности ж. д.», стр. 70—71.

его «Preussisches Privatrecht», 3 изд., т. II, стр. 159 и слѣд.». (Рѣш. 28 сентября 1885 г.) ⁵⁴⁾.

Непреодолимая сила есть такое внѣшнее явленіе, которое не можетъ быть предотвращено даже при крайней старательности (рѣш. Герм. Сен. 30 сентября 1882 г.) ⁵⁵⁾. Тоже, рѣш. апелляціоннаго суда въ Карльсруе 17 февраля 1883 г.: «событіе, вредныя послѣдствія котораго не могутъ быть предотвращены требуемою по обстоятельствамъ даннаго случая предосторительностью» ⁵⁶⁾.

Нельзя ссылаться на непреодолимую силу, если причины поврежденія остаются неизясненными. Предприниматель отвѣчаетъ за поврежденіе, происшедшее вслѣдствіе случайности (рѣш. Герм. Сен. 7 мая 1884 г.) ⁵⁷⁾.

Поврежденіе ребенка, понавшаго подъ колеса вагона, не можетъ быть признано явленіемъ непреодолимой силы, такъ какъ непреодолимая сила, въ отличіе отъ случайности, предполагаетъ внѣшнее событіе (рѣш. Герм. Сен. 2 декабря 1879 г.) ⁵⁸⁾.

Личное поврежденіе, полученное вслѣдствіе выброшеннаго изъ вагона желѣзнодорожнымъ служащимъ тяжелаго предмета, не происходитъ вслѣдствіе непреодолимой силы (рѣш. Герм. Сен. 13 апрѣля 1880 г.) ⁵⁹⁾.

Отсутствіе вины со стороны желѣзнодорожнаго предпринимателя, само по себѣ, не совпадаетъ съ наличностью понятія непреодолимой силы. Отсутствіе вины предпринимателя и непреодолимая сила—понятія не однозначачія. (рѣш. Герм. Сен. 13 апрѣля 1880 г.) ⁶⁰⁾.

Если причиною поврежденія является внезапное помѣшательство потерпѣвшаго, которое, при всей старательности не могло быть заранѣе усмотрѣно, то имѣетъ мѣсто явленіе непреодолимой силы (рѣш. Герм. Сен. 9 іюля 1880 г.) ⁶¹⁾.

Поврежденіе произошло вслѣдствіе лопнувшаго бандаж. Же-

⁵⁴⁾ Eger «Eisenbahn. Entscheidungen», IV, 236.

⁵⁵⁾ Eger, тамъ же, II, 359. ⁵⁶⁾ Тамъ же, III, 275. ⁵⁷⁾ Тамъ же, III, 354. ⁵⁸⁾ Тамъ же, I, 31. ⁵⁹⁾ Тамъ же, I, 148. ⁶⁰⁾ Тамъ же, I, 150. ⁶¹⁾ Тамъ же, I, 250.

лѣзная дорога указывала на то, что причиною несчастья была внезапная перемена температуры воздуха, почему утверждала наличность непреодолимой силы. Герм. Сенатъ разъяснилъ, что непреодолимой силой можетъ быть признано случайное, стоящее *вне причинной связи съ объективными недостатками предприятия* событие, приходящее извнѣ и независимо отъ сказанныхъ недостатковъ; что въ данномъ поѣздѣ всѣ другіе бандажі выдержали внезапное измѣненіе температуры воздуха, поэтому, если лопнулъ одинъ бандажъ, то это обстоятельство указываетъ на его объективный недостатокъ. Предприниматель только тогда можетъ указывать на извѣстное событие, какъ на явленіе непреодолимой силы, если вреднымъ послѣдствіямъ этого событія *не содѣйствуютъ* недостатки самого предприятия (рѣш. Герм. Сен. 30 июня 1883 г.) ⁶²).

При добываніи земли и перевозкѣ ея по желѣзной дорогѣ отвалилась глыба и причинила личное поврежденіе. Герм. Сен. нашелъ, что въ данномъ случаѣ не имѣетъ мѣста явленіе непреодолимой силы, такъ какъ здѣсь нѣтъ такой несоразмѣрности между человеческой работой и явленіемъ природы, которому нельзя бы было противостоять (рѣш. Герм. Сен. 19 ноября 1884 г.) ⁶³).

Явленія природы, напримѣръ, большіе холода не составляютъ, сами по себѣ, явленія непреодолимой силы «въ виду того, что по тому времени года наступившіе холода никоимъ образомъ не могутъ считаться неожиданными, но, какъ уже господствовавшіе въ то время, обязывали къ особенной осмотрительности, причемъ вредныя ихъ послѣдствія могли быть устранены безъ примѣненія чрезвычайныхъ и необыкновенныхъ мѣръ» (рѣш. Герм. Сен. 22 мая 1885 г.) ⁶⁴).

То же самое, внезапно появившійся туманъ не представляетъ собою явленія непреодолимой силы (рѣш. 1 июня 1885 г.) ⁶⁵).

Если испуганные паровозомъ лошади причиняютъ поврежденіе, то этотъ случай не можетъ быть признанъ явленіемъ непреодолимой силы, подразумевая даже подъ этимъ понятіемъ событіе

⁶²) Eger, тамъ же, III, 86. ⁶³) Тамъ же, III, 417. ⁶⁴) Тамъ же, IV, 285. ⁶⁵) Тамъ же, IV, 287.

относительно, а не абсолютно непреодолимое (рѣш. Герм. Сен. 5 января 1887 г.) ⁶⁶).

При обсужденіи вопроса, является ли данное событіе непреодолимымъ, необходимо примѣнять не абсолютное, а относительное мѣрило. То значить, что слѣдуетъ рѣшить, могло ли данное событіе быть предотвращено крайнею старательностью *при данныхъ обстоятельствахъ*. Такія несчастія, которыя вытекаютъ изъ опаснаго свойства самаго предприятия, не подходятъ подъ понятіе непреодолимой силы. Напротивъ того, непреодолимой силой представляются не только явленія природы, но и несчастія, причиняемыя человеческой рукой.

Приводимъ интересныя разсужденія этого рѣшенія: «Уже въ римскомъ правѣ *vis major* значила то же, что *casus major* или *casus fortuitus cui resisti non potest*, и вредъ, причиняемый непреодолимой силой именовался *damnum fatale*. Поэтому, *vis major* не отличается ясно отъ случая, но представляетъ *особый* родъ такого случая, который, если является обыкновеннымъ, не освобождаетъ отъ отвѣтственности того, кто его докажетъ. Если говорить о «непреодолимой силѣ» въ смыслѣ, употребляемомъ общимъ закономъ, то собственно подъ этимъ выраженіемъ отнюдь не предполагается «воздѣйствіе силы». Въ этомъ выраженіи скорѣе рѣчь идетъ лишь о такомъ явленіи силъ природы или о такомъ дѣйствіи человеческой руки, для предотвращения которыхъ человеческая сила оказывается не достаточной. Внезапно являющаяся слабость или заболѣваніе, напримѣръ, обморокъ, эпилептический припадокъ или приступъ умопомѣшательства могутъ быть разсматриваемы, какъ непреодолимая сила. Выраженіе «непредотвратимый случай» обозначаетъ не что другое, какъ ту же самую «непреодолимую силу», и всегда было употребляемо также въ этомъ послѣднемъ смыслѣ.

«Различье въ воозрѣніяхъ на непреодолимую силу касается главнымъ образомъ мѣрія: какое примѣнять *мѣрило* для разрѣшенія вопроса, представляется ли данное событіе непредотвратимымъ. Согласно господствующему мѣрію, въ этомъ отношеніи

⁶⁶) Тамъ же, V, 393.

слѣдуетъ принимать во вниманіе взаимное *соотношеніе* отвѣтственнаго лица и даннаго событія. Согласно этому взгляду, непредотвратимый случай, или непреодолимая сила, являются тогда, когда отвѣтственное лицо, *при данныхъ обстоятельствахъ*, не имѣло возможности, несмотря на примѣненіе крайней старательности и предусмотрительности, предотвратить вредное событіе или его послѣдствія. При разрѣшеніи этого вопроса слѣдуетъ примѣнять не абсолютное, а относительное мѣрило. Дѣло не въ томъ, было ли вообще (*in abstracto*) возможно устранить вредное событіе или его послѣдствія, а въ томъ, было ли это устраненіе возможно, при данныхъ обстоятельствахъ, при крайней, требуемой этими обстоятельствами старательности и средствами, примѣненія которыхъ можно разумно требовать отъ отвѣтственнаго лица.

«Съ другой стороны утверждаютъ, что важно не соотношеніе между достигаемымъ результатомъ и требуемыми средствами, а лишь *объективное свойство явленій*; это мнѣніе признаетъ явленіями непреодолимой силы только *особаго рода* событія, которыя отличаются отъ обыкновенныхъ несчастій посредствомъ извѣстныхъ, внѣшнихъ, *объективныхъ* признаковъ. (Ср. Exner въ Zeitschrift Grünhut'a, т. X, стр. 504 и слѣд., въ особенности стр. 534, 550, 554, 563, 582, и Hafner, стр. 2 и слѣд., въ особенности стр. 23 и 71). Имперскій Судъ во многихъ своихъ рѣшеніяхъ присоединился къ одобренному еще ранѣе Имперскою Торговою Палатою мнѣнію, (рѣшенія, томъ II, стр. 247 и слѣд., въ особенности стр. 259 и томъ VIII, стр. 27 и слѣд. и 159 и слѣд.) согласно которому для разрѣшенія вопроса, возможно-ли было устраненіе даннаго событія, необходимо примѣнять относительное мѣрило, въ особенности — сообразоваться также съ общепринятыми взглядами (?). Это воззрѣніе было въ особенности одобрено въ рѣшеніяхъ 13 апрѣля 1880 г., 18 сентября 1885 г. и 1 февраля 1887 г., опубликованныхъ въ собраніи рѣшеній т. I, стр. 276—278; т. 14, стр. 82 и у Volze «Практика Имперскаго Суда», т. 4, № 404. Нѣтъ причины отступать отъ этого воззрѣнія.

«Тотъ, кто отвѣчаетъ до предѣловъ непреодолимой силы, долженъ доказать, что даже при крайней старательности и предусмотрительности, а также — примѣненіи всѣхъ силъ, которыя на-

ходятся въ распоряженіи человѣка (?), вредное событіе могло быть устранено и сдѣлано безвреднымъ. Но здѣсь принимаются въ соображеніе лишь такія средства, примѣненіе которыхъ вообще возможно безъ уничтоженія самой цѣли предпріятія. Примѣненіе иныхъ средствъ не можетъ быть требуемо отъ предпринимателя; напримѣръ, нельзя требовать, чтобы желѣзная дорога на всемъ протяженіи была защищена съ обѣихъ сторонъ стѣнами или такимъ образомъ обставлена сторожами, чтобы было совершенно невозможно переходить черезъ рельсы или броситься подъ приближающійся поѣздъ. По самому свойству предмета, невозможно установить твердое начало, независимое отъ обстоятельствъ каждаго отдѣльнаго случая, не уничтоживъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, самой цѣли ограничивающаго отвѣтственность правила. *Попытки, имѣющія въ виду найти абсолютное мѣрило, до сихъ поръ слѣдуетъ считать неудачными.* Поэтому необходимо твердо держаться взгляда, въ силу котораго, при рѣшеніи вопроса объ устранимости даннаго событія, необходимо обращать особенное вниманіе на соотношеніе между достигаемой цѣлью и примѣнимыми средствами. Но это воззрѣніе отнюдь не ведетъ къ тому, чтобы усматривать непреодолимую силу тогда, когда по отношенію къ вопросу о данномъ вредѣ не можетъ быть доказана вина лица, подлежащаго отвѣтственности, чтобы оно не должно отвѣчать за обыкновенную случайность. Отвѣтственное лицо, которое только тогда освобождается отъ отвѣтственности, когда можетъ доказать наличность непреодолимой силы, отвѣчаетъ и тогда, когда въ данномъ случаѣ оно дѣйствовало со всей осмотрительностью, и если вредъ долженъ быть приписанъ скорѣе случайности. Непреодолимая сила имѣетъ мѣсто только тогда, если при самыхъ цѣлесообразныхъ приспособленіяхъ было невозможно устранить данное событіе или его послѣдствія (?). Таковымъ событіемъ является то, «отъ чего не могутъ предохранить самая осмотрительныя мѣры предосторожности, что наслѣдствуетъ надъ человѣческою силою и осторожностью». (Ср. Dernburg, «Pandekten», II т., § 38, стр. 104 и его изслѣдованіе въ «Zeitschrift Grünhut'a», т. XI, стр. 335 и слѣд.).

«Что касается эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, то относи-

тельно ея слѣдуетъ поступать съ особенною строгостью и ради безопасности публики, а также вслѣдствіе особенной опасности предпріятія должны быть требуемы всѣ предохранительныя мѣры(?). Нельзя однако же приписывать непреодолимой силѣ такіа несчастія (какъ это многократно высказано Имперскимъ Судомъ), которыя вытекаютъ изъ опасности, свойственной самому предпріятію, или изъ дѣйствія самого предпринимателя.

«Выводъ кассационной жалобы, что непреодолимая сила никогда не можетъ быть усматриваема *ex dñstveii* самого потерпѣвшаго, не можетъ быть признанъ правильнымъ (??). Непреодолимой силой, или непредотвратимымъ случаемъ, можетъ быть не только явленіе природы, но и событіе, причиненное дѣйствіемъ человеческой руки. Кассационная жалоба утверждаетъ, что при такомъ пониманіи не будетъ ни одного случая собственной вины который бы не былъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, считаемымъ имъ непреодолимой силой, и что при такомъ пониманіи редакция 1-й ст. закона объ отвѣтственности (7 іюня 1871 г.) представляла бы непонятный плеоназмъ. Но это возраженіе неправильно. Дѣйствіе потерпѣвшаго, которое ему вменяется въ вину, можетъ быть, конечно, рассматриваемо какъ внѣшій(?) непредотвратимый случай. Но совпаденіе непреодолимой силы съ собственной виной является не всегда, такъ какъ весьма возможно, что лицо, несущее отвѣтственность, будетъ въ состояніи устранить подобное дѣйствіе потерпѣвшаго или вредныя его послѣдствія посредствомъ особыхъ приспособленій. Тамъ, гдѣ извѣстное дѣйствіе потерпѣвшаго несомнѣнно должно быть признано собственной его виной, нѣтъ надобности, въ силу 1 ст. закона объ отвѣтственности, изслѣдовать, подходитъ ли это дѣйствіе, вмѣстѣ съ тѣмъ, подъ понятіе непреодолимой силы. Для устраненія отвѣтственности посредствомъ установленія собственной вины потерпѣвшаго достаточно доказать, что потерпѣвшій, напримѣръ, непосредственно передъ приближеніемъ поѣзда бросился на рельсы съ цѣлью лишить себя жизни. Если, напротивъ, въ подобномъ случаѣ нѣтъ собственной вины потому, что потерпѣвшій былъ упомянута, то есть невмѣняема, то надлежитъ разслѣдовать, представлялось ли возможнымъ устранить это событіе посредствомъ примѣненія крайней предусматри-

тельности и старательности. Точно такъ же представляется вопросъ, если ребенокъ бѣжитъ на рельсы непосредственно передъ приближеніемъ желѣзнодорожнаго поѣзда или конножелѣзнаго вагона. Имперскій Судъ уже высказалъ въ одномъ рѣшеніи 9 іюля 1880 г. (Annalen des R. G. Bd. II. S. 355), что внезапное упомѣшательство, которое было причиною личнаго поврежденія больного, причиненнаго желѣзной дорогой, можетъ быть рассматриваемо, какъ явленіе непреодолимой силы и исключить отвѣтственность желѣзнодорожнаго предпринимателя. III Деп. Гражд. Сената дѣйствительно въ одномъ рѣшеніи отъ 2 декабря 1879 г. (Annalen Bd. I, S. 193) установилъ положеніе, что дѣйствіе потерпѣвшаго ребенка не можетъ быть признано явленіемъ непреодолимой силы. Но этотъ Сенатъ отступилъ впоследствии отъ сказаннаго мнѣнія и въ рѣшеніи 9 декабря 1887 г. призналъ, что паденіе, причиненное внезапнымъ обморокомъ, а также эпилептический припадокъ могутъ быть признаны «непредотвратимымъ случаемъ». (Рѣш. 23 марта 1888 г.)⁵⁷⁾.

Этимъ заканчиваются мотивы пространнаго рѣшенія Герм. Сената. Читатель, познакомившійся съ нашимъ изложеніемъ ученія о непреодолимой силѣ, конечно замѣтитъ, что мы привели это рѣшеніе не потому, что соглашаемся съ его выводами, а въ видахъ научной полноты изслѣдованія вопроса о непреодолимой силѣ. Audiatur et altera pars.

Въ частности, рѣшеніе, не говоря уже о его неудовлетворительномъ изложеніи, повидимому смѣшиваетъ два понятія: *дñstvie* потерпѣвшаго и его *состояніе*. Состояніе потерпѣвшаго можетъ быть явленіемъ непреодолимой силы, напр., внезапное упомѣшательство; но его дѣйствіе—нѣтъ. Вотъ что говоритъ по аналогичному поводу Laurent: «Si le débiteur est responsable du fait du tiers, il ne peut certe pas l'invoquer comme cas fortuit. La raison en est simple; nous dirons plus loin que les cas où une personne est responsable des fait d'un tiers sont fondés sur une présomption de faute; or, dès qu'il y a faute, il ne peut pas

⁵⁷⁾ Eger, тамъ же. VI. 216.

être question de cas fortuit, car la faute entraîne l'imputabilité, tandis que le cas fortuit implique que l'inexécution de l'obligation n'est pas imputable au débiteur. Principes. XVI, № 262.

Неправильно — противопоставлять непреодолимую силу *случайности* потому, что и непреодолимая сила есть случайность, но лишь *квалифицированная* (рѣш. 7 апрѣля 1888 г.)⁵⁸⁾.

Необыкновенный напоръ толпы, ожидающей отправления съ подходящимъ къ станціи поѣздомъ, представляется явленіемъ непреодолимой силы, въ силу ранѣе уже высказаннаго Герм. Сенатомъ начала, что для наличности непреодолимой силы достаточно не абсолютная, а лишь относительная непредотвратимость событія, и что, въ данномъ случаѣ, имѣлись въ виду лишь такія мѣры, которыя были въ соотвѣтствіи, по общепринятымъ понятіямъ, съ имѣющимся въ виду результатомъ (рѣш. 27 марта 1888 г.).

Весьма интересно, что подобный вопросъ о юридическомъ значеніи необыкновеннаго напора толпы, съ точки зрѣнія непреодолимой силы, доходилъ до разсмотрѣнія французскихъ судовъ, именно судебной палаты въ Аміенѣ. Во время скачекъ, для которыхъ были устроены трибуны для зрителей, поднялась буря, сопровождаемая проливнымъ дождемъ; подъ его вліяніемъ публика массою хлынула на трибуны; тѣ и обрушились. Аміенская судебная палата усмотрѣла въ этомъ случаѣ наличность непреодолимой силы⁵⁹⁾.

Если опасность не можетъ быть предотвращена въ данное мгновеніе, но могла быть предотвращена своевременными мѣрами, то къ такому случаю непримѣнимо понятіе непреодолимой силы (рѣш. Герм. Сената 22 іюня 1888 г.). Несчастье произошло

⁵⁸⁾ Eger, VI, 281.

⁵⁹⁾ Sourdat («Traité général de la responsabilité», I, 646—647), который приводитъ это рѣшеніе и считаетъ его правильнымъ ссылаясь въ подтвержденіе своего мнѣнія на слѣдующее мѣсто изъ римскихъ источниковъ: *Animalium vero casus, mortes, quaeque sine culpa accidunt, fugae servorum qui custodiri non solent, rapinae, tumultus, incendia, aquarum magnitudines, impetus praedonum, a nullo praestantur.* (L. 5, § 2, D. Ad leg. Aquil.).

Современная наука не соглашается однакоже съ подобною постановкою вопроса о непреодолимой силѣ.

слѣдующимъ образомъ; вагонъ конножелѣзной дороги, поднимающийся съ большой быстротой въ гору, столкнулся съ тележкой, которая спускалась внизъ. Столкновение произошло столь быстро, что затормозить вагонъ не было никакой возможности. Германскій Сенатъ разъяснилъ, что хотя въ данное мгновеніе и нельзя было предупредить столкновения, но если бы общество конножелѣзной дороги, вмѣсто подыманія вагона на парѣ лошадей, что возможно лишь съ разгономъ и чрезмѣрной скоростью ѣзды, употребляло еще пристяжную, то подобное несчастье, при болѣе тихой ѣздѣ, могло быть устранено⁶⁰⁾.

Правительствующимъ Сенатомъ до настоящаго времени не былъ разрѣшенъ вопросъ о томъ, что слѣдуетъ разумѣть подъ непреодолимой силой.

Сенатъ коснулся этого вопроса въ кас. рѣшеніи 1882 года, № 105. «Въ случаѣ утраты груза, желѣзная дорога: а) освобождается вовсе отъ отвѣтственности, когда она докажетъ, что утрата послѣдовала отъ случайнаго событія или непреодолимой силы; б) отвѣчаетъ въ предѣлахъ, условленныхъ съ отправителемъ, когда докажетъ, что утрата произошла вслѣдствіе дѣяній постороннихъ лицъ, помимо вины, безпечности или неосторожности ея служащихъ, и в) отвѣчаетъ въ полной суммѣ, когда она событія, указанныхъ въ первыхъ двухъ пунктахъ, не докажетъ». Изъ этого краткаго замѣчанія, конечно, нельзя заключить о томъ, каковъ взглядъ Прав. Сената на понятіе непреодолимой силы.

Въ рѣшеніи 1887 г., № 69 Правительствующій Сенатъ высказалъ слѣдующее: «Въ силу 683 ст. X т. 1 ч. изд. 1857 г. и той же статьи по продолженію 1879 года, владѣльцы желѣзныхъ дорогъ (казна, общество, частное лицо) подлежатъ отвѣтственности за всякое, совершившееся на желѣзной дорогѣ несчастье и освобождаются отъ отвѣтственности за ущербъ и вредъ какому-либо лицу или имуществу только тогда, когда случившееся несчастье произошло отъ такихъ причинъ, которыхъ

⁶⁰⁾ Eger, VI, 329.

нельзя было предотвратить никакими мерами предусмотрительности или осторожности».

Эти замѣчанія, сдѣланныя вскользь, наводятъ на мысль, что Правительствующій Сенатъ, повидимому, склоняется къ теоріи объективной непредотвратимости событія, но для окончательнаго объ этомъ вывода приходится подождать рѣшенія, специально разрѣшающаго вопросъ о непреодолимой силѣ.

VIII.

Обходъ закона частными соглашениями.

3 п. 683 ст. X т. I ч. (изд. 1887 г.). «Примѣненіе определенныхъ въ пунктахъ 1 и 2 правилъ не можетъ быть устраняемо или измѣняемо частными соглашениями управленій желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ сообщеній съ пассажирами или другими лицами. Всякіе договоры и условія, состоявшіеся съ нарушеніемъ сего постановленія, признаются недействительными».

6 ст. Общ. Уст. «Всякія предварительныя, на случай могущаго послѣдовать вреда или убытка, сдѣлки и соглашения желѣзныхъ дорогъ съ пассажирами и отправителями или получателями грузовъ, клонящіяся къ измѣненію отвѣтственности, возлагаемой на желѣзныя дороги постановленіями настоящаго устава, или къ совершенному освобожденію дорогъ отъ сей отвѣтственности, признаются недействительными»¹⁾.

Редакція этихъ двухъ статей весьма неполна и неточна.

3 п. 683 ст. (изд. 1887 г.) говоритъ, что частныя соглашения не могутъ устранить или измѣнить правила

¹⁾ Ср. Eger стр. 456 — 467, Endemann, стр. 64 — 65, и Allgem. Deutsch. Handelsgesetzbuch Art. 423.

объ ответственности; но какія правила?—Определенныя въ 1 и 2 пунктахъ статьи 683, или другія?—

Такимъ образомъ, изъ редакціи этого пункта якобы вытекаетъ, что желѣзная дорога можетъ частнымъ соглашеніемъ ограничить право поступающаго на мѣсто служащаго или сядящаго въ вагонъ пассажира на размѣръ вознагражденія, въ случаѣ личнаго поврежденія, назначивъ предварительно въ видѣ тарифа, напримѣръ, за лишеніе жизни 1,000 руб., за тяжкое увѣчье 200 руб. и т. д.; что желѣзная дорога можетъ ограничить другое право сказанныхъ лицъ, напередъ опредѣливъ, что она обязуется выдать вознагражденіе не иначе, какъ въ формѣ ежегоднаго пособія; что, наконецъ, она можетъ ограничить третье право потерпѣвшихъ, установивъ давностный срокъ для начатія противъ нея исковъ о вознагражденіи, напр., трехмѣсячный, вмѣсто годового.

Ни одинъ судъ въ Россіи не рѣшитъ дѣла на основаніи такого толкованія статьи 683, которое вычеркивало бы ее изъ числа статей X т. Свода Зак. и подѣкло бы въ корнѣ цѣль и намѣреніе законодателя. Но тѣмъ не менѣе редакція эта весьма неточна и даже опасна въ виду того, что, согласно ст. 9 Уст. Гражд. Судопр., всѣ судебныя установленія обязаны рѣшать дѣла по точному разуму дѣйствующихъ законовъ.

Этотъ недостатокъ редакціи 3 п. ст. 683 отчасти восполненъ ст. 6 Общаго Устава, постановившей, что всякія предварительныя сдѣлки и соглашенія, клонящіяся къ измѣненію ответственности, возлагаемой *постановленіями настоящаго Устава*, признаются недѣйствительными, при чемъ ст. 92 Общаго Устава возложила на желѣзныя дороги обязанность вознаградить *каждаго потерпѣвшаго на основаніяхъ, определенныхъ въ ст. 683*, то есть на основаніяхъ *всей* ст. 683, а не 1-го и 2-го ея пунктовъ.

Въ свою очередь редакція ст. 6 Общаго Устава представляетъ недостатокъ, восполняемый тою же 92 ст. Общ. Уст.

Ст. 6 упоминаетъ лишь про пассажировъ и отправителей, или получателей грузовъ,—вслѣдствіе чего казалось бы, что со служащими желѣзная дорога вправѣ заключать вышесказанныя предварительныя условія; но ст. 92 Общаго Устава разъясняетъ, что желѣзныя дороги несутъ обязанности, указанные въ ст. 683 относительно *каждаго* потерпѣвшаго.

Ст. 6 Общаго Устава разрѣшаетъ, въ пользу желѣзныхъ дорогъ, вопросъ, который до послѣдняго времени оставался спорнымъ не только у насъ, но и въ Германіи. Именно, оставалось неразъясненнымъ, какъ понимать терминъ «соглашенія»: такія-ли, которыя заключены *до*, или такія, которыя заключены *послѣ* личнаго поврежденія.

Въ Германіи по этому поводу возникъ цѣлый споръ; явилось мнѣніе, что положеніе желѣзной дороги по отношенію къ потерпѣвшему представляетъ значительныя преимущества; что потерпѣвшій часто находится въ безвыходномъ положеніи, почему хотя причиненнымъ ему личнымъ поврежденіемъ онъ и пріобрѣлъ извѣстное право, но, вслѣдствіе крайности, болѣзненнаго состоянія ²⁾ и другихъ причинъ, онъ находится послѣ несчастія такъ же въ рукахъ желѣзной дороги, какъ и до несчастія. Поэтому юристы, поддерживающіе сказанное мнѣніе, утверждали,

²⁾ Этимъ желѣзныя дороги пользуются иногда самымъ недобросовѣстнымъ образомъ. Въ моей практикѣ я встрѣчалъ случаи, что въ присутствіи лица, которому колесами отрѣзало ногу, въ то время, когда еще не окончена перевязка, и раненый, вслѣдствіе страшныхъ страданій, не сознаетъ, что говорить,—составляется протоколъ, въ который заносится, что «по собственному заявленію» потерпѣвшаго въ постигшемъ его несчастіи виновенъ онъ одинъ.

что только тѣ соглашенія дѣйствительны, которыя или заключены на *точномъ основаніи дѣйствующаго желѣзнодорожнаго закона*, или послѣдовали *послѣ состоявшагося рѣшенія*, при его исполненіи ³⁾.

Всѣ прочія же соглашенія, заключенныя какъ до, такъ и послѣ несчастія, недѣйствительны.

Ст. 6 Общаго Устава разрѣшила этотъ вопросъ въ пользу желѣзныхъ дорогъ, постановивъ, что лишь *предварительныя*, то есть состоявшіяся до несчастія, сдѣлки и соглашенія признаются недѣйствительными ⁴⁾.

³⁾ Ср. Eger стр. 463. Этотъ авторъ поддерживаетъ именно приведенное мнѣніе.

⁴⁾ Ф. Зейлигеръ, «Отвѣтственность ж. д. за вредъ и убытки», Журналъ Гр. и Уг. Права 1889 г. кн. 4, указывая на то, что по данному вопросу комментаторы Общ. Устава: Шимановскій (стр. 98), Квачевскій (стр. 97—98), Вербловскій (стр. 17—20) единогласны, самъ высказываетъ мнѣніе противоположное въ силу слѣдующихъ соображеній: «Старый взглядъ, что уголовная отвѣтственность назначается въ интересахъ общественныхъ, а гражданская — въ интересахъ частныхъ, въ настоящее время мало находитъ послѣдователей. Все болѣе и болѣе, наоборотъ, пробивается тотъ взглядъ, что и гражданская отвѣтственность также устанавливается въ интересахъ общественныхъ; что если знаменитая гелевская триада есть вѣрное философское обобщеніе, она оправдывается ходомъ развитія правовыхъ идей: тезисъ триады — единство гражданской и уголовной неправды въ древнѣйшія эпохи права, антитезисъ — различіе неправдъ, а синтезисъ — снова устанавливается въ новейшее время единство ихъ». «Къ сожалѣнію, начала публичнаго права какъ бы игнорируются нашими комментаторами 683 ст. по пр. 1879 г., и точка зрѣнія ихъ колеблется между двумя началами: началами гражданского права и началами публичнаго права, — вотъ почему и замѣчается противорѣчіе въ ихъ взглядахъ по многимъ положеніямъ 683 ст. Между тѣмъ, гдѣ же рѣзче и рельефнѣе выдѣлены начала публичнаго права, какъ не въ 683 ст.? Авторъ приводитъ слѣдующія слова Sainctelette'a: «Le mal fait aux personnes par défaut de prévoyance ou de précaution est une lésion de l'ordre public que ne peuvent autoriser les contrats les plus explicites». Далѣе авторъ замѣчаетъ, что законодательства раздѣлились по данному вопросу на двѣ группы. Къ первой, которая допускаетъ соглашенія и признаетъ ихъ дѣйствительность, потому что

Въ числѣ предварительныхъ соглашеній, самое видное мѣсто занимаютъ устанавливаемыя желѣзнодорожными обществами, такъ называемыя, *правила для служащихъ, пенсіонные уставы* и т. п.

Въ моей практикѣ я встрѣтилъ случай, что судебная палата отказала въ значительной части иска вдовѣ убитаго желѣзнодорожнаго служащаго, на томъ основаніи, что, въ силу пенсіоннаго устава желѣзной дороги-отвѣтчицы, вдовѣ полагалась пенсія въ размѣрѣ 63 р. 30 к. ежегодно. Истица въ кассационной жалобѣ возразила, что право на вознагражденіе за смерть или увѣчье представляется особымъ правомъ, совершенно отличнымъ отъ права на пенсію; что обязанность *содержать* семью умершаго естественною смертью служащаго существуетъ для общества желѣзной дороги лишь въ размѣрахъ, определенныхъ его пенсіоннымъ уставомъ, но обязанность *вознаградить* вдову или дѣтей лица убитаго, по винѣ агентовъ желѣз-

находить, что такія соглашенія носятъ частно-юридическій характеръ, принадлежатъ французское и англійское законодательства. Вторая группа законодательствъ: австрійское, германское, наше и др. признаетъ предварительныя соглашенія между желѣзнодорожными предпринимателями и пассажирами недѣйствительными. Затѣмъ авторъ утверждаетъ, что вся ошибка комментаторовъ Общ. Уст. и 683 ст. коренится въ томъ, что комментаторы объясняютъ 3 п. 683 ст. 6-ю ст. Общаго Устава, въ каковой ст. именно и выражена мысль, что лишь предварительныя соглашенія на случай могущаго послѣдовать вреда или убытка — недѣйствительны. Авторъ утверждаетъ, что хотя Общ. Уставъ содержитъ постановленіе, выраженное въ его ст. 92, но онъ относится до всякаго вреда вообще, причиняемаго желѣзнодорожными предпринимателями, какъ личнаго, такъ и имущественнаго, ст. же 683 специально относится къ случаю смерти или поврежденія личнаго; поэтому нельзя толковать спеціальныя законод. (ст. 683) закономъ общимъ (Общ. Уставомъ). Вслѣдствіе этихъ соображеній авторъ приходитъ къ слѣдующему выводу: «соглашенія какъ до, такъ и послѣ личнаго поврежденія недѣйствительны».

ной дороги, опредѣляется исключительно ст. 683 X т. I ч., каковая обязанность не можетъ быть устраняема или служиваема сказаннымъ частнымъ соглашеніемъ ⁵⁾).

Эгеръ ⁶⁾ замѣчаетъ, что въ Германіи ограниченіе правъ служащихъ на вознагражденіе, въ случаѣ личнаго поврежденія, практиковалось посредствомъ разныхъ желѣзнодорожныхъ уставовъ въ широкихъ размѣрахъ, и что подобные уставы представляютъ наиболѣе употребляемую форму подобныхъ предварительныхъ сдѣлокъ.

Но приведенный авторъ неправильно полагаетъ, что подобные уставы недействительны даже въ тѣхъ случаяхъ, когда устанавливаютъ отвѣтственность предпринимателя внѣ рамокъ желѣзнодорожнаго закона,—ибо, прибавляетъ онъ, уставы эти не отмѣняютъ сказанный законъ.

Уставы не равносильны закону—это правда, но существованіе частныхъ уставовъ на ряду съ общимъ желѣзнодорожнымъ закономъ, насколько они ему не противорѣчатъ и не уменьшаютъ, а напротивъ увеличиваютъ отвѣтственность желѣзнодорожныхъ предпринимателей, вполне возможно. Желѣзнодорожный законъ установилъ *minimum* отвѣтственности; нѣтъ основанія запрещать сторонамъ увеличивать эту отвѣтственность частными соглашениями.

Наконецъ, слѣдуетъ замѣтить, что хотя новый законъ не имѣетъ, обратнаго дѣйствія по отношенію къ случаямъ, происшедшимъ ранѣе его появленія, но что касается частныхъ соглашеній и сдѣлокъ, существующихъ подъ видомъ правилъ, пенсіонныхъ и прочихъ уставовъ, то личныя поврежденія, случившіяся *послѣ* изданія новаго закона

⁵⁾ Правительствующій Сенатъ отдѣльнымъ рѣшеніемъ оставилъ кассационную жалобу безъ послѣдствій.

⁶⁾ Eger, стр. 461 и 462.

при существованіи соглашеній, заключенныхъ *ранѣе* его появленія, подчинены новому закону, который всѣ эти соглашенія и сдѣлки признаетъ недействительными ⁷⁾.

Иностранной судебной практикой установлено:

Выраженіе закона «*im Voraus*» (предварительныя сдѣлки и соглашенія) означаетъ сдѣлки *до* несчастнаго случая. Соглашенія, заключенныя послѣ несчастнаго случая, законны (рѣш. Герм. Сената 1 іюня 1886 г.) ⁸⁾.

Въ одномъ изъ отдѣленскихъ рѣшеній въ 1886 году Правительствующій Сенатъ разъяснилъ, что если состоялось соглашеніе между желѣзнодорожнымъ обществомъ и потерпѣвшимъ послѣ происшедшаго съ нимъ несчастія, то измѣненія этого соглашения нельзя требовать судебнымъ порядкомъ, потому что 6 п. 683 ст. относится лишь до размѣра срочныхъ пособій, опредѣляемыхъ по судебному рѣшенію, но не по добровольному соглашенію сторонъ.

⁷⁾ Ср. Eger, стр. 467.

⁸⁾ Eger, «Eisenbahn. Entscheid.», IV, 457.

IX.

Размѣръ вознагражденія.

4 п., 683 ст. X т. I ч. Зак. Гражд. изд. 1887 г. «Размѣръ вознагражденія долженъ зависѣть исключительно отъ понесеннаго въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ ущерба».

Высочайше утвержден. мнѣніе Государственного Совета 30 мая 1888 года объ учрежденіи пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассъ обществами частныхъ желѣзныхъ дорогъ содержитъ слѣдующее: IV «Въ дополненіе дѣйствующихъ правилъ о вознагражденіи владельцевъ желѣзнодорожныхъ предприятий лицъ, потерпѣвшихъ вредъ или убытокъ вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ (свод. зак. т. X ч. 1, зак. гражд., изд. 1887 г., ст. 683), постановить:

«Вознагражденіе, назначенное изъ средствъ желѣзнодорожнаго общества служащему въ немъ лицу, потерпѣвшему увѣчье, выдается съ зачетомъ въ сіе вознагражденіе суммъ, на которыя лицо это имѣетъ право, какъ участникъ пенсіонной или сберегательно-вспомогательной кассы желѣзной дороги».

Текст сказаннаго закона о пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ, а также объясненія къ нему помѣщены въ главѣ III, стр. 108 и слѣд.

Вопросъ о размѣрѣ вознагражденія за причиненный убытокъ неоднократно возбуждалъ споры среди юристовъ. Долженъ ли причинившій вредъ вознаградить потерпѣвшаго лишь за непосредственный убытокъ, за вредъ въ тѣсномъ смыслѣ (*damnum emergens*), или также и за ожидаемая выгоды (*lucrum cessans*),—вопросъ *теоретически* не рѣшенъ¹⁾.

¹⁾ Нѣкоторые авторы различаютъ собственно три степени вознагражденія: а) за убытокъ въ тѣсномъ смыслѣ (*damnum emergens*, *Ersatz*), б) за ожидаемая выгоды (*lucrum cessans*, *Vergütung*) и в) удовлетвореніе (*Genugthnung*). Въ нѣкоторыхъ же случаяхъ, также вознагражденіе за прихотливую цѣну предмета. Ср. Pfaff стр. 92 и Strohal, стр. 161 «Drei Gutachten».

Это мнѣніе находится въ связи съ редакціей ст. 1323 Австрійскаго Гражд. Улож.: «Возмѣщеніе причиненнаго вреда должно состоять въ возстановленіи всего въ прежнее положеніе или, если это невозможно, въ уплатѣ стоимости по оцѣнкѣ (*Schätzungswerth*). Если возмѣщеніе касается только понесеннаго вреда, то оно называется собственно возмѣщеніемъ вреда (*Schadloshaltung*); поскольку же оно простирается также на неполученную прибыль и на удовлетвореніе за причиненную обиду (*Tilgung der Beleidigung*), оно называется полнымъ удовлетвореніемъ (*volle Genugthnung*)».

Германскій проектъ Гражд. Улож. содержитъ слѣдующее постановленіе: ст. 704 «Hat Jemand durch eine aus Vorsatz oder Fahrlässigkeit begangene widerrechtliche Handlung—Thun oder Unterlassen—einem Anderen einen Schaden zugefügt, dessen Entstehung er vorausgesehen hat oder voraussehen musste, so ist er dem Anderen zum Ersatze des durch die Handlung verursachten Schadens verpflichtet ohne Unterschied ob der Umfang des Schadens vorauszusehen war oder nicht.

«Hat Jemand aus Vorsatz oder Fahrlässigkeit durch eine widerrechtliche Handlung das Recht eines Anderen verletzt, so ist er den durch die Rechtsverletzung dem Anderen verursachten Schaden diesem zu ersetzen verpflichtet, auch wenn die Entstehung eines Schadens nicht vorauszusehen war».

Въ мотивахъ къ сказанному проекту, т. 2, стр. 794, находимъ указаніе, что вознагражденіе лица, потерпѣвшаго личное поврежденіе, не только за непосредственные, но и за болѣе отдаленные убытки опредѣляетъ одинъ лишь Баденскій законъ 6 марта 1845 г. ст. 6.

Мы говоримъ, что этотъ вопросъ *теоретически* не рѣшенъ, между

Дѣйствующія законодательства въ постановленіяхъ о вознагражденіи за личный вредъ, напротивъ, содержатъ на этотъ счетъ почти опредѣленные указанія.

Такъ напримѣръ, Австрійское Гражд. Улож. 1 іюня 1811 года, въ ст. 1325 говоритъ: «Кто причинилъ кому-либо тѣлесное поврежденіе, тотъ покрываетъ расходы на лѣченіе потерпѣвшаго, возмѣщаетъ ему потерянный заработокъ, котораго поврежденный лишается на будущее время, если сдѣлался неспособнымъ къ работѣ, и платитъ ему сверхъ того, по его требованію, денежную сумму за причиненную боль (Schmerzensgeld) въ размѣрѣ, опредѣленномъ по обстоятельствамъ».

Саксонское Гражд. Улож. 2 января 1863 г. ст. 1489. «Кто по своей винѣ нанесетъ другому тѣлесное поврежденіе, тотъ обязанъ: возмѣстить ему издержки лѣченія,

прочимъ потому, что въ тѣхъ же мотивахъ къ Германскому проекту встрѣчаемъ указаніе (стр. 794), что по этому вопросу мнѣнія редакторовъ раздѣлились и не привели къ положительному результату. Тѣмъ не менѣе ст. 726 проекта содержитъ слѣдующее постановленіе: «Wer aus Vorsatz oder Fahrlässigkeit einen Anderen durch eine widerrechtliche Handlung an Körper oder Gesundheit verletzt, ist verpflichtet dem Verletzten die Kosten der Heilung nicht allein zu ersetzen, sondern auch vorzuschüssen. (Это нововведеніе: причинившій вредъ долженъ не только возмѣстить расходы лѣченія, но обязанъ уплатить впередъ на эти расходы). Er ist ferner verpflichtet dem Verletzten wenn in Folge der Verletzung auf Zeit oder auf die Dauer die Erwerbsfähigkeit desselben aufgehoben oder vermindert ist, oder dessen Bedürfnisse vermehrt sind, hierfür Schadensersatz zu leisten. Dieser Schadensersatz ist in der Art zu bewirken, dass der Verpflichtete den Berechtigten für die Zeit, während welcher die Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder vermindert ist oder die Bedürfnisse vermehrt sind, eine Geldrente zu entrichten hat. Der Ersatzanspruch wird dadurch nicht ausgeschlossen oder gemindert, dass ein Anderer dem Verletzten den Unterhalt zu gewähren hat. Die Vorschriften des § 724 Abs. 5 bis 8 finden entsprechende Anwendung.

«Im Uebrigen bestimmen sich die Verpflichtungen des Schuldigen zum Schadensersatz nach den Vorschriften des § 704».

уплатить въ пользу его соотвѣтствующій штрафъ за причиненную боль (Schmerzensgeld) и возмѣстить ему по усмотрѣнію суда вредъ, какъ по поводу потеряннаго имъ уже заработка (Verdienst), такъ и въ случаѣ неспособности потерпѣвшаго къ дальнѣйшему добыванію средствъ, заработка, который онъ теряетъ въ будущемъ».

Постановленія Гражд. Улож. Цюрихскаго Кантона объ этомъ предметѣ носятъ отпечатокъ старинныхъ воззрѣній, въ силу которыхъ размѣръ вреда поставленъ въ зависимости не отъ дѣйствительно причиненнаго потерпѣвшему убытка, а отъ степени вины причинившаго вредъ.

Ст. 1844. «Если смерть причинена по умыслу или грубой неосторожности, то вознагражденіе семьѣ опредѣляется независимо отъ величины оставшагося имущества, причемъ и потерпѣвшія убытки установленія по страхованію жизни имѣютъ право требовать вознагражденія. Если, напротивъ, только легкая неосторожность была причиною смерти, то при опредѣленіи такого вознагражденія принимаются во вниманіе лишь самыя необходимыя потребности оставшейся послѣ умершаго семьи, и установленія страхованія жизни не могутъ предъявлять требованіе вознагражденія за убытки».

Ст. 1845. «Въ случаѣ тѣлеснаго поврежденія, потерпѣвшій вправѣ требовать возмѣщенія издержекъ на лѣченіе, вознагражденія за убытокъ, послѣдовавшій вслѣдствіе уже наступившей и продолжающейся неспособности къ работѣ, все равно полной или частичной, соотвѣтствующаго обстоятельствамъ денежнаго штрафа (Schmerzensgeld) и сверхъ того, насколько существованіе потерпѣвшаго сдѣлалось болѣе тяжкимъ, вознагражденія за увѣче или изуродованіе»²⁾.

²⁾ Переводъ Коммиссіи по составленію Гражд. Улож.

Швейцарскій Союзный законъ объ обязательствахъ 14 июня 1881 г. постановляетъ:

Ст. 53. «En cas de lésion corporelle, la personne lésée a droit au remboursement des frais et aux dommages et intérêts résultant d'une incapacité de travail total ou partielle.

«Si elle a été mutilée ou défigurée d'une manière qui compromette son avenir, le juge peut aussi lui allouer une indemnité pour ce préjudice» ³⁾.

Ст. 54. «En cas de lésion corporelle ou de mort d'homme, le juge peut, en tenant compte des circonstances particulières, notamment si'il y a eu dol ou faute grave, allouer une somme équitable à la victime ou à sa famille, indépendamment de la réparation du dommage constaté».

Несмотря на то, что вопросъ о размѣрѣ убытковъ не былъ теоретически рѣшенъ редакторами проекта новаго Герм. Гражд. Улож., тѣмъ не менѣе большинство писателей высказывается на этотъ счетъ въ томъ смыслѣ, что потерпѣвшему долженъ быть возмѣщенъ не только убытокъ въ собственномъ смыслѣ этого слова (*damnum emergens*), но и неполученная прибыль (*lucrum cessans*) ⁴⁾.

Въ томъ же смыслѣ высказываются и русскіе писатели, напримѣръ, Вербловскій ⁵⁾ и Шимановскій ⁶⁾.

Что касается дѣйствующаго закона, то должно имѣть въ виду слѣдующее:

4 п. 683 ст. X т. 1 ч. говоритъ, что размѣръ возна-

³⁾ Ср. также ст. 1490 Саксонск. улож. и нашихъ гражд. законовъ ст. 662 относительно обезображенія «не состоящей въ замужествѣ дѣвцы или вдовы».

⁴⁾ Pfaff, «Gutachten zur Lehre von Schadenersatz», стр. 14 и 122 Stubenrauch, «Commentar» II, стр. 612.

⁵⁾ Общій Уставъ Россійскихъ ж. д., стр. 5.

⁶⁾ О новомъ желѣзнодорожномъ Уставѣ, стр. 55 и слѣд.

гражденія долженъ зависѣть исключительно отъ понесеннаго въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ ущерба, при чемъ сказанная статья дѣлаетъ ссылку на ст. 661 того же тома и части, въ которой сказано: «виновный обязанъ обезпечить существованіе его (потерпѣвшаго) и семейства его, сколько сіе дозволяетъ ему собственное состояніе, платя ежегодно опредѣляемую на сіе *по усмотрѣнію суда* денежную сумму».

Между тѣмъ законъ не установилъ того размѣра, который долженъ соотвѣтствовать понесенному въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ ущербу, какъ это дѣлаетъ, напримѣръ, Германскій законъ страхованія отъ несчастныхъ случаевъ (*Unfallversicherungsgesetz*) 6 іюля 1884 года, § 5, № 2 лит. а) котораго говорить, что въ случаѣ потери полной трудоспособности потерпѣвшій получаетъ $66\frac{2}{3}\%$ своего прежняго заработка, въ лит. б), что въ случаѣ частичной неспособности къ труду, получаетъ на время ея существованія дробь опредѣленной подъ лит. а) ренты, каковая дробь опредѣляется соразмѣрно оставшейся трудоспособности; что вдова потерпѣвшаго получаетъ 20% его прежняго заработка, каждый же его ребенокъ получаетъ 15% до достиженія имъ 15-ти-лѣтняго возраста, при чемъ круглыя сироты получаютъ по 20% (§ 6 № 2 лит. а); общая сумма ренты вдовы и дѣтей, вмѣстѣ взятая, не должна превышать 60% заработной платы потерпѣвшаго, если же общее количество лицъ, имѣющихъ каждое право на 20%, превышаетъ эту сумму, то рента каждого въ отдѣльности лица соразмѣрно уменьшается (тамъ же); что восходящіе имѣютъ право получать по свою смерть или по время, когда въ томъ не будутъ нуждаться, тоже по 20% ренты (тамъ же, лит. б).

Вслѣдствіе сказаннаго пробѣла въ нашемъ законѣ, у насъ, въ нашихъ судахъ господствуетъ полное въ

этомъ отношеніи разнообразіе практики. Одни суды при-
суждаютъ въ случаѣ полной неспособности къ труду весь
прежній заработокъ потерпѣвшаго, другіе 75⁰%, третьи
50⁰% и т. д.

Относительно этого вопроса г. Шимановскій въ при-
веденномъ выше сочиненіи (стр. 56) говорить: «Комис-
сія (Высочайше утвержденная, въ своемъ докладѣ о пас-
сажирскомъ движеніи, стр. 376 — 377) находила крайне
неопредѣленными постановленія, касающіяся собственно
размѣра вознагражденія потерпѣвшимъ отъ желѣзнодорож-
ныхъ несчастій, который по означенному закону зависитъ
исключительно отъ суда.

«Для устраненія указанной неопредѣленности, гово-
ритъ комиссія, а также въ видахъ дѣйствительнаго
охраненія правъ потерпѣвшихъ, представлялось бы весьма
полезнымъ и даже необходимымъ дополнить II раздѣлъ
закона 25 января 1878 года слѣдующимъ постановле-
ніемъ:

«Въ случаяхъ, предусмотрѣнныхъ 657 и 661 ст. зак.
гражд. (св. зак. т. X ч. 1), доказательствомъ дѣйствитель-
ныхъ размѣровъ понесеннаго потерпѣвшими убытка мо-
гутъ служить доставленные послужные списки или удо-
стовѣренія подлежащихъ присутственныхъ мѣстъ и долж-
ностныхъ лицъ, а также и свидѣтельскія показанія о ко-
личествѣ содержанія, получавшагося убитымъ или лишен-
нымъ возможности добывать трудомъ средства къ жизни.

«Безъ этого существеннаго условія, при настоящей
многообразной практикѣ такихъ судовъ, потерпѣшіе бу-
дутъ лишаемы въ дѣйствительности всякой возможности
осуществить благодѣтельныя права, даруемыя приведен-
нымъ закономъ 25 января 1878 года, такъ какъ суды
могутъ *ad libitum* или назначать слишкомъ значительные
размѣры вознагражденія, или же признать желѣзнодорож-

ныя общества въ *принципѣ* обязанными уплатить убы-
токъ истцамъ съ тѣмъ, чтобы послѣдніе доказали раз-
мѣръ убытковъ особо, въ порядкѣ исполнительнаго про-
изводства.

«Подобный послѣднему исходъ практикуется уже давно
во взысканіи убытковъ, причиняемыхъ по перевозкѣ гру-
зовъ. Изъ матеріаловъ комиссіи извѣстно, что суды не
признавали представлявшихся при искѣ доказательствъ
дѣйствительныхъ размѣровъ и предоставляли отыскивать
таковые особо. Но такъ какъ истецъ не могъ имѣть по
существо дѣла другихъ доказательствъ, и такъ какъ
оцѣнка таковыхъ по закону зависитъ отъ тѣхъ же су-
довъ, то, очевидно, указанные рѣшенія, по своимъ послѣд-
ствиямъ, равносильны отказу въ правосудіи.

«Въ виду этого для предотвращенія неудобствъ, при
примѣненіи II раздѣла правилъ 25 января 1878 года,
случаевъ подобныхъ приведенныхъ, представляется необ-
ходимымъ положительное указаніе въ законѣ, хотя нѣ-
сколькихъ доказательствъ, обязательныхъ для суда».

«Насколько эти упреки основательны, говоритъ авторъ,
это другое дѣло, но они во всей цѣлости могутъ отно-
ситься къ новому Уставу (Россійскихъ ж. д.), такъ какъ
онъ ничего не измѣняетъ въ отношеніи вопроса о вредѣ
здоровью и вполнѣ усвоилъ себѣ тѣ правила, которыя
дѣйствуютъ по 1 ч. X т. Свод. Зак., сдѣлавъ ссылку на
683 ст. 1 ч. X т.».

Комиссія, по нашему мнѣнію, права лишь отчасти.
Приведенное выше разнообразіе судебной практики отно-
сительно присуждаемаго размѣра вознагражденія легко
могло бы быть устранено введеніемъ правила, подобнаго
правилу Германскаго страхового закона 6 іюля 1884 г.,
въ силу котораго самъ потерпѣвшій, а въ случаѣ его

смерти члены его семьи имѣли бы право на опредѣленное точно закономъ обозначенное количество заработка ⁷⁾).

Но связывать судъ системой доказательствъ—это значитъ, возвращаться вспять къ старому процессу. Въ этомъ-то и состоитъ все движеніе впередъ гражданского судопроизводства и гражданского права, что судейскому усмотрѣнію предоставляется все болѣй и болѣй просторъ ⁸⁾. Въ другомъ мѣстѣ мы привели вполнѣ вѣрные слова Дербурга, гдѣ онъ говоритъ: свобода судейскаго усмотрѣнія,—это самое цѣнное и наиболѣе трудно завоеванное приобрѣтеніе новаго гражданского процесса. Нельзя растрчивать зря столь цѣнныхъ приобрѣтеній.

Такимъ образомъ, мы приходимъ къ *выводу*, что размѣръ вознагражденія долженъ въ дѣйствительности отвѣчать понесенному къ каждому отдѣльному случаѣ ущербу; что свободное судейское усмотрѣніе опредѣляетъ, какой именно былъ заработокъ потерпѣвшаго до происшедшаго

⁷⁾ То же мнѣніе высказываетъ К. А. Мальчевскій («Къ вопросу объ отвѣтственности предпринимателей за несчастные случаи съ рабочими»; Журн. Гр. и Уг. Пр., 1888 г. кн. 3, стр. 45). «При отсутствіи всякихъ нормъ въ законѣ, десять судовъ опредѣлятъ десять же различныхъ вознагражденій въ процентномъ или долевымъ отношеніи. Такая неопредѣленность колеблющая авторитетъ суда, чуждая всямъ уставамъ эмеритальныхъ кассъ, инвалидныхъ капиталовъ и страховыхъ обществъ, тягостна для сторонъ, а въ особенности для увѣчныхъ, которые не знаютъ, чего требовать и на что рассчитывать. Она развѣ выгодна для тѣхъ, кто, не дорожа устойчивостью своихъ убѣжденій и достоинствомъ суда, рассчитываетъ повліять на судейское усмотрѣніе, различный результатъ котораго будетъ зависѣть отъ ловкости ораторскихъ приѣмовъ, при наличности тождества увѣчья, ослабляющаго въ одинаковой степени способность къ рабочему труду. Законъ, твердо преслѣдуя намѣченную цѣль, не долженъ способствовать сутяжничеству и стремленіямъ лицъ, желающихъ играть правосудіемъ и судьбою увѣчныхъ».

⁸⁾ Новый Герм. проектъ Гр. Улож. въ ст. 724 и 728 съ особеннымъ удареніемъ говорить о свободномъ судейскомъ усмотрѣніи.

съ нимъ несчастья, и что желательно было бы во избѣжаніе нареканій, иногда справедливыхъ, чтобы въ законодательномъ порядкѣ было опредѣлено то количество ежегоднаго пособия, или единовременнаго вознагражденія на которое имѣетъ право потерпѣвшій, *по отношенію къ своему прежнему содержанію* въ случаѣ полной и частичной неспособности къ труду, а также то количество ежегоднаго пособия, или единовременнаго вознагражденія на которое имѣютъ право члены его семьи, каждый въ отдѣльности и въ общей суммѣ.

При вычисленіи размѣра вознагражденія, судъ обязанъ обратить вниманіе на всѣ роды доходовъ, которые получалъ своимъ трудомъ потерпѣвшій; такимъ образомъ, размѣръ вознагражденія соотвѣтствуетъ всему *содержанію* потерпѣвшаго, а не одному лишь получаемому имъ жалованію. Въ составъ же содержанія желѣзнодорожнаго служащаго входятъ весьма разнообразныя доходы, именно: квартирное довольствіе, суточное вознагражденіе, обмундировальныя и наградныя деньги, преміи за сбереженіе топлива и поверстная плата. Эгеръ къ этому прибавляетъ еще освѣщеніе, отопленіе, харчи, доходъ отъ пахатной земли или огорода, извѣстный процентъ чистаго дохода отъ эксплоатаціи (*tantième*) и преміи за сбереженіе смазочныхъ и освѣтительныхъ матеріаловъ ⁹⁾.

Приводимъ нѣсколько положеній иностранной судебной практики.

Къ списку перечисленныхъ доходовъ, входящихъ въ составъ содержанія желѣзнодорожнаго служащаго, слѣдуетъ причислить и обыкновенныя мелкіе денежные подарки, «на чай» (*Trinkeldereinnahme*), даваемые публикою низшимъ желѣзнодорожнымъ агентамъ, напр., станціоннымъ желѣзнодорожнымъ сторожамъ за пе-

⁹⁾ Eger, «Das Reichshaftpflichtgesetz» s. 311—313.

ренесеніе багажа, каковыя деньги составляютъ главный ихъ доходъ. (Рѣш. Герм. Сената 23 сентября 1883 г.) ¹⁰⁾.

Надбавки за почную работу, поверстная плата, квартирное довольствіе, обмундировальныя деньги, должны быть зачислены въ ежегодное пособіе. (Рѣш. Герм. Сен. 9 октября 1880 г., ²/₁₇ июля 1884 г., 17 октября 1884 г., 23 іюня 1885 г.) ¹¹⁾.

Принимается тоже возможность повышенія на службѣ. (Рѣш. Герм. Сен. 17 окт. 1884 г., 23 сент. 1886 г.) ¹²⁾.

При чемъ принимается за правило, что потерпѣвшій, если бы не случилось несчастье, не потерялъ бы, а напротивъ, сохранилъ бы настоящее свое служебное положеніе. (Рѣш. 6 февраля 1885 года. ¹³⁾.

Вычеты и взносы въ пенсіонную кассу должны быть исключены изъ получаемого потерпѣвшимъ содержанія, т. е. должно быть принимаемо въ расчетъ только то количество, которое оставалось за вычетомъ сказанныхъ взносовъ. Надбавка жалованья за пребываніе служащаго въ другомъ мѣстѣ службы (Ortsgeldzuschuss) тоже не зачисляется въ получаемое пособіе. (Рѣш. 12 ноября 1880 г., 17 октября 1884 г.) ¹⁴⁾.

Разсчетъ всѣхъ этихъ доходовъ, а также издержекъ на погребеніе во время болѣзни принадлежитъ свободному судейскому усмотрѣнію. (Рѣш. 12 ноября 1880 г., 6 іюня 1884 г.) ¹⁵⁾.

Германская судебная практика признаетъ за вдовою право на ренту лишь въ теченіи предполагаемой продолжительности жизни мужа (выводимой на основаніи таблицъ смертности и др. данныхъ). (Рѣш. 22 ноября 1881 г.) ¹⁶⁾.

У насъ этотъ взглядъ не можетъ имѣть примѣненія, въ виду ст. 657: «вдовѣ его до вступленія въ другое супружество».

Сказанное начало о признаніи права на ренту лишь въ теченіи предполагаемой трудоспособности примѣняетъ герм. практика

къ самому потерпѣвшему. (Рѣш. Герм. Сен. 14 октября 1882 г. ¹⁷⁾). Начало это вполне соответствуетъ и нашимъ законамъ.

Предприниматель обязанъ вознаградить потерпѣвшаго не только за непосредственные, но и за посредственно понесенные убытки. (Рѣш. Герм. Сен. 18 марта 1884 г.) ¹⁸⁾.

Предприниматель не можетъ быть освобожденъ отъ ответственности вслѣдствіе предложенія, сдѣланнаго имъ потерпѣвшему, занимать то же самое мѣсто, за то же самое вознагражденіе. То же, если онъ на самомъ дѣлѣ и оставилъ потерпѣвшаго на службѣ, такъ какъ представляется возможнымъ удаленіе потерпѣвшаго со службы впослѣдствіи. (Рѣш. Герм. Сен. 29 апрѣля 1884 г., 9 февраля 1885 г., 25 мая 1886 г.) ¹⁹⁾.

Предприниматель не можетъ быть освобожденъ отъ обязанности вознаградить потерпѣвшаго, если тотъ послѣ несчастья и нашелъ временное занятіе, безъ гарантіи относительно его продолжительности. (Рѣш. 1 окт. 1884 г.) ²⁰⁾.

Относительно опредѣленія размѣра вознагражденія безразлично, занималъ ли потерпѣвшій постоянное мѣсто, или такое, что онъ могъ лишиться службы, вслѣдствіе простаго отказа со стороны предпринимателя. (Рѣш. 7 іюля 1885 г.) ²¹⁾.

Обязанность вознаградить за причиненный вредъ и обязанность доставлять содержаніе—два юридически вполне различныя понятія (Рѣш. 14 марта 1885 г., 27 ноября 1886 г.) ²²⁾.

Рѣшеніемъ отъ 23 марта 1888 г. Имперское Страхое Присутствіе признало, что младшій тормазный кондукторъ, потерявшій лѣвую руку, имѣетъ право на 75% вознагражденія ²³⁾.

При опредѣленіи размѣра вознагражденія принимается во вниманіе не только жалованье чиновника, но и доходъ отъ его постороннихъ, дозволенныхъ занятій. (Рѣш. Берлинскаго Kammergericht'a 19 марта 1889 г.) ²⁴⁾.

Относительно вопроса о размѣрѣ вознагражденія Правительствующій Сенатъ разъяснилъ:

¹⁰⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1883, вып. II за мартъ и апрѣль.
¹¹⁾ Eger, «Eisenbahn. Entscheidungen», I, 285; II, 391; IV, 17; IV 196. ¹²⁾ Eger, тамъ же IV, 16; V, 79. ¹³⁾ Тамъ же IV, 127. ¹⁴⁾ Тамъ же I, 306; IV, 18. ¹⁵⁾ Тамъ же I, 306; II, 356. ¹⁶⁾ Тамъ же II, 156.

¹⁷⁾ Тамъ же II, 367. ¹⁸⁾ Тамъ же II, 198. ¹⁹⁾ Тамъ же II, 351; IV, 127; V, 279. ²⁰⁾ Тамъ же IV, 12. ²¹⁾ Тамъ же IV, 366. ²²⁾ Тамъ же IV, 82; V 129. ²³⁾ Тамъ же VI, 373. ²⁴⁾ Тамъ же VI, 451.

«Хотя ст. 660 и 661 т. X ч. 1 имѣютъ въ виду два случая совершенно разнородные, такъ какъ въ первой предусматривается поврежденіе въ здоровьѣ, а во второй — *разстройство* въ здоровьѣ, лишшающее навсегда возможности снискивать пропитаніе обычнымъ трудомъ—не менѣе того, въ ст. 660 т. X ч. 1, виновный въ причиненіи кому-либо поврежденія въ здоровьѣ, обязанъ вознаградить за расходы на *лѣченіе* того, кому онъ нанесъ сіе поврежденіе, и на *попеченіе о немъ во время болѣзни*, а если онъ имѣетъ семейство и содержитъ его собственными трудами, то и вознаградить ему суммы, употребленныя на *содержаніе семейства*, до самаго времени его совершеннаго выздоровленія. Изъ содержанія ст. 660, кромѣ того, безъ всякаго сомнѣнія явствуетъ, что предметомъ исковаго требованія, на основаніи означенной статьи, могутъ быть не только *расходы на лѣченіе и расходы на попеченіе о больномъ*, но и *издержки на содержаніе*. Придерживаясь буквально толкованія той части закона, въ которой помѣщено это послѣднее выраженіе, палата пришла къ заключенію, что объ издержкахъ на содержаніе можетъ быть заявлено требованіе лишь въ томъ случаѣ, если у потерпѣвшаго есть семейство и если на содержаніе этого семейства имъ употреблены извѣстныя суммы; но истецъ, какъ указала палата, не только не заявилъ, чтобы онъ издержалъ что-либо во время своей болѣзни на содержаніе семейства, но даже и не заявлялъ, чтобы у него вообще было семейство. Такое толкованіе не можетъ однако быть признано согласнымъ со смысломъ какъ ст. 660 т. X ч. 1, такъ и въ особенности съ закономъ 25 января 1878 года, ибо, коль скоро законъ обезпечиваетъ содержаніе семьи пострадавшаго и поводомъ къ сему выставляетъ невозможность для самого пострадавшаго снискивать обычными трудами пропитаніе, то не представляется *правильнаго основанія отказывать въ содержаніи самому пострадавшему*, такъ какъ поврежденіе въ здоровьѣ этого послѣдняго только и можетъ служить поводомъ для семьи къ возбужденію вопроса о правѣ на вознагражденіе. Хотя вопросъ о размѣрѣ сего вознагражденія долженъ быть во всякомъ случаѣ предоставленъ усмотрѣнію суда, тѣмъ не менѣе отказывать потерпѣвшему вовсе въ издержкахъ на содержаніе его, до

совершеннаго его выздоровленія, представляется *неправильнымъ*». (Кас. рѣш. 1884 г. № 93 д. Гетце).

«Статья 660 относится къ періоду, ближайшему къ катастрофѣ, отъ которой пострадалъ истецъ,—къ тому времени, когда самому истцу еще неизвѣстно, долженъ ли ограничиться убытокъ расходами на лѣченіе и временнымъ лишь разстройствомъ дѣлъ, а ст. 661 налагаетъ на виновнаго обязанности послѣ того, какъ уже обнаружилось, что поврежденіе должно отозваться на положеніи потерпѣвшаго не только въ періодъ непосредственнаго за событіемъ врачеванія, но и въ будущемъ. Въ семъ послѣднемъ случаѣ истецъ, уже производившій расходы на лѣченіе и поставленный въ необходимость вообще отказаться отъ обычныхъ занятій своихъ, составляющихъ источникъ средствъ къ существованію, имѣетъ право на вознагражденіе, предоставленное какъ ст. 660-ю, такъ и ст. 661 1 ч. X т.» (рѣш. 1883 г. № 7 д. Стангерутъ). Такимъ образомъ, въ этомъ послѣднемъ рѣшеніи Правительствующій Сенатъ разрѣшаетъ одновременное примѣненіе къ одному и тому же дѣлу 660 и 661 ст. 1 ч. X т.

«Мнѣніе просителя о томъ, что единовременное вознагражденіе должно составлять не болѣе *десятилѣтней сложности* тѣхъ годовыхъ выдачъ, на которыя имѣлъ бы право потерпѣвшій въ случаѣ требованія срочнаго пособія, не имѣетъ никакого основанія потому, что оно подкрѣпляется ссылкой на такія узаконенія (ст. 273 п. 5 Уст. Гр. Суд., ст. 890 т. X ч. 1 зак. гр., ст. 405 т. 5-го Уст. о пошл. и др.), которыя, относясь лишь ко взысканію пошлинъ, не представляющихъ, по своей сущности, ничего общаго съ вознагражденіемъ за убытки,—даже по аналогіи непримѣнимы къ настоящему дѣлу» (рѣш. 1884 г. № 122, д. Казаковой).

X.

Форма вознагражденія.

5 п. 683 ст. X т. I ч. «Вознагражденіе назначается сообразно съ желаніемъ потерпѣвшихъ вредъ: а) или въ видѣ единовременно выдаваемой суммы, или же б) въ видѣ ежегоднаго или въ опредѣленные сроки уплачиваемаго пособия».

Этотъ пунктъ составляетъ существенное различіе между ст. 683 (изд. 1887) и германскимъ закономъ 7 іюня 1871 года. Въ то время, когда нашъ законъ предоставляетъ усмотрѣнію потерпѣвшаго требовать съ желѣзной дороги-отвѣтчицы вознагражденіе въ видѣ капитала, или ежегоднаго дохода, германскій законъ, общимъ правиломъ, присуждаетъ лишь ежегодный доходъ (ренту); вознагражденіе (за исключеніемъ случая взаимнаго согласія сторонъ) уплачивается не иначе, какъ въ видѣ ренты¹⁾.

Разумѣется, вознагражденіе въ видѣ капитала присуждается только за поврежденіе, причиненное при эксплуатациіи желѣзной дороги, поэтому, если, напр., дровосѣкъ, во время заготовленія дровъ для желѣзной дороги, въ лѣсу будетъ придавленъ падающимъ деревомъ, — онъ можетъ требовать вознагражденіе на основаніи общихъ законовъ, а не спеціальнаго желѣзнодорожнаго, и имѣть право лишь на извѣстное ежегодное пособие.

Въ с.-петербургскихъ судебныхъ установленіяхъ существуетъ практика, въ силу которой, въ случаѣ при-

сужденія единовременной суммы, принимается въ расчетъ ежегодный доходъ потерпѣвшаго, и сумма опредѣляется по десятилѣтней его сложности (примѣняясь къ ст. 273 Уст. Гражд. Судопр.).

Правительствующій Сенатъ по выше приведенному дѣлу (стр. 299). Казаковой съ Обществомъ Московско-Курской ж. д. (1884 г. № 122) разъяснилъ, что расчетъ единовременнаго вознагражденія по десятилѣтней сложности тѣхъ годовыхъ выдачъ, на которыя имѣлъ бы право потерпѣвшій въ случаѣ требованія срочнаго пособия, не имѣетъ никакого основанія.

Въ случаѣ требованія, со стороны потерпѣвшаго, вознагражденія въ видѣ единовременной суммы, ему сравнительно можетъ быть присуждено менѣе, нежели въ случаѣ присужденія ежегодной ренты, по тремъ причинамъ: 1) Вслѣдствіе риска, который несетъ получающій ренту относительно возможной несостоятельности обязанной къ вознагражденію желѣзной дороги; 2) вслѣдствіе возможности ранней смерти со стороны получающаго ренту; по отношенію къ потерпѣвшему, вѣроятность смерти, при серьезномъ поврежденіи здоровья, иногда бываетъ весьма значительна и 3) вслѣдствіе наличности 6 пункта 683 ст., на основаніи котораго, въ случаѣ обнаружившихся новыхъ обстоятельствъ, размѣръ срочнаго пособия можетъ быть уменьшенъ.

Въ судебной практикѣ возникалъ весьма интересный вопросъ: лицо, при эксплуатациіи предпріятія котораго потерпѣвшій получилъ личное поврежденіе, оставляетъ его у себя на прежнемъ мѣстѣ и въ прежней должности, при прежнемъ жалованіи. Затѣмъ, когда потерпѣвшій является на судъ съ требованіемъ о вознагражденіи, предприниматель возражаетъ, что потерпѣвшій уже получаетъ вознагражденіе въ вышеупомянутой формѣ, и если отказывается отъ мѣста и отъ предлагаемаго жалованія, то лишь по собственному нежеланію чѣмъ-либо заниматься.

¹⁾ Ср. Eger стр. 508—529; Endemann стр. 74—78; Jacobi стр. 56—58.

Представляет ли вознаграждение, предложенное въ сказанной формѣ, то вознаграждение, которое установлено въ ст. 683 и 684 X т. 1 ч.?

Слѣдуетъ прежде всего обратить вниманіе на то обстоятельство, что если оставленіе на томъ же мѣстѣ и въ той же должности или при томъ же жалованіи, несмотря на уменьшенную трудоспособность, разсматривать, какъ *вознагражденіе* за личное поврежденіе, а не какъ плату за трудъ, то это вознаграждение существуетъ лишь до тѣхъ поръ, пока потерпѣвшій остается на службѣ у предпринимателя. у котораго онъ получил личное поврежденіе. Оно прекращается съ того момента, съ котораго потерпѣвшій по своей ли волѣ, или по отказу предпринимателя оставляетъ у него службу.

Затѣмъ, вознагражденіе за личное поврежденіе опредѣляется или по добровольному соглашенію сторонъ, или судомъ. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ судъ и опредѣляетъ его форму, согласно со ст. 683 и 684 X т. 1 ч., не въ видѣ выдачи лицомъ, причинившимъ вредъ лицу, потерпѣвшему этотъ вредъ, мѣста или должности, ибо эта форма вознагражденія не установлена сказанными законоположеніями, а въ видѣ единовременныхъ или періодическихъ платежей ²⁾).

Практика иностранныхъ судовъ, разъясняющая этотъ вопросъ приведена выше (стр. 297).

Подобно 683 ст., форму вознагражденія въ видѣ ежегоднаго пособия или единовременнаго капитала назначаетъ также Общее Положеніе о пенсіонныхъ кассахъ 30 мая 1888 года. Ст. 33 сказаннаго Положенія говорить: «Условія, при которыхъ участнику кассы или его семейству можетъ быть выданъ, по ихъ желанію, единовременно,

²⁾ Этотъ вопросъ доходилъ до разсмотрѣнія С.-Петербургской Судебной Палаты по 1 департаменту 10 февраля 1887 г., по дѣлу Кулдышева съ Экгардъ.

вмѣсто всей пенсіи или части ея, соответствующій *капиталъ*, и наибольшій размѣръ пенсіи, капитализація которой допускается, опредѣляются уставомъ кассы».

Ср. также ст. 28 Пол. о сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ: «Независимо отъ выдачъ, означенныхъ въ ст. 27, недостигшимъ восемнадцатилѣтняго возраста дѣтямъ участника кассы, умершаго на службѣ или уволеннаго по причинѣ полученнаго на службѣ увѣчья, или же вслѣдствіе неизлѣчимой болѣзни, лишающей возможности обходиться безъ постоянной посторонней помощи, производятся пособія изъ особаго вспомогательнаго фонда: а) *единовременныя* — когда уволенный или умершій на службѣ прослужилъ, съ производствомъ установленныхъ въ кассу взносовъ, менѣе восьми лѣтъ, и б) *ежегодныя* — если онъ прослужилъ болѣе восьми лѣтъ».

До разрѣшенія Правительствующаго Сената доходилъ слѣдующій случай: истецъ потерпѣлъ личное поврежденіе на частномъ заводѣ и размѣръ вознагражденія опредѣлили въ 500 руб. — Мировой Съѣздъ нашелъ, что истецъ вправѣ просить только за 10 лѣтъ убытковъ отъ уменьшенія его рабочей силы, отказываясь отъ послѣдующихъ взысканій по истеченіи 10 лѣтъ, но въ виду 661 ст. Уст. Гр. Суд. истецъ не можетъ требовать отъ отвѣтчика полученія всѣхъ 500 руб. сразу, а только можетъ требовать ежегоднаго взноса, почему Съѣздъ и постановилъ: обязать отвѣтчика въ теченіи 10 лѣтъ выдавать истцу по 50 р. каждаго 13 Апрѣля.

Правительствующій Сенатъ нашелъ:

«Ст. 683 X т. I ч. опредѣляетъ особый порядокъ вознагражденія за вредъ и убытки, вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ исключительно при эксплуатаціи желѣзнодорожныхъ и паровыхъ предпріятій. Очевидно, что это законъ спеціальный, на извѣстный родъ дѣлъ установленный, который не допускаетъ распространительнаго толкованія (70 и 71 ст. I т. Осн. Зак.) и не можетъ быть поэтому примѣняемъ къ дѣламъ о вознагражденіи за увѣчье на заводахъ, фабрикахъ и другихъ, тому подобныхъ заведеніяхъ, не относящихся къ желѣзнодорожнымъ и паровымъ

предпріятіямъ. Доказывая цѣлесообразность примѣненія 5-го пункта 683 ст. X т. I ч. и къ вознагражденію за увѣче на фабрикѣ, проситель объясняетъ, что владѣльцы желѣзнодорожныхъ предпріятій—обыкновенно казна или акціонерная компанія—солидѣе отдѣльнаго собственника фабрики; разсрочка на многіе годы при-сужденнаго съ желѣзнодорожнаго общества вознагражденія не подвергаетъ потерпѣвшаго истца никакому риску и наоборотъ, для потерпѣвшаго наступаетъ полная неувѣренность въ полученіи срочныхъ платежей, когда отвѣтчикомъ является отдѣльный фабрикантъ. — Но доводы эти не имѣютъ значенія, такъ какъ при существованіи прямого для извѣстнаго отношенія закона, судъ не вправе обойти его и по мотивамъ цѣлесообразности, примѣнить иной, для другаго отношенія постановленный законъ, хотя бы между обоими отношеніями было близкое сродство. Такимъ образомъ дѣйствуя, судъ вышелъ бы изъ предѣловъ предоставленной ему власти въ толкованіи и примѣненіи закона (65 ст. т. 1 Осн. Зак. и 9 ст. Уст. Гр. Суд.). Мировой Съѣздъ не нарушилъ въ отношеніи просителя и 707 ст. Уст. Гр. Суд. потому, что хотя Съѣздъ и поступилъ бы сообразно съ 706 ст. Уст. Гр. Суд., если бы ограничился отказомъ повѣренному Кузьмина въ искѣ, но если онъ, вмѣсто того замѣнилъ произвольно избранный истцомъ способъ вознагражденія его другимъ, въ законѣ установленнымъ способомъ, то этимъ онъ нарушилъ интересы не истца, а отвѣтника со стороны котораго, однако, рѣшеніе Съѣзда не обжаловано.

Въ заключеніе проситель указываетъ на нарушение 661 ст. I ч. X т. въ томъ отношеніи, что Мировой Съѣздъ лишилъ его довѣрителя предоставляемыхъ означенною статьею потерпѣвшему выгоды, присудивъ Кузьмину съ Вейхельта 50 руб. въ годъ только на 10 лѣтъ. — Указаніе это заслуживало бы уваженія и могло бы имѣть послѣдствіемъ отмѣну обжалованнаго рѣшенія, если бы Мировымъ Съѣздомъ не было установлено, что самъ истецъ опредѣлил сумму требуемаго имъ съ Вейхельта вознагражденія въ 50 руб. въ годъ и желаетъ получить ее за 10 лѣтъ сразу, отказываясь отъ всякаго дальнѣйшаго взысканія по истеченіи десяти лѣтъ». (Кас. рѣш. 1888 г. № 79, д. Кузьмина).

XI.

Auctoritas rei judicatae.

6 п. 683 ст. X т. I ч. «Въ случаѣ обнаружившихся въслѣдствіи новыхъ обстоятельствъ, размѣръ срочнаго пособія (п. 5, б) можетъ быть увеличиваемъ и уменьшаемъ по рѣшенію суда, въслѣдствіе просьбы стороны, получающей или уплачивающей пособіе».

Однимъ изъ основныхъ преимуществъ, присвоенныхъ закономъ судебному рѣшенію, есть его законная сила (auctoritas rei judicatae). Право, разъ установленное судебнымъ рѣшеніемъ, не можетъ быть уменьшено, поколеблено или уничтожено новымъ судебнымъ рѣшеніемъ, въ силу стариннаго начала: non bis in idem. Между тѣмъ, желѣзнодорожные законы, столь новые въ проводимыхъ ими началахъ, уничтожили это основное правило гражданскаго процесса, дозволивъ сторонамъ, послѣ состоявшагося рѣшенія, вторично предложить на рѣшеніе суда тотъ же самый вопросъ. Новый желѣзнодорожный законъ уничтожилъ, такимъ образомъ, для исковъ, возникающихъ изъ личнаго поврежденія, exsertio rei judicatae ¹⁾. Слѣдуетъ замѣтить, что новое дѣло можетъ возникнуть не только второй, но 3-й, 4-й и много разъ ²⁾.

¹⁾ Ср. Деларовъ стр. 192—199, Eger стр. 529—532.

²⁾ Ср. Endemann стр. 79.

По этому вопросу г. Вербловскій замѣчаетъ, что это отступление отъ общихъ началъ гражданскаго процесса можетъ имѣть мѣсто только въ тѣхъ случаяхъ, когда вознагражденіе производится въ видѣ ренты, т. е. ежегоднаго или въ опредѣленные сроки уплачиваемаго пособия, а не въ видѣ единовременно выдаваемой суммы ³⁾.

Когда же стороны могутъ возбудить новый процессъ? Въ законѣ сказано: «въ случаѣ обнаруженія *впослѣдствіи новыхъ обстоятельствъ*».

Такимъ образомъ, для требованія объ увеличеніи или уменьшеніи присужденнаго срочнаго вознагражденія, необходимы два условія: 1) должны обнаружиться новыя обстоятельства и 2) эти новыя обстоятельства должны обнаружиться *впослѣдствіи*.

Разрѣшеніе перваго вопроса, то есть, насколько обнаружившіяся новыя обстоятельства представляютъ основаніе для новаго опредѣленія размѣра срочнаго вознагражденія, насколько они существенны,—зависитъ отъ усмотрѣнія суда, рѣшающаго дѣло по существу. Напримѣръ, потерпѣвшій личное поврежденіе, который во время предыдущаго рѣшенія не былъ вполне лишенъ способности что-либо зарабатывать, съ теченіемъ времени, вслѣдствіе значительнаго ухудшенія его здоровья, окончательно лишился этой способности; или, наоборотъ, потерпѣвшій окончательно поправился и возвратилъ всю свою прежнюю трудоспособность.

Разрѣшеніе втораго вопроса, что значитъ выраженіе «*впослѣдствіи*», представляетъ нѣкоторыя трудности ⁴⁾.

³⁾ «Общій Уставъ» стр. 65.

⁴⁾ При его разрѣшеніи несомнѣнную пользу намъ принесетъ ознакомленіе съ тѣмъ толкованіемъ, которое вызвало въ Германіи соответствующее выраженіе закона 7 іюня 1871 г. «*wenn diejenigen Verhältnisse welche die Zuerkennung oder Höhe der Rente bedingt hatten*

О такъ называемыхъ «новыхъ обстоятельствахъ» говорить, какъ извѣстно, также ст. 794 п. 1 и ст. 797 п. 2 Уст. Гр. Суд. Разъясняя значеніе приведенныхъ статей, Правительствующій Сенатъ высказалъ слѣдующее: «Поводомъ къ пересмотру рѣшенія можетъ служить только такое вновь открытое обстоятельство, которое послѣдовало *до* постановленія сего рѣшенія, ибо, если новое обстоятельство возникло уже послѣ постановленія рѣшенія, то оно не можетъ заключать въ себѣ основаній къ измѣненію рѣшенія, состоявшагося въ то время, когда это обстоятельство вовсе не существовало. Такое возникшее *послѣ* постановленія рѣшенія новое обстоятельство, если оно по свойству своему измѣняетъ въ чемъ-либо установленныя тѣмъ рѣшеніемъ между сторонами отношенія, можетъ послужить основаніемъ къ *новому* иску, но не къ пересмотру состоявшагося, при отсутствіи его, судебного

inzwischen wesentlich verändert sind». Теоретики (Eger, «R.-H. Gesetz», 539; Genzmer, «Haftpflichtgesetz», 138) утверждаютъ, что терминъ «*inzwischen*» означаетъ время съ момента вступленія рѣшенія, опредѣлившаго срочное вознагражденіе, въ *законную силу*, по моментъ предъявленія требованія объ увеличеніи или уменьшеніи сего вознагражденія. Между тѣмъ, судебная практика высказываетъ какъ разъ противоположное мнѣніе. Въ рѣш. 21 іюня 1879 г. Германская Высшая Торговая Палата рѣшила, что измѣненія размѣра срочнаго вознагражденія можно требовать и тогда, когда измѣненіе обстоятельствъ произошло *ранѣе* вступленія присужденнаго срочное вознагражденіе рѣшенія въ законную силу. (Genzmer, тамъ же, 139). Въ рѣш. 28 февраля 1888 г. (Эгеръ, «Entscheidungen» т. 6, стр. 200) Германскій Имперскій Судъ разъяснилъ, что моментомъ, съ котораго могутъ возникнуть новыя обстоятельства, является не моментъ вступленія рѣшенія въ законную силу и не моментъ объявленія рѣшенія, а тотъ моментъ, который принялъ въ основаніе своего рѣшенія судъ, рѣшившій дѣло по существу. Въ рѣшеніи 1 марта 1888 г., Дрезденская Судебная Палата тоже установила, что вышесказанный моментъ совпадаетъ съ подачею исковаго прошенія, то есть, что новыя обстоятельства могутъ возникнуть сейчасъ же послѣ предъявленія иска. (Eger, VI, 372).

рѣшенія» (кас. рѣш. 1874 г. №№ 723, 379; 1875 г. №№ 740, 1020; 1876 г. № 32; 1878 г. № 237 и др.)⁵⁾.

Такимъ образомъ, слѣдуетъ прийти къ *выводу*, что новыми обстоятельствами, о которыхъ говоритъ 6 п. 683 ст. X т. 1 ч., являются какъ тѣ обстоятельства, которыя произошли во время процесса о присужденіи срочнаго вознагражденія и почему либо не были извѣстны одной изъ тяжущихся сторонъ, такъ равно и тѣ обстоятельства, которыя произошли послѣ вступленія рѣшенія окружнаго суда въ законную силу или послѣ рѣшенія судебной палаты.

Ст. 683 по прод. 1879 г. представляетъ то преимущество по отношенію къ германскому закону 7 іюня 1871 года, что допускаетъ возможность требованія только увеличенія или уменьшенія ренты; германскій же законъ позволяетъ требовать и полного ея *прекращенія*. Такимъ образомъ ст. 683 въ этомъ отношеніи понимаетъ вознагражденіе за вредъ болѣе широко, нежели законъ германскій. Съ другой стороны, нашъ законъ уступаетъ въ этомъ пунктѣ германскому.

Представимъ себѣ новое обстоятельство такого рода: денежное положеніе обязаннаго уплачивать ренту настолько ухудшилось, что угрожаетъ несостоятельностью къ ея платежу. Германскій законъ представляетъ исходъ изъ такого положенія, позволяя суду обезпечить платежъ ренты замѣною ея единовременною суммою⁶⁾. Нашъ законъ не допускаетъ такой замѣны, и этимъ лишаетъ потерпѣвшаго обезпеченія принадлежащаго ему права.

Возможно ли требовать вторично присужденія ренты,

⁵⁾ Боровиковскій «Уставъ Гражд. Судопр.» стр. 1025, § 7.

⁶⁾ Ср. приводимыя Ясоби на стр. 62 рѣшенія Имперской Торговой Палаты.

въ которой уже разъ было *отказано*, или которая вообще въ первомъ процессѣ присуждена не была, вслѣдствіе обнаружившихся впослѣдствіи новыхъ обстоятельствъ?

Германскій Сенатъ слѣдующимъ образомъ рѣшаетъ этотъ вопросъ: если потерпѣвшему было отказано въ присужденіи ренты, и онъ, вслѣдствіе обнаружившихся впослѣдствіи новыхъ обстоятельствъ предъявляетъ новый искъ о томъ же, то искъ этотъ не подлежитъ удовлетворенію потому, что первое рѣшеніе вступило въ законную силу. Подобный искъ можетъ, однакоже, имѣть мѣсто въ томъ случаѣ, если онъ предъявленъ до истеченія установленнаго въ законѣ давностнаго срока (по германскому закону—двухлѣтняго). (Рѣш. 8 мая 1888 г.)⁷⁾.

Иностранной судебной практикой установлено:

Рѣшеніе вступаетъ въ законную силу только по отношенію вопроса объ отвѣтственности, но не по отношенію размѣра ежегодной ренты.

Если измѣнились обстоятельства получающаго ренту потерпѣвшаго, то обязанный къ вознагражденію имѣетъ право требовать лишь уменьшенія ренты на будущее время, но не въ правѣ требовать обратно разницы ренты, уже уплаченной. Моментомъ, съ котораго можно требовать обратно излишне уплаченной ренты, является моментъ врученія потерпѣвшему копій исковаго прошенія по дѣлу объ уменьшеніи ренты (рѣш. Герм. Сената 28 января 1880 г.)⁸⁾.

Возможно требовать не только уменьшенія или увеличенія

⁷⁾ Eger VI, 296—298. Разъясненіе это представляется несомнѣнно послѣдовательнымъ: если первоначальное рѣшеніе суда, рѣшавшаго дѣло по существу, вступаетъ въ законную силу въ первомъ случаѣ, то оно вступаетъ въ силу и во второмъ; главнымъ основаніемъ для рѣшенія Германскаго Сената служило повидимому то обстоятельство, что второй искъ былъ предъявленъ послѣ истеченія давностнаго срока.

⁸⁾ Eger, тамъ же, I, 122.

ренты, но также продолженія ренты, присужденной лишь на определенное время (рѣш. Герм. Сен. 9 июня 1880 г.)⁹⁾.

Правило о законной силѣ рѣшенія имѣть полное примѣненіе въ томъ случаѣ, когда потерпѣвшій предъявляетъ новый искъ на томъ основаніи, что рѣшеніе суда содержитъ фактическія неточности (рѣш. 17 февраля 1882 г.)¹⁰⁾.

Если рѣчь идетъ о искѣ правопреемниковъ *убитаго*, или ищетъ такое лицо, котораго трудоспособность вслѣдствіе личнаго поврежденія *вполнѣ потеряна*, то всѣ данныя о томъ времени, когда прекратилась бы трудоспособность вслѣдствіе старости, находятся на лицо, и будущее не можетъ дать никакихъ новыхъ разъясненій. Судья рѣшаетъ объ этомъ съ вѣроятностью на основаніи имѣющихся данныхъ, въ томъ числѣ на основаніи указаній житейскаго опыта и статистики. При этомъ онъ принимаетъ во вниманіе, что на основаніи сказанныхъ данныхъ прекращеніе трудоспособности появляется ранѣе прекращенія жизни. Но въ данномъ случаѣ истецъ потерпѣлъ личное поврежденіе, лишившее его трудоспособности лишь *отчасти*; послѣ этого онъ поступилъ въ горнопромышленные работники и послѣ истеченія нѣкотораго времени сталъ неспособенъ къ горнымъ работамъ по старости (*bergfertig*). При такомъ положеніи дѣла, на обязанности суда лежало установить при участіи свѣдущихъ лицъ, — наступилъ-ли бы моментъ прекращенія трудоспособности позже, если бы не имѣло мѣста личное поврежденіе (рѣш. Герман. Сената 4 мая 1888 г.)¹¹⁾.

Если послѣ присужденія ренты потерпѣвшему, тотъ разрядъ служащихъ, къ которому онъ принадлежалъ, получилъ увеличеніе содержанія, каковое обстоятельство судъ, рѣшавшій дѣло по существу, не имѣлъ въ виду, то Германскій Сенатъ допускаетъ возможность новаго иска, вслѣдствіе обнаружившихся впослѣдствіи новыхъ обстоятельствъ. (Рѣш. 15 октября 1888 г.)¹²⁾.

Если рѣшеніе суда состоялось въ силу спеціальнаго жел.-до-

⁹⁾ Тамъ же, I, 210.

¹⁰⁾ Тамъ же, II, 209.

¹¹⁾ Eger VI, 292.

¹²⁾ Eger, VI, 352.

рожнаго закона, и рѣшеніе это касается жел. дороги (или по германскому закону, фабрики, завода, каменоломни или рудника), то оно можетъ быть во всякомъ случаѣ отмѣнено при наступленіи обстоятельствъ, указанныхъ въ законѣ. (Рѣш. Герм. Имперскаго Суда 25 января 1889 г.)¹³⁾.

Измѣненіе размѣра (а также, по германскому закону, отмѣна срочнаго вознагражденія) можетъ имѣть мѣсто только въ случаѣ, если это вознагражденіе было *присуждено*. Если же оно было установлено договоромъ между сторонами или мировой сдѣлкой, заключенной на судѣ, то сказанное вознагражденіе можетъ быть измѣнено только въ томъ случаѣ, если подобное измѣненіе допускается мѣстными законами; въ силу же спеціальнаго жел.-дорожнаго закона оно невозможно. (Рѣш. Имперскаго Суда 14 февраля 1889 г.)¹⁴⁾.

Ср. рѣшеніе Правит. Сената приведенное на стр. 285.

¹³⁾ Eger, VI, 447.

¹⁴⁾ Eger, VI, 450.

XII.

Давность.

7 п. 683 ст. X т. I ч. (изд. 1887 г.). «Для начатія исковъ по дѣламъ объ означенномъ въ пѣнктѣ 1 вознагражденіи, полагается годичный срокъ, если несчастье произошло на желѣзной дорогѣ или на внутреннихъ водяныхъ путяхъ сообщенія, и двухлѣтній, когда оно послѣдовало на пароходѣ въ морскихъ водахъ. Срокъ для начатія исковъ исчисляется: а) если несчастье произошло на желѣзной дорогѣ, то со дня воспослѣдованія событія, служащаго поводомъ къ иску, а если событіе это вызвало уголовное преслѣдованіе, то со дня прекращенія сего послѣдняго или вступленія въ законную силу приговора уголовного суда, и б) если несчастье произошло на внутреннихъ водяныхъ путяхъ сообщенія или на пароходѣ въ морскихъ водахъ, то со дня послѣдовавшей смерти или поврежденія въ здоровьѣ. Ходатайства этого рода, предъявляемыя по истеченіи сего срока, не подлежатъ удовлетворенію. Подача просьбы объ измѣненіи размѣра присужденнаго срочнаго пособія (п. 5, б) не ограничивается никакимъ срокомъ».

135 ст. 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. Годовою же давностью погашается право желѣзныхъ дорогъ на предъявленіе исковъ о вознагражденіи за понесенные ими отъ дѣйствія пассажировъ или грузохозяевъ убытки, а также объ уплатѣ переборовъ. Означенный давностный срокъ примѣняется также къ претензіямъ, возникающимъ между желѣзными дорогами, участвовавшими въ перевозкѣ прямого сообщенія по поводу взаимныхъ ихъ расчетовъ, касающихся упомянутой перевозки».

136 ст. Общ. Уст. «Определенный въ статьѣ 135 годовой срокъ исчисляется: а) для исковъ о вознагражденіи за поврежденіе груза или утрату части онаго—со дня выдачи груза; б) для исковъ о вознагражденіи переборовъ и объ уплатѣ недоборовъ—со дня окончательной уплаты провозной платы и дополнительныхъ сборовъ, и г) для всѣхъ прочихъ исковъ—со дня воспослѣдованія событія, служащаго поводомъ къ иску, а если событіе это вызвало уголовное преслѣдованіе, то со дня прекращенія сего послѣдняго или вступленія въ законную силу приговора уголовного суда».

Прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что редакція 7 п. ст. 683 X т. I ч. изд. 1887 г. отличается отъ редакціи сказаннаго пункта ст. 683 по прод. 1879 г. (законъ 25 января 1878 г.).

Прежняя редакція 7 п. была слѣдующая: «Для начатія исковъ полагается годичный срокъ, если несчастье произошло на желѣзной дорогѣ или на внутреннихъ водяныхъ путяхъ сообщенія, и двухлѣтній, когда оно послѣдовало на пароходѣ въ морскихъ водахъ, *при чемъ какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ срокъ этотъ исчисляется со дня послѣдовавшей смерти или поврежденія въ здоровьѣ*».

Новая редакція п. 7 ст. 683 (изд. 1887 г.) согласо-

вана съ пунктомъ 2 ст. 136 Общ. Уст.: «для всѣхъ прочихъ исковъ годовой срокъ исчисляется со дня восслѣдованія событія, служащаго поводомъ къ иску, а если событіе это вызвало уголовное преслѣдованіе, то со дня прекращенія сего послѣдняго или вступленія въ законную силу приговора уголовного суда»¹⁾).

Вопросъ о давности въ желѣзнодорожномъ правѣ, это—новъ нашей судебной практики, поле прекрасно вспаханное иностранной научной теоріей, но на которомъ наша практика почти ничего не посѣяла. Вопросъ этотъ нашей практикой не разработанъ, даже почти не затронутъ.

Давностный срокъ желѣзно-дорожныхъ законовъ имѣетъ абсолютный характеръ: онъ течетъ противъ малолѣтнихъ и подопечныхъ; противъ тѣхъ, которые не знали о принадлежащемъ имъ правѣ; противъ тѣхъ, которые находились въ физической невозможности начать судебное дѣло²⁾; противъ тѣхъ, наконецъ, для которыхъ самое право на вознагражденіе возникло послѣ истечения годового срока съ момента случая, причинившаго личное поврежденіе.

Возьмемъ конкретный случай. Во время крушенія поѣзда человекъ выбрасывается изъ окна вагона, ударяется головою о полотно дороги, вполнѣдствіи иногда страдаетъ головою болью, но особеннаго ничего не замѣчается; спустя 13 мѣсяцевъ у него является потеря памяти и полный упадокъ умственныхъ силъ. Пока поврежденіе представлялось обыкновенною головою болью, предъявлять искъ не было практической возможности, а когда

¹⁾ Ср. Шимановскій, «О новомъ желѣзнодорожномъ Уставѣ», стр. 119 и слѣд.; Вербловскій, «Полож. о Сов. и Общ. Уставѣ», стр. 180; Квачевскій, «Общій Уставъ Р. Ж. Д.», стр. 268.

²⁾ Вопреки римскому правилу: «agere non valenti non currit praescriptio».

обнаружилось, что поврежденіе серьезно—искъ сталъ юридически невозможнымъ. Или, напр., ребенокъ получилъ ушибы при столкновеніи поѣздовъ,—вредныя послѣдствія явились только послѣ достиженія совершеннолѣтія, спустя нѣсколько лѣтъ; право на искъ, равнымъ образомъ, погашено давностью.

Ratio³⁾ этого строгаго законоположенія заключается въ томъ, что для надлежащаго изслѣдованія истины и разъясненія причинъ послѣдовавшаго личнаго поврежденія, судья долженъ идти по горячимъ слѣдамъ происшествія, которые, если ихъ оставить въ теченіи продолжительнаго времени формально незакрѣпленными—совершенно улетучиваются⁴⁾.

Годишный давностный срокъ назначенъ для всѣхъ требованій о вознагражденіи безъ различія, даже для такихъ, причины которыхъ продолжаются или повторяются периодически; напр., поврежденіе здоровья вызвало расходы на лѣченіе, которые и были присуждены потерпѣвшему; но спустя 1½ года страданіе возвратилось и вызвало новые расходы. Эти послѣдніе не могутъ влечь за собою судебного требованія о вознагражденіи, вслѣдствіе истечения

³⁾ Деларовъ (стр. 184) отыскиваетъ основаніе для столь непродолжительной давности въ законодательной политикѣ: «Отношеніе желѣзнодорожнаго предпринимателя къ потерпѣвшему вредъ личный есть, за немногими исключеніями, отношеніе имущаго къ неимущему, капиталиста къ работнику, буржуа къ пролетарію. Отсюда законодательство, опредѣляющее отвѣтственность предпринимателя за лишеніе жизни и поврежденіе здоровья, есть часть соціальнаго законодательства (ein Stück Socialgesetzgebung)».

⁴⁾ Жандармско-полицейскіе протоколы о несчастныхъ случаяхъ представляютъ такіе серьезные недостатки, что судья не имѣетъ возможности основывать на нихъ свое рѣшеніе. Въ громадномъ большинствѣ случаевъ, они составляютъ въ пользу желѣзнодорожныхъ агентовъ.

давностнаго срока⁵⁾. Въ этомъ отношеніи постановленіе закона: «ходатайства этого рода, предъявляемыя по истеченіи сего срока, не подлежатъ удовлетворенію» — весьма категорично.

По вопросу о годичной давности г. Вербловскимъ высказано слѣдующее мнѣніе: «По смыслу ст. 135 Общ. Уст., годовой срокъ примѣняется къ искамъ, предъявляемымъ какъ пассажирами и грузохозяевами, такъ и посторонними и служащими на дорогѣ лицами, потерпѣвшими личный или имущественный вредъ при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Къ искамъ же, предъявляемымъ желѣзными дорогами, годовой срокъ примѣняется въ томъ лишь случаѣ, когда отвѣтчиками являются пассажиры или грузохозяева, но не посторонніе или служащіе на дорогѣ. Къ этимъ послѣднимъ иски желѣзныхъ дорогъ могутъ быть предъявляемы въ теченіи общаго давностнаго срока. Такимъ образомъ желѣзныя дороги поставлены въ болѣе выгодное положеніе, нежели частныя лица»⁶⁾.

Противъ годичнаго срока для предъявленія исковъ о вознагражденіи за личныя поврежденія появляются мнѣнія юристовъ, находящихъ, что срокъ этотъ слишкомъ кратокъ. Такъ, напр., Московское Юридическое Общество въ своемъ законопроектѣ предлагало ввести два срока: годичный, для исковъ за утрату и порчу груза, и двухлѣтній для остальныхъ случаевъ (убытокъ вслѣдствіе поврежденія здоровья и лишенія жизни). Въ пользу своего мнѣнія редакторы проекта приводятъ слѣдующее соображеніе: «Законъ 25 января 1878 г. ввелъ годовую дав-

⁵⁾ Endemann (стр. 85) и Jacobi (стр. 63) утверждаютъ, что въ случаѣ, если смерть потерпѣвшаго личное поврежденіе послѣдовала послѣ истеченія давностнаго срока съ момента поврежденія — требованіе о возмещеніи расходовъ на погребеніе не можетъ имѣть мѣста.

⁶⁾ Вербловскій, «Общій Уставъ», стр. 106.

ность. Сокращенная давность необходима въ дѣлахъ желѣзнодорожныхъ, ибо доказательства иска не могутъ сохраняться продолжительное время. — Но, съ другой стороны, годовая давность слишкомъ мала въ виду обширности нашей государственной территоріи. Рабочій, служащій или пассажиръ могутъ пострадать на желѣзной дорогѣ зачастую далеко отъ мѣста своей родины, такъ что родственныя лица, имѣющія право на вознагражденіе, не успѣютъ въ годъ узнать о несчастіи и осуществить свое право на вознагражденіе. Поэтому въ настоящемъ проектѣ для случаевъ наиболѣе важныхъ установлена давность двухлѣтняя»⁷⁾.

Въ пользу мнѣнія Московскаго Юридическаго Общества можно привести еще то соображеніе, что Германскій законъ 7 іюня 1871 г., дѣйствующій въ странѣ, обладающей, при меньшемъ пространствѣ, болѣе развитыми путями сообщенія, установилъ для исковъ о вознагражденіи за личное поврежденіе двухлѣтнюю давность.

Съ какого момента начинается теченіе давности? Ст. 683 X т. 1 ч. (изд. 1887 г.) и ст. 136 Общ. Уст. установили этихъ моментовъ три: 1) день, въ который послѣдовало событіе служащее поводомъ къ иску; 2) день прекращенія уголовного преслѣдованія, если событіе вызвало это преслѣдованіе, и 3) день вступленія въ законную силу приговора уголовного суда.

Такимъ образомъ, редакція ст. 683 изд. 1887 г. является болѣе строгою, чѣмъ редакція 1879 г. Прежняя редакція исчисляетъ теченіе годового срока со дня смерти

⁷⁾ «Юридическій Вѣстникъ», «О вознагражденіи за вредъ, причиненный неисправностями желѣзнодорожныхъ предприятий», 1880 г., № 1, стр. 91, статья 20. — Приведено г. Шимановскимъ, «О новомъ желѣзнодорожномъ Уставѣ», стр. 116.

или личного поврежденія, теперешня срокъ этотъ исчисляется со дня самаго событія служащаго поводомъ къ иску, несмотря на то, что смерть или личное поврежденіе могутъ появиться спустя много времени послѣ событія, служащаго ихъ причиною.

Какъ понимать выраженіе закона: «со дня восполнѣдованія *событія*, служащаго поводомъ къ иску»?

Какое событіе законодатель имѣлъ въ виду: событіе ли несчастья при эксплуатаціи желѣзной дороги, напр., крушеніе поѣзда, или же событіе появившагося страданія, какъ послѣдствіе этого событія, каковое послѣдствіе можетъ появиться не одновременно съ вышесказаннымъ несчастьемъ?

Въ этомъ отношеніи теорія и судебная практика вполне согласны, что подъ «событіемъ» слѣдуетъ понимать тотъ случай, который вызвалъ смерть или поврежденіе здоровья.—Въ частности, давностный срокъ исчисляется не съ того момента, когда потерпѣвшій узналъ о возникновеніи для него права требовать вознагражденіе (напр. о смерти мужа, послѣдовавшей 1 іюня 1887 г., жена узнала лишь въ августѣ 1888 г.), а со времени событія, бывшаго причиною смерти или поврежденія въ здоровьѣ.—Другими словами, давность считается со дня самаго факта, а не вредныхъ его послѣдствій. (Ср. рѣш. Герм. Сената 7 іюня 1871 г.⁸⁾, 28 января 1880 г.⁹⁾, 10 мая 1880 г.¹⁰⁾, 5 февраля 1881 г.¹¹⁾, 13 марта 1884 г.¹²⁾, 29 ноября 1884 г.)¹³⁾.

День, въ которомъ произошло причинившее вредъ событіе, не зачисляется Германскимъ Сенатомъ въ давностный срокъ (рѣш. 8 февр. 1884 г.)¹⁴⁾ несмотря на то,

⁸⁾ Eger, I, 26. ⁹⁾ Тамъ же, I, 121. ¹⁰⁾ Тамъ же, I, 168. ¹¹⁾ Тамъ же, I, 381. ¹²⁾ Тамъ же, III, 195. ¹³⁾ Тамъ же, III 419. ¹⁴⁾ Тамъ же, III, 181.

что редакція Герм. зак. 7 іюня 1871 г. въ точности такая же, какъ и статьи 683 («vom Tage des Unfalls»).

Правительствующимъ Сенатомъ разъяснено:

«Какъ по мѣсту, занимаемому ими въ Сводѣ Законовъ, такъ и по своему значенію, какъ способы приобрѣтенія и прекращенія правъ, законы о давности суть правила *матеріальнаго права* и потому въ отношеніи дѣйствія во времени подлежатъ общему правилу, изложенному въ ст. 60 осн. зак.» (Кас. 1880 г., № 195).

Къ установленному ст. 683 сроку имѣетъ примѣненіе ст. 822 Уст. Гр. Суд (кас. 1874 г. № 664, 1876 г. № 339, 1880 г. № 195, 1883 г. № 6 и 7).

По поводу заключительныхъ словъ пункта 7 ст. 683: «Подача просьбъ объ измѣненіи размѣра присужденнаго срочнаго пособія (п. 5 б) не ограничивается никакимъ срокомъ» г. Вербловскій замѣчаетъ (стр. 111), что къ этимъ просьбамъ примѣняется общій, 10-ти-лѣтній срокъ давности, который исчисляется съ того времени, когда обнаружилось новое обстоятельство, служащее основаніемъ къ измѣненію размѣра вознагражденія.

Это замѣчаніе, въ виду яснаго выраженія закона: «не ограничиваются *никакимъ срокомъ*», врядъ ли правильно.

* * *

137 ст. Общ. Уст. «Теченіе годоваго 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. Теченіе означенной 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 статьѣ 122 порядкомъ. Въ семъ послѣднемъ случаѣ, время, протекающее отъ заявленія тре-

быванія до объявленія заявителю отвѣта на оное желѣзной дороги и возвращенія ему представленныхъ имъ документовъ, не засчитывается въ срокъ исковой давности»¹⁵⁾.

Подъ этой статьей помѣщены слѣдующія сужденія Государственного Совѣта.

«На основаніи ст. 246 проекта (соотвѣтствующей статьѣ 137 Общ. Уст.), теченіе срока давности должно было нарушаться не только дѣйствіями, прерывающими давность вообще, но и подачею письменнаго требованія въ правленіе или управленіе одной изъ соотвѣтственныхъ дорогъ. Министръ Юстиціи, указывая, что, по общимъ гражданскимъ законамъ, теченіе срока давности приостанавливается для малолѣтнихъ и вообще лицъ, состоящихъ подъ опекою, и находя, что примѣненіе сего начала къ искамъ, предъявляемымъ противъ желѣзныхъ дорогъ, было бы нежелательно, такъ какъ подобные иски отъ лицъ неполноправныхъ безъ всякихъ затрудненій могутъ быть своевременно вчинаемы ихъ законными представителями, считаль полезнымъ пояснить объ этомъ въ разсматриваемомъ уставѣ. Присоединяясь къ такому заключенію статсъ-секретаря Набокова, Государственный Совѣтъ призналъ нужнымъ ввести въ статью 246 проекта соотвѣтственную оговорку. вмѣстѣ съ тѣмъ 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, признано необходимымъ устранить имѣвшееся 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 до-

¹⁵⁾ Eger стр. 572—580; Endemann стр. 87—88.

кументовъ, не засчитывается въ срокъ давности (пунктъ 68 журнала Соед. Департ. Госуд. Совѣта стр. 64—65)¹⁶⁾.

Приведенная статья представляетъ во второй своей части неточность редакціи. Гражданское право знаетъ два понятія: перерывъ и приостановленіе давности; перерывъ имѣетъ на давность такое вліяніе, что время, протекшее до перерыва, не засчитывается, оно совершенно уничтожается перерывомъ; приостановленіе же давности не уничтожаетъ времени, истекшаго до приостановленія, а лишь исключаетъ изъ давностнаго срока время, пока приостановленіе продолжается; напр., при обыкновенной земской давности несовершеннолѣтіе приостанавливаетъ теченіе давности.

Между тѣмъ ст. 137 Общ. Устава постановляетъ совершенно правильно, что теченіе давности прерывается предъявленіемъ иска въ надлежащемъ судѣ, но невѣрно прибавляетъ: «такъ равно и подачею въ правленіе или управленіе желѣзной дороги письменнаго требованія о вознагражденіи указаннымъ въ ст. 122 порядкомъ», разъясняя въ третьей части приведенной статьи, что «въ семь послѣднемъ случаѣ время, протекшее отъ заявленія требованія до объявленія заявителю отвѣта... не засчитывается въ срокъ исковой давности». Такимъ образомъ, время отъ заявленія требованія до объявленія заявителю отвѣта на оное желѣзной дороги лишь не засчитывается въ срокъ давности, т. е. послѣ объявленія отвѣта желѣзной дороги давность продолжаетъ истекать, прибавляя ко времени, уже истекшему до приостановленія, время, истекающее послѣ него¹⁷⁾.

¹⁶⁾ Общій Уставъ съ сужденіями Государственного Совѣта, стр. 108.

¹⁷⁾ Допустимъ, несчастіе произошло 14 апрѣля 1888 года. Потерпѣвшій подалъ заявленіе въ правленіе 1 марта 1889 года, на которое со стороны желѣзной дороги послѣдовалъ отвѣтъ, объявленный потерпѣ-

Такимъ образомъ, болѣе правильною была бы слѣдующая редакция: «теченіе означенной исковой давности прерывается предъявленіемъ иска въ подлежащій судъ и приостанавливается подачею въ правленіе или управленіе одной изъ ответственныхъ дорогъ письменнаго требованія о вознагражденіи указаннымъ въ ст. 122 порядкомъ».

Слѣдуетъ замѣтить, что фактически, понятіе приостановленія исковой давности для желѣзнодорожныхъ исковъ знакомо только двумъ изъ всѣхъ европейскихъ законодательствъ: Швейцарскому 5 іюля 1875 г. и Общему Уставу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ 12 іюня 1885 г.

Между нашими юристами (26-й сѣздъ представителей желѣзныхъ дорогъ) возникалъ вопросъ: обязаны ли заявившія претензію лица выжидать лишь въ теченіи установленнаго въ 121 ст. Общ. Уст., и засимъ они должны предъявить искъ въ судъ, или же теченіе давности приостанавливается на все то время, пока желѣзная дорога не дастъ отвѣта? Вопросъ этотъ разрѣшенъ на точномъ основаніи ст. 137 Общ. Уст., что все 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.

Тѣмъ же юристами было рѣшено, что вопросъ, были ли заявителю возвращены документы или нѣтъ, не имѣетъ существеннаго значенія. Съ этимъ мнѣніемъ врядъ ли можно согласиться въ виду текста приведенной статьи

шему 13 апрѣля 1889 года. Въ силу приведенной статьи время съ 1 марта по 13 апрѣля 1889 года не засчитывается въ срокъ давности, а такъ какъ потерпѣвшему оставался 1 мѣсяць и 14 дней, то онъ имѣетъ право предъявить искъ о вознагражденіи 27 мая 1889 года.

137: «и возвращенія ему представленныхъ документовъ»¹⁸⁾.

Тутъ можетъ представиться слѣдующій случай: искъ о вознагражденіи былъ заявленъ въ порядкѣ 6 и 7 ст. Уст. Угол. Судопр., при предварительномъ слѣдствіи. Уголовный судъ прекратилъ судебное преслѣдованіе не на основаніи причинъ, указанныхъ въ ст. 16 того же Устава, въ какомъ случаѣ искъ о вознагражденіи за вредъ и убытки, причиненные преступленіемъ или проступкомъ, разрѣшается тѣмъ же уголовнымъ судомъ (ст. 17 Уст. Угол. Судопр.),—а потому, что не нашелъ достаточнаго основанія для судебного преслѣдованія. Въ моментъ прекращенія судебного преслѣдованія прошло болѣе года со времени событія, причинившаго личный вредъ. Возможно ли предъявить новый искъ о томъ же предметѣ въ гражданскомъ судѣ, или же искъ такой погашенъ давностью?

Вопросъ разрѣшается на точномъ основаніи лит. а, п. 7, ст. 683 X т. I ч. (изд. 1887 г.) и п. 2, ст. 136 Общ. Уст.

Предъявленіе иска въ надлежащемъ судѣ *прерываетъ* давность; надлежащимъ судомъ являлся, въ данномъ случаѣ, судъ уголовный. Затѣмъ, пока дѣло производится въ уголовномъ судѣ, давность, не можетъ истекать, т. е. во все это время теченіе ея *приостанавливается*. Моментомъ, когда она начинаетъ снова истекать, является моментъ

¹⁸⁾ По вопросу о приостановленіи давности, С.-Петерб. Суд. Палата (по 2-му Департ.) 18 ноября 1885 г. по дѣлу Смогиныхъ съ Обществомъ Орловско-Витебской желѣзной дороги рѣшила, что на основаніи ст. 137 Общ. Уст. давность не приостанавливается относительно малолѣтнихъ только по дѣламъ, возникшимъ послѣ изданія Общ. Уст.; по дѣламъ же, возникшимъ до изданія Устава 12 іюня 1885 г., т. е. рѣшаемымъ на основаніи ст. 683 и общихъ законовъ, давность относительно малолѣтнихъ приостанавливается.

прекращенія судебного преслѣдованія. Поэтому, потерпѣвшій имѣть право, въ теченіи годичнаго срока, съ момента прекращенія судебного преслѣдованія предъявить искъ въ гражданскомъ судѣ.

Можетъ ли теченіе давности быть прервано, кромѣ подачи исковаго прошенія, другимъ юридическимъ дѣйствіемъ?

Сплошъ и рядомъ случается въ желѣзнодорожной практикѣ, что служащему, потерпѣвшему личный вредъ, выдается въ теченіи года содержаніе полностью, а затѣмъ послѣ истеченія годоваго срока его увольняютъ безъ всякаго вознагражденія¹⁹⁾. Формальное удостовѣреніе предпринимателя о выдачѣ содержанія потерпѣвшему или фактическая ея выдача прерываетъ давность, являясь *признаніемъ* обязанности вознаградить личный вредъ.

Признаніе бываетъ двоякаго рода: *формальное*, совершаемое посредствомъ удостовѣренія или двусторонняго договора, и *фактическое* (молчаливое признаніе), совершаемое посредствомъ дѣйствительной, единовременной или періодической выдачи вознагражденія.

Фактическое признаніе должно заключать въ себѣ два юридическіе момента: 1) должно быть совершенно *сум animo confitendi*, то есть платежи должны быть произво-

¹⁹⁾ Въ моей практикѣ я встрѣтилъ слѣдующее видоизмѣненіе упомянутого образа дѣйствій желѣзнодорожныхъ обществъ. Ко мнѣ обратились двое рабочихъ, служившихъ на одной изъ могущественныхъ желѣзныхъ дорогъ. Они получили увѣще два съ половиною года тому назадъ. Предъявляютъ мнѣ бумагу, въ которой значится такое постановленіе совѣта сказанной дороги: «Х. и Z. получили увѣще тогда-то: совѣтъ постановилъ въ теченіи сего года выдавать жалованье потерпѣвшимъ въ полномъ объемѣ». Тѣ годъ и получали. Второй годъ хлопотали, чтобы исходатайствовать такое же постановленіе—но, разумѣется, безуспѣшно. На третій годъ явились ко мнѣ—т. е. тогда, когда истекла годовая давность со времени прекращенія выдачи жалованья.

димы съ *намыреніемъ вознаградить* именно причиненный вредъ; 2) оно должно быть произведено въ силу *взаимнаго соглашенія* (Moment der Gegenseitigkeit)²⁰⁾ съ одной стороны вознаградить причиненный вредъ, съ другой — получить производимый платежъ, именно въ вознагражденіе понесеннаго вреда.

Поэтому, если, напримѣръ, кондукторъ потеряетъ руку и ему дадутъ мѣсто сторожа, обязанности котораго онъ и исполняетъ—то такой юридическій фактъ, не заключая въ себѣ ни намѣренія предпринимателя вознаградить потерпѣвшаго, ни намѣренія потерпѣвшаго принять новую должность въ вознагражденіе за причиненный вредъ—не можетъ превывать теченія давности. Этотъ юридическій фактъ указываетъ лишь на *взаимность услугъ*, но не на взаимность соглашенія относительно вознагражденія за причиненный вредъ.

Признаніе прерываетъ теченіе давности лишь относительно того *размѣра* вознагражденія, который оно въ себѣ содержитъ. Напримѣръ, потерпѣвшему причиненъ убытокъ на 50 рублей въ мѣсяцъ; — предприниматель признаетъ свою обязанность уплачивать ему 15 рублей; такимъ образомъ, признаніе прервало теченіе давности относительно 15 рублей ежемѣсячно, и только такую сумму (въ видѣ періодическихъ платежей или въ капитализаціи) потерпѣвшій въ правѣ требовать по суду²¹⁾.

Въ случаѣ причиненія личнаго вреда при совокупной эксплуатаціи нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ, предъявленіе иска къ одной изъ нихъ или признаніе, учиненное одною изъ нихъ, прерываетъ теченіе давности, по от-

²⁰⁾ Ср. Eger (стр. 574), который въ этомъ отношеніи ссылается на авторитетъ Савиньи. (System des heutigen R. R., T. V, стр. 314).

²¹⁾ Ср. Eger стр. 574—576.

ношенію ко всѣмъ участвовавшимъ въ совокупной эксплоатаціи желѣзнымъ дорогамъ ²²⁾, въ виду 118 и 130 ст. Общ. Уст.

Иностранной судебной практикой установлено:

Течение давностнаго, установленнаго желѣзнодорожнымъ закономъ срока прерывается по общимъ началамъ гражданскихъ законовъ (рѣш. Герм. Сен. 10 декабря 1880 г.²³⁾; 21 мая 1881 г.²⁴⁾; 13 іюля 1881 г.²⁵⁾; 29 ноября 1884 г.)²⁶⁾.

Оставленіе на службѣ и платежъ прежняго жалованья не составляютъ признанія со стороны предпринимателя вознаграждать потерпѣвшаго, и потому не прерываютъ теченія давности (рѣш. Герм. Сен. 15 января 1881 г.)²⁷⁾.

Признаніе обязаннаго къ вознагражденію обновляетъ право на вознагражденіе; тѣмъ не менѣе это обновленное право погашается специальною давностью, установленною желѣзнодорожнымъ закономъ, а не общою, установленною гражданскими законами давностью. Другими словами, новая давность будетъ также двухлѣтняя (по закону 7 іюня 1871 г.), а не общая (земская). Право на вознагражденіе только тогда погашается общою (земскою) давностью, если оно обновлено *обязательствомъ* выдавать вознагражденіе. (Рѣш. Герм. Сен. 29 февраля 1884 г.)²⁸⁾.

Только такое признаніе прерываетъ теченіе давности, которое выражено въ ясной и положительной формѣ. Простое письменное обѣщаніе удовлетворить потерпѣвшаго на основаніи закона не прерываетъ теченія давности (рѣш. Герм. Сен. 22 мая 1885 г.)²⁹⁾.

Увѣреніе начальника станціи, что потерпѣвшій будетъ вознагражденъ, не прерываетъ теченія давности. Обманъ со стороны обязаннаго къ вознагражденію, или ошибка со стороны имѣющаго право на вознагражденіе не могутъ служить основаніемъ для возстановленія пропущеннаго срока (рѣш. 24 октября 1885 г.)³⁰⁾.

*
*

²²⁾ Ср. Эгеръ, стр. 578.

²³⁾ Eger, «Eisenbahn. Entscheidungen», I, 330. ²⁴⁾ Тамъ же, II, 40. ²⁵⁾ Тамъ же, II, 80. ²⁶⁾ Тамъ же, III, 419. ²⁷⁾ Тамъ же, I, 360. ²⁸⁾ Тамъ же, III, 188. ²⁹⁾ Тамъ же, IV, 278. ³⁰⁾ Тамъ же, IV, 317.

По общимъ началамъ права, принужденіе, обманъ, ошибка, лишеніе

Примѣчаніе (къ ст. 137 Общ. Уст.) «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 настоящаго устава».

Подъ Примѣчаніемъ къ ст. 137 Общ. Уст. помѣщены слѣдующія сужденія Государственнаго Совѣта:

«Статсъ-секретаремъ Набоковымъ замѣчено было о необходимости дополнить проектъ правиломъ о примѣненіи установленнаго срока давности и къ тѣмъ исковымъ требованіямъ, которыя возникаютъ изъ событій, происшедшихъ ранѣе изданія Общ. Уст. желѣзныхъ дорогъ, если для предъявленія ихъ остается болѣе опредѣляемаго новымъ закономъ срока. Сохраненіе положеннаго дѣйствующимъ закономъ десятилѣтняго срока для предъявленія претензій, имѣющихъ основаніемъ обстоятельства, послѣдовавшія ранѣе обнародованія общаго желѣзнодорожнаго устава, не вызываетъ никакой необходимости и при томъ противорѣчило бы преслѣдуемой цѣли—устранить такіе споры, фактическая сторона которыхъ не поддается точной повѣркѣ. Посему и имѣя въ виду, что при предоставленіи годового срока для предъявленія претензій лицамъ, которыя потерпѣли отъ дѣйствій желѣзныхъ дорогъ, имѣвшихъ мѣсто ранѣе изданія новаго закона, лица сіи будутъ располагать совершенно достаточнымъ временемъ для заявленія своихъ требованій, а слѣдовательно, законные интересы ихъ нисколько не пострадаютъ, Государственный Совѣтъ нашелъ вполне умѣстнымъ предполагаемое Министромъ Юстиціи правило вклю-

свободы и нѣкоторыя другія причины даютъ право требовать, такъ называемаго, возстановленія въ прежнее состояніе (restitutio in integrum). Ср. Windscheid, «Lehrbuch des Pandektenrechts», I, § 118 и 119, изд. 6.

чить въ видѣ примѣчанія къ ст. 137 Общаго желѣзнодорожнаго Устава (п. 69 журнала Соед. Департ. Госуд. Сов., стр. 65)³¹⁾.

До настоящаго времени, на разсмотрѣніе судовъ поступали, такъ называемыя, старыя дѣла, то есть дѣла, основаніемъ которыхъ служили событія, послѣдовавшія до 14 февраля 1878 года. Къ этимъ дѣламъ примѣнялась ст. 683 X т. I ч., изд. 1857 г. т. е. они производились безъ тѣхъ преимуществъ, которыя присвоены потерпѣвшимъ закономъ 14 февраля. Единственный преклюзивный срокъ для этихъ дѣлъ былъ десятилѣтній срокъ земской давности; такимъ образомъ, лишь тѣ дѣла не могли оканчиваться присужденіемъ вознагражденія, которыхъ основаніе, т. е. событіе, причинившее личный вредъ, произошло ранѣе десяти лѣтъ до предъявленія иска (въ случаѣ, разумѣется, ссылки отвѣтчика на истечение земской давности). Общій Уставъ положилъ предѣлъ этимъ старымъ искамъ. Крайнимъ срокомъ начатія стараго дѣла, въ с.-петербургскихъ судебныхъ установленіяхъ, назначенъ Уставомъ—16 іюля 1886 года.

Что касается провинціи, то въ отношеніи примѣненія новаго закона, вообще, слѣдуетъ имѣть въ виду опредѣленіе Сената 20 ноября 1884 года (напечатанное въ Собраніи Узаконеній отъ 8 февраля 1885 года № 18), въ силу котораго «каждый законъ воспріимлетъ свою силу и долженъ быть прилагаетъ къ дѣламъ, со дня полученія въ томъ мѣстѣ листовъ Собранія Узаконеній и Распоряженій Правительства, въ коемъ онъ припечатанъ».

Въ судебной практикѣ возникъ слѣдующій вопросъ: рѣшеніемъ судебной палаты признано было за истцомъ право на полученіе вознагражденія съ общества желѣзной дороги и предоставлено было истцу размѣръ этихъ

издержекъ доказывать въ исполнительномъ порядкѣ. Истецъ, пропустивъ срокъ, установленный въ ст. 899 Уст. Гр. Суд., предъявилъ искъ о количествѣ убытковъ въ общемъ порядкѣ 26 ноября 1887 г. Общество на судѣ доказывало, что истцомъ пропущена давность, ибо, по мнѣнію общества, въ силу Примѣчанія къ ст. 137 Общаго Устава искъ долженъ былъ быть предъявленъ въ теченіи года со дня обнародованія сего Устава, то есть не позже 16 іюля 1886 года. Истецъ возразилъ, что въ силу Примѣчанія къ ст. 137 Общаго Устава годовой срокъ на предъявленіе исковъ примѣняется къ тѣмъ возникающимъ по обнародованіи настоящаго устава искамъ, основаніемъ которыхъ служатъ событія, послѣдовавшія ранѣе обнародованія сего закона, если *по дѣйствовавшимъ ранѣе узаконеніямъ*, истцу оставался на предъявленіе иска срокъ болѣе продолжительный. Какія же это узаконенія, въ силу которыхъ на предъявленіе иска оставался срокъ болѣе года? Это ст. 683 X т. I ч. изданія 1857, въ силу которой на предъявленіе подобныхъ исковъ оставленъ былъ срокъ десятилѣтній. Такимъ образомъ, только тѣ иски обязательно должны были предъявлены въ теченіи года со дня обнародованія Общаго Устава, основаніемъ которыхъ служатъ событія, послѣдовавшія ранѣе обнародованія закона 1 февраля 1878 г. (ст. 683 X т. I ч. по прод. 1879 г.). А такъ какъ въ данномъ случаѣ истецъ потерпѣлъ личное поврежденіе во время крушенія поѣзда 29 декабря 1879 г., то Примѣчаніе къ ст. 137 Общаго Устава къ нему не относится. Съ этимъ толкованіемъ согласилась судебная палата. (Рѣшеніе 2-го Департамента С.-Петербургской Судебной Палаты 6 марта 1889 г. д. Сапоцкаго съ Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ).

Обсуждая Примѣчаніе къ ст. 137 Общаго Устава, наши

³¹⁾ Общ. Уст. съ сужденіями Госуд. Совѣта, стр. 109.

комментаторы справедливо нашли, что правило этого закона составляет отступление отъ общаго начала права, въ силу котораго законъ не имѣетъ обратной силы ³²⁾.

Среди нашихъ юристовъ (26-й сѣздъ представителей желѣзныхъ дорогъ) возникъ вопросъ, приостанавливается ли теченіе давности, если въ правленіе или управленіе желѣзной дороги подано заявленіе (ст. 137 Общ. Уст.) о требованіи вознагражденія, основаніемъ котораго служитъ событіе, послѣдовавшее ранѣе обнародованія Общаго Устава, если заявленіе было подано послѣ обнародованія Общаго Устава?

Вопросъ этотъ разрѣшенъ утвердительно, то есть, въ томъ смыслѣ, что заявленія, поданныя послѣ обнародованія Общаго Устава, по претензіямъ, основаніемъ которыхъ служатъ событія, происшедшія ранѣе обнародованія Общаго Устава, *приостанавливаютъ* теченіе давности ³³⁾.

³²⁾ Г. Вербловскій («Полож. о Советѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ», стр. 110) пишетъ: «Коль скоро какое-нибудь право возникло, то размѣръ и предѣлы этого права, а равно возможность осуществленія его въ теченіи давностнаго срока путемъ иска, должны быть обсуживаемы по закону, дѣйствовавшему въ моментъ возникновенія права. Право на вознагражденіе за убытки возникаетъ въ моментъ совершенія дѣйствій, причиняющихъ эти убытки, и потому въ силу упомянутой, ст. 60 (Основныхъ Законовъ) самое это право и возможность осуществленія его въ теченіи давностнаго срока путемъ иска, должны быть обсуживаемы по закону, дѣйствовавшему въ моментъ причиненія убытковъ, а никоимъ образомъ — по законамъ, дѣйствующимъ въ моментъ предъявленія иска (см. касс. рѣш. 1882 г. № 78). Желѣзнодорожный уставъ разрѣшаетъ вышеупомянутый вопросъ въ противоположномъ смыслѣ. По примѣчанію къ ст. 137, дѣйствіе годовой давности распространяется и на иски къ желѣзнымъ дорогамъ, основанные на событіяхъ, совершившихся до изданія устава, т. е. сила новаго закона распространяется на времена, предшествовавшія его изданію (ст. 60 и 61 т. I Осн. Зак.).»

Ср. Шимановскій «О новомъ желѣзнодорожномъ уставѣ», стр. 121; Квачевскій, «Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ», стр. 270.

³³⁾ Этотъ вопросъ, прежде обсужденія его 26-мъ сѣздомъ предста-

Само собою разумѣется, что заявленія, поданныя *ранѣе* обнародованія Общаго Устава, представляя простое лишь оглашеніе факта, не приостанавливаютъ теченія давностнаго срока.

16 Января 1880 г. состоялось рѣшеніе Германскаго Сената, которымъ постановлено, что къ иску, предъявленному на основаніи желѣзнодорожнаго закона 7 іюня 1871 г., должна быть примѣнена двухлѣтняя давность, хотя несчастье произошло *до* обнародованія сказаннаго закона, если причиненное этимъ несчастьемъ поврежденіе здоровья обнаружилось *послѣ* обнародованія этого закона ³⁴⁾.

вителей желѣзныхъ дорогъ, разрѣшенъ Московскими юристами въ противоположномъ смыслѣ, именно, что подобныя заявленія не приостанавливаютъ давности.

³⁴⁾ Eger, «Eisenbahn Entscheidungen», I, стр. 95.

XIII.

Право желѣзной дороги на регрессъ.

8 п. 683 ст. X т. I ч. изд. 1887 г. «Владѣльцы желѣзнодорожныхъ и паровыхъ предпріятій имѣютъ право на возмѣщеніе присужденнаго съ нихъ вознагражденія со стороны агентовъ, по винѣ которыхъ произошло несчастіе».

5 ст. Общ. Уст. «Желѣзная дорога 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⁾.

114 ст. Общ. Уст. «Желѣзные дороги, участвующія въ перевозкѣ прямаго сообщенія, имѣютъ право входить между собою въ частныя соглашенія относительно условій обратнаго требованія (регресса) вознагражденія, уплаченнаго одною изъ нихъ. Соглашенія эти, какъ общія, такъ и для отдѣльныхъ случаевъ состоявшіяся, служатъ основаніемъ отвѣтственности во взаимныхъ отношеніяхъ желѣзныхъ дорогъ. Если такого соглашенія не послѣдуетъ то желѣзные дороги подчиняются, въ отношеніи отвѣтственности по перевозкамъ прямаго сообщенія, по-

становленіямъ, заключающимся въ статьяхъ 115—120 сего устава».

116 ст. Общ. Уст. «Дорога, уплатившая вознагражденіе, имѣетъ право обратнаго требованія (регресса) къ участвовавшимъ въ перевозкѣ дорогамъ, на слѣдующихъ основаніяхъ: а) если ущербъ произошелъ по винѣ одной только дороги, то отвѣтственность падаетъ исключительно на эту дорогу; б) если ущербъ произошелъ по винѣ нѣсколькихъ дорогъ, то каждая изъ нихъ отвѣтствуетъ за вредъ, ея собственною виною причиненный; в) когда установленіе подобной раздѣльной отвѣтственности окажется, по обстоятельствамъ дѣла, невозможнымъ, или не будетъ выяснено, по винѣ какихъ именно дорогъ произошелъ ущербъ, то отвѣтственность распределяется между всѣми участвовавшими въ перевозкѣ дорогами, за исключеніемъ тѣхъ, которыя докажутъ, что ущербъ не былъ причиненъ на ихъ линіяхъ. Въ семъ случаѣ каждая дорога несетъ отвѣтственность пропорціонально той долѣ провозной платы, которая причиталась бы ей по тарифу въ случаѣ исправной перевозки груза. При несостоятельности которой-либо изъ дорогъ, участвовавшихъ въ перевозкѣ, происходящій отъ сего ущербъ для желѣзной дороги, уплатившей вознагражденіе, распределяется между всѣми дорогами, участвовавшими въ перевозкѣ, пропорціонально провозной платѣ, причитающейся каждой изъ нихъ».

Сужденіе Государственнаго Совѣта:

«Въ пунктѣ 2 ст. 225 проекта закона (ст. 116 Общ. Уст.) постановлялось, что въ случаѣ невозможности установить раздѣльную отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ, каждая изъ нихъ отвѣчаетъ въ такой мѣрѣ, въ какой ея вина повліяла на причиненіе ущерба. По замѣчаніямъ Министровъ юстиціи и финансовъ, къ которымъ присоединился и Государственный Совѣтъ, изъясненное правило заключаетъ въ себѣ противорѣчіе, такъ какъ раздѣльная отвѣтственность именно потому и не можетъ быть установлена,

¹⁾ Endemann стр. 22—24; Eger стр. 77—82.

что вина каждой дороги неизвестна. Неудобство это могло быть избѣгнуто съ принятіемъ редакціи пункта 2 соответствующей статьи 47 Бернской Конвенціи, въ которой сказано, что въ вышеупомянутомъ случаѣ отвѣтственность желѣзной дороги опредѣляется по правиламъ, означеннымъ въ пунктѣ 3 той же статьи, т. е. каждая дорога несетъ отвѣтственность пропорціонально той долѣ провозной платы, которая причиталась бы ей по тарифу при исправной перевозкѣ груза.

«Независимо отъ сего, представилось полезнымъ дополнить статью 225 проекта закона правиломъ, помѣщеннымъ въ ст. 47 Бернской Конвенціи и предусматривающимъ случай несостоятельности одной изъ дорогъ, участвовавшихъ въ перевозкѣ прямаго сообщенія (пунктъ 59 журн. Соед. деп. Госуд. Сов., стр. 44—45)»²⁾.

Обязанность вознагражденія вреда, причиненнаго эксплоатаціею, падаетъ всею тяжестью на предпринимателя. Его отвѣтственность является первенствующей и главной, въ виду того, что предприниматель отвѣчаетъ и тогда, когда ни съ точки зрѣнія уголовного правонарушенія, ни съ точки зрѣнія гражданской неправды, ни дѣйствіе, ни упущеніе не могутъ быть поставлены ему въ вину. Отвѣтственность предпринимателя обусловливается исключительно постановленіемъ закона (*obligatio ex lege*), основанномъ на видахъ общественной безопасности.

Въ большинствѣ однакоже случаевъ (за исключеніемъ неисправности матеріала и вины третьихъ лицъ) дѣйствительными виновниками происшедшаго несчастія являются желѣзнодорожные агенты, непосредственно его причинившіе, вслѣдствіе *dolus* или *culpa*; поэтому, Уложеніе о Наказаніяхъ и Общій Уставъ налагаютъ на желѣзнодорожныхъ агентовъ уголовную кару, — 8-й же пунктъ 683 ст. (изд. 1887 г.) и 5 ст. Общаго Устава подвергаютъ ихъ, кромѣ того, и гражданской отвѣтственности.

Отвѣтственность агента тяжелѣе, нежели отвѣтственность предпринимателя; онъ не только подлежитъ личной отвѣтственности (отъ которой предприниматель, если онъ юридическое лицо, всегда избавленъ), но и граждански, агентъ отвѣчаетъ строже предпринимателя: 8-й пунктъ ст. 683 постановляетъ, что предприниматели имѣютъ право на возмѣщеніе *присужденнаго* съ нихъ вознагражденія, статья же 5 Общаго Устава говоритъ . . . «возмѣщеніе *уплаченнаго* или *присужденнаго* вознагражденія».

Такимъ образомъ, если съ желѣзнодорожнаго предпринимателя, за смертью потерпѣвшаго, или вслѣдствіе иныхъ причинъ, не будетъ взыскано вовсе присужденное съ него вознагражденіе, то и въ такомъ случаѣ онъ имѣетъ право взыскать съ желѣзнодорожнаго агента присужденную съ него сумму. Взысканіе съ виновнаго агента можетъ произойти на основаніи рѣшенія надлежащаго суда, послѣ окончанія процесса между нимъ и предпринимателемъ.

Слѣдуетъ замѣтить, что редакція ст. 5 Общаго Уст. предоставляетъ обществу желѣзной дороги болѣе широкое право регресса, чѣмъ 8 п. 683 ст. Въ то время какъ п. 8 ст. 683 предоставляетъ владѣльцамъ желѣзнодорожныхъ предпріятій право на возмѣщеніе присужденнаго съ нихъ вознагражденія со стороны *агентовъ*, по винѣ которыхъ произошло несчастіе, ст. 5 Общ. Уст. предоставляетъ желѣзнымъ дорогамъ право на возмѣщеніе изъ имущества *тѣхъ лицъ*, по винѣ которыхъ произошло несчастіе или неисправность.

Такимъ образомъ, Общій Уставъ предоставляетъ желѣзной дорогѣ право регресса не только съ имущества ея агентовъ, но и третьихъ, постороннихъ лицъ, причинившихъ личное поврежденіе.

По поводу редакціи ст. 5 Общ. Уст.: «изъ имуще-

²⁾ Общій Уставъ съ сужденіями Госуд. Совѣта стр. 80—81.

ства» г. Шимановскій ³⁾ находить, что желѣзная дорога имѣетъ право возмѣщать уплаченное или присужденное съ нея вознагражденіе не изъ жалованья желѣзнодорожныхъ агентовъ, а изъ того только, «что составляетъ имущество въ тѣсномъ смыслѣ».

Это мнѣніе врядъ ли справедливо: заслуженное жалованіе составляетъ въ тѣсномъ смыслѣ имущество лица, заслужившаго его; кромѣ того 8 п. ст. 683 опредѣляетъ это понятіе выраженіемъ болѣе общимъ: «на возмѣщеніе вознагражденія со стороны агентовъ», дающимъ право заключить, что законодатель имѣлъ въ виду всякое, какое бы ни было имущество агентовъ.

Когда желѣзнодорожные агенты и третьи лица, къ которымъ предъявленъ желѣзною дорогою искъ на правѣ регресса, могутъ возражать противъ такого иска?

На этотъ вопросъ даетъ отвѣтъ г. Вербловскій ⁴⁾, полагающій, что право возраженія принадлежитъ сказаннымъ лицамъ: а) когда желѣзная дорога уплатила вознагражденіе добровольно, безъ суда; б) когда желѣзная дорога уплатила вознагражденіе по суду, но виновные въ непосредственномъ причиненіи личнаго поврежденія не были привлечены къ дѣлу въ качествѣ третьихъ лицъ, такъ какъ въ этомъ послѣднемъ случаѣ рѣшеніе суда, состоявшееся противъ желѣзнодорожнаго общества, для нихъ не обязательно.

Затѣмъ, вступили ли привлеченные въ качествѣ третьихъ лицъ въ дѣло или уклонились отъ участія въ немъ, — вполне безразлично (ср. ст. 119 Общ. Уст.).

Но кромѣ приведенныхъ процессуальныхъ возраженій, привлеченные на основаніи права регресса желѣзнодорож-

³⁾ «О новомъ желѣзнодорожномъ Уставѣ» стр. 51.

⁴⁾ «Положеніе о Совѣтѣ» стр. 16—17.

ные агенты могутъ еще возражать и по *существу*, на каковыя возраженія указываетъ приведенное ниже рѣшеніе Герм. Сената отъ 4 іюля 1881 г.

Постановленіе о возмѣщеніи восполняетъ нашъ законъ и дѣлаетъ его болѣе точнымъ и болѣе совершеннымъ, нежели германскій законъ 7 іюля 1871 г. Нашъ законъ точно формулировалъ начало, которое въ Германіи должна была установить лишь теорія и судебная практика.

Ср. рѣш. Герм. Сен. 16 декабря 1886 г. ⁵⁾ и 12 мая 1887 г. ⁶⁾.

Въ рѣшеніи 4 іюля 1881 г. ⁷⁾ Герм. Сенатъ установилъ, что если отвѣтственность желѣзной дороги передъ потерпѣвшимъ опредѣляется специальнымъ желѣзнодорожнымъ закономъ, то отвѣтственность лицъ, непосредственно причинившихъ несчастіе, передъ желѣзною дорогою, отыскивающей съ нихъ уплаченное ею вознагражденіе на правѣ регресса, опредѣляется на основаніи общихъ законовъ. При чемъ Герм. Сенатъ нашелъ, что если сказанное, непосредственно причинившее вредъ лицо не могло предвидѣть вредныхъ послѣдствій своего дѣянія, оно не отвѣчаетъ передъ желѣзною дорогою; точно также — если оно случайно причинило поврежденіе. Такимъ образомъ, по мнѣнію Герм. Сената, сказанное лицо за случай *не отвѣчаетъ*.

Это весьма важное и вполне правильное начало.

8-й пунктъ 683 ст. X т. I ч. и 5 ст. Общ. Уст. говорятъ о правѣ регресса желѣзныхъ дорогъ относительно *частныхъ* лицъ.

114 и 116 ст. Общ. Уст. говорятъ о правѣ регресса желѣзныхъ дорогъ относительно *желѣзныхъ дорогъ* же, возникающаго изъ перевозки прямого сообщенія.

Что такое перевозка прямого сообщенія?

На этотъ вопросъ даетъ отвѣтъ 7 ст. Общ. Устава:

⁵⁾ Eger, «Eisenbahn Entscheid». V, 291. ⁶⁾ Тамъ же VI, 41. ⁷⁾ Тамъ же II, 68.

«Перевозкою прямого сообщенія 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».

Затѣмъ, второй вопросъ: представляетъ ли юридическое положеніе желѣзныхъ дорогъ, находящихся между собою въ прямомъ сообщеніи, какую-либо особенность?

Отвѣтъ даетъ ст. 9 Общ. Уст.: «Желѣзные дороги, находящіяся въ прямомъ между собою сообщеніи, *подчиняясь общимъ правиламъ*, для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ установленнымъ, сверхъ того обязаны: 1) перевозить грузы въ вагонахъ, принадлежащихъ отправителямъ или другимъ желѣзнымъ дорогамъ; 2) 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 прислутою посторонней дороги, и 3) передавать перевозимые грузы и принятый пассажирскій багажъ съ одной дороги на другую, безъ участія въ томъ хозяина груза или багажа».

Наконецъ, о взаимныхъ правахъ и обязанностяхъ желѣзныхъ дорогъ по указаннымъ въ ст. 9 и 11 предметамъ въ хозяйственномъ отношеніи говоритъ статья 12 Общ. Уст.: «*Взаимныя права и обязанности* желѣзныхъ дорогъ по указаннымъ въ статьяхъ 9 и 11 предметамъ, въ хозяйственномъ собственномъ 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 ст. 10. Если дороги не придутъ 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»⁸⁾.

Изложенныя статьи приводятъ къ заключенію:

1) что статьи 114 и 116 Общ. Уст. относятся также къ перевозкѣ пассажировъ («Перевозкою прямого сообщенія почитается перевозка пассажировъ» — говоритъ ст. 7 Общ. Уст.), несмотря на то, что ст. 116 упоминаетъ лишь о перевозкѣ груза;

2) что относительно права регресса желѣзныхъ дорогъ другъ къ другу, находящихся между собою въ прямомъ сообщеніи, онѣ подчиняются общимъ правиламъ, для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ установленнымъ (ст. 9);

3) что относительно права регресса, желѣзные дороги имѣютъ право входить между собою въ частныя соглашенія (ст. 114);

4) что въ случаѣ, если относительно права регресса, такого соглашенія между желѣзными дорогами не послѣдуетъ, онѣ подчиняются въ этомъ отношеніи правиламъ, заключающимся въ ст. 115—120 Общ. Устава.

Поэтому, если, напримѣръ, пассажиръ, ѣдущій съ билетомъ прямого сообщенія, потерпѣлъ личное поврежденіе, за которое получилъ вознагражденіе отъ одной изъ находящихся въ сказанномъ прямомъ сообщеніи желѣзныхъ дорогъ, то желѣзная дорога, уплатившая вознагражденіе, въ случаѣ, если по дѣлу нельзя было установить, по какой именно причинѣ сказанное лицо получило поврежденіе: по неисправному ли состоянію рельсовъ, принадлежащихъ одной дорогѣ, по неисправному ли составу подвижнаго состава или небрежности поѣздной прислуги,

⁸⁾ Ср. Шимановскій, стр. 92 и слѣд.

принадлежащимъ другой дорогѣ,—имѣть право регресса пропорціонально той долѣ провозной платы, которая причитается сказанной другой дорогѣ по пассажирскому билету потерпѣвшаго (лит. в. ст. 116).

Если же потерпѣвшимъ былъ не пассажиръ, а желѣзнодорожный служащій, то право регресса уплатившей вознагражденіе желѣзной дороги равняется половинѣ уплаченнаго ею вознагражденія (тамъ же).

Слѣдуетъ еще обратить вниманіе на особенность, которую представляетъ редакція пункта в. ст. 116. «Когда установленіе подобной раздѣльной отвѣтственности окажется, по обстоятельствамъ дѣла, невозможнымъ или не будетъ выяснено, по винѣ какихъ именно дорогъ произошелъ ущербъ, то отвѣтственность распределяется между всѣми участвовавшими въ перевозкѣ дорогами, за исключеніемъ тѣхъ, которыя докажутъ, что ущербъ не былъ причиненъ на ихъ линіяхъ».

Такимъ образомъ, законъ строитъ юридическое предположеніе (*praesumptio juris*), что виновной въ причиненномъ поврежденіи является та дорога, на линіи которой произошло несчастье, пока противное не будетъ доказано.

* * *

Этимъ заканчиваю обзоръ матеріальнаго желѣзнодорожнаго права, касающагося поврежденія за причиненіе смерти и личнаго вознагражденія. Остается сказать о тѣхъ *новыхъ* процессуальныхъ правилахъ, которыя установлены Общимъ Уставомъ 12 іюня 1885 года. Но прежде слѣдуетъ упомянуть о самой *системѣ* Устава.

Система эта представляетъ особенность: Раздѣлъ Первый Устава (статьи 1—20) содержитъ постановленія, касающіяся матеріальнаго права; Раздѣлъ Второй, глава

1-я содержитъ постановленія о подсудности желѣзнодорожныхъ исковъ, т. е. законы судопроизводственные; глава 2-я того же Второго Раздѣла содержитъ постановленія о погашающей давности, т. е. законъ матеріальнаго права; глава же 3-я, того же Раздѣла, содержитъ правила о порядкѣ взысканія присужденныхъ съ желѣзныхъ дорогъ суммъ, т. е. опять законы о судопроизводствѣ.

Представлялось бы болѣе правильнымъ въ Раздѣлѣ Первомъ помѣстить всѣ законы, касающіеся матеріальнаго права, т. е. статьи 1—120 и 135—137, въ Раздѣлѣ же Второмъ изложить всѣ процессуальные законы, т. е. статьи 121—134 и 138—144.

Къ этой послѣдней группѣ постановленій мы и переходимъ.

СУДОПРОИЗВОДСТВО.

Въ изложеніи процессуальныхъ началъ желѣзнодорожнаго закона 12 іюня 1885 году, ограничимся краткими замѣчаніями на тѣ только правила, которыя являются новыми и представляютъ собою *отступленіе* отъ Устава Гражданскаго Судопроизводства.

Высочайше утвержденное 12 іюня 1885 г. мнѣніе Государственнаго Совѣта.

II. Ст. 179 Уст. Гражд. Судопр. (Судебные Уставы Императора Александра Второго, изд. 1883 г.) дополнить слѣдующимъ правиломъ:

«Товарищъ прокурора даетъ заключеніе также по дѣламъ, въ которыхъ истцами или отвѣтчиками являются желѣзныя дороги».

III. Въ дополненіе и измѣненіе статьи 1289 того же Устава постановить:

«Дѣла по искамъ желѣзныхъ дорогъ, содержимыхъ казною и къ симъ дорогамъ не изъемяются изъ вѣдѣнія мировыхъ судебныхъ установленій, если дѣла сіи, по роду и цѣли исковъ подлежатъ разсмотрѣнію названныхъ установленій на основаніи общихъ правилъ о подсудности. Дѣла по означеннымъ искамъ могутъ быть оканчиваемы примиреніемъ, а тѣ изъ нихъ, которыя подлежатъ вѣдѣ-

нію окружныхъ судовъ, могутъ сверхъ того производиться сокращеннымъ порядкомъ».

Такимъ образомъ, приведенные два пункта мнѣнія Государственнаго Совѣта представляютъ первое дополненіе и отступленіе отъ правилъ Уст. Гражд. Судопр.

Первое изъ приведенныхъ законоположеній составляетъ Дополненіе (по прод. 1886 г.) къ ст. 179 Уст. Гражд. Судопр. (изд. 1887 г.) ¹⁾; второе — составляетъ Примѣчаніе 2-ое (по прод. 1886 г.) къ ст. 1289 Уст. Гражд. Судопр. (изд. 1887 г.) ²⁾.

Ср. сужденія Государственнаго Совѣта, приведенныя подъ ст. 125 Общ. Уст.

¹⁾ Вербловскій, «Общій Уставъ», стр. 93, вѣрно замѣтилъ, что по сказанному правилу заключеніе прокурора установлено лишь для дѣлъ, производящихся въ мировомъ сѣздѣ, а не въ окружномъ судѣ, такъ какъ правило это составляетъ дополненіе къ ст. 179, а не къ ст. 343 Уст. Гражд. Судопр.

²⁾ Ср. Шимановскій, «О новомъ желѣзнодорожномъ Уставѣ», стр. 105; Квачевскій, «Общій Уставъ», стр. 249 и слѣд.; Вербловскій, тамъ же, стр. 92—93.

XIV.

Заявленіе требованія.

121 ст. Общ. Уст. «Лицо, которому при эксплуатаніи желѣзныхъ дорогъ причиненъ личный или имущественный вредъ можетъ заявить требованіе о вознагражденіи правленію или управленію желѣзной 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 желѣзною дорогою заявленнаго имъ требованія вполнѣ или въ извѣстной части, или же по истеченіи со времени подачи заявленія: тридцати дней,—если претензія его возникла изъ перевозки мѣстнаго сообщенія, либо вслѣдствіе причиненія ему личнаго вреда, и двухъ мѣсяцевъ,—если претензія возникла изъ перевозки прямого сообщенія».

122 ст. Общ. Уст. «Упомянутое въ статьѣ 121 требованіе излагается письменно и 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.—Требованіе сіе можетъ быть подано какъ въ то правленіе или управленіе, въ кото-

рое оно обращается, такъ и одному изъ начальниковъ станцій желѣзной дороги, подвѣдомственнымъ означенному правленію или управленію. При заявленіи должны быть представлены подтверждающіе претензію документы или засвидѣтельствованныя копіи оныхъ. Въ принятіи заявленія правленіемъ, управленіемъ или начальникомъ станціи выдается удостовѣреніе, въ которомъ указывается годъ, мѣсяцъ и число подачи заявленія и означаются представленные при ономъ документы».

Сужденія Государственнаго Совѣта.

«Государственный Совѣтъ остановился на вопросѣ: слѣдуетъ ли установить какія—либо ограниченія для частныхъ лицъ, имѣющихъ претензіи къ желѣзнымъ дорогамъ, въ правѣ ихъ обращаться со своими требованіями непосредственно въ судъ? Относящаяся къ этому предмету ст. 230 проекта (соответствующая ст. 121—124 Общ. Уст.) предоставила потерпѣвшимъ отъ дѣйствій желѣзныхъ дорогъ лицамъ заявлять требованія о вознагражденіи за понесенный ими вредъ подлежащимъ желѣзнодорожнымъ правленіямъ или управленіямъ, или же прямо предъявлять иски въ судебномъ порядкѣ, съ тѣмъ, однако, ограниченіемъ, что избравшій послѣдній путь лишается права на взысканіе съ желѣзной дороги-отвѣтчицы судебныхъ и за веденіе дѣла издержекъ, если искъ его на судѣ будетъ признанъ желѣзною дорогою въ полной суммѣ или въ части, и сверхъ того обязывается уплатить упомянутыя издержки желѣзной дорогѣ, соразмѣрно признанной ею суммѣ иска».

«При разрѣшеніи разсматриваемаго вопроса, необходимо принять въ соображеніе особенности желѣзнодорожныхъ предпріятій и свойство большинства предъявляемыхъ къ нимъ претензій. При обширности района дѣйствій большей части желѣзныхъ дорогъ, сложности ихъ хозяйства и огромной массѣ лицъ, съ которыми имъ приходится постоянно вступать въ договорныя отношенія, случаи, подающіе поводы предъявлять къ нимъ требованія о вознагражденіи, неизбежно должны встрѣчаться весьма часто. Если всѣ эти претензіи, или хотя только значительная часть ихъ, бу-

дуть подвергаться судебному разсмотрѣнію, то судебныя мѣста окажутся обремененными множествомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, а желѣзныя дороги принуждены будутъ вести огромное число процессовъ и затрачивать большія суммы на содержаніе специальныхъ для этой цѣли агентовъ и на возмѣщеніе по дѣламъ, разрѣшаемымъ не въ ихъ пользу, судебныхъ издержекъ противной стороны. Такой исходъ былъ бы, однако, крайне нежелательнымъ, тѣмъ болѣе, что при гарантированіи у насъ правительствомъ извѣстнаго чистаго дохода для большинства желѣзнодорожныхъ предприятий, убыточности многихъ изъ нихъ и задолженности нашихъ желѣзнымъ дорогамъ казнѣ, всякое увеличеніе ихъ расходовъ неизбежно ложится бременемъ на казну. Отсюда слѣдуетъ, что возможное сокращеніе числа случаевъ привлеченія желѣзныхъ дорогъ къ судебной отвѣтственности необходимо въ видахъ финансовыхъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, соображеніе свойства предъявляемыхъ къ желѣзнымъ дорогамъ претензій убѣждаетъ, что огромное большинство ихъ не требуетъ вовсе судебного разсмотрѣнія. Закрываемые желѣзными дорогами договоры обыкновенно настолько просты и ясны, что не могутъ возбуждать споровъ относительно существа вытекающихъ изъ нихъ обязанностей или способовъ ихъ исполненія. По большей части основаніемъ къ требованію вознагражденія отъ желѣзныхъ дорогъ служатъ: промедленіе въ доставкѣ принятыхъ для перевозки предметовъ, утрата или поврежденіе ихъ и взиманіе излишней провозной платы. Во всѣхъ этихъ случаяхъ для опредѣленія степени справедливости заявленнаго требованія достаточно удостовѣриться въ дѣйствительности событія, изъ котораго оно возникло. Коль скоро же фактъ неисполненія желѣзною дорогою принятыхъ на себя обязательствъ или полученія ею излишнихъ денегъ является доказаннымъ, то изъ него сама собою вытекаетъ обязанность желѣзной дороги уплатить предъявившему претензію вознагражденіе, размѣръ котораго, въ свою очередь, исчисляется по опредѣленнымъ нормамъ, указываемымъ въ настоящемъ законоположеніи или же въ тарифахъ желѣзныхъ дорогъ и заключаемыхъ ими условіяхъ. Очевидно, что обращеніе непосредственно въ судъ такихъ претензій, правильность которыхъ не можетъ быть оспариваема желѣзными дорогами, составляло бы напрасное обре-

мененіе для судебныхъ мѣстъ и желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ собственный интересъ послѣднихъ долженъ побуждать ихъ добровольно удовлетворять подобныя требованія, когда они заявлены подлежащимъ желѣзнодорожнымъ установленіямъ. Не раздѣляя, въ виду сего, заявленнаго статсъ-секретаремъ Набоковымъ предложенія не вводить въ Общій Уставъ желѣзныхъ дорогъ правилъ, стѣсняющихъ лицъ, имѣющихъ притязанія къ желѣзнымъ дорогамъ, въ обращеніи къ содѣйствію суда, Государственный Совѣтъ не призналъ также возможнымъ принять мысль Министра Путей Сообщенія о безусловной обязательности для лицъ, потерпѣвшихъ отъ дѣйствій желѣзныхъ дорогъ, заявлять свои претензіи подлежащимъ желѣзнодорожнымъ установленіямъ. Совершенное воспрещеніе вчинать судебнымъ порядкомъ иски къ желѣзнымъ дорогамъ, безъ предварительнаго заявленія желѣзнодорожнымъ управленіямъ или управленіямъ требованій, служащихъ предметомъ сихъ исковъ, составило бы коренное отступленіе отъ общихъ началъ нашего законодательства о правѣ судебной защиты, допускать которое едва ли предстоитъ дѣйствительная надобность. Данныя, собранныя комиссіею для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла, и объясненія, представленныя въ засѣданіи Соединеннаго Присутствія председателемъ С.-Петербургскаго столичнаго мирового съѣзда, убѣждаютъ, что частые случаи обращенія въ судъ съ такими требованіями къ желѣзнымъ дорогамъ, правильность которыхъ послѣдними на судѣ не отвергается, происходитъ, главнымъ образомъ, отъ стремленія лицъ, промышленяющихъ скупомъ желѣзнодорожныхъ претензій и являющихся по преимуществу истцами въ подобныхъ дѣлахъ получить сверхъ суммъ, причитающихся потерпѣвшимъ отъ дѣйствій желѣзныхъ дорогъ за понесенные ими убытки, еще особое вознагражденіе за веденіе дѣла. Къ устраненію этой причины, порождающей возбужденіе бесполезныхъ процессовъ, и должны быть направлены постановленія настоящаго законодательства. Во вниманіе къ сказанному, найдено исполнѣть цѣлесообразнымъ предложеніе состоявшей подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта графа Баранова комиссіи, сохраняющее за лицами, потерпѣвшими отъ дѣйствій желѣзныхъ дорогъ, право обращаться съ требованіями о вознагражденіи не-

посредственно въ судъ, но освобождающее желѣзную дорогу отъ платежа судебныхъ и за веденіе дѣла издержекъ, если предъявленный къ ней искъ будетъ признавъ ею на судѣ подлежащимъ удовлетворенію. Такое разрѣшеніе обсуждаемаго вопроса представляетъ полную возможность лицамъ, имѣющимъ притязанія къ желѣзнымъ дорогамъ, прибѣгать безъ всякаго промедленія, къ содѣйствію суда во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда предъявляемые ими требованія могутъ подлежать спору, и нѣтъ основанія рассчитывать на добровольное удовлетвореніе ихъ желѣзною дорогою. Въ то же время оно обезпечиваетъ справедливые интересы желѣзныхъ дорогъ, освобождая ихъ отъ платежа расходовъ, вызванныхъ судебными процессами, возбужденными исключительно благодаря нежеланію лицъ, домогающихся полученія вознагражденія, заявить о своихъ требованіяхъ подлежащему желѣзнодорожному установленію, обращая издержки по такимъ безцѣльнымъ судебнымъ производствомъ на дѣйствительныхъ виновниковъ ихъ возникновенія.

«При дальнѣйшемъ обсужденіи правила, установленнаго ст. 230 проекта (ст. 124 Общ. Уст.), Государственный Совѣтъ обратилъ вниманіе на то, что постановленіе это, подвергая невыгоднымъ послѣдствіямъ лицъ, возбудившихъ иски противъ желѣзныхъ дорогъ, безъ предварительнаго заявленія своихъ требованій о вознагражденіи правленіямъ или управленіямъ сихъ послѣднихъ, если затѣмъ на судѣ иски ихъ не оспариваются отвѣтчикомъ, — не содержало точныхъ указаній относительно порядка предъявленія подобныхъ претензій желѣзнодорожнымъ установленіямъ. Равнымъ образомъ, оно не опредѣляло, какимъ образомъ долженъ удостовѣряться тотъ фактъ, что лицо, начавшее дѣло судебнымъ порядкомъ, прежде того обращалось съ требованіемъ, составляющимъ предметъ иска, въ подлежащее желѣзнодорожное установленіе, но не получило въ положенный закономъ срокъ удовлетворенія. Отсутствие положительныхъ по симъ предметамъ правилъ могло бы подать на практикѣ поводъ къ недоразумѣніямъ и приводить къ возложенію платежа судебныхъ издержекъ и на такихъ истцовъ, которые обратились къ содѣйствію суда, вслѣдствіе уклоненія желѣзной дороги отъ добровольнаго возмѣщенія нанесеннаго имъ ущерба. Во избѣжаніе сего, проектированное постановленіе

дополнено поясненіями: а) что требованія о вознагражденіи за причиненный желѣзными дорогами личный или имущественный вредъ могутъ быть заявляемы непосредственно правленіямъ или управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, или быть обращаемы къ нимъ чрезъ начальникомъ станцій дороги-отвѣтчицы; б) что требованія эти должны излагаться на письмѣ и заключать въ себѣ точное опредѣленіе испрашиваемой суммы, а равно указаніе мѣста, куда слѣдуетъ послать заявляющему претензію объявленіе объ удовлетвореніи или отказѣ въ его требованіи, и той кассы дороги-отвѣтчицы, изъ которой онъ желаетъ получить причитающееся ему вознагражденіе, и наконецъ в) что въ приѣмъ подобнаго заявленія предъявителю претензіи выдается удостовѣреніе, съ означеніемъ года, мѣсяца и числа его полученія и съ поименованіемъ представляемыхъ имъ въ подтвержденіе своего требованія документовъ (п. 60 журнала Соед. Департ. Госуд. Сов. стр. 45—49.)³⁾

Аналогичное правило встрѣчается въ Швейцарскомъ законѣ 5 іюля 1875 г., съ тою однако же существенною разницею, что Швейцарскій законъ установилъ предварительное требованіе, имѣя въ виду пользу потерпѣвшихъ; именно съ цѣлью пріостановленія и, въ случаѣ отказа со стороны желѣзной дороги, — перерыва истекающей противъ нихъ давности. Общій же Уставъ, напротивъ, постановилъ это правило въ пользу желѣзныхъ дорогъ⁴⁾: 1) потому, что заявленіе требованія не прерываетъ, а лишь пріостанавливаетъ теченіе давностнаго срока; 2) потому, что желѣзная дорога можетъ такое требованіе оставить вовсе безъ отвѣта⁵⁾, безъ всякихъ невыгодныхъ для себя послѣдствій⁶⁾, выигрывая при томъ лишніе 30 дней до

³⁾ Общій Уставъ съ сужденіями Государств. Совѣта стр. 85—88.

⁴⁾ Ср. 137 ст. Общ. Уст.

⁵⁾ Согласно Швейцарскому закону 5 іюня 1875 г. точно также какъ и по Общему Уставу давность пріостанавливается въ теченіи всего времени безъ ограниченія, пока желѣзная дорога не дастъ отвѣта.

⁶⁾ Ср. ст. 123 Общ. Уст.

наступленія рѣшенія; 3) потому, что хотя законъ употребляетъ терминъ «*можетъ* заявить требованіе», но ст. 124 Общаго Устава устанавливаетъ весьма невыгодныя послѣдствія для потерпѣвшаго, въ случаѣ незаявленія имъ предварительнаго требованія о вознагражденіи ⁷⁾. Почему терминъ «*можетъ*» — приходится толковать словомъ «долженъ».

Среди нашихъ юристовъ (26-й сѣздъ представителей желѣзныхъ дорогъ) возникъ вопросъ, въ какой *формѣ* должно быть сдѣлано обозначенное въ ст. 122 Общ. Уст. заявленіе, при чемъ нѣкоторые высказывали мнѣніе, что заявленіе, сдѣланное безъ соблюденія указанныхъ въ приведенной статьѣ формальностей (точное опредѣленіе требуемой суммы, мѣста жительства заявителя и той кассы дороги-отвѣтчицы, изъ которой онъ желаетъ получить вознагражденіе), а также поданное безъ приложенія подтверждающихъ претензію документовъ или засвидѣтельствованныхъ копій съ оныхъ, не должно имѣть какого-либо вліянія на правоотношенія сторонъ и такое неформальное заявленіе не должно пріостанавливать теченія давностнаго срока. Это мнѣніе однакоже не было принято, и большинство высказалось въ томъ смыслѣ, что даже неформальное заявленіе претензіи пріостанавливаетъ давность ⁸⁾.

Кромѣ того, редакція приведенной статьи возбуждаетъ нѣкоторое недоумѣніе.

Въ законѣ сказано: «тридцати дней, если претензія возникла изъ перевозки мѣстнаго сообщенія, либо вслѣдствіе причиненія личнаго вреда, и двухъ мѣсяцевъ, — если претензія возникла изъ перевозки прямого сообщенія».

⁷⁾ Ср. ст. 124 Общ. Уст.

⁸⁾ Contra, Квачевскій, стр. 247. Ср. также объясненія къ ст. 137 Общ. Уст.

Но личный вредъ можетъ возникнуть какъ при перевозкѣ мѣстнаго сообщенія, такъ равно и при перевозкѣ прямого сообщенія. Какой же срокъ предоставилъ законъ желѣзной дорогѣ въ этомъ послѣднемъ случаѣ? Основываясь на буквальный смыслъ приведеннаго мѣста, слѣдуетъ заключить, что тридцати-дневный срокъ назначенъ закономъ желѣзнымъ дорогамъ для *всѣхъ* случаевъ личнаго поврежденія.

Что законъ подразумѣваетъ подъ словомъ *управленіе* желѣзной дороги? На этотъ вопросъ даютъ отвѣтъ дѣйствующие уставы желѣзнодорожныхъ обществъ въ связи съ редакціей 122 ст. Общаго Устава. Въ приведенной статьѣ содержится слѣдующее мѣсто: «Требованіе сіе (о вознагражденіи) можетъ быть подано какъ въ то правленіе или управленіе, въ которое оно обращается, такъ и одному изъ начальниковъ станціи желѣзной дороги, подвѣдомственной означенному правленію или управленію». Значить, законъ подъ словомъ «управленіе» подразумѣваетъ не служащихъ вообще по частямъ технической или административной ⁹⁾, къ каковымъ лицамъ принадлежать

⁹⁾ § 26 Устава Общества Лодзинской желѣзной дороги: «завѣдываніе всею исполнительною частью управленія можетъ быть поручено совѣтомъ директору . . . ему подчинены всѣ служащіе по частямъ административной и технической». — § 10 Уст. Общ. Козл.-Воронеж.-Рост. желѣзной дороги: «Непосредственное завѣдываніе и управленіе технической частью эксплуатаціи дороги и работъ по дорогѣ, во время эксплуатаціи, ввѣряется . . . управляющему дорогой. . . . Всѣ служащіе при дорогѣ по службамъ ремонта пути и зданій, подвижнаго состава, движенія и тяги подчинены управляющему дорогой». — Почти то же самое выражено въ § 62 Уральской, § 62 Оренбургской, § 62 Фастовской, § 62 Привислянской, § 59 Донецкой, § 57 Харьк.-Николаевской, § 58 Новгородской, § 58 Путиловской, § 57 Либаво-Роменской и др. § 17 Устава Главнаго Общества: «Назначеніе директоровъ, старшихъ инженеровъ, инженеровъ, завѣдывающихъ отдѣльными частями, главнаго секретаря, начальника счетной части центрального управленія и вообще

и начальники станцій, а тотъ органъ желѣзнодорожныхъ обществъ, который установленъ ихъ уставами. Дѣйствующими же уставами желѣзнодорожныхъ обществъ учреждены для мѣстнаго управленія желѣзными дорогами особыя лица, именуемыя директорами ¹⁰⁾, управляющими ¹¹⁾ и начальниками эксплоатаціи, или начальниками дороги ¹²⁾.

Слѣдуетъ замѣтить, что есть желѣзныя дороги, которыя вовсе не имѣютъ правленія, напр., казенныя желѣзныя дороги (Баскунчакская, Екатерининская, Ливенская, Тамбово-Саратовская, Харьковско-Николаевская и др.), подчиненныя Временному Управленію казенныхъ

высшихъ должностныхъ лицъ подлежатъ одобренію главноуправляющаго путями сообщенія. § 37 того же устава: «Исполнительная часть по предметамъ, относящимся до правильнаго и безопаснаго движенія... должна... быть поручена надежному лицу». — § 55 Устава Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. «Непосредственное завѣдываніе и управленіе техническою частью эксплоатаціи дороги и работъ на ней производимыхъ, во время эксплоатаціи, ввѣряется правленіемъ общества управленію дорогою, состоящему изъ лицъ, назначаемыхъ правленіемъ, съ утвержденія министра путей сообщенія».

¹⁰⁾ Уставы обществъ: Варшавско-Вѣнской, Главнаго Общества Варшавско-Тереспольской, Лодзинской и Московско-Курской желѣзныхъ дорогъ.

¹¹⁾ Уставы обществъ: Варшавско-Бромбергской, Рижско-Динабургской, Московско-Рязанской, Царскосельской, Рижско-Моршанской, Орловско-Витебской, Московско-Ярославской, Тамбовско-Козловской, Курско-Харьково-Азовской, Московско-Смоленской, Смоленско-Брестской, Константиновской, Шуйско-Ивановской, Грязе-Царицынской, Лозово-Севастопольской, Балтійской, Митавской, Рижско-Вяземской, Моршанско-Сызранской, Рыбинско-Бологовской, Новоторжской, Ростово-Владикавказской, Боровичской, Сестрорецкой, Муромской, Риги-Тукумской, Тамбовско-Саратовской, Козловско-Воронежско-Ростовской, Уральской, Оренбургской, Фастовской, Привислянкой, Донецкой, Харьковско-Николаевской, Новгородской, Путиловской, Либаво-Роменской, Юго-Западныхъ, Закавказской и Моршанско-Брестской желѣзныхъ дорогъ.

¹²⁾ Уставы обществъ: Динабургско-Витебской, Курско-Кіевской и Орловско-Грязской желѣзныхъ дорогъ.

желѣзныхъ дорогъ. Другія желѣзныя дороги подчинены одному совѣту, напр., желѣзныя дороги, принадлежащія Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, которыя тоже не имѣютъ особыхъ правленій (Московско-Нижегородская, Николаевская и С.-Петербургско-Варшавская).

Есть дороги, которыя, кромѣ правленія и мѣстныхъ управляющихъ дорогою, имѣютъ еще центральное управленіе, именно Юго-Западные желѣзныя дороги.

Наконецъ, есть дороги, которыя, кромѣ правленія и одного мѣстнаго управляющаго, могутъ имѣть особыхъ управляющихъ, для каждаго изъ желѣзнодорожныхъ участковъ (Балтійская желѣзная дорога) ¹³⁾.

Такимъ образомъ, требованіе о вознагражденіи должно быть заявлено по выбору истца: главному совѣту, Временному Управленію, правленію, центральному управленію, мѣстному управленію (директору, управляющему, начальнику эксплоатаціи, начальнику дороги, мѣстному управляющему отдѣльнаго участка) ¹⁴⁾ и, наконецъ, начальнику станціи.

* * *

123 ст. Общ. Уст. «Правленіе или управленіе 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 предъявлена претензія о выдачѣ требуемой суммы вознагражденія, а во второмъ — возвратить представленныя при подачѣ требованія документы».

¹³⁾ Ср. уставъ Общ. Балтійской желѣзной дороги § 13.

¹⁴⁾ На Балтійской желѣзной дорогѣ.

Возникалъ вопросъ (26-й съѣздъ представителей желѣзныхъ дорогъ), какое значеніе для пріостановленія теченія давности имѣть возвращеніе или невозвращеніе документовъ. По этому вопросу мнѣнія раздѣлились поровну (11 голосовъ полагало, что возвращеніе документовъ существенно, и 11 — что несущественно).

Въ виду содержанія ст. 137 Общаго Устава: «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», — первое изъ приведенныхъ мнѣній, что давность пріостанавливается въ теченіе всего времени, пока желѣзною дорогою не возвращены представленные ей документы, представляется болѣе правильнымъ.

* * *

124 ст. Общ. Уст. «Предъявившій искъ къ желѣзной дорогѣ безъ предварительнаго заявленія, указаннымъ въ статьѣ 122 порядкомъ, своей претензіи правленію или управленію дороги-отвѣтчицы, 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-отвѣтчицы судебныхъ издержекъ и вознагражденія за веденіе дѣла и, сверхъ того, присуждается къ уплатѣ дорогѣ-отвѣтчицѣ означенныхъ издержекъ и вознагражденія со всей суммы иска, когда онъ признанъ желѣзною дорогою въ полномъ объемѣ, а въ противномъ случаѣ — соразмѣрно признанной ею суммѣ иска.»

Весьма невыгодныя послѣдствія, установленныя этой статьей для потерпѣвшаго, въ случаѣ предъявленія имъ иска, безъ заявленія предварительнаго требованія къ желѣзной дорогѣ о вознагражденіи, могутъ возникнуть только

въ одномъ случаѣ: именно въ случаѣ *признанія* иска желѣзною дорогою на судѣ. Если, такимъ образомъ, искъ предъявленъ безъ заявленія предварительнаго требованія и искъ этотъ будетъ оспариваться отвѣтчицею, истецъ-потерпѣвшій не лишается права на полученіе судебныхъ издержекъ и вознагражденія за веденіе дѣла.

Но можетъ возникнуть важное сомнѣніе: въ ст. 124 значится: «въ случаѣ признанія его иска желѣзною дорогою на судѣ въ полной суммѣ *или въ части*». Представимъ себѣ такой случай: потерпѣвшій ищетъ по суду 6,000 рублей; желѣзная дорога признаетъ на судѣ искъ правильнымъ въ 50 рублей, утверждая, напр., что потерпѣвшему слѣдуетъ за послѣдній мѣсяцъ содержаніе. Изъ того факта, что желѣзная дорога изъ 6,000 рублей признала 50 рублей — не слѣдуетъ, что потерпѣвшій долженъ лишиться *всѣхъ* судебныхъ издержекъ и *всего* вознагражденія за веденіе дѣла, составляющихъ въ данномъ случаѣ за двѣ инстанціи значительную, въ особенности для челоѣка небогатаго, сумму. Нельзя допустить такого толкованія закона, могущаго повести къ крупнымъ со стороны желѣзныхъ дорогъ злоупотребленіямъ. Поэтому, слѣдуетъ полагать, что признаніе со стороны отвѣтчицы влечетъ за собою лишеніе истца судебныхъ и за веденіе дѣла издержекъ *лишь съ той суммы, которая была признана желѣзною дорогою*.

Къ этому заключенію приводитъ также редакція послѣдней части 124 ст. «и сверхъ того, присуждается къ уплатѣ дорогѣ-отвѣтчицѣ означенныхъ издержекъ и вознагражденія со всей суммы иска, когда онъ признанъ желѣзною дорогою въ полномъ объемѣ, а въ противномъ случаѣ — *соразмѣрно признанной ею суммѣ иска*» ¹⁵⁾.

¹⁵⁾ Ср. Квачевскій, стр. 248; Вербловскій, стр. 92.

Шимановскій, стр. 107—108, называетъ это правило вообще «крайне несправедливымъ».

Подсудность.

125 ст. Общ. Уст. «Дѣла по искамъ желѣзныхъ дорогъ и къ желѣзнымъ дорогамъ (не исключая и дорогъ казенныхъ) вѣдаются въ судахъ гражданскихъ (мировыхъ и общихъ), сообразно роду и цѣли исковыхъ требованій. Подсудность упомянутыхъ дѣлъ тому или другому изъ сихъ судебныхъ установленій опредѣляется правилами, изложенными въ статьяхъ 126—130, а въ случаяхъ, ими непредусмотрѣнныхъ,—на общемъ основаніи».

Эта статья постановлена на основаніи слѣдующихъ сужденій Государственного Совѣта:

«Въ Государственномъ Совѣтѣ были возбуждены вопросы: не слѣдуетъ ли желѣзнодорожныя дѣла вовсе изъять изъ вѣдѣнія мировыхъ судебныхъ установленій, или же, по крайней мѣрѣ, ограничить подсудность ихъ мировому суду и ввести въ существующемъ порядкѣ судопроизводства по симъ дѣламъ измѣненія, которыми обезпечивалось бы правильное ихъ разрѣшеніе?»

«Въ семь отношеній было заявлено, что вслѣдствіе гарантіи, дарованной правительствомъ большинству желѣзнодорожныхъ претензій и огромной суммы долговъ желѣзныхъ дорогъ казнѣ, при сужденіи желѣзныхъ дорогъ къ уплатѣ вознагражденія почти всегда затрагиваетъ интересы казны.—Въ виду этого, предъявляемые къ желѣзнымъ дорогамъ иски должны, по справедливости, быть причислены къ дѣламъ, сопряженнымъ съ казеннымъ интересомъ и разрѣшаться съ соблюденіемъ тѣхъ условій, кото-

рыми законъ обставляетъ судебное производство по дѣламъ казеннаго управленія. — Между тѣмъ, нынѣшній порядокъ разсмотрѣнія упомянутыхъ исковъ совершенно не соотвѣтствуетъ ихъ значенію для казны. — Огромное большинство претензій къ желѣзнымъ дорогамъ вѣдается въ мировомъ судѣ, тогда какъ мировыя судебныя установленія, далеко не всегда обладающія опытностью и свѣдѣніями, необходимыми для правильного разрѣшенія возникающихъ по дѣламъ этого рода юридическихъ вопросовъ, закономъ устранины отъ разрѣшенія дѣлъ казеннаго управленія. — При томъ же скупщики претензій къ желѣзнымъ дорогамъ, достигнувъ согласно съ ихъ видами рѣшенія мирового суда по какому-либо частному случаю, затѣмъ, путемъ раздробленія своихъ требованій, вытекающихъ изъ одной общей операціи, на множество отдѣльныхъ мелкихъ исковъ, не превышающихъ каждый 30 руб., обращаютъ эти дѣла въ подлежащія окончательному разрѣшенію въ первой инстанціи и устраняютъ такимъ образомъ повѣрку правильности существа рѣшенія мировыхъ судей со стороны мирового сѣзда. — Сверхъ того, иски къ желѣзнымъ дорогамъ, поступающіе на обсужденіе мировыхъ сѣздовъ въ порядкѣ апелляціи разрѣшаются въ сихъ судебныхъ мѣстахъ безъ участія прокурорскаго надзора, хотя представители послѣдняго обязаны по закону, (Уст. Гр. Суд. ст. 179 и 1290) предъявлять заключенія по дѣламъ, затрагивающимъ интересы казны. — Наконецъ, право оканчивать миромъ дѣла по искамъ къ желѣзнымъ дорогамъ также приводитъ къ злоупотребленіямъ, такъ какъ желѣзнодорожныя предпріятія, приносящія убытокъ или дающія доходъ меньшій противъ гарантированнаго, вовсе не заинтересованы въ выигрышѣ дѣлъ по предъявляемымъ къ нимъ искамъ и представители такихъ предпріятій относятся пассивно къ защитѣ ввѣряемыхъ имъ дѣлъ, а иногда даже вступаютъ въ недобросовѣстныя сдѣлки съ своими противниками. — По всѣмъ симъ основаніямъ, представлялось полезнымъ: или приравнать дѣла по искамъ къ желѣзнымъ дорогамъ къ дѣламъ казеннаго управленія, вовсе изъять ихъ изъ вѣдѣнія мировыхъ судебныхъ установленій, или ограничить подсудность такихъ дѣлъ мировому суду цѣною иска не свыше ста рублей и при этомъ установить: а) что рѣшенія мировыхъ су-

дей по подобным искам подлежат обжалованию в апелляционном порядке, хотя бы цена иска и не превышала 30 рублей: б) что, при рассмотрении в мировых съездах железнодорожных дел выслушивается заключение прокурорского надзора и в) что прекращение дел сего рода примирением не допускается.

«Обсудив приведенные предположения Государственный Совет нашел, что существующий порядок рассмотрения предъявляемых в судебных местах претензий к железным дорогам недостаточно ограждает интересы казны, весьма часто связанные с исходом сих дел. Тем не менее едва ли правильно отождествлять подобные дела с делами казенного управления и на этом основании исключать их из ведения мировых судебных установлений. Не следует забывать, что если значительная часть железных дорог требует приплат по гарантии или пособий со стороны казны, то не мало железнодорожных предприятий приносить уже доход, больший против гарантированного, или общает в близком будущем превысить по своей доходности гарантированную норму. Приравнивать дела по искам, предъявляемым к подобным дорогам, к делам казенного управления, очевидно, не представляется никаких уважительных поводов. Вместе с тем, сосредоточение всех железнодорожных дел в ведении общих судебных мест прямо противоречило бы принятому уже предположению проекта о расширении подсудности сих дел. Опыт достаточно убедительно доказал, к каким неудобствам и злоупотреблениям привели вызываемые действующими постановлениями затруднения в предъявлении исков к железным дорогам, чтобы вновь возвращаться на путь этих стеснений. Между тем, при малочисленности у нас окружных судов, сложности соблюдаемой в общих судебных местах процедуры и сравнительно медленном течении в них дел, правило, обязывающее вчинать все иски к железным дорогам в этих судах, без сомнения крайне стеснило бы лиц, имеющих малоценные претензии. Не считая поэтому возможным устранить наиболее доступный для населения и скорый мировой суд от разрешения железнодорожных дел, Государственный Совет не усмотрел достаточных уважений и к допущению в отношении сих дел отступления от общих судопроизводствен-

ных правил, которыми подсудность мировым судебным установлениям определяется ценою иска до 500 руб., а дела по искам, не превышающим 30 руб. предоставляются окончательному разрешению первой инстанции. Сокращение мировой подсудности не может быть допущено, так как иски на сумму от 100 до 500 руб. настолько еще малоценны, что ведение их в окружных судах нередко требовало бы от истцов потери времени и затрат, несоизмеримых с количеством отыскиваемого вознаграждения. Ощущаемая же ныне потребность в дозволении приносить апелляционные жалобы на решения мировых судей по искам на сумму менее 30 руб. будет в значительной степени ослаблена включением в настоящее законоположение мер, направленных против причин, порождающих размножение исков к железным дорогам, или вызывающих искусственное раздробление претензий, и может быть вполне устранена принятием предположения генерал-адъютанта Посета об установлении правила, предоставляющего железной дороге ответчик требовать соединения однородных по основаниям исков, предъявленных одним и тем же лицом. Равным образом, невозможно воспрепятствовать окончанию миром дел по искам к железным дорогам, так как подобное постановление противоречило бы общим началам гражданского судопроизводства, предоставляющим каждому из тяжущихся полную свободу вступать в соглашение с своим противником, и при состязательном характере гражданского процесса не достигало бы цели, в виду полной возможности обойти его путем признания правильности исковых требований или оставления без возражений доводов противной стороны.

«Что же касается привлечения прокуратуры к участию в железнодорожных делах, рассматриваемых в мировых съездах, то осуществление этой мысли представляется весьма желательным. Такая мера, находя себя оправдание в связи, существующей между большинством упомянутых дел и интересами казны, вызывается вместе с тем специально-юридическим характером вопросов, нередко возникающих по искам к железным дорогам. Предъявляя заключения по сим вопросам, лица прокурорского надзора, без сомнения, будут оказывать ми-

ровымъ судьямъ, не всегда обладающимъ юридическимъ образованіемъ, немаловажное содѣйствіе къ правильному ихъ разрѣшенію, а въ качествѣ блюстителей закона, конечно, приложить всѣ старанія къ тому, чтобы исходъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ не причинялъ напрасно ущерба казнѣ.

«Согласно всему сказанному, включено въ разсматриваемый отдѣлъ общаго желѣзнодорожнаго устава правило о подсудности дѣлъ по искамъ желѣзныхъ дорогъ и къ симъ дорогамъ судамъ общимъ или мировымъ судебнымъ установленіямъ на общемъ основаніи, смотря по роду и цѣнѣ иска, и вмѣстѣ съ тѣмъ предоставлено желѣзнымъ дорогамъ право требовать соединенія въ одно дѣло вытекающихъ изъ одного и того же основанія и предъявляемыхъ однимъ и тѣмъ же лицомъ исковъ. Затѣмъ, въ дополненіе подлежащихъ статей Устава Гражданскаго Судопр. постановлено, что желѣзнодорожныя дѣла въ мировыхъ сѣздахъ разрѣшаются по выслушаніи заключенія товарища прокурора (пунктъ 64 журн. Соед. Департ. Госуд. Сов., стр. 56—60)»¹⁾.

«По поводу той же статьи Министромъ финансовъ заявлено было предположеніе о примѣненіи къ искамъ, предъявляемымъ къ желѣзнымъ дорогамъ казеннымъ или состоящимъ въ казенномъ управленіи, правилъ, содержащихся въ ст. 1301, 1302 и 1304 Уст. Гр. Суд. На основаніи сихъ статей, жалобы на дѣйствія лицъ и мѣстъ казеннаго управленія могутъ быть направляемы по начальству или судебнымъ порядкомъ, при чемъ лицо, принесшее жалобу по начальству, теряетъ право на возбужденіе дѣла въ судѣ. При этомъ, какъ видно изъ точнаго смысла заглавія, подъ которымъ помѣщены сіи статьи, онѣ относятся исключительно къ производству дѣлъ, возникающихъ изъ договоровъ подряда, поставки и отдачи въ арендное содержаніе оброчныхъ статей. Распространеніе ихъ дѣйствія на споры съ казенными дорогами, возникающіе изъ договоровъ перевозки, Государственный Совѣтъ на-шелъ нежелательнымъ. Такая мѣра устанавливала бы для одной только категоріи дѣлъ изъятіе, несоотвѣтствующее началамъ но-

¹⁾ Общій Уставъ съ сужденіями Государственнаго Совѣта, стр. 89—93.

ваго судопроизводства, что едва ли было бы удобно. Кромѣ того, она противорѣчила бы принятому основанію о подчиненіи исковъ, предъявляемыхъ къ желѣзнымъ дорогамъ, одинаковому порядку разрѣшенія, не дѣлая различія между линиями частными и эксплоатируемыми казною. Независимо отъ сего, допущеніе такого изъятія могло бы привести къ умноженію предъявляемыхъ къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ исковъ, такъ какъ лица, имѣющія къ нимъ претензіи, стали бы избѣгать заявленія своихъ требованій управленіямъ дорогъ, изъ опасенія лишиться, въ случаѣ отказа желѣзнодорожнаго начальства, права предъявить искъ судебнымъ порядкомъ. По симъ уваженіямъ, изложенное предположеніе было отклонено Государственнымъ Совѣтомъ (пунктъ 66 журнала Соедин. Департамент. Госуд. Совѣта, стр. 60—62)»²⁾.

Означенная статья представляетъ важное видоизмѣненіе Устава Гражд. Судопр. — Въ силу п. 2 ст. 31 Уст. Гражд. Судопр. дѣла казенныхъ управленій изъяты изъ вѣдѣнія мировыхъ судовъ. Въ настоящее же время, въ виду принадлежности нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ казнѣ и возможнаго перехода другихъ тоже въ ея вѣдомство, законодатель, ради избѣжанія излишняго обремененія окружныхъ судовъ массою мелкихъ исковъ, загромождающихъ общія судебныя установленія — счелъ возможнымъ передать эти дѣла компетенціи мировыхъ судей и ихъ сѣздовъ.

Слѣдуетъ напомнить, что въ силу Высочайше утвержденнаго мнѣнія Государственнаго Совѣта отъ 12 іюня 1885 г.³⁾, статья 1289 Гражд. Судопр. дополнена и измѣнена такимъ образомъ, что дѣла по искамъ желѣзныхъ дорогъ, содержащихся казною, могутъ быть оканчиваемы примиреніемъ, и тѣ изъ нихъ, которыя подлежатъ вѣдѣ-

²⁾ Тамъ же, стр. 95.

³⁾ Примѣчаніе 2 (по прод. 1886 г.) къ ст. 1289 Уст. Гр. Судопр. (изд. 1887 г.).

нію окружныхъ судовъ, могутъ производиться *сокращеннымъ порядкомъ*.

Несмотря на редакцію ст. 125: «дѣла по искамъ... къ желѣзнымъ дорогамъ... вѣдаются въ судахъ *гражданскихъ* (мировыхъ и общихъ)», дѣла по искамъ о вознагражденіи за личное поврежденіе могутъ производиться и въ судѣ *уголовномъ*. Уголовн. Касс. Департаментомъ Правительствующаго Сената разясненія: «Вопросъ о томъ, подлежатъ ли предъявляемые по 683 ст., 1 ч., X т. Св. Зак. (прод. 79 г.), гражданскіе иски исключительно разсмотрѣнію суда гражданскаго, разрѣшенъ Общимъ Собр. Касс. Департаментовъ Сената, которое опредѣленіемъ 7 ноября 1883 г. признало, что на основаніи 6, 15, 17 и 2 п. 776 ст. Уст. Угол. Судопр. и по смыслу 683 и 686 ст. 1 ч. X т. Св. Зак., иски о вознагражденіи за вредъ и убытки вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ, причиненныхъ при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ и парох. сообщ., могутъ быть вчинаемы непосредственно противъ владѣльцевъ желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ предприятий, по усмотрѣнію потерпѣвшаго лица: *или въ судѣ гражданскомъ, или въ судѣ уголовномъ; въ случаѣ разсмотрѣнія дѣла о лицахъ, по винѣ которыхъ произошло несчастіе на желѣзной дорогѣ или пароходѣ, уголовными судами*—потому, что отвѣтственными въ такомъ вознагражденіи лицами являются передъ (уголовнымъ) судомъ по указанію закона виновныя въ этомъ преступномъ дѣяніи (т. е. принадлежащія къ составу правленія или управленія дороги), или вмѣсто нихъ другія лица, въ опредѣленныхъ закономъ случаяхъ, ... въ виду закона 1878 г. (59 и 60 ст. Улож., 24 ст. Уст. о Нак. и 6, 15 и 779 ст. Уст. Уг. Суд.). Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ Уставѣ Уголовнаго Судопроизводства не заключается правила, которое обязывало бы судъ вызывать ко дню засѣданія

по дѣлу упомянутыхъ (принадлежащихъ къ составу желѣзнодорожнаго общества) лицъ, подлежащихъ имущественной отвѣтственности за подсудимыхъ». (Касс. рѣш. Уголовн. Департамента 20 марта 1884 г. № 18).

* * *

Примѣчаніе (къ ст. 125 Общ. Уст.). «Означенныя въ статьѣ 125 дѣла не подлежатъ вѣдѣнію коммерческихъ судовъ».

Къ этому Примѣчанію имѣются слѣдующія сужденія Государственнаго Совѣта.

«Въ примѣчаніи къ статьѣ 241 проекта было выражено, что въ губерніяхъ бывшаго Царства Польскаго иски къ желѣзнымъ дорогамъ могутъ быть предъявляемы и въ коммерческихъ судахъ.

«Изъ объясненій, представленныхъ по поводу сего предположенія въ засѣданіи Соединеннаго Присутствія обнаружилось, что допускаемая нынѣ на практикѣ двойственная подсудность однородныхъ исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ — судамъ общимъ и коммерческимъ приводитъ къ разнообразному разрѣшенію однихъ и тѣхъ же вопросовъ и къ неустойчивости судебной практики. Въ предупрежденіе сего на будущее время и имѣя въ виду, что операціи, производимыя желѣзными дорогами, не всегда могутъ быть причислены къ торговымъ оборотамъ, споры по коимъ вѣдаются коммерческими судами, а также, что симъ судамъ подвѣдомственны только города, гдѣ они учреждены, тогда какъ исполненіе договоровъ о перевозкѣ товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ обыкновенно происходитъ на значительномъ протяженіи, Соединенные Департаменты предпочли совершенно устранить коммерческіе суды отъ разсмотрѣнія желѣзнодорожныхъ дѣлъ, исключивъ сообразно сему упомянутое примѣчаніе (пунктъ 65 журнала Соедин. Департ. Госуд. Сов., стр. 60). Государственный Совѣтъ въ Общемъ Собраніи, признавъ приведенное заключеніе правильнымъ, нашелъ, въ видахъ устраненія всякихъ поводовъ къ сомнѣнію относительно подсудности исковъ, предъявляемыхъ желѣзными дорогами и къ

желѣзнымъ дорогамъ, полезнымъ съ положительностью выразить сіе заключеніе въ особомъ къ статьѣ 125 примѣчаніи (пунктъ 3 журн. Общаго собранія Госуд. Сов. 3 іюня 1885 г.)»⁴⁾.

126 ст. Общ. Уст. «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), начатыхъ однимъ и тѣмъ же лицомъ и вытекающихъ изъ однородныхъ основаній, то по требованію 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».

Къ этой статьѣ имѣется слѣдующее сужденіе Государственного Совѣта:

«Государственный Совѣтъ въ Общемъ Собраніи остановился на помѣщенномъ въ статьѣ 126 Устава выраженіи: «иски, возникающіе изъ одного и того же основанія», которое могло быть истолковано въ томъ смыслѣ, что соединенію подлежатъ лишь исковыя требованія, основывающіяся на одномъ и томъ же документѣ. Такое примѣненіе сего правила не согласовалось бы съ предположеніемъ Соединенныхъ Департаментовъ, по смыслу коего постановленіе ст. 126 Устава должно распространяться на такіе иски, которые вытекаютъ изъ однородныхъ основаній, независимо отъ того, служатъ ли симъ основаніемъ одинъ или нѣсколько документовъ. Въ виду этого, вышеупомянутое выраженіе замѣнено словами: «иски, вытекающіе изъ однородныхъ основаній» (пунктъ 4 журнала Общ. собр. Госуд. Сов. 3 іюня 1885 года)».⁵⁾

⁴⁾ Общій Уставъ съ сужденіями Государственного Совѣта, стр. 93.

⁵⁾ Общій Уставъ съ сужденіями Государств. Совѣта, стр. 93—94.

Изъ комментаторовъ Общаго Устава обстоятельнѣе всѣхъ разъясняетъ ст. 126 г. Вербловскій⁶⁾, который находитъ, что для соединенія нѣсколькихъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ одно требуются слѣдующія условія:

а) Отвѣтчикомъ должны состоять одна или нѣсколько желѣзныхъ дорогъ, а истцомъ частное лицо, такъ какъ ст. 126 не имѣетъ примѣненія къ дѣламъ по искамъ желѣзныхъ дорогъ къ желѣзнымъ дорогамъ или же къ частному лицу.

б) Истцомъ должно быть одно и то же лицо («начатымъ однимъ и тѣмъ же лицомъ»); отвѣтчикомъ должна состоять одна и та же или однѣ и тѣ же желѣзныя дороги (начало тождества сторонъ во всѣхъ дѣлахъ). Затѣмъ, въ виду выраженія закона: «если окажется въ производствѣ нѣсколько дѣлъ», безразлично, начаты ли эти дѣла одновременно или же въ разное время.

в) Дѣла эти должны производиться у мировыхъ судей, то есть всѣ эти дѣла должны находиться во время представленія требованія еще на разсмотрѣніи первой инстанціи. Если одно дѣло производится у мирового судьи, а другое или другія дѣла въ окружномъ судѣ, то соединеніе не допускается.

г) Дѣла должны вытекать изъ однородныхъ основаній. Это значитъ, какъ видно изъ мотивовъ, что иски, основанные хотя не на одномъ и томъ же документѣ, должны быть, однакоже, однородны, то есть принадлежать къ одной и той же категоріи исковъ. Напримѣръ, нельзя соединять искъ о вознагражденіи за увѣчье съ искомъ о переборахъ.

Въ виду текста закона: «по требованію каждой дороги»

⁶⁾ Вербловскій стр. 94; Ср. Анненковъ «Опытъ комментарія къ Уст. Гр. Судопр.» VI, 110.

отвѣтчицы всѣ эти дѣла должны соединяться въ одно производство» — требованіе о соединеніи должно исходить отъ желѣзной дороги, а не отъ истца, такъ какъ это соединеніе установлено въ видахъ пользы и удобства желѣзныхъ дорогъ, чтобы онѣ могли одновременно и вмѣстѣ въ одномъ и томъ же судѣ представить свои возраженія противъ нѣсколькихъ исковъ и воспользоваться совмѣстными средствами защиты.

По мнѣнію того же автора, требованіе о соединеніи имѣетъ значеніе отвода и потому должно быть предъявлено не позже, какъ въ первой отвѣтной бумагѣ или въ первомъ засѣданіи по дѣлу (ст. 80, 575 и 576 Уст. Гр. Суд.).

Если дѣла производятся у разныхъ мировыхъ судей, или если цѣна всѣхъ исковъ вмѣстѣ превышаетъ 500 руб., мировой судья прекращаетъ у себя производство, но не передаетъ дѣлъ другому мировому судѣ или въ окружный судъ, такъ какъ возбужденіе дѣлъ по уставу должно зависѣть исключительно отъ подачи исковаго прошенія въ подлежащій судъ самимъ истцомъ⁷⁾.

Допустимъ, что лицо, которому вслѣдствіе столкновенія двухъ поѣздовъ при совокупной эксплуатаціи, причиненъ личный незначительный вредъ, находится въ такомъ положеніи, что не можетъ опредѣлить, какая изъ двухъ желѣзныхъ дорогъ виновна въ постигшемъ его несчастіи. Потерпѣвшій совершенно поправляется, такъ что имѣетъ право на вознагражденіе лишь расходовъ на лѣченіе и на возвращеніе ему суммы, употребленной на содержаніе семейства до его выздоровленія (ст. 660 Х. т., 1 ч.). Онъ, предположилъ, предъявляетъ, искъ у мирового судьи по

⁷⁾ Вербловскій, 95; Анненковъ, тамъ же; Квачевскій, стр. 253—254. Ср. Касс. рѣш. 1888 г. № 55, приведенное ниже, стр. 368.

мѣсту нахожденія правленія одной желѣзной дороги въ 425 руб. и у другого мирового судьи, по мѣсту нахожденія правленія другой желѣзной дороги, тоже въ 425. Тогда по требованію одного изъ двухъ правленій-отвѣтчиковъ, оба эти дѣла соединяются въ одно производство и разсматриваются по общей суммѣ 850 руб. въ томъ *окружномъ судѣ*, въ округѣ котораго помѣщается одно изъ сказанныхъ правленій (ст. 218 Уст. Гр. Судопр.).⁸⁾

Соединеніе нѣсколькихъ дѣлъ въ одно производство не представляетъ новаго начала въ гражданскомъ процессѣ, но такое соединеніе, которое измѣняетъ подсудность соединенныхъ дѣлъ и переводъ ихъ изъ мировыхъ въ общія судебныя, установленія составляетъ несомнѣнно нововведеніе⁹⁾, которое можетъ принести лишь пользу интересамъ обѣихъ спорящихъ сторонъ.

Ст. 125 при словахъ: «къ одной или нѣсколькимъ желѣзнымъ дорогамъ» дѣлаетъ ссылку на ст. 128 Общ. Уст., которая говоритъ о перевозкѣ груза или багажа, но это, конечно, не исключаетъ возможности примѣненія ея и къ сейчасъ приведенному случаю.

До разсмотрѣнія Правительствующаго Сената дохо-

⁸⁾ Читатель, конечно замѣтилъ, что сказанный потерпѣвшій, предъявивъ такимъ образомъ свой искъ, создалъ для себя лишнее затрудненіе и кромѣ того поступилъ неправильно. — Ему слѣдовало или предъявить искъ къ той желѣзной дорогѣ, на линіи которой онъ потерпѣлъ личное поврежденіе, или если онъ потерпѣлъ на линіи принадлежащей одной дорогѣ вслѣдствіе неисправности подвижнаго состава или упущенія при-слуги принадлежащихъ другой дорогѣ, онъ долженъ предъявить искъ къ обѣимъ (или болѣе) дорогамъ, требуя круговой ихъ другъ за друга ответственности. — Ср. ст. 130 Общ. Уст.

Привлеченныя въ качествѣ отвѣтчицъ, желѣзныя дороги между собою разберутся на основаніи ст. 116 Общ. Уст.

Ср. ст. 162, 169—176 и 184—185.

⁹⁾ Ср. Шимановскій, стр. 110.

диль вопросъ о томъ, какому порядку должны слѣдовать мировыя установленія въ случаѣ соединенія, по примѣненію къ 126 ст. Общаго Устава, нѣсколькихъ однородныхъ исковъ, непревышающихъ въ отдѣльности 500 руб. и образованія производства, по цѣнѣ неподсуднаго мировымъ установленіямъ: должны ли прекращать подобныя соединенные иски, или передать эти иски на разсмотрѣніе окружнаго суда, или же назначить истцу, согласно ст. 816 Уст. Гр. Суд. срокъ для предъявленія иска въ окружномъ судѣ?

«Правительствующій Сенатъ находилъ, что ст. 126 Общ. Устава Рос. жел. дор. опредѣляетъ подсудность нѣкоторыхъ дѣлъ по искамъ къ обществамъ желѣзныхъ дорогъ и не касается вопроса о томъ, какому порядку должны слѣдовать мировыя установленія въ случаѣ соединенія, по примѣненію къ означенной статьѣ, нѣсколькихъ однородныхъ исковъ, непревышающихъ въ отдѣльности 500 руб. и образованія производства, по цѣнѣ неподсуднаго мировымъ установленіямъ. Въ кассационной жалобѣ повѣреннаго Глобина указано три возможныхъ исхода, по мнѣнію просителя, болѣе соответствующихъ требованію 126 ст. Общ. Уст. нежели обжалованное имъ Съѣзду прекращеніе Мировымъ Судьею производства по соединеннымъ искамъ. Но всѣ эти мѣры, направленные къ дальнѣйшему производству соединенныхъ исковъ, превышающихъ подсудность мировымъ установленіямъ и заключающіяся въ а) непосредственномъ переводѣ Мировымъ Судьею дѣла въ Окружный Судъ, или б) въ назначеніи истцу срока для перенесенія дѣла въ Окружный Судъ, или в) въ опредѣленіи и срока на полученіе обратно исковыхъ пошлинъ и представленныхъ документовъ, съ правомъ предъявленія самаго иска въ Окружномъ Судѣ, — не могутъ быть признаны вытекающими изъ общихъ правилъ, преподанныхъ судебнымъ мѣстамъ для производства гражданскихъ дѣлъ. Въ виду 4 ст. Уст. Гр. Суд. не можетъ имѣть мѣста пересылка гражданскихъ дѣлъ, для дальнѣйшаго производства, изъ одного судебного установленія въ другое. Государственнымъ Совѣтомъ, между прочимъ, при обсужденіи 582 и 583 ст. Уст. Гр. Суд.

подробно указаны соображенія, по которымъ представляется невозможнымъ установленіе даже для отдѣльныхъ, рѣдкихъ въ судебной практикѣ случаевъ официальной пересылки исковаго прошенія, причемъ выражено, что это было бы несогласно съ условіями состязательнаго процесса. Равнымъ образомъ Судебные Уставы, заключающіе въ себѣ вообще исчисленіе процессуальныхъ сроковъ относительно движенія процесса послѣ возникновенія онаго въ судѣ, отъ котораго зависитъ разрѣшеніе дѣла, не касаются вовсе сроковъ для предъявленія исковъ въ подлежащемъ судѣ, т. е. въ томъ судѣ, вѣдомству коего подлежитъ разборъ подобныхъ дѣлъ по закону, такъ какъ сроки на предъявленіе иска касаются области матеріальнаго права, а не сферы процессуальныхъ отношеній между спорящими сторонами. Хотя повѣренный Глобина, руководствуясь 9 ст. Уст. Гр. Суд. указываетъ на 583 ст. Уст. въ которой дѣйствительно упоминается о назначеніи срока для подачи въ другомъ судѣ возвращаемаго исковаго прошенія, — но означенное правило, установленіе коего объясняется особыми условіями, въ которыхъ находятся тяжущіеся, когда искъ предъявленъ по временному мѣстопробыванію отвѣтчика, вовсе не можетъ имѣть примѣненія къ отношеніямъ по договорамъ перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ. Ссылка просителя на нарушеніе 9 и 582 ст. Уст. Гр. Суд. неосновательна какъ потому, что согласно первой изъ сихъ статей и въ случаѣ, непредусмотрѣнномъ законами надлежитъ руководствоваться не какимъ либо отдѣльнымъ постановленіемъ, а общимъ смысломъ законовъ, такъ и потому, что въ Уставѣ Гражданскаго Судопроизводства, въ ст. 39 указанъ случай, когда искъ, правильно предъявленный мировому судѣ, въ предѣлахъ подсудности мировымъ установленіямъ, становится симъ послѣднимъ неподсуднымъ вслѣдствіе возраженій отвѣтчика, т. е. какъ и при соединеніи нѣсколькихъ дѣлъ по 126 ст. Общ. Уст. Рос. ж. д. Такимъ образомъ эта послѣдняя статья вовсе не вноситъ въ сферу процессуальныхъ отношеній между тяжущимися такого начала, которое вызвало бы необходимость установленія особаго порядка, несогласнаго съ условіями состязательнаго процесса и такъ какъ по 39 ст. Уст. Гр. Суд. искъ, вызвавшій встрѣчное требованіе, по суммѣ, неподсудное мировымъ установ-

леніямъ, подлежитъ прекращенію, то очевидно, что правило это, согласно 125 ст. Общ. Уст. распространяется и на соединенное по 126 ст. того же Устава производство. — Что же касается объясненій повѣреннаго Глобина о томъ, что прекращеніе однородныхъ исковъ, предъявленныхъ къ Общ. Рос. жел. дорогъ возстановляетъ теченіе годовой давности желѣзной дорогъ и опасеній его утратить въ моментъ постановленія судомъ рѣшенія о прекращеніи дѣла права на искъ, то всѣ эти указанія не заслуживаютъ уваженія, въ виду 137 ст. Общ. Уст. рос. желѣзныхъ дорогъ». — (Кас. рѣш. 1888 г. № 55 по д. Глобина).

* * *

127 ст. Общ. Уст. «Иски къ желѣзнымъ дорогамъ, имѣющіе своимъ основаніемъ... причиненіе личнаго вреда эксплуатаціе 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».

Къ этой статьѣ имѣются слѣдующія сужденія Государственнаго Совѣта:

«Государственный Совѣтъ, изъ имѣющихся въ дѣлѣ данныхъ и представленныхъ въ засѣданіи объясненій усмотрѣлъ, что судебная практика, основываясь на ст. 220 Уст. Гражд. Судопр., въ силу которой иски противъ компаній, обществъ и товариществъ предъявляются суду, въ вѣдомствѣ коего состоитъ ихъ правленіе или фирма, долгое время признавала всѣ почти иски къ желѣзнымъ дорогамъ подсудными судебнымъ мѣстамъ, состоящимъ въ томъ городѣ, гдѣ находится правленіе дороги-отвѣтчицы. Опытъ не замедлилъ, однако, выяснить весьма существенныя неудобства такого порядка. Обязанность предъявлять иски къ желѣзнымъ дорогамъ по мѣсту пребыванія ихъ правленій, сосредоточенныхъ преимущественно въ столицахъ и вообще находящихся въ значительномъ отдаленіи отъ завѣдуемыхъ ими линій, дѣлала во многихъ случаяхъ крайне затруднительнымъ возмѣщеніе съ желѣз-

ныхъ дорогъ причиняемыхъ ими убытковъ. Обстоятельство сіе вынуждало также лицъ, потерпѣвшихъ вредъ, или вовсе отказываться отъ взысканія слѣдующаго имъ вознагражденія, или уступать за ничтожную цѣну свои претензіи. Нерѣдко происшедшая отъ сего безотвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за неисполненіе принимаемыхъ на себя обязательствъ не могла не причинять значительнаго вреда правильному развитію торговли и промышленности, и вліяла на возвышеніе стоимости перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ товаровъ. Кромѣ того, обстоятельство это вызвало небрежное отношеніе со стороны желѣзнодорожныхъ агентовъ къ интересамъ лицъ, пользующихся этими путями. Въмѣстѣ съ тѣмъ затрудненія, съ которыми сопряжено было представленіе исковыхъ требованій къ желѣзнымъ дорогамъ, породили весьма вредный промыселъ скупа желѣзнодорожныхъ претензій. Лица, этимъ занимающіяся, приобретаая у потерпѣвшихъ отъ дѣйствій желѣзныхъ дорогъ право на вознагражденіе по самой ничтожной цѣнѣ, сами взыскивали съ желѣзныхъ дорогъ значительныя суммы, нерѣдко прибѣгая при томъ къ разнымъ неблагоприятнымъ приемамъ. Указанныя обстоятельства послужили поводомъ къ заявленію комиссіи по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла многихъ ходатайствъ объ облегченіи способовъ взысканія съ желѣзныхъ дорогъ вознагражденія за причиняемые ихъ дѣйствіями убытки, и побудили даже въ послѣднее время Правительствующій Сенатъ отступить отъ прежнихъ своихъ толкованій относительно подсудности исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ, допустивъ въ извѣстныхъ случаяхъ примѣненіе къ желѣзнодорожнымъ дѣламъ статей 209 и 221 Уст. Гражд. Судопр., изъ коихъ первая опредѣляетъ подсудность исковъ, возникающихъ изъ договоровъ, которые въ силу заключеннаго условія или по самому свойству своему подлежатъ исполненію въ извѣстномъ пунктѣ, — этимъ мѣстамъ, а вторая позволяетъ предъявлять иски противъ компаній и обществъ, вытекающіе изъ договоровъ, заключенныхъ съ мѣстными ихъ конторами или агентами, по мѣсту нахождения сихъ агентовъ. Сверхъ того, иски по дѣламъ о вознагражденіи за личный вредъ, причиненный при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, производятся или по мѣсту причинившаго вредъ событія, или по мѣсту нахождения правленія до-

роги-ответчицы. Изъ сказаннаго видно, что нынѣ подсудность предъявляемыхъ къ желѣзнымъ дорогамъ исковъ получила уже на практикѣ значительное расширеніе и почти совпадаетъ съ тѣми основаніями, которыя предначертаны по этому предмету въ проектѣ.

«Едва ли желательнo обставлять взысканіе вознагражденія съ желѣзныхъ дорогъ стѣснительными условіями, когда невыгодныя послѣдствія подобныхъ стѣсненій столь осязательно выяснились и когда сама судебная практика, подѣ влияніемъ требованій жизни, вынуждена была, насколько возможно, ослабить ихъ значеніе. Регулируя взаимныя отношенія желѣзныхъ дорогъ и лицъ, пользующихся ихъ услугами, законъ, очевидно, долженъ съ равнымъ вниманіемъ относиться къ выгодамъ обѣихъ сторонъ и не можетъ жертвовать справедливыми интересами населенія, въ видахъ уменьшенія расходовъ желѣзнодорожныхъ предпріятій. Между тѣмъ не только при ограниченіи, согласно мнѣнію Министра финансовъ, подсудности исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ мѣстами нахожденія ихъ правленій или управленій, но даже въ случаѣ принятія предположенія Министра путей сообщенія о дозволении предъявлять эти иски вообще въ лежащихъ на линіи городахъ, гдѣ учреждены окружныя суды, лица, потерпѣвшія отъ дѣйствій желѣзныхъ дорогъ, будутъ нерѣдко поставлены въ условія почти равносильныя невозможности взыскивать слѣдующее имъ вознагражденіе судебнымъ порядкомъ.

«По всѣмъ симъ уваженіямъ Государственный Совѣтъ призналъ правильнымъ допустить предъявленіе къ желѣзнымъ дорогамъ исковъ, возникающихъ изъ договоровъ о перевозкѣ грузовъ и пассажирскаго багажа, или имѣющихъ своимъ основаніемъ причиненіе личнаго вреда, во всѣхъ пунктахъ, исчисленныхъ въ ст. 127 и 128 Общ. желѣзнодорожнаго Устава (п. 16 журнала Соед. Департ. Госуд. Сов., стр. 49—53)»¹⁰⁾.

Означенная статья представляетъ важное измѣненіе и дополненіе ст. 220 Уст. Гражд. Судопр. Въ силу ст. 127 Общ. Уст., истецъ, потерпѣвшій личный вредъ имѣетъ

¹⁰⁾ Общій Уставъ съ сужденіями Государств. Совѣта, стр. 97—101.

право выбора между шестью судами: 1) по мѣсту нахожденія правленія; 2) по мѣсту нахожденія управленія; 3) по мѣсту нахожденія станціи отправленія; 4) по мѣсту нахожденія станціи назначенія; 5) по мѣсту, на которомъ произошло причинившее вредъ событіе, и 6) судомъ уголовнымъ, рассматривающимъ дѣянія лицъ, входящихъ въ составъ правленія или управленія желѣзной дороги, съ точки зрѣнія его наказуемости (ст. 5 Уст. Гражд. Судопр.)¹¹⁾.

Что слѣдуетъ понимать подѣ управленіемъ желѣзной дороги,—изложено выше¹²⁾. При перевозкѣ мѣстнаго сообщенія, станціею отправленія, толкуя этотъ терминъ по аналогіи съ примѣчаніемъ къ ст. 128 Общ. Уст., называется та изъ станцій дороги, которая первая приняла потерпѣвшаго личный вредъ. При перевозкѣ же прямого сообщенія станціею отправленія будетъ та изъ станцій желѣзной дороги, которая первая приняла потерпѣвшаго отъ предшествовавшей ей дороги¹³⁾. Станціею назначенія слѣдуетъ почитать конечную станцію, до которой долженъ былъ доѣхать потерпѣвшій, т. е. относительно желѣзнодорожныхъ служащихъ, ту станцію, до которой долженъ былъ доѣхать потерпѣвшій по обязанности службы, относительно же пассажировъ—ту конечную станцію, которая обозначена была на взятомъ имъ билетѣ прямого сообщенія¹⁴⁾.

* * *

¹¹⁾ Шимановскій, стр. 115, говоритъ: «Уставъ проводить правила новыя о подсудности по мѣсту нарушенія, каковая подсудность была лишь въ отношеніи дѣлъ о литературной собственности (ст. 217 Уст. Гражд. Судопр.)».

¹²⁾ Стр. 351.

¹³⁾ Примѣчаніе къ ст. 128 Общаго Устава: «Станціею отправленія дороги, на которой произошла утрата или поврежденіе, почитается та изъ станцій этой дороги, которая первая приняла или должна была принять грузъ съ накладною или багажъ отъ предшествовавшей ей дороги».

¹⁴⁾ Ср. Вербловскій, 96; Квачевскій, 254.

131 ст. Общ. Уст. «Иски желѣзныхъ дорогъ, предъявляемые по праву обратнаго требованія (ст. 116), не могутъ быть соединяемы съ исками о вознагражденіи грузохозяевъ».

Сужденіе Государственнаго Совѣта:

«Первое изъ сихъ постановленій (ст. 130), подчиняющее иски, возникающіе между желѣзными дорогами изъ перевозокъ прямого сообщенія, исключительно тому суду, въ вѣдомствѣ котораго находится правленіе дороги-отвѣтчицы, необходимо удержать потому, что при отсутствіи его могло бы возникнуть предположеніе, что и дѣла этого рода могутъ быть возбуждаемы во всѣхъ тѣхъ пунктахъ, гдѣ, согласно статьямъ 231—232 проекта (127 и 128 Общ. Уст.), допускается предъявленіе исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ. Второе изъ нихъ (ст. 132 Общ. Уст.), воспреещающее соединеніе дѣлъ по искамъ участвовавшихъ въ перевозкѣ прямого сообщенія дорогъ другъ къ другу съ производствами о вознагражденіи за ущербъ, причиненный при такой перевозкѣ, представляется весьма полезнымъ. Примѣненіе въ этомъ случаѣ общихъ судопроизводственныхъ правилъ о привлеченіи къ участию въ дѣлѣ третьихъ лицъ (Уст. Гражд. Судопр., ст. 653 и слѣд.) могло бы привести на практикѣ къ нежелательнымъ замедленіямъ въ производствѣ дѣлъ о вознагражденіи лицъ, потерпѣвшихъ убытки отъ дѣйствій желѣзныхъ дорогъ, и ставило бы привлекаемая къ дѣлу, въ качествѣ третьихъ лицъ, дороги въ крайне затруднительное положеніе относительно явки на судъ по искамъ, предъявленнымъ въ отдаленныхъ отъ нихъ пунктахъ, гдѣ пролегаютъ другія дороги (п. 63 журнала Соедин. Департ. Госуд. Сов., стр. 54—56)»¹⁵⁾.

Выше (стр. 172), по поводу вопроса о совокупной эксплоатации желѣзныхъ дорогъ было сказано, что по Общему Уставу признается, въ видѣ общаго начала, солидарная отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ предъ лицомъ, потерпѣвшимъ личный или имущественный вредъ. Затѣмъ, въ

¹⁵⁾ Общій Уставъ съ сужденіями Государств. Совѣта, стр. 104.

виду того, что желѣзная дорога, уплатившая вознагражденіе, могла не одна причинить вредъ, а въ этомъ могутъ быть причастны и другія дороги, — законъ въ ст. 116 Общ. Уст. предоставилъ желѣзной дорогѣ, уплатившей вознагражденіе, право регресса относительно прочихъ дорогъ, статья же 130 Общ. Уст. устанавливаетъ подсудность этихъ исковъ.

Искъ предъявляется тому суду, въ вѣдомствѣ котораго находится правленіе «дороги-отвѣтчицы», т. е. не отвѣтчицы по первоначальному иску потерпѣвшего личный или имущественный вредъ, а дороги-отвѣтчицы по иску, предъявленному желѣзной дорогой къ желѣзной дорогѣ.

Примѣняя это правило статьи 130, дорога-истца должна имѣть въ виду постановленіе статьи 120: «желѣзная дорога, желающая воспользоваться правомъ обратнаго требованія, обязана предъявить свой искъ ко всѣмъ участвовавшимъ въ перевозкѣ дорогамъ одновременно и въ одномъ и томъ же судѣ. При несоблюденіи сего правила дорога теряетъ право обратнаго требованія со всѣхъ непривлеченныхъ ею къ дѣлу дорогъ. Иски по обратному требованію разрѣшаются въ судѣ, однимъ и тѣмъ же рѣшеніемъ. Дороги, привлеченныя къ дѣлу, не имѣютъ права дальнѣйшаго требованія».

Представимъ себѣ такой случай: личное поврежденіе произошло при перевозкѣ прямого сообщенія Николаевской и Московско-Курской желѣзныхъ дорогъ. Искъ потерпѣвшего вредъ въ здоровьѣ былъ предъявленъ къ Московско-Курской желѣзной дорогѣ, съ которой онъ и былъ присужденъ и взысканъ. Московско-Курская желѣзная дорога, по праву обратнаго требованія, желаетъ предъявить искъ къ Николаевской желѣзной дорогѣ. Въ какомъ судѣ долженъ быть предъявленъ сказанный искъ?

Законъ говоритъ: «иски... предъявляются *исключи-*

тельно тому суду, въ вѣдомствѣ котораго находится *правление дороги-отвѣтчицы*».

Дорога-отвѣтчица, это—Николаевская желѣзная дорога; и, она—отвѣчаетъ чрезъ Совѣтъ Управленія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ, сказанный искъ долженъ быть предъявленъ въ С.-Петербургскомъ Окружномъ Судѣ.

Тѣмъ не менѣе, редакция второй части ст. 130 представляется неполной, и слѣдуетъ ее толковать слѣдующимъ образомъ: «иски предъявляются исключительно тому суду, въ вѣдомствѣ котораго находится *правление или главное управление* дороги-отвѣтчицы».

Послѣдняя часть статьи 120: «дороги, привлеченныя къ дѣлу, не имѣютъ права дальнѣйшаго требованія» означаетъ, что если при перевозкѣ прямого сообщенія дорогъ А, В, С и D, за причиненіе личнаго поврежденія вознагражденіе присуждено потерпѣвшему съ желѣзной дороги А, и она привлекла къ отвѣтственности лишь двѣ другія желѣзныя дороги, т. е. В и С, то сказанныя привлеченныя дороги не имѣютъ права предъявлять дальнѣйшій искъ къ желѣзной дорогѣ D, и эта послѣдняя освобождается отъ отвѣтственности, на основаніи второй части ст. 120.

По поводу ст. 130 г. Вербловскій ¹⁾ вѣрно замѣчаетъ, что иски желѣзныхъ дорогъ, возникающіе изъ участія ихъ въ перевозкѣ прямого сообщенія, какъ имѣющіе своимъ основаніемъ право обратнаго требованія (ст. 116), такъ равно—право получить причитающуюся часть изъ провозной платы и другихъ платежей, подчинены дѣйствию ст. 220 Уст. Гражд. Суд. Если же искъ вытекаетъ изъ

¹⁾ Вербловскій, стр. 100.

права регресса и предъявляется къ нѣсколькимъ дорогамъ, имѣющимъ свои правленія въ разныхъ мѣстахъ, то отъ усмотрѣнія истца зависитъ предъявить свой искъ по мѣсту нахождения правленія одной изъ дорогъ-отвѣтчицъ (ст. 218 Уст. Гр. Суд.).

Относительно статьи 131, предоставляющей желѣзной дорогѣ, къ которой предъявленъ искъ, привлекать къ дѣлу, въ качествѣ третьихъ лицъ, другія желѣзныя дороги,—слѣдуетъ замѣтить, что послѣдствія такого привлеченія указаны въ ст. 119 Общ. Уст.

Наконецъ, объясненіемъ правила статьи 132 служить приведенное нами выше сужденіе Государственнаго Совѣта, изъ коего видно, что оно постановлено, съ одной стороны, въ видахъ пользы частныхъ лицъ, именно для избѣжанія замедленій въ производствѣ дѣлъ о вознагражденіи лицъ, потерпѣвшихъ убытки отъ дѣйствій желѣзныхъ дорогъ, каковыя замедленія могли бы произойти при соединеніи сихъ дѣлъ съ исками желѣзныхъ дорогъ другъ къ другу, предъявляемыхъ по праву регресса;—съ другой же стороны, въ видахъ пользы привлекаемыхъ къ дѣлу въ качествѣ третьихъ лицъ желѣзныхъ дорогъ, которыхъ ставила бы въ крайне затруднительное положеніе явка на судъ по искамъ лицъ, потерпѣвшихъ отъ дѣйствій желѣзныхъ дорогъ, предъявленнымъ въ отдаленныхъ отъ нихъ пунктахъ, гдѣ пролегаютъ другія дороги.

* * *

138 ст. Общ. Уст. «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. Равнымъ образомъ, 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 права истца на предъявленіе того же иска ко всѣмъ прочимъ дорогамъ противъ которыхъ истецъ могъ его начать въ силу статьи 128».

На основаніи Устава Гражд. Судопроизводства, въ силу начала, хотя прямо и не предписаннаго закономъ, но установленнаго судебною практикою, истецъ имѣетъ право, прекративъ свой искъ, возобновить его опять, если первоначальный искъ не былъ прекращенъ окончательно, и если на такое прекращеніе иска съ правомъ его возобновленія не послѣдовало возраженій со стороны отвѣтчика (кас. 1873 г. № 742; 1875, № 692; 1876, № 150; 1879, № 388; 1881, № 53) ⁷⁾.

Общій Уставъ отступаетъ отъ этого правила. На первый взглядъ, казалось бы, что выраженіе 133 статьи: «Истецъ . . . лишается права на возобновленіе того же иска въ *другомъ* судѣ» не лишаетъ истца права возобновить искъ въ томъ же судѣ, — но дальнѣйшая редакція разбираемой статьи: «*Равнымъ образомъ*, прекращеніе иска . . . лишаетъ истца права на предъявленіе того же иска ко всѣмъ прочимъ дорогамъ» и т. д. приводитъ къ заключенію, что 133 ст. и въ первой части лишаетъ истца права возобновить прекращенный искъ *безусловно* ⁸⁾.

Такимъ образомъ, истецъ, прекратившій свой искъ, послѣ отсылки желѣзной дорогѣ вызова о явкѣ въ судъ лишается права: 1) возобновить этотъ искъ какъ въ томъ, такъ и въ другомъ судѣ, къ той же дорогѣ; 2) если искъ имѣлъ своимъ основаніемъ перевозку груза или багажа по договору о прямомъ сообщеніи, и былъ уже посланъ

вызовъ по сему иску привлеченной къ отвѣтственности дорогѣ, то истецъ теряетъ право на предъявленіе иска ко *всѣмъ прочимъ* дорогамъ, противъ которыхъ истецъ могъ его начать въ силу ст. 128.

Истецъ *не* теряетъ права возобновить прекращенный искъ: 1) если искъ былъ прекращенъ не по требованію истца, а въ случаѣ его неявки, по требованію отвѣтчика или же по инициативѣ самого суда (ст. 358 и 2 п. 718 ст. Уст. Гр. Суд.); 2) если искъ прекращенъ по требованію истца, но до отсылки желѣзной дорогѣ вызова о явкѣ въ судъ; 3) истецъ, потерпѣвшій личное поврежденіе при перевозкѣ прямого сообщенія, если прекратилъ искъ къ одной дорогѣ, можетъ возобновить тотъ же искъ къ другой дорогѣ. Къ этому заключенію приводитъ буквальный текстъ 133 ст. Общ. Уст.: «прекращеніе иска, имѣющаго своимъ основаніемъ перевозку *груза* или *багажа* по договору о прямомъ сообщеніи». Такимъ образомъ, законъ не воспретилъ возобновленія иска о вознагражденіи за личное поврежденіе, причиненное при перевозкѣ прямого сообщенія, если прекращенный искъ предъявляется къ другой дорогѣ.

* * *

134 ст. Общ. Уст. «По искамъ къ желѣзнымъ дорогамъ повѣстки о вызовѣ въ судъ, копіи 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».

Правило этой статьи постановлено въ виду того, что на основаніи ст. 127 Общ. Уст. иски къ желѣзнымъ дорогамъ, имѣющіе своимъ основаніемъ перевозку грузовъ или пас-

⁷⁾ Contra: кас. 1875 г., № 692; 1876, № 585; 1880, № 34.

⁸⁾ Вербловскій, 103; Шимановскій, 109; Квачевскій, 260.

сажирского багажа, нарушение правил о перевозкѣ пассажировъ и причиненіе личнаго вреда эксплуатаціею дороги, предъявляются по усмотрѣнію истца, по мѣсту нахождения правленія или управленія подлежащей дороге, станціи отправленія или назначенія, или же по мѣсту причинившаго личный вредъ событія. Такимъ образомъ, безъ правила, выраженнаго въ ст. 134, всѣ поименованныя въ ней бумаги могли бы отсылаться указаннымъ въ ст. 127 мѣстамъ.

По поводу ст. 134 г. Вербловскій¹⁹⁾ правильно замѣчаетъ, что въ силу ея истецъ обязанъ указать въ исковомъ прошеніи мѣсто нахождения правленія или управленія дороги-отвѣтчицы.

Приведенная статья представляетъ еще одно отступление отъ началъ Уст. Гр. Судопроизводства. По 1292 ст. сказаннаго Устава копія рѣшенія суда не только заочнаго, но и всякаго отсылается въ мѣстное казенное управленіе. По статьѣ же 134 Общ. Уст. въ случаѣ, если отвѣтчицею является казенная дорога, во Временное Управленіе должна быть отослана копія лишь заочнаго рѣшенія²⁰⁾.

¹⁹⁾ Стр. 104. Ср. также Квачевскій, стр. 262.

²⁰⁾ Ср. Шимановскій, 108. С.-Петербургскій Окружный Судъ придерживается иной практики, сообщая Временному Управленію копіи всѣхъ рѣшеній.

XVI.

Взысканіе.

138 ст. Общ. Уст. «Желѣзная дорога, вмѣстѣ со всеѣми ея принадлежностями, составляетъ 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».

139 ст. Общ. Уст. «Мѣста и лица, приводящія въ исполненіе судебныхъ рѣшенія или имѣющія право предъявлять требованія, которымъ законъ присвоилъ свойство безспорныхъ, повѣстки и требованія свои о вносѣ присужденныхъ или причитающихся съ желѣзной дороги суммъ, обращаютъ въ правленіе общества или управленіе дороги, безъ указанія при этомъ способовъ исполненія (Уст. Гражд. Судопр. 933 и слѣд.)».

Сужденіе Государственнаго Совѣта:

«Не считая возможнымъ приступать къ установленію подробныхъ правилъ относительно ликвидаціи дѣлъ несостоятельныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, порядка, выкупа или продажи ихъ а также финансовыхъ расчетовъ, которые должны при этомъ вникать съ владельцами акцій несостоятельной дороги и ея кредиторами, и устраняя въ виду сего проектированныя комиссіею по означеннымъ предметамъ постановленія, — Государственный Совѣтъ признавалъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, настоятельную необходимость

въ указаніи порядка взысканія присужденныхъ съ желѣзныхъ дорогъ суммъ, для избѣжанія на будущее время тѣхъ недоразумѣній, которыя нынѣ постоянно встрѣчаются на практикѣ при исполненіи постановленныхъ по искамъ къ желѣзнымъ дорогамъ рѣшеній».

«Въ семъ отношеніи прежде всего требовалъ разрѣшенія вопросъ: какое именно имущество желѣзной дороги можетъ быть обращено на покрытіе производимаго съ нея взысканія? — Общія постановленія гражданскихъ законовъ, позволяющія подвергать описи, аресту и продажѣ все вообще движимое и недвижимое имущество должника, вмѣстѣ или по частямъ, представляются въ этомъ случаѣ недостаточными уже потому, что всѣ частныя желѣзныя дороги, за исключеніемъ только одной Царскосельской, не составляютъ полной собственности эксплуатирующихъ ихъ обществъ, но, по истеченіи концессионныхъ сроковъ, должны поступить въ распоряженіе правительства. Кромѣ того, большинство сихъ дорогъ обременено весьма значительными облигаціонными долгами, пользующимися правомъ на преимущественное предъ всѣми другими обязательствами желѣзныхъ дорогъ обезпеченіе всѣмъ недвижимымъ и движимымъ ихъ имуществомъ. Владѣльцемъ почти всѣхъ этихъ облигацій состоитъ казна, являющаяся, такимъ образомъ, главнымъ кредиторомъ желѣзнодорожныхъ обществъ, интересы котораго несомнѣнно нарушились бы, въ случаѣ дозволенія отчуждать по распоряженіямъ суда желѣзнодорожное имущество на покрытіе присуждаемыхъ съ желѣзныхъ дорогъ взысканій. Затѣмъ, при современномъ значеніи желѣзнодорожныхъ путей для государственнаго управленія и экономической жизни народа, правильное и безостановочное движеніе по онымъ является настолько важнымъ, что невозможно допустить, чтобы дѣятельность той или другой желѣзной дороги приостанавливалась, вслѣдствіе ареста или обращенія въ продажу какихъ-либо принадлежностей пути, желѣзнодорожныхъ сооружений или подвижнаго состава. Наконецъ, отчужденіе извѣстной части имущества желѣзной дороги на пополненіе ею нѣсколькихъ, частныхъ съ нея взысканій, крайне обезцѣнивая общую ея стоимость, нарушало бы интересы всѣхъ прочихъ кредиторовъ дороги. На основаніи сказаннаго, Государ-

ственный Совѣтъ пришелъ къ заключенію, что все имущество желѣзной дороги, необходимое для обезпеченія безостановочнаго по ней движенія, должно составлять одно нераздѣльное цѣлое, не подлежащее отчужденію по частямъ. Принятіе этого начала не устраняло бы, повидимому, возможности обращенія взысканія на нѣкоторыя изъ принадлежащихъ желѣзнодорожнымъ обществамъ предметовъ, а равно на имѣющіяся въ кассахъ желѣзныхъ дорогъ денежные суммы. Ближайшее соображеніе этой стороны вопроса привело однако къ противному заключенію. Существующія нынѣ желѣзнодорожныя предпріятія не имѣютъ въ своемъ владѣніи такихъ имуществъ, которыя не составляли бы принадлежностей эксплуатируемыхъ ими дорогъ, или не были бы предназначены для удовлетворенія потребностей послѣднихъ. Даже принадлежащія нѣкоторымъ обществамъ заводы и угольные копи имѣютъ болѣе или менѣе тѣсную связь съ эксплуатаціею завѣдываемыхъ ими линій, а потому отчужденіе и сихъ имуществъ, въ извѣстныхъ случаяхъ, могло бы повлечь приостановку или замѣшательство въ движеніи по линіи. Точно также, различные предметы желѣзнодорожнаго хозяйства, въ которыхъ въ данное время не настоятъ существенной надобности для поддержанія движенія (какъ, напр. старые рельсы и шпалы, запасный подвижной составъ и т. п.), могутъ однако имѣть свое точное, опредѣленное назначеніе въ общей экономіи желѣзнодорожнаго дѣла или потребоваться въ ближайшемъ будущемъ, въ виду чего обращеніе ихъ въ продажу, на пополненіе производимыхъ съ желѣзной дороги взысканій, можетъ отразиться на правильности или безопасности движенія по оной. Подобныя же послѣдствія, въ извѣстныхъ случаяхъ, можетъ повлечь и задержаніе имѣющихся въ кассахъ желѣзной дороги наличныхъ суммъ. Издерживая десятки и сотни миллионъ на свои эксплуатаціонные расходы, желѣзныя дороги могутъ, очевидно, поддерживать свою дѣятельность, лишь имѣя въ своемъ распоряженіи весьма значительныя денежные суммы. Между тѣмъ, къ принудительнымъ мѣрамъ взысканія приходится прибѣгать именно противъ такихъ дорогъ, которыя не обладаютъ достаточными средствами для покрытія своихъ расходовъ и по отношенію къ коимъ задержаніе извлекаемыхъ ими доходовъ можетъ вызвать

невозможность дальнѣйшаго продолженія движенія. Кромѣ того, нельзя упускать изъ вида, что при существованіи прямого сообщенія между всѣми желѣзными дорогами и при взиманіи совместно съ платою въ пользу дорогъ государственнаго сбора съ пассажирскихъ билетовъ и багажа, суммы, находящіяся въ кассахъ извѣстной дороги, могутъ въ дѣйствительности принадлежать другимъ дорогамъ или казнѣ. Во всякомъ случаѣ, установленіе какихъ-либо точныхъ признаковъ, по которымъ можно бы различать въ имуществѣ желѣзныхъ дорогъ предметы и суммы, необходимые для безостановочнаго движенія, отъ неимѣющихъ такого значенія, является трудно-достижимымъ. При отсутствіи же въ законѣ положительныхъ въ семь отношеніи указаній, правило, позволяющее обращать на удовлетвореніе присуждаемыхъ съ желѣзныхъ дорогъ взысканій какую-либо часть желѣзнодорожнаго имущества, неизбѣжно породило бы на практикѣ существенныя затрудненія, такъ какъ подобное постановленіе налагало бы на высшія желѣзнодорожныя установленія или судебныя мѣста крайне сложную задачу — входить въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ въ изслѣдованіе вопросовъ о томъ: не повлечетъ ли арестъ и продажа извѣстныхъ, принадлежащихъ желѣзной дорогѣ предметовъ, или задержаніе находящихся въ ея кассахъ суммъ приостановки движенія и составляютъ ли задерживаемыя суммы собственность дороги-отвѣтчицы? Всѣ приведенныя обстоятельства побудили Государственный Совѣтъ признать общіе, установленные въ законахъ гражданскихъ способы взысканія непримѣнимыми ко всякому вообще имуществу желѣзныхъ дорогъ (пунктъ 70 журнала Соед. Деп. Госуд. Совѣта, стр. 65—72)¹⁾.

Статья 139 дополняетъ статью 138 и является логическимъ ея послѣдствіемъ.

Прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что Общій Уставъ установилъ новый родъ нераздѣльныхъ имуществъ, именно, желѣзныя дороги²⁾. Вслѣдствіе этого редакція ст. 394

¹⁾ Общій Уставъ съ сужденіями. Государств. Совѣта, стр. 113—117.

²⁾ Ср. Квачевскій, 274; Шимановскій, 123.

Х т. I ч. изд. 1887 года измѣнена слѣдующимъ образомъ: «Къ имуществамъ *нераздѣльнымъ* по закону принадлежать: 7) желѣзныя дороги со всѣми ихъ принадлежностями».

Второй вопросъ, о взысканіи присужденныхъ съ желѣзныхъ дорогъ денежныхъ суммъ представляется весьма интереснымъ.

Вопросъ этотъ до изданія Общаго Устава былъ предметомъ судебного разбирательства, именно по дѣлу Духновскаго съ Обществомъ Боровичской желѣзной дороги³⁾. Дѣло это не доходило до разсмотрѣнія Сената и закончилось двумя опредѣленіями С.-Петербургской Судебной Палаты (отъ 9/20 марта 1879 г. и отъ 6 марта 1881 г.).

Духновскій взыскивалъ съ Общества значительную сумму денегъ, которую Общество не въ состояніи было заплатить, поэтому взыскателемъ возбуждено было дѣло о признаніи Общества дороги должникомъ несостоятельнымъ. Въ этомъ то дѣлѣ Спб. Судебная Палата высказала нѣсколько соображеній, которыя вполнѣ отвѣчаютъ общимъ положеніямъ, установленнымъ въ настоящее время Уставомъ 12 іюня 1885 г., и служатъ обстоятельнымъ къ нему объясненіемъ.

Судебная Палата (9/20 марта 1879 г.) высказала: «изъ содержанія §§ 10, 40, 41, 42 и 43 Устава Общества (Боровичской ж. д.⁴⁾ видно, что акціонерное общество

³⁾ Въ 1876 году до Гр. Касс. Деп. Сената доходило дѣло Юдина съ Общ. Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги, касающееся взысканія «непосредственно съ имущества Общества» 111.897 руб. 50 коп. (Касс. 1876 г., 29 января, № 74). Въ этомъ однакоже дѣлѣ, вопросъ собственно о взысканіи присуждаемыхъ съ желѣзныхъ дорогъ суммъ не только не разрѣшенъ, но даже не былъ затронутъ.

⁴⁾ § 10. Общество *владеетъ* желѣзною дорогою на условіяхъ, въ семь уставѣ опредѣленныхъ въ продолженіи 81 года, со дня дѣйстви-

не имѣетъ права собственности на дорогу, а ему принадлежитъ лишь право владѣнія желѣзною дорогою въ теченіи опредѣленнаго уставомъ срока». Затѣмъ, въ опре-

ительнаго открытія движенія по всей дорогѣ. § 40. Въ случаѣ распоряженій или дѣйствій разныхъ управленій Общества, или агентовъ его, во вредъ интересамъ правительственнымъ или общественнымъ, правленіе Общества или управляющій дорогою, по требованію правительства, немедленно устраняетъ безпорядки, а въ случаѣ продолженія оныхъ, удаляетъ виновныхъ лицъ. Если Министерство Путей Сообщенія въ случаяхъ, признанныхъ имъ нужными, потребуетъ увольненія кого-либо изъ служащихъ въ Обществѣ, то сіе послѣднее обязано исполнить такое требованіе неотлагательно и безпрекословно. § 41. Если Общество не приступитъ въ назначенный § 6 срокъ къ сооруженію дороги, или, приступивъ, не будетъ продолжать работъ и поставокъ въ такой степени, чтобы окончить оныя къ сроку, въ мѣрѣ нужной для правильнаго и безопаснаго движенія, или же вообще не выполнитъ валагаемыхъ на него уставомъ обязательствъ по сооруженію дороги, то за исключеніемъ лишь особыхъ случаевъ... Министръ Путей Сообщенія дѣлаетъ Обществу первое предостереженіе... черезъ три мѣсяца Министръ дѣлаетъ Обществу второе предостереженіе... затѣмъ, черезъ два мѣсяца... правительство, по своему усмотрѣнію, приводитъ въ исполненіе свои требованія непосредственнымъ распоряженіемъ на счетъ Общества, или, если признаетъ то нужнымъ, *вступаетъ во владѣніе дорогою, залогомъ, всеми работами, оконченными и неоконченными, и всемъ матеріаломъ, заготовленнымъ Обществомъ...* При вступленіи правительства во владѣніе дорогою, оно *принимаетъ на свою обязанность всѣ договоры и условія, заключенные Обществомъ къ дѣйствительной пользѣ дороги въ предѣлахъ утвержденной расцѣпочной вѣдомости; но претензіи по симъ договорамъ и условіямъ, относящіяся ко времени, предшествующему вступленію правительства во владѣніе дорогою, остаются на полной отвѣтственности Общества...* § 42. Если во время эксплуатаціи Общество допуститъ разстройство дороги и движенія по оной, и *если оно не будетъ выполнять которой-либо изъ прочихъ обязанностей, настоящимъ уставомъ на него возлагаемыхъ...* (Министръ Путей Сообщенія дѣлаетъ Обществу предостереженія, послѣ которыхъ)... *правительство, если признаетъ то нужнымъ, вступаетъ во владѣніе дорогою, всеми ея принадлежностями, запасами и заготовленіями, и не выжидая 20-ти-лѣтняго срока, назначеннаго § 43 для выкупа дороги...* Правительство, буде признаетъ нужнымъ, не выжидая полугодового срока, *вступаетъ немедленно въ управленіе и распоряженіе дорогою на счетъ Общества, равно какъ и въ самое владѣніе*

дѣленіи 6 марта 1881 г. читаемъ: «указаніе повѣреннаго Общества на стоимость отдѣльныхъ предметовъ⁵⁾, входящихъ въ составъ всего имущества желѣзной дороги, превышающаго, по его заявленію, долгъ Общества взыскателю, не имѣетъ значенія потому, что *эти предметы не могутъ подлежать отдѣльному отчужденію независимо отъ права Общества владѣть дорогою*». И дальше: «въ настоящемъ случаѣ опредѣленію стоимости подлежитъ не самая дорога и находящіяся на оной сооруженія и движимое имущество, а *только принадлежащее Обществу право эксплуатаціи дороги*».

Откуда же заимствовала Судебная Палата столь вѣрныя соображенія? Изъ дѣйствующихъ уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, изъ отдѣльныхъ §§ которыхъ Палата сдѣлала общіе выводы. Эти же общіе выводы, но въ болѣе полномъ и совершенномъ видѣ, изъ того же матеріала, сдѣлалъ законодатель, въ Общ. Уст. 12 іюня⁶⁾.

Такимъ образомъ, у законодателя былъ подъ рукою готовый матеріалъ: масса конкретныхъ явленій. Изъ нихъ созданы положенія закона. Разъ общество желѣзной до-

ою... При вступленіи на вышеизложенныхъ основаніяхъ во владѣніе дорогою правительство производитъ съ Обществомъ расчетъ порядкомъ, указаннымъ въ § 43... § 43. По прошествіи 20-ти лѣтъ со дня окончанія срока, назначеннаго въ § 6, на выполнение работъ, *правительство имѣетъ право во всякое время выкупить желѣзную дорогу съ ея принадлежностями...* (указанъ способъ опредѣленія выкупной цѣны)... Запасы топлива и матеріаловъ для ремонта дороги и ея принадлежностей, по требованію правительства, должны быть переданы ему Обществомъ, порядкомъ указаннымъ въ § 44. При чемъ *правительство предоставляетъ себѣ право принять лишь тѣ предметы, и въ томъ количествѣ, какіе и сколько признаетъ для себя нужнымъ, и уплатить за нихъ государственными 5% бумагами по современной биржевой цѣнѣ.*

⁵⁾ Общество этимъ доводомъ защищалось противъ признанія его должникомъ несостоятельнымъ.

⁶⁾ Статьямъ 10, 40, 41, 42 и 43 Уст. Общ. Боровичской желѣзной

роги признано дѣйствующими уставами не собственникомъ, а простымъ ея владѣльцемъ, разъ обществу при-

дороги соотвѣтствуютъ слѣдующія статьи уставовъ, концессій и уступочныхъ договоровъ другихъ желѣзнодорожныхъ обществъ:

Боровичская	10	40	41	42	43
Варшавско-Вѣнская	XXVШ, 5	XVII, XX, XXIX, XXX, 44	XXIV	—	XXI
Варшавско-Бромбергская	II, 5	49	X	—	II, VIII
Рижско-Динабургская	3	21	56	—	—
Главное Общество	4, 25	23, 35	1, 58	—	9
Московско-Рязанская	50	11, 12	53	—	51
Динабург-Витебская	4	9	26	—	27
Царскосельская	1	—	—	—	—
Варшавско-Тереспольская	VI, XVI, 5	XXIII, XXXII, XXXIII, 51	XXX	—	VI, XXVII
Рязанско-Козловская	6	34, 36	46	—	47
Лодзинская	VI, XVI, 5	XXIII, XXXII, XXXIII, 50	XXX	—	VI, XXVII
Рязко-Моршанская	6	35, 38	48	—	49
Курско-Кіевская	15, 19	10, 36, 37	13	—	48
Орловско-Грязская	5	14, 17	33	—	31
Орловско-Витебская	3	22, 24	4, 37	—	38
Московско-Ярославск.	49	7	51	—	50
Ярославско-Вологодск.	13	—	9	—	14
Тамбово-Козловская	2	48, 49	52	—	54
Курско-Харьков.-Азовская	5	41, 42, 44	48	—	46
Московско-Брестская	21	63	64	64	65
Константиновская	3	26, 27, 41	42	—	43
Шуйско-Ивановская	4	28, 56	58	—	59
Грязе-Царицынская	4	35, 36, 49	50	—	51
Московско-Курская	2	26, 39	—	40	41
Лозово-Севастопольск.	10	13, 49	50	50	51
Балтійская	12	15, 45	46	46	47
Митавская	11	14, 48	49	50	51
Рязко-Вяземская	12	15, 46	47	48	49
Моршанско-Сызранск.	10	13, 44	45	46	47
Рыбинско-Бологовская	10	13, 39	—	40	41
Новоторжская	11	14, 44	45	46	47
Ростово-Владикавказск.	10	13, 44	45	46	47
Сестрорѣцкая	10	14, 42	43	44	45
Муромская	10	13, 40	41	42	43
Риго-Тукумская	10	13, 40	41	42	43
Тамбово-Саратовская	10	13, 44	45	46	47

надлежить не самая дорога, со всѣмъ ея составомъ и строеніями, а лишь голое право эксплуатаціи, разъ полнымъ хозяиномъ и настоящимъ собственникомъ дороги признано правительство, — логически пришлось сдѣлать выводъ, что за частные долги владѣльца не можетъ расплачиваться собственникъ, и что во взысканіе суммъ, присужденныхъ съ владѣльца, нельзя дотронуться до имущества собственника.

Вслѣдствіе сего, въ настоящее время статьи 933, 935 и 936 Уст. Гр. Судопр. отмѣнены по отношенію взысканій съ желѣзнодорожныхъ обществъ, и взыскатель долженъ подать на имя судебного пристава заявленіе о взысканіи, «безъ указанія при этомъ способовъ исполненія» (ст. 139 Общ. Устава).

Тѣмъ не менѣе, ни Судебная Палата не разрѣшила окончательно вопроса о взысканіи съ желѣзнодорожныхъ обществъ присужденныхъ суммъ, ни Общій Уставъ не даетъ указаній для рѣшенія всѣхъ могущихъ возникнуть на

Боровичская	10	40	41	42	43
Козлово - Ворон.-Ростовская	—	12, 44	45	46	47
Уральская	4, 24	68	69	70	71
Оренбургская	4, 24	68	69	70	71
Фастовская	4, 24	68	69	70	71
Привислянская	4, 24	68	69	70	71
Донецкая	24	65	66	67	68
Харьк.-Николаевская	25	63	64	65	66
Новгородская	25	64	65	66	67
Путиловская	24	64	65	66	67
Либаво-Роменская	28	63	64	65	66
Московско-Мячковская	22	35	36	37	38
Югозападные	5, 22	61	—	62	63
Закавказская	26	51, 63	64	65	66

(Ср. «Сводъ дѣйствующихъ» уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ по 1-е іюля 1881 г., изданіе Министерства Путей Сообщенія, С.-Петербургъ 1881 г. Сборная таблица. Въ эту таблицу не вошелъ уставъ, открытой послѣ 1-го іюля 1881 г., Общ. Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги).

практикѣ случаевъ. Вопросъ этотъ могъ бы быть разрѣшенъ слѣдующимъ образомъ:

Всѣ дѣйствующіе желѣзнодорожные уставы ⁷⁾ съ точки зрѣнія *правъ общества на побочныя предпріятія и ограниченія такихъ правъ*, могутъ быть раздѣлены на пять разрядовъ:

1) Къ первому разряду принадлежитъ одно лишь Общество Донецкой желѣзной дороги, § 7 устава которого постановляетъ: «Обществу *воспрещается* добываніе минеральнаго топлива и рудъ и приобрѣтеніе или учрежденіе заводовъ, а равно входитъ въ обязательства по поставкѣ обществомъ и сбыту онымъ горныхъ и заводскихъ произведеній».

2) Второй разрядъ составляютъ тѣ общества, уставы которыхъ разрѣшаютъ имъ учреждать *предпріятія, необходимыя для потребностей желѣзной дороги*; къ нимъ принадлежатъ уставы желѣзныхъ дорогъ: Рижско-Динабургской (§ 46), Московско-Рязанской (§ 8), Динабургско-Витебской (§ 24), Московско-Ярославской (§ 14), Балтійской (§ 4), Митавской (§ 6), Новгородской (§ 1), Ростово-Владикавказской (§ 2), Сестрорѣцкой (§ 2) и Либаво-Роменской (§ 7).

3) Третій разрядъ составляютъ общества, уставы которыхъ, разрѣшая имъ учрежденіе отдѣльныхъ *предпріятій, не постановили вмѣстѣ съ тѣмъ, что эти предпріятія должны служить исключительно для потребностей желѣзной дороги*. Къ нимъ принадлежатъ уставы желѣзныхъ дорогъ: Варшавско-Вѣнской (VI, 5), Варшавско-Тереспольской (V, 2) и Лодзинской (V).

4) Къ четвертому разряду принадлежитъ Главное Об-

⁷⁾ Устава Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги у меня нѣтъ подъ рукою, поэтому все изложенное — сказаннаго устава не касается.

щество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, § 21 п. 3 устава котораго разрѣшаетъ Обществу: «Учреждать производства рудничныя, заводскія, лѣсныя, каменноломныя и другія подобныя». При чемъ: «Устройства и приобрѣтенія *независимыя отъ потребностей желѣзныхъ дорогъ*, обществу разрѣшенныхъ, допускаются лишь по возмѣщеніи имъ всѣхъ должныхъ правительству суммъ».

5) Наконецъ, пятый разрядъ составляютъ всѣ остальные общества, уставы которыхъ *о правахъ на побочныя предпріятія не упоминаютъ*.

Поэтому, вопросъ о взысканіи присужденныхъ суммъ слѣдовало бы, повидимому, разрѣшить такимъ образомъ: Желѣзная дорога со всѣми ея принадлежностями, а равно денежные капиталы, находящіеся въ ея кассахъ, составляютъ имущество подлежащее взысканію. Взысканію подлежитъ имущество желѣзнодорожнаго Общества, составляющее предметъ такихъ предпріятій, которыя учреждены Обществомъ въ видахъ денежной прибыли, независимо отъ потребностей желѣзной дороги.

Однакоже вопросъ этотъ разрѣшается именно въ противоположномъ смыслѣ.

Во-первыхъ, самый текстъ ст. 138 Общ. Уст.: «присужденныя съ желѣзныхъ дорогъ взысканія не могутъ быть обращены *ни на какіе* принадлежащіе имъ предметы». Во-вторыхъ, первая часть сказанной статьи: «Желѣзная дорога, вмѣстѣ со всѣми ея принадлежностями, составляетъ имущество *нераздѣльное*» — въ связи съ редакціей ст. 394 X т. I ч. (изд. 1887 г.) убѣждаютъ, что законодатель установилъ полную *неприкосновенность* всякаго, какого бы то ни было имущества, принадлежащаго желѣзной дорогѣ.

Сужденіе Государственнаго Совѣта, помѣщенное подъ вышесказанными статьями: «Всѣ приведенныя обстоятель-

ства побудили Государственный Совѣтъ признать общіе, установленные въ законахъ гражданскихъ, способы взысканія непримѣнимыми *ко всякому вообще* имуществу желѣзныхъ дорогъ» — представляетъ еще одно этому подтвержденіе.

Наконецъ, всѣ теоретическіе изслѣдователи этого вопроса и комментаторы Общаго Устава въ этомъ отношеніи—единогласны ⁸⁾).

По поводу ст. 138 Общ. Уст. г. Вербловскій вѣрно замѣчаетъ, что если къ желѣзной дорогѣ не примѣняется порядокъ понудительнаго исполненія рѣшенія, то по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ не должно имѣть мѣста

⁸⁾ Анненковъ, «Опытъ комментарія къ Уст. гр. суд.», т. V, стр. 67, пишетъ: «Нельзя не согласиться съ замѣчаніями Малышева (Журн. гр. и уг. пр. 1882 г., кн. I, стр. 217) о томъ, что взысканія не могутъ быть обращаемы на принадлежности желѣзныхъ дорогъ, необходимыя для ихъ эксплуатаціи и безостановочнаго движенія по нимъ. Примѣненіе этого положенія, какъ вполне правильнаго и выражающаго при томъ общее начало о неотчуждаемости принадлежностей такихъ имуществъ, которыя и сами неотчуждаемы, должно быть распространено и на другіе случаи, вслѣдствіе чего должно быть признано недопустимымъ обращеніе взысканій не только на принадлежности желѣзныхъ дорогъ, но и другихъ концедированныхъ предпріятій: рудниковъ, водопроводовъ и проч. Подтвержденіемъ правильности этого положенія по отношенію недопустимости отчужденія собственно принадлежностей желѣзныхъ дорогъ безъ согласія собственника ихъ—правительства, можетъ служить кромѣ того, по указанію Борзенко и самый законъ о концессіи нашихъ желѣзныхъ дорогъ, которымъ прямо воспрещается продавать или закладывать безъ согласія правительства какъ недвижимое, такъ и движимое имущество, составляющее принадлежность желѣзной дороги (Гр. огранич. желѣзнодорож. предпр., т. I, стр. 204).

Ср. Вербловскій, 111; Квачевскій, 274; Шимановскій, 122—128 и 125, который при томъ замѣчаетъ, что подобный способъ исполненія рѣшенія у насъ практикуется въ отношеніи казенныхъ и земскихъ учреждений.

Нѣкоторые исключенія, которыхъ требуетъ Квачевскій (стр. 275), въ виду вышеизложенныхъ основаній—недопустимы.

и *обезпеченіе искомъ*, такъ какъ обезпеченіе иска приводится въ исполненіе наложеніемъ ареста или запрещенія на имущество должника и имѣетъ слѣдовательно, принудительный характеръ.

Могутъ ли быть *обезпечиваемы* иски къ желѣзнымъ дорогамъ?

Допустимъ, что лицо, потерпѣвшее личный вредъ, заключило съ отвѣтственнымъ желѣзнодорожнымъ обществомъ договоръ, совершенный *явочнымъ* порядкомъ, въ силу какаго договора общество обязалось платить потерпѣвшему, въ извѣстные сроки, извѣстную сумму въ видѣ вознагражденія. Если общество не платитъ, потерпѣвшій предъявляетъ на основаніи явочнаго договора искъ и требуетъ въ силу 595 ст. Уст. Гр. Суд. обезпеченія иска. Въ подобномъ требованіи, основанномъ на явочномъ договорѣ, судъ, въ силу приведенной статьи, повидимому, не въ правѣ отказать. Съ другой стороны, такъ какъ иски могутъ быть обезпечиваемы лишь указанными въ ст. 602 Уст. Гр. Суд. способами, то истецъ, въ данномъ случаѣ, можетъ просить или о наложеніи запрещенія на недвижимое имущество общества, или объ арестѣ на его движимое имущество. Между тѣмъ, обществу не принадлежитъ ни одна пядь земли, ни одинъ кирпичъ, ни одинъ рельсъ изъ находящейся въ его владѣніи дороги. Все это составляетъ собственность правительства. Денежные капиталы, имѣющіеся въ кассахъ общества или у третьихъ лицъ, также неприкосновенны (ст. 138 Общ. Уст.). Общество, правда, на судѣ можетъ воспользоваться правомъ, предоставленнымъ отвѣтчику 615 ст. Уст. Гр. Суд. и предложить внести въ депозитъ суда достаточную сумму денегъ или ⁹⁾ бумагъ, но 1) это право, а не обязанность общества, 2) общество можетъ и не исполнить своего предложенія. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ сумма, долженствующая быть

внесенной въ обезпеченіе, не есть: а) требованіе, которому законъ присвоилъ качество безспорности (ст. 130 и 140); б) такъ какъ сказанная сумма не является, пока, «присужденной», то общество можетъ пропустить 3-хъ мѣсячный срокъ и не внести суммы въ обезпеченіе иска безъ послѣдствій, указанныхъ въ ст. 140 и слѣд. Общ. Уст.

Вопросъ объ обезпеченіи разрѣшается такъ же, какъ вопросъ о взысканіи, т. е., что обезпеченіе иска, состоящее въ наложеніи запрещенія на недвижимое и ареста на движимое имущество недопустимо, въ силу того обстоятельства, что мѣры обезпеченія представляются совершенно одинаковыми съ соотвѣтствующими способами приведенія рѣшенія въ исполненіе. Принятіе мѣръ обезпеченія относительно имущества, принадлежащаго желѣзной дорогѣ, представлялось бы дѣйствіемъ совершенно безцѣльнымъ, по невозможности получить удовлетвореніе изъ этого имущества.

Но—весьма важное замѣчаніе—все это относится лишь къ *паровымъ* желѣзнымъ дорогамъ, ибо Общій Уставъ относительно конно-желѣзныхъ дорогъ ничего не постановилъ⁹⁾.

* * *

140 ст. Общ. Уст. «Если въ трехмѣсячный срокъ отъ полученія повѣстки или окончательно опредѣлившагося требованія, правленіемъ или управленіемъ дороги (ст. 139) присужденная или требуемая сумма не будетъ доставлена мѣсту или лицу, исполняющему рѣшеніе, или предъявившему безспорное требованіе, то взыскателю предостав-

⁹⁾ Ср. Анненковъ, «Опытъ Комментарія», 2-е изд. т. III. 132. Вербловскій, 112.

ляется просить надлежащій судъ объ объявленіи общества, эксплуатирующаго дорогу-должницу, несостоятельнымъ».

Послѣ полученія повѣстки объ исполненіи рѣшенія суда, общество желѣзной дороги имѣетъ льготный трехмѣсячный срокъ, въ теченіи котораго безъ всякихъ вредныхъ для себя послѣдствій можетъ не платить присужденной съ него суммы. Это—громадное преимущество, данное закономъ желѣзнымъ дорогамъ. Относительно всѣхъ прочихъ должниковъ самый продолжительный льготный срокъ, какъ извѣстно—двухмѣсячный (ст. 1095 Уст. Гр. Судопр.).

Разсматривая вопросъ о взысканіи съ желѣзныхъ дорогъ исключительно съ точки зрѣнія вознагражденія за смерть и личное поврежденіе, не можемъ не замѣтить, что такъ какъ изъ всѣхъ понесшихъ личное поврежденіе, огромный процентъ приходится на долю не публики, а низшихъ желѣзнодорожныхъ агентовъ, по большей части люда весьма бѣднаго — то выжиданіе послѣ окончательнаго рѣшенія суда, въ теченіи трехъ мѣсяцевъ, полученія первой копейки, является для нихъ очень тяжелымъ. Было бы желательно, чтобы законъ, въ формѣ напр., примѣчанія къ ст. 140, сократилъ этотъ срокъ для лицъ, потерпѣвшихъ вредъ вслѣдствіе личнаго поврежденія.

Откуда явился именно трехмѣсячный срокъ? Установленъ ли онъ въ видахъ согласованія этого постановленія съ 3 п. 1143 ст. Уст. Гражд. Судопр., или онъ продолжителенъ потому, чтобы дать возможность желѣзнодорожному обществу, послѣ окончательнаго рѣшенія судебной палаты, разобраться еще въ Кассационномъ Сенатѣ? Послѣдній мотивъ, въ виду того, что судьбы обществъ весьма тѣсно связаны съ казеннымъ интересомъ, имѣетъ за собою нѣкоторую долю вѣроятности.

Оба приведенные мотива могли имѣть вліяніе на редакцію ст. 140; однако, срокъ этотъ возникъ изъ той же почвы, на которой выросли прочія, только что изложенныя положенія Общаго Устава: изъ дѣйствующихъ желѣзнодорожныхъ уставовъ.

Возьмемъ, напр., § 64 Уст. Общ. Московской-Брестской жел. дороги (уставъ, какъ извѣстно, изъ новѣйшихъ). «Если общество допустить разстройство дороги и движенія по которой-либо части оной или по всей дорогѣ, или *не будетъ выполнять которой либо изъ прочихъ обязанностей*, возложенныхъ на него симъ уставомъ...» Министръ путей сообщенія дѣлаетъ обществу предостереженіе. «Если въ теченіи *трехъ мѣсяцевъ* послѣ втораго предостереженія, общество не исполнитъ требованія Министра, то правительство: 1) или проводить свои требованія въ исполненіе непосредственнымъ распоряженіемъ на счетъ общества; 2) или вступаетъ въ управленіе и распоряженіе на счетъ общества, всею дорогою или частью оной ¹⁰⁾; 3) или же вступаетъ во владѣніе дорогою со всѣми ея принадлежностями, всѣми денежными суммами, матеріалами и запасами, заготовленными обществомъ, не выжидая срока, опредѣленнаго въ § 65 для выкупа дороги ¹¹⁾».

Слѣдуетъ напомнить, что § 64 Уст. Общ. Моск.-Брестск. жел. дороги вполне соответствуетъ § 42 Уст. Общ. Боровичской жел. дороги и составляетъ почти буквальное воспроизведеніе подлежащихъ статей *всѣхъ* новѣйшихъ уставовъ ¹²⁾.

Что значитъ выраженіе ст. 140: «присужденная или

¹⁰⁾ Ср. п. а ст. 142 Общ. Устава.

¹¹⁾ Ср. ст. 143 Общ. Устава.

¹²⁾ Ср. сборную таблицу на стр. 388.

требуемая сумма» — отвѣтъ даетъ ст. 139: «требованія, которымъ законъ присвоилъ свойство безспорныхъ... требованія... о взносахъ присужденныхъ или причитающихся съ желѣзной дороги суммъ», а также слѣдующія слова 140 ст.: «если... присужденная или требуемая сумма не будетъ доставлена мѣсту или лицу, исполняющему рѣшеніе, или *предъявившему безспорное требованіе*». Значить, законъ подъ словомъ «требованія», подразумѣваетъ требованія исключительно *безспорныя*. Что такое безспорное требованіе, указываетъ примѣчаніе I-е къ ст. I Уст. Гр. Суд., статьи 91 и 114 X т. 2 ч. (изд. 1876 г.), а также разъясненіе Сената въ рѣшеніяхъ 1879 г. № 276, 1877 № 260, 1875 № 838 и др. ¹³⁾.

Какъ извѣстно, желѣзныя дороги освобождены лишь отъ нѣкоторыхъ платежей и сборовъ. Общимъ сборамъ съ

¹³⁾ Подъ именемъ государственныхъ податей разумѣются вообще *окладные* сборы, взимаемые съ разныхъ лицъ въ государственный доходъ опредѣленнымъ (окладнымъ) количествомъ и въ установленные сроки, а именно, подати подушныя и оброчныя, подати разныхъ наименованій, взимаемыя вмѣсто той или другой, или вмѣсто обѣихъ совокупно (ст. 1 и 2 т. V уст. о под.), налогъ на недвижимыя въ городахъ, посадахъ и мѣстечкахъ имущества, который взимается ежегодно на основаніи особаго положенія, и наконецъ, госуд. земскій сборъ (п. 3 и прим. къ ст. 2 т. V уст. о под. по прод. 1876 г.). Къ числу *неокладныхъ* сборовъ, поступающихъ въ доходъ казны, принадлежатъ разнаго рода пошлины и въ томъ числѣ тѣ пошлины, сборъ коихъ производится разными особыми установленіями (ст. 1 и примѣч. т. V уст. о пошл.) (^{79/276}).—Во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда частное лицо, общество или установленіе является *какъ плательщикъ податей* и оспариваетъ правильность требованій *казеннаго, земскаго или городского* управленія по раскладкѣ и взиманію сборовъ, — дѣло не можетъ подлежать судебному разсмотрѣнію (^{87/260}).—Къ числу *безспорныхъ* требованій относятся также требованія государственныхъ кредитныхъ установленій, объ описи и продажѣ заложенныхъ въ нихъ имѣній, частнымъ лицамъ принадлежащихъ и проч. (^{75/238}).—Ср. Боровиковскій. «Уставъ Гражд. Судопр.» Вып. I стр. 36.

недвижимыхъ имуществъ онѣ подлежатъ наравнѣ съ прочими плательщиками ¹⁴⁾).

Слѣдуетъ замѣтить, что выраженіе ст. 140: «взыскателю предоставляется просить *подлежащій* судъ объ объявленіи общества несостоятельнымъ» — имѣть въ виду окружный судъ по мѣсту нахождения правленія дороги. Это мнѣніе, высказанное г. Вербловскимъ ¹⁵⁾, основано на ст. 252 проекта Общ. Устава редакціи 1882 г., въ силу каковой статьи кредиторамъ предоставлялось право просить тотъ окружный судъ, въ округѣ котораго находится правленіе дороги, о признаніи ея несостоятельною къ продолженію предпріятія. Кромѣ того, мнѣніе это основывается на 220 ст. Уст. Гр. Суд. и правилахъ судопроизводства по дѣламъ о несостоятельности.

Если желѣзная дорога принадлежит казнѣ, то правило, выраженное въ ст. 140, съ послѣдствіями указанными въ слѣдующихъ статьяхъ Общаго Устава, не можетъ имѣть примѣненія; взыскатель въ этомъ случаѣ на основаніи 1296 ст. Уст. Гр. Суд. обязанъ представить исполнительный листъ непосредственно въ то вѣдомство, которое по силѣ рѣшенія должно оное исполнить, т. е. во Временное Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ ¹⁶⁾.

¹⁴⁾ Ср. VI ст. Уст. Варшавско-Вѣнской и Варшавско-Бромбергской § 18 Глав. Общ.; V Варш.-Таресполь.; V Лодзинской; § 46 Курек.-Кіев.; § 12 Орлов.-Витеб.; § 26 Тамбово-Козлов.

Лишь въ одномъ уставѣ, именно Царскосельской желѣзной дороги, въ § 3 п. d значится: «Общество и заведенія при ономъ не подвергаются никакимъ казеннымъ сборамъ или налогамъ».

¹⁵⁾ Вербловскій, 113; Ср. Квачевскій, 277.

¹⁶⁾ Ср. Вербловскій, 113.

Осенью 1888 года въ Правительственномъ Вѣстникѣ появились публикаціи правленій трехъ желѣзныхъ дорогъ: Ряжско-Вяземской, Моршанско-Сызранской и Закавказской. Въ этихъ публикаціяхъ совершенно

Если взыскатель, которому присуждено извѣстное вознагражденіе, посылаетъ повѣстку объ исполненіи желѣзно-дорожному обществу, послѣ истеченія трехмѣсячнаго сро-

тождественнаго содержанія, значитъ слѣдующее: «Руководствуясь Высочайше утвержденнымъ 2-го іюля сего года положеніемъ Комитета Министровъ о вызовѣ кредиторовъ общества (такой-то) желѣзной дороги, правленіе сего общества приглашаетъ гг. кредиторовъ общества заявить правленію онаго *въ трехмѣсячный срокъ* со дня послѣдняго напечатанія сей публикаціи о своихъ претензіяхъ по всемъ, вообще, долгамъ общества (такой-то) желѣзной дороги и предаряетъ, что тѣ изъ нихъ, которые не предъявятъ въ вышеуказанный срокъ своихъ претензій правленію сего общества, не будутъ, въ случаѣ осуществленія возбужденныхъ предположеній о приобрѣтеніи вышеупомянутой дороги въ казну, имѣть права на предъявленіе какихъ-либо требованій къ казнѣ объ удовлетвореніи ихъ претензій».

Въ печати («Новости» за 1888 г. № 202) былъ возбужденъ вопросъ о юридическомъ значеніи указанного въ этихъ публикаціяхъ трехмѣсячнаго срока и о тѣхъ практическихъ затрудненіяхъ, которые вслѣдствіе этого возникнуть для частныхъ лицъ, имѣющихъ къ означеннымъ желѣзнымъ дорогамъ тѣ или другія претензіи, обязательства или вообще отношенія, основанныя на общемъ гражданскомъ правѣ. «Легко допустить, читаемъ въ томъ же органѣ, что въ теченіи указанного трехмѣсячнаго срока кто-либо будетъ изувѣченъ на одной изъ означенныхъ дорогъ, утратить багажъ или потерпитъ какіе-либо убытки по винѣ дороги при перевозкѣ товара или другой клади. Неужели во всехъ подобныхъ случаяхъ, когда по тѣмъ или другимъ обстоятельствамъ невозможно будетъ заявить претензію въ трехмѣсячный срокъ, пострадавшіе лишаются права требовать вознагражденія? Вѣдь и самыя публикаціи едва ли сдѣлаются доступными въ такой короткій срокъ большинству публики».

На это слѣдуетъ замѣтить, что эта публикація, вѣроятно, основана на недоразумѣніи. Установленный въ ст. 140 Общ. Уст. трехмѣсячный срокъ существуетъ не для кредиторовъ, а для самихъ желѣзныхъ дорогъ. Не кредиторы обязаны въ сказанный срокъ заявлять свои претензіи, а дороги обязаны удовлетворять въ указанный срокъ безспорныя претензіи и требованія.

Затѣмъ еще вопросъ: если сказанныя дороги не объявлены несостоятельными, а просто имѣютъ быть приобрѣтенными въ казну («въ случаѣ осуществленія возбужденныхъ предположеній о приобрѣтеніи вышеупомянутой дороги въ казну»), тогда всякій вопросъ о какомъ-либо

ка, желаетъ войти съ обществомъ въ мировую сдѣлку, въ силу которой, напр., въ вознагражденіе за отсрочку взысканія, увеличивается присужденная ему сумма, подобный договоръ можетъ быть заключенъ не иначе какъ съ разрѣшенія Министра путей сообщенія. — Въ случаѣ заключенія договора безъ разрѣшенія Министерства путей сообщенія, казна, если усмотритъ, что онъ клонится къ ея вреду, имѣетъ право, чрезъ Временное Управление казенныхъ желѣзныхъ дорогъ или другаго представителя своихъ интересовъ, требовать по суду уничтоженія договора.

Г. Вербловскій по этому поводу вѣрно замѣчаетъ ¹⁷⁾, что выданныя желѣзною дорогою обязательства послѣ истеченія трехмѣсячнаго срока, безъ разрѣшенія Министра путей сообщенія, могутъ быть уничтожены судомъ также по требованію самаго взыскателя, т. е. лица въ пользу котораго постановлено рѣшеніе, оставшееся со стороны желѣзной дороги неисполненнымъ, если подобное обязательство клонится ко вреду взыскателя. — Это подтверждался ссылкой ст. 141 Общ. Уст. на ст. 1100 Уст. Гр. Суд.

Разрѣшеніе Министра путей сообщенія необходимо не послѣ момента подачи взыскателемъ прошенія въ подлежащій судъ объ объявленіи общества должникомъ несостоятельнымъ, а послѣ момента истеченія трехмѣсячнаго срока, со дня врученія правленію дороги повѣстки объ исполненіи рѣшенія суда.

* *

срокъ, — за исключеніемъ срока общей земской давности — разумѣется отпадаетъ, ибо казна, приобретающая дорогу, приобретаетъ ее со всеми правами и всеми лежащими на ней обязанностями. Если же сказанныя дороги объявляются несостоятельными, то для заявленія къ нимъ претензій существуетъ не трехмѣсячный, а *четыремѣсячный* срокъ, установленный 9 статьей Судопроизводства по дѣламъ о несостоятельности.

¹⁷⁾ Вербловскій, стр. 114.

142 ст. Общ. Уст. «Признаніе желѣзнодорожнаго общества несостоятельнымъ влечетъ за собою: а) немедленное взятіе эксплуатируемой имъ дороги въ казенное управленіе, и б) ликвидацію дѣлъ несостоятельнаго общества».

Сужденіе Государственнаго Совѣта:

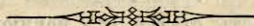
«Во второй половинѣ статьи 142 Общ. Уст., проектированной Соединенными Департаментами, полагалось между прочимъ постановить, что передача дороги въ казенное управленіе совершается правленіемъ общества совмѣстно съ назначенными судомъ присяжными попечителями. — Не входя въ обсужденіе сего правила по существу, Государственный Совѣтъ въ Общемъ Собраніи замѣтилъ, что оно предусматриваетъ одну изъ подробностей того порядка, который долженъ наступать вслѣдствіе признанія желѣзнодорожнаго общества несостоятельнымъ. Точное опредѣленіе производства, имѣющаго цѣлью ликвидацію дѣлъ несостоятельнаго общества, конечно, необходимо; но такъ какъ Соединенные Департаменты сочли возможнымъ, по имѣющимся въ дѣлѣ даннымъ, установить въ обсуждаемомъ проектѣ одни только основные начала, на которыхъ долженъ быть построенъ относящійся къ сему предмету порядокъ, то упомянутая подробность является не вполне умѣстной въ кругу тѣхъ правилъ, въ составъ которыхъ она введена. Во вниманіе къ сему Государственный Совѣтъ предпочелъ приведенную выше часть статьи 142 исключить, а взаменъ того предоставить Министру финансовъ, по соглашенію съ подлежащими вѣдомствами, войти въ Государственный Совѣтъ съ особымъ представленіемъ о порядкѣ, который долженъ соблюдаться при взятіи дороги въ казенное управленіе, а равно при ликвидаціи дѣлъ желѣзнодорожныхъ обществъ, признаваемыхъ несостоятельными (пунктъ 5 журнала Общаго Собранія Государственнаго Совѣта 3 іюня 1885 года) ¹⁸⁾.

Заканчивая это изслѣдованіе, мнѣ остается прибавить, что приведенная 142 и двѣ послѣдующія 143 и 144 ст.

¹⁸⁾ Общій Уставъ съ сужденіями Государств. Совѣта, стр. 117.

Общ. Уст. касаются интересующаго насъ предмета своимъ постановленіемъ, что признаніе желѣзнодорожнаго общества должникомъ несостоятельнымъ влечетъ за собою немедленное взятіе эксплуатируемой дороги въ казенное управленіе. Такимъ образомъ, если въ моментъ истеченія трехмѣсячнаго срока, процессъ потерпѣвшаго вредъ, вслѣдствіе личнаго поврежденія, съ обществомъ еще не оконченъ, преемникомъ всѣхъ правъ и обязанностей отвѣтчика явится Временное Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Присужденную съ общества сумму взыскатель будетъ получать изъ казны.

Наконецъ, въ случаѣ выкупа дороги правительствомъ, оно отвѣчаетъ передъ кредиторами одною лишь выкупною суммою (ст. 143), каковая сумма, если окажется недостаточною для удовлетворенія всѣхъ долговъ, распределяется между кредиторами, по расчету ихъ претензій.



ОСОБОЕ ПРИЛОЖЕНІЕ.

(«Правительственный Вѣстникъ» 1889 г. № 105).

ВЫСОЧАЙШІЙ РЕСКРИПТЪ.

Предсѣдателю Комитета Министровъ.

Божественный Промыслъ чудесно спасъ Меня, Императрицу и Дѣтей нашихъ отъ неотвратимой гибели въ день крушенія поѣзда 17-го октября 1888 года. Къ единомудушному и глубокому чувству благодарности, соединившему всѣхъ русскихъ людей въ благоговѣйную молитву къ Богу, присоединилось горячее желаніе знать причины несчастія, одна мысль о коемъ возбуждала всеобщій ужасъ. Нынѣ предварительнымъ объ этомъ событіи слѣдствіемъ обнаружено, что онѣ коренятся въ нерадѣніи и неосторожности должностныхъ лицъ не только частной, но и государственной службы, и въ ослабленіи у послѣднихъ сознанія своего служебнаго долга, обязывающаго ихъ къ неуклонной бдительности при употребленіи вѣренной имъ власти.

Въ общемъ порядкѣ теченія дѣлъ слѣдственное производство надлежало бы обратить къ разсмотрѣнію уголовного суда для преслѣдованія лицъ, подлежащихъ обвиненію. Но совершившееся надъ Нами дивное явленіе милости Божіей, посреди всеобщей неосторожности и въ отсутствіи человѣческаго предвидѣнія, — побуждаетъ Меня въ настоящемъ случаѣ усматривать грозное внушеніе свыше каждому изъ поставленныхъ на дѣло начальствъ вѣрно соблюдать долгъ своего званія. Посему, признавъ возможнымъ обратиться Монаршее милосердіе на обвиняемыхъ по дѣлу о крушеніи, Я положилъ: 1) судебное производство по сему дѣлу

прекратить: 2) Министру путей сообщения войти въ разсмотрѣніе обнаруженныхъ слѣдствій неправильныхъ дѣйствій и упущеній по службѣ должностныхъ лицъ, обвиняемыхъ по сему слѣдствію, для наложенія дисциплинарнымъ порядкомъ слѣдующихъ на нихъ взысканій и для устраненія на будущее время безпорядковъ въ отправленіи службы, на нихъ возложенной.

Произведеннымъ по сему дѣлу изслѣдованіемъ собраны многочисленные данныя, свидѣтельствующія о неудовлетворительномъ состояніи Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги. Всѣ эти свѣдѣнія не могутъ и не должны остаться въ забвеніи: въ нихъ главное начальство, вѣдающее пути сообщенія, найдетъ важныя указанія для принятія соотвѣстныхъ мѣръ къ устраненію не только на упомянутой, но и на другихъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ, безпорядковъ, неустройствъ и хозяйственныхъ упущеній, вредящихъ безопасности движенія и нарушающихъ правильный ходъ желѣзнодорожной службы. Для сего всѣ содержащіяся въ слѣдственномъ производствѣ указанія и свѣдѣнія, относящіяся къ сему предмету, должны быть сообщены Министромъ юстиціи Министру путей сообщенія.

Поручаю вамъ вышеизложенное сообщить къ исполненію подлежащимъ Министрамъ.

На подлинномъ Собственною Его Императорскаго Величества рукою подписано:

«АЛЕКСАНДРЪ».

13-го мая 1889 года.

С.-Петербургъ.

Извлеченіе изъ слѣдственного дѣла о крушеніи Императорскаго поѣзда 17-го октября 1888 года *).

Вопросы, предложенные гг. экспертамъ, по дѣлу о крушеніи поѣзда чрезвычайной важности лит. А. 17-го октября.

I. Какіе неправильности, неисправности и недостатки усма-

триваются изъ данныхъ дѣла въ подвижномъ составѣ Императорскаго поѣзда 17-го октября 1888 года между Тарановкой и Борками?

а) вообще?

б) въ ходовыхъ частяхъ?

в) въ системѣ или устройствѣ тормазовъ?

II. Какіе недостатки, неправильности и неисправности усматриваются изъ данныхъ дѣла въ пути слѣдованія Императорскаго поѣзда 17-го октября 1888 года между Тарановкой и Борками въ состояніи и содержаніи пути?

III. Усматриваются-ли изъ данныхъ дѣла, въ условіяхъ движенія, состава и управленія Императорскимъ поѣздомъ, 17-го октября 1888 года между станціями Тарановка и Борки обстоятельства, могущія прямо и косвенно вліять на безопасность слѣдованія сего поѣзда?

IV. Въ какомъ мѣстѣ пути и какой части поѣзда началось крушеніе 17-го октября 1888 года?

V. Въ чемъ заключается причина крушенія?

VI. Отчего произошли столь разрушительные результаты крушенія?

Протоколъ № 40. 1888 г. ноября $\frac{5}{6}$ дня, судебный слѣдователь по важнѣйшимъ дѣламъ въ г. Харьковѣ, въ присутствіи Оберъ-прокурора Уголовнаго Кассационнаго Департамента Правительствующаго Сената А. Ф. Кони, Прокурора Харьковской Судебной Палаты И. П. Закревскаго, и и. д. Прокурора Харьковского Окружнаго Суда Н. А. Дублянскаго, предлагалъ на разрѣшеніе гг. экспертовъ: В. Н. Спасовскаго, А. Р. Стабровскаго, П. И. Замятнина, Ф. И. Шмидта, А. А. Верховцева, А. Н. Пушечникова, С. Е. Коловратъ-Червинскаго, І. А. Ариштейна, В. Ф. Карташева, Ф. И. Герца, П. П. Федорова, О. К. Миллера, А. П. Бородинъ, Н. П. Петрова и Н. Л. Щукина, занесенные въ протоколъ 3-го ноября вопросы, причемъ вышепоименованныя лица высказали нижеслѣдующее:

А. По большинству голосовъ: По первому вопросу — какіе неправильности, неисправности и недостатки усматриваются изъ

*) «Журналъ Министерства Путей Сообщенія», апрѣль—май 1889 г.

данныхъ дѣла въ подвижномъ составѣ Императорскаго поѣзда 17-го октября 1888 г. между Тарановкой и Борками, вообще, въ ходовыхъ частяхъ и въ системѣ или устройствѣ тормазовъ — по мнѣнію гг. Спасовскаго, Стабровскаго, Коловратъ-Червинскаго, Карташева, Пушечникова, Герца, Федорова, Шмидта, Верховцева и Замятнина усматриваются слѣдующіе недостатки и неисправности, на сходъ вліянія неимѣвшіе.

а) недостаточно прочное прикрѣпленіе кузововъ вагоновъ къ телѣжкамъ;

б) неисправность ходовой части передней телѣжки въ вагонѣ Министра путей сообщенія;

в) кромѣ того, замѣчена неисправность тормазнаго крана машиниста и тормаз вагона Наслѣдника.

По второму вопросу: — какіе недостатки, неправильности и неисправности усматриваются изъ данныхъ дѣла въ пути Императорскаго поѣзда 17-го октября 1888 г. между Тарановкой и Борками въ состояніи и содержаніи пути — по мнѣнію тѣхъ-же лицъ, а также гг. Арштейна и Бородина:

1) Путь на насыпи 277 версты, на мѣстѣ крушенія, имѣетъ на протяженіи 150 сажень въ сторону Ростова уклоны, не соответствующіе утвержденной предварительной профили, исполнительная-же профиль экспертамъ не была предъявлена. Отступленія эти, однако, не имѣютъ вліянія на безопасность слѣдованія поѣздовъ.

2) Шпалы сосновыя крупнослойныя, слабо-смолистыя, пролежавшія въ пути два года; замѣчаемыя на нѣкоторыхъ шпалахъ загниванія слоя заболони на глубину до одного дюйма на боковыхъ поверхностяхъ, находившихся въ балластѣ, не уменьшали прочности дерева въ мѣстахъ забивки костылей, почему шпалы признаемъ удовлетворительными и, по ихъ состоянію, обезпечивающими безопасность движенія поѣздовъ въ предѣлахъ тѣхъ скоростей, которыя допускаются существующими правилами, въ зависимости отъ діаметра колесъ, обращающихся на дорогѣ типовъ паровозовъ.

3) Во всѣхъ остальныхъ частяхъ пути, какъ-то: въ рельсахъ,

скрѣпленіяхъ, балластѣ, укладкѣ и содержаніи пути, состояніи насыпи никакихъ недостатковъ или неисправности не усматривается.

По третьему вопросу, — усматриваются-ли изъ данныхъ дѣла, въ условіяхъ движенія, состава и управленія Императорскимъ поѣздомъ 17-го октября 1888 г. между станціями Тарановкой и Борки обстоятельства, могущія прямо и косвенно вліять на безопасность слѣдованія сего поѣзда, — тѣ же лица, какъ и по предыдущему вопросу, нашли, что условія движенія, состава и управленія Императорскихъ поѣздовъ совершенно выходятъ изъ условій ежедневнаго движенія, всесторонне изученнаго, испытаннаго и усвоеннаго; уклоненія по всѣмъ направленіямъ сдѣланы въ сторону неизвѣстнаго, практикою недостаточно испытаннаго: русскія дороги не привыкли возить поѣзда столь значительнаго состава, съ такими сравнительно большими скоростями, какія назначаются для Императорскихъ поѣздовъ, не изучили условій движенія въ такихъ обстоятельствахъ, недостаточно знакомы съ условіями ѣзды двойною тягою, при большихъ скоростяхъ въ особенности. Составъ Императорскаго поѣзда превышаетъ въ полтора раза и болѣе наибольшіе предѣлы, установленные для сихъ поѣздовъ § 8 Высочайше утвержденныхъ 10-го октября 1878 г. правилъ о поѣздахъ, употребляемыхъ для поѣзда Высочайшихъ Особъ по желѣзнымъ дорогамъ, и вынуждаетъ нѣкоторыя дороги съ болѣе трудною профилею возить такіе поѣзда соединенными пассажирскимъ паровозомъ съ товарнымъ, не приспособленнымъ къ большимъ скоростямъ. Постановка тяжелыхъ вагоновъ посреди поѣзда — между болѣе легкими, отсутствіе сколько нибудь удовлетворительной сигнализациі между вагонами и паровозами, отсутствіе единства въ распоряженіяхъ движеніемъ поѣзда, нарушеніе установленныхъ правилъ движенія лицами, коимъ ввѣренъ высшій надзоръ за составомъ Императорскаго поѣзда, несоответственное размѣщеніе въ поѣздѣ мѣстныхъ начальствующихъ лицъ, не имѣющихъ возможности провѣрять дѣйствія поѣздной прислуги и слѣдить за всѣмъ тѣмъ, что имѣетъ отношеніе къ безопасности движенія — ставить поѣздъ въ условія, неблагоприятныя для безопасности движенія.

Дѣйствіе тормазовъ Вестингауза на столь длинныхъ поѣздахъ, при длинныхъ уклонахъ, встрѣчаемыхъ на русскихъ дорогахъ, не испытано и степень энергичности тормаженья имѣ, въ подобныхъ условіяхъ, не достаточно выяснена; находятся они въ условіяхъ, неблагоприятныхъ для наибольшаго полезнаго ихъ дѣйствія, не всѣ вагоны снабжены тормазами, притомъ наиболѣе тяжелый лишенъ тормазовъ, нѣкоторые-же вагоны временно выключаются изъ тормазной системы. Съ тормазами этими большинство русскихъ дорогъ недостаточно знакомо. Порученіе тормазнаго крана на тендерѣ постороннему отъ паровозной прислуги лицу, затруднительность заблаговременной провѣрки частей тормазнаго прибора на тендерѣ до приѣздки паровоза къ поѣзду, невозможность полной провѣрки дѣйствія тормазовъ предъ отправленіемъ со станцій смѣны паровозовъ (за кратковременностью стоянокъ), незнакомство поѣздной прислуги съ мѣстомъ расположенія въ вагонахъ тормазныхъ крановъ — суть условія, неблагоприятныя для обезпеченія быстрого и правильнаго дѣйствія тормазовъ Вестингауза и въ обыденномъ движеніи недопускаемыя. Словомъ, несмотря на принимаемыя чрезвычайныя мѣры для безопаснаго и спокойнаго слѣдованія Императорскихъ поѣздовъ, движеніе ихъ производилось въ условіяхъ, не только не обезпечивающихъ безопасности, но въ условіяхъ, кои никогда не были-бы допущены ни для какого обыкновеннаго пассажирскаго поѣзда.

Переходя отъ общаго вопроса къ частному случаю, имѣвшему мѣсто между станціями Тарановкою и Борками, усматриваемъ слѣдующія обстоятельства, влиявшія на безопасность движенія Императорскаго поѣзда:

а) Въ условіяхъ движенія: Курско-Харьково-Азовская дорога не могла усвоить себѣ всѣхъ условій для правильнаго движенія къ предстоящему перегону столь тяжелаго поѣзда съ назначенною росписаніемъ скоростью, такъ какъ ей не приходится возить подобныхъ пассажирскихъ поѣздовъ двойною тягою съ такою скоростью, и потому веденіе этого поѣзда по уклону отъ Тарановки въ Борки могло быть не вполне правильное.

б) Въ составѣ поѣзда: столь тяжелые вагоны, какъ вагоны лит. А. и С. поставленные въ серединѣ поѣзда могли уве-

личить неправильность хода всего поѣзда по спуску изъ Тарановки къ Боркамъ и способствовать увеличенію неправильностей хода всего поѣзда, происходящихъ отъ вышеуказанныхъ причинъ, тѣмъ болѣе, что лица, управляющія паровозами, не имѣли возможности лично осматривать поѣздъ, который они везутъ, что при пассажирскихъ поѣздахъ обыкновенно машинистами дѣлается. Составъ паровозовъ, везшихъ Императорскій поѣздъ изъ Тарановки въ Борки, вызванный желаніемъ принять всѣ мѣры, чтобы совладать съ предстоящею задачею вести столь тяжелый поѣздъ, также способствовалъ увеличенію неправильности хода поѣзда.

в) Въ условіяхъ управленія Императорскимъ поѣздомъ: между Тарановкою и Борками встрѣчаемъ слѣдующія условія которыя могли вліять на его безопасность:

1) Отсутствіе единства распоряженія поѣздомъ.

2) Трудность правильнаго управленія поѣздомъ за незнаніемъ лицами, управляющими паровозами, условій состава поѣзда и за устраненіемъ ихъ отъ непосредственнаго управленія тормазовъ.

3) Неисправность тормазнаго крана, которая лицамъ, управлявшимъ заднимъ паровозомъ, могла подать поводъ предполагать невозможность управленія спускомъ поѣзда при помощи тормазовъ.

4) Нерѣшительность управленія паровозомъ происходившая отъ стремленія удовлетворить двумъ противоположнымъ задачамъ: удержанію предѣльной скорости не выше 41 версты и удовлетворенію заявленнаго желанія сократить опозданіе хода поѣзда.

По четвертому вопросу — въ какомъ мѣстѣ пути и въ какой части поѣзда началось крушеніе — тѣ же лица, какъ и по предыдущему вопросу, а также профессоръ Щукінъ, нашли, что сходъ поѣзда начался между восьмымъ и одиннадцатымъ лѣвыми рельсами, считая первымъ рельсъ, находящійся подъ первымъ паровозомъ послѣ полной остановки его. Первымъ сошелъ паровозъ или тендеръ его.

По пятому вопросу — въ чемъ заключается причина крушенія — эксперты: Верховцевъ, Карташевъ, Спасовскій, Коловратъ-Червинскій, Замятинъ, Герцъ, Федоровъ, Бородинъ и Шмидтъ нашли, что причина крушенія поѣзда заключается въ расшитіи пути,

произведенномъ боковыми качаніями перваго паровоза, развивавшимися до размѣровъ, опасныхъ для движенія. Развитіе ихъ должно быть приписано значительной, росписаніемъ не вызываемой скорости, не соотвѣтствующей типу паровоза, развившейся при спускѣ подъ уклонъ въ связи съ возможнымъ непринятіемъ особыхъ мѣръ, необходимыхъ для плавнаго и спокойнаго спуска поѣзда столь значительной тяжести, составленнаго изъ вагоновъ весьма различнаго вѣса (отъ 1,625 до 2,936 пудовъ) и размѣщенныхъ въ техническомъ отношеніи неправильно, знаніе каковыхъ мѣръ приобрѣтается лишь навыкомъ въ управленіи поѣздомъ такого состава и детальнымъ съ нимъ знакомствомъ. Сверхъ того, усиленіе боковыхъ качаній можетъ быть приписано также и разстройству соединенія съ колесомъ лѣваго задняго дышла, если такое произошло ранѣе начала крушенія.

По шестому вопросу — отчего произошли столь разрушительные результаты крушенія — эксперты: Верховцевъ, Карташевъ, Колывратъ-Червинскій, Стабровский, Спасовскій, Ариштейнъ, Федоровъ, Замятинъ, Шмидтъ, Герцъ, Бородинъ и Пущениковъ нашли, что столь разрушительные результаты крушенія поѣзда произошли:

- 1) отъ большой тяжести поѣзда;
- 2) отъ присутствія въ серединѣ поѣзда двухъ самыхъ тяжелыхъ вагоновъ безъ тормозовъ;
- 3) отъ соскочившихъ съ тѣлѣжекъ кузововъ вагоновъ;
- 4) отъ неблагоприятнаго положенія, принятаго однимъ изъ сошедшихъ вагоновъ — всего вѣроятнѣе вагономъ Министра путей сообщенія или вагономъ литеры Z — сразу преградившимъ дальнѣйшее движеніе слѣдующихъ за ними вагоновъ и тѣмъ ослабившимъ разрушеніе головы поѣзда и
- 5) отъ кратковременности процесса крушенія, не позволившей вызвать полное дѣйствіе тормозовъ Вестингауза даже въ случаѣ исправности ихъ.

Особые замѣчанія экспертовъ.

По первому вопросу: гг. Петровъ, Ариштейнъ и Бородинъ высказали, что по даннымъ дѣла кромѣ неисправности тормаз-

наго крана машиниста и тормаз вагона Наслѣдника, другихъ неисправностей и недостатковъ въ подвижномъ составѣ не усматривается. Тѣлѣжки вагона Министра путей сообщенія находятся въ состояніи нормальной изношенности.

Экспертъ г. Щукинъ находить: а) состояніе паровозовъ и тендеровъ вполне удовлетворительное; о состояніи вагоновъ, какъ имъ невидѣнныхъ, судить не можетъ; б) ходовыя части паровозовъ и тендеровъ исправны. Тѣлѣжки вагона Министра путей сообщенія въ состояніи износа; судить о томъ, представляетъ ли такой износъ тѣлѣжекъ какую либо опасность движенію, не можетъ, такъ какъ съ этимъ специальнымъ дѣломъ не знакомъ, но утверждаетъ, что износъ тѣлѣжекъ вагона Министра путей сообщенія не былъ причиною крушенія поѣзда чрезвычайной важности 17-го октября. О ходовыхъ частяхъ прочихъ вагоновъ, какъ имъ не видѣнныхъ, судить не можетъ; в) признаетъ не вполне исправное состояніе тормаз Вестингауза, не имѣвшее, однако, значенія на разрушительность крушенія.

По второму вопросу — тотъ же экспертъ г. Щукинъ находить, что рельсы удовлетворительны. Не считая себя специалистомъ по вопросамъ строенія полотна дороги, судить о достоинствѣ шпалъ, скрѣпленій, балласта и т. п. не можетъ. Профиль полотна дороги отъ Тарановки до Борокъ болѣе тяжелая, чѣмъ та, которая утверждена правительствомъ; однакожъ, утверждаетъ, что существующая профиль между Тарановкою и Борками, сама по себѣ взятая, не представляла опасности движенію поѣзда 17-го октября и не могла понижать степени безопасности его движенія при той скорости, составѣ и приѣмѣ управленія поѣздомъ, какіе имѣли мѣсто на самомъ дѣлѣ.

Экспертъ г. Петровъ находить, что, основываясь на отзывѣ горнаго инженера Глушкова, надо признать, что грунтъ подъ насыпью и сама насыпь не представляли недостатка. О состояніи балласта судить не можетъ, такъ какъ самъ не видѣлъ его и сверхъ того не считаетъ себя вполне специалистомъ этого дѣла. Шпалы признаетъ довольно мягкой породы, едва-ли допускающей быстрое движеніе паровозовъ, способныхъ развивать боковыя давленія на рельсы значительно болѣе обыкновенно встрѣчающихся,

при существующих на дорогѣ движенияхъ. Рельсы и ихъ скрѣпленія считаетъ вполне удовлетворяющими своему назначенію и способными допускать движеніе поѣздовъ съ большою противъ нормальныхъ условий скоростью. Профиль дороги на мѣстѣ крушенія отступаетъ къ худшему противъ той, которая предъявлена была экспертамъ, но допущенныя отступленія профиля опасности не представляютъ.

По третьему вопросу — тотъ же экспертъ г. Петровъ находитъ, что въ условіяхъ движенія, состава и управленія поѣзда усматриваются обстоятельства, могущія косвенно вліять на безопасность движенія, какъ вообще, такъ и въ особенностяхъ условій даннаго случая. Вообще, составъ и скорости движенія не соответствовали Высочайше утвержденнымъ въ 1878 году правиламъ для перевозки Высочайшихъ Особъ, а управленіе поѣздомъ не соответствовало § 12 инструкции, утвержденной Министромъ путей сообщенія, для употребленія тормазы Вестингауза. Высочайше утвержденныя правила требуютъ, чтобы наибольшій составъ Императорскаго поѣзда заключалъ не болѣе 16 вагоновъ, имѣющихъ по три оси, а въ случаѣ составленія поѣздовъ изъ 4 осевыхъ вагоновъ число сихъ послѣднихъ должно быть $1\frac{1}{2}$ раза менѣе, т. е. не болѣе 11 вагоновъ или, другими словами, въ поѣздѣ не должно быть болѣе 44 вагонныхъ осей. Скорости движенія поѣздовъ съ Высочайшими Особами должны быть въ предѣлахъ отъ 30 до 50 верстъ въ часъ.

Хотя эти правила были составлены уже 10 лѣтъ тому назадъ, но и теперь ихъ слѣдуетъ считать вполне примѣнимыми, такъ какъ только такого вѣса и состава поѣзды, при вышеупомянутыхъ скоростяхъ, могутъ быть перевозимы, почти на всѣхъ нашихъ дорогахъ двумя пассажирскими паровозами, при употребленіи приѣмовъ, вполне извѣстныхъ и до автоматичности усвоенныхъ машинистами. Поѣзды большаго состава, безъ сомнѣнія, передвигаться могутъ и могутъ достигать большихъ скоростей, но управленіе ими (поѣздами) требуетъ не только навыка, но и размысленія, становится въ нѣкоторую зависимость отъ находчивости и быстроты сообразительности паровозной прислуги. Лица эти, не смотря на все ихъ желаніе выполнить свято свой долгъ,

могутъ иногда оказываться не на высотѣ своего призванія. Отступленіе отъ вышеупомянутыхъ Высочайше утвержденныхъ, точно выраженныхъ правилъ, разрѣшеніе которыхъ (отступленій) предоставлено Министру путей сообщенія по соглашенію съ указанными въ правилахъ лицами, могутъ быть допускаемы только въ случаяхъ движенія по такимъ дорогамъ, гдѣ есть машинисты, воспитанные при соответствующихъ предполагаемымъ отступленіямъ условіяхъ ѣзды. Но и при соблюденіи упомянутыхъ правилъ относительно состава и скорости нельзя упускать изъ вида, что поѣздъ имѣетъ такой вѣсъ, приобретаетъ такую живую силу и растянутъ на такую длину, что одинъ машинистъ, безъ быстрого содѣйствія тормазовъ, не въ состояніи справиться съ нимъ во всѣхъ безъ исключенія случаяхъ. Поэтому всякое отступленіе отъ бдительнаго надзора за средствами сигнализациі и тормаженія можетъ быть причиною опасности, тѣмъ болѣе, что по условіямъ удобства переѣздовъ Ихъ Императорскихъ Величествъ и Ихъ Августѣйшихъ Дѣтей, вагоны лит. А. и лит. Д. оставлены безъ тормазовъ и притомъ вагонъ лит. А., по устройству его тетѣжекъ, обусловленному поднимаемымъ ими грузомъ и возможностью движенія по кривымъ, не можетъ имѣть тормазовъ такой силы, которая заслужила бы какого-нибудь вниманія; а между тѣмъ, изъ дѣла усматривается, что кондукторы, предназначенные по преимуществу для дѣйствія ручными тормазами и обязанные неотлучно находиться у этихъ тормазовъ во все время движенія, какъ настоящіе часовые, — получали другое назначеніе. Отступленіе отъ этого требованія не можетъ быть оправдано устройствомъ тормазы Вестингауза, потому что онъ хотя и очень рѣдко, но всетаки портится. Случай порчи или неправильности дѣйствія тормазы тѣмъ легче могли оказываться, что и повѣрка правильности дѣйствія его повидимому не производилась при каждой перемѣнѣ паровозовъ. Наконецъ, сигнализациія поѣзда для сообщенія его съ машинистомъ не можетъ быть названа вполне хорошою.

Въ условіяхъ частнаго случая движенія отъ Тарановки къ Боркамъ, къ причинамъ общимъ присоединилось еще то обстоятельство, способное имѣть вліяніе на безопасность движенія, что несмотря на постановку во главѣ поѣзда товарнаго паровоза,

способнаго исполнѣ правильно вести поѣздъ согласно съ росписаніемъ, не увеличивая притомъ скорости выше 40,5 верстъ въ часъ, какъ того требуютъ установленныя правила движенія, было, тѣмъ не менѣе, приказано нагонять время, безъ указанія сколько, именно, предоставляя рѣшеніе этого вопроса паровозной прислугѣ и забывая, что неудачное рѣшеніе можетъ имѣть весьма опасныя послѣдствія. Товарный паровозъ, исполнѣ пригодный для скоростей предвидѣнныхъ въ росписаніи, не всегда благополучно двигается при скоростяхъ значительно большихъ, особенно при ослабленіи сѣпныхъ приборовъ, какъ бываетъ на спускахъ, т. е., на такихъ, именно, мѣстахъ пути, гдѣ машинистъ почти только и можетъ нагонять время. Приобрѣтая значительную скорость, товарный паровозъ получаетъ склонность развивать такое колебательное движеніе, при которомъ расшивается путь. Развитие и сила колебательнаго движенія находятся въ зависимости отъ множества обстоятельствъ, и самодвиженіе представляетъ такое сложное явленіе, законы котораго остаются еще неизвѣстными и всѣ сдѣланныя донинѣ теоретическія изслѣдованія, какъ у насъ въ Россіи, такъ и за границую, не привели еще ни къ какимъ практическимъ результатамъ. Поэтому слишкомъ быстрое движеніе паровоза, несообразное съ его свойствами, всегда сопряжено съ рискомъ, для котораго вѣроятность благополучнаго исхода совершенно неизвѣстна. Тысячи случаевъ могутъ пройти благополучно, а одинъ можетъ быть безгранично печаленъ. Несмотря на соображенія, только что высказанныя, поѣздъ доводилъ свою скорость до 57 верстъ и вѣроятно шелъ передъ крушеніемъ еще скорѣе, потому что 57 верстъ указывается приборомъ Графтіо, показывающимъ скорости нѣсколько меньше дѣйствительныхъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда происходитъ возростаніе скорости поѣзда, а поѣздъ шедшій по уклону въ 0,011, долженъ былъ увеличивать свою скорость. Къ этимъ пагубнымъ обстоятельствамъ присоединились еще: неисправность крана воздушнаго тормоза на тендерѣ и неисправность тормозовъ въ вагонѣ Наслѣдника Цесаревича, не имѣвшія, впрочемъ, по мнѣнію г. Петрова, никакого вліянія ни на начало, ни на послѣдствія крушенія.

Экспертъ г. Шукинъ находитъ, что движеніе по Курско-

Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ нормальныхъ поѣздовъ, т. е., поѣздовъ, ходящихъ со скоростями, въ составѣ и приѣмахъ управленія, изо дня въ день практикуемыхъ на дорогѣ — безопасно. Поѣздъ чрезвычайной важности 17-го октября отличался отъ нормальныхъ поѣздовъ дороги какъ относительно скорости движенія, такъ и по составу и приѣмамъ его управления: А) Относительно скорости движенія. Хотя по утвержденному росписанію движенія поѣзда чрезвычайной важности, переданному начальству дороги, средняя скорость движенія поѣзда была назначена въ 37 верстъ въ часъ и, слѣдовательно, совпадала со скоростями движенія нормальныхъ поѣздовъ дороги, но на станціи Тарановка было приказано машинистамъ нагонять время, вслѣдствіе чего средняя дѣйствительная скорость движенія была больше 37 верстъ въ часъ, скорость же незадолго до крушенія нѣсколько превышала 57 верстъ въ часъ. Б) Относительно состава поѣзда. Всѣ поѣзда, 17-го октября, который долженъ былъ по росписанію двигаться съ среднею скоростью 37 верстъ въ часъ, съ пассажирами и багажемъ достигали 490 тоннъ и, слѣдовательно, по вѣсу равнялся вѣсу товарнаго поѣзда въ 28 вагоновъ, — ходящему съ среднею скоростью около 20 верстъ, и болѣе чѣмъ въ 2 раза былъ тяжелѣе нормальныхъ пассажирскихъ поѣздовъ, а число осей въ поѣздѣ въ $1\frac{1}{2}$ и болѣе раза превышало то число, которое опредѣляется инструкціею составленія Императорскихъ поѣздовъ. Длина поѣзда съ паровозами достигала 315 метровъ, и слѣдовательно равнялась длинѣ товарнаго поѣзда и превосходила длину пассажирскихъ поѣздовъ болѣе, чѣмъ въ 2 раза. Такія отступленія отъ нормъ, сами по себѣ взятія, понижаютъ безопасность движенія и тѣмъ болѣе, чѣмъ болѣе скорость движенія. Двойная тяга, если таковою пользуются на линіи, не представляетъ опасности движенію для нормальныхъ поѣздовъ. Поставленный во главѣ поѣзда товарный паровозъ, какъ обезпечивающій большую силу сѣпленія и плавность движенія поѣзда, при утвержденной средней скорости движенія 37 верстъ въ часъ, не представлялъ опасности движенію. Помѣщеніе тяжелыхъ нетормозныхъ Императорскихъ вагоновъ въ срединѣ поѣзда, а не въ головѣ, увеличиваетъ опасность движенія по спускамъ и, въ особенности, по кривымъ, на нихъ рас-

положеннымъ, но при умѣломъ веденіи поѣзда, именно, съ натягомъ, эта опасность устранима. Помѣщеніе тяжелыхъ Императорскихъ вагоновъ въ головѣ поѣзда, а легкихъ и болѣе слабыхъ по конструкціи въ серединѣ и хвостѣ, уменьшило-бы опасность движенія по спускамъ, но представляло-бы, вслѣдствіе близости Императорскихъ вагоновъ къ паровозамъ, менѣе удобствъ для Государя Императора и Его Августѣйшей Семьи, а въ періодъ крушенія подвергало-бы Ихъ жизнь большей опасности. В) Относительно управленія. Поѣздъ 17-го октября, по приемамъ управленія, отличался весьма сильно отъ приемовъ управленія нормальными поѣздами, причемъ нѣкоторыя изъ этихъ отступленій отъ нормъ не только не повышали, но скорѣе понижали степень безопасности движенія поѣзда. Важнѣйшіе недостатки въ управленіи заключались въ отсутствіи единства административной и технической власти и недостаточной ея авторитетности и самообладанія, — словомъ такой власти, которая-бы умѣряла и направляла понятное возбудженіе какъ высшихъ, такъ и низшихъ агентовъ дороги, обусловленное счастьемъ близости къ Особѣ Государя Императора и Его Августѣйшей Семьи и представившемуся счастливою возможностью проявить какимъ-бы то ни было образомъ свою безпредѣльную любовь и преданность къ Его Особѣ. Указываемый общій недостатокъ, самъ по себѣ взятый, понижаетъ безопасность движенія, а въ связи съ прочими отступленіями отъ нормъ — еще болѣе. Слѣдуетъ замѣтить, что увеличеніе скорости движенія въ особенности понижаетъ степень его безопасности, такъ какъ съ увеличеніемъ скорости движенія не только физическія, окружающія поѣздъ условія начинаютъ складываться менѣе благоприятно для безопасности его слѣдованія, но и нервное возбудженіе лицъ, управляющихъ поѣздомъ, быстро повышается. Паровозная прислуга, находясь въ такомъ состояніи, слыша даже одобренія со стороны вышшаго начальства за нарушеніе имъ-же утвержденнаго и составленнаго сообразно съ мѣстными условіями дороги росписанія, не представляя себѣ, въ такую минуту, съ ясностью всю опасность, обусловленную чрезмѣрною, для данной дороги и подвижнаго состава, скоростью, получаетъ возможность проявить свое усердіе наиболѣе простымъ, нагляднымъ и чувствительнымъ

для всѣхъ способомъ — возможно быстрымъ движеніемъ. Къ чисту обстоятельству, уменьшающихъ безопасность движенія, должно причислить назначеніе прислуги ручныхъ тормозовъ для услугъ лицъ свиты Государя Императора, вслѣдствіе чего, машинистъ, при неисправности тормазы Вестингауза, былъ лишенъ средствъ умѣрять ходъ поѣзда по спускамъ и производить необходимый для безопасности его движенія натягъ сѣпныхъ аппаратовъ. Однако-же, должно замѣтить, что всѣ эти неустройства въ тормазныхъ не увеличили разрушительности крушенія, такъ какъ таковое было слишкомъ кратковременно, чтобы воспользоваться дѣйствіемъ тормазовъ.

По четвертому вопросу — экспертъ г. Петровъ высказалъ, что началось крушеніе, по всему вѣроятію, между 8-мъ и 11-мъ рельсами, считая отъ того рельса лѣвой стороны, у котораго остановился передній паровозъ. Въ этомъ приблизительно мѣстѣ первый паровозъ сошелъ съ лѣваго рельса во внутрь пути, а первый тендеръ въ наружу. Основано это предположеніе на томъ, что на заднемъ торцѣ 7 рельса, считая по направленію движенія поѣзда, замѣтенъ слѣдъ сильного удара круглымъ тѣломъ, а около лѣваго конца тормазнаго вала въ переднемъ тендерѣ сильный изгибъ назадъ съ отпечаткомъ отъ удара, произведеннаго концомъ, торцомъ рельса. Слѣпки, сдѣланные съ рельса и вала, при наложеніи другъ на друга, такъ хорошо приходятся между собою, что не оставляютъ никакого сомнѣнія объ ударѣ въ тормазной валъ, именно заднимъ концомъ 7-го рельса. Для возможности такого удара необходимо, чтобы паровозъ сошелъ съ рельса на 8-мъ или на одномъ изъ предыдущихъ рельсовъ, т. е. 9 или 10, или еще далѣе. На 11-мъ рельсѣ, начиная съ его задняго конца до середины, нѣтъ никакихъ признаковъ поврежденій, а съ середины до передняго конца, на нижнемъ краѣ лѣвой стороны головки, явный слѣдъ движенія по этому мѣсту нѣкотораго твердаго и тяжелаго тѣла. Сверхъ того, на этомъ-же рельсѣ есть два несомнѣнныхъ слѣда схода съ него колесъ. Одинъ такой слѣдъ находится около передняго конца рельса, а другой на 1,350 мм. сзади перваго. Въ то-же время на двухъ лѣвыхъ колесахъ передняго тендера есть такіа выбоины на ребрахъ, которыя скорѣе всего слѣ-

дуетъ приписать ударахъ этихъ ребордъ обь рельсовыя головки при сходѣ колесъ съ рельса. Есть весьма большое вѣроятіе, что паровозъ сошелъ даже еще съ 10-го рельса, потому что на заднемъ концѣ 9-го лѣваго рельса есть слѣдъ сильного удара и на противовѣсѣ средняго лѣваго колеса перваго паровоза также слѣдъ удара. Если эти два удара другъ другу дѣйствительно соответствуютъ, то именно при этомъ ударѣ должна была оторваться головка лѣваго задняго шатуна. Если при немъ тотчасъ-же выскочила пружка, то скорость ея полета впередъ должна была быть въ 1,3 раза болѣе скорости самаго паровоза, т. е. пружка должна была полетѣть впередъ со скоростью приблизительно $56 \times 1,3 = 72,8$ фута. Судя по высотѣ паденія пружки, она должна была летѣть почти одну секунду, слѣдовательно мѣсто удара должно быть 72,8 фута сзади мѣста ея нахождения послѣ крушенія. Откладывая это разстояніе назадъ отъ мѣста нахождения пружки, попадаемъ на самый стыкъ между 9-мъ и 10-мъ лѣвымъ рельсомъ. Отсюда я заключаю, что первый паровозъ сошелъ съ 10-го, а первый тендеръ съ 11-го рельса. Останавливаясь на этомъ послѣднемъ заключеніи, я долженъ сказать, что вышеупомянутые паровозъ и тендеръ сошли раньше всѣхъ вагоновъ, ибо въ моментъ удара противовѣса лѣваго колеса о 9-й рельсъ, передній конецъ багажнаго вагона былъ сажени на три сзади того мѣста, которое занималъ послѣ крушенія вагонъ Наслѣдника Цесаревича, а на всей той части пути шпалы не имѣютъ никакихъ признаковъ отъ ударовъ колесъ.

Экспертъ г. Щукинъ находитъ, что первымъ сошелъ съ рельсъ или тендеръ перваго паровоза или первый паровозъ между 11 и 9 рельсами. Думаетъ, что процессъ крушенія, описанный экспертомъ профессоромъ Петровымъ, весьма вѣроятенъ.

По пятому вопросу—экспертъ Щукинъ высказалъ мнѣніе, что причина состоятъ въ совокупности обстоятельствъ, изложенныхъ въ отвѣтъ на третій вопросъ, именно, въ слишкомъ большомъ отступленіи скорости, состава и приѣмовъ управленія поѣзда чрезвычайной важности 17-го октября отъ скорости, состава и приѣмовъ управленія обыкновенныхъ поѣздовъ дороги. Ближайшею же причиною крушенія было расширеніе пути, обусловлен-

ное давленіемъ ребордъ колесъ перваго паровоза на рельсы и сопротивленіемъ къ сдвигу этихъ рельсъ. Давленіе на рельсы ребордъ колесъ паровоза вызывается неизбежными колебаніями движущагося паровоза; величина, направленіе и размѣры этихъ колебаній зависятъ отъ конструкціи паровоза и скорости его движенія; теоретически сложный вопросъ о колебательныхъ движеніяхъ паровоза не настолько еще рѣшенъ, чтобы возможно было опредѣлить для даннаго паровоза, движущагося по пути данной прочности, ту скорость, при которой его движеніе становится опаснымъ, и въ частности онъ начинаетъ расшивать этотъ путь.

Вотъ, почему не слѣдуетъ удивляться, что одинъ и тотъ-же паровозъ, движущійся по одному и тому-же пути, много разъ его не расшивавшій, можетъ, при нѣкоторыхъ трудно предугадываемыхъ и оцѣниваемыхъ условіяхъ, расшить этотъ путь. Переходя къ поѣзду 17-го октября, г. экспертъ считаетъ необходимымъ замѣтить, что выпаденіе клина подшипника сдвигавшаго дышло, есть обстоятельство, нарушающее плавность движенія паровоза, но можетъ-ли ослабленіе подшипника настолько увеличить колебанія, чтобы послѣдніе вызвали бы расширеніе пути—сказать не можетъ. Во всякомъ случаѣ, выпаденіе клина, если и можетъ быть причиною увеличенія колебаній паровоза, то только въ томъ случаѣ, если это выпаденіе произошло до момента схода паровоза съ рельсъ. Къ сожалѣнію, какъ видно изъ обстоятельствъ дѣла, клинъ не найденъ; положеніе же найденныхъ: передняго подшипника, подкладки, задняго подшипника и пружки, а также ненайденной головки шатуна, положеніе которой опредѣлено по свидетельскимъ показаніямъ, не могутъ служить достаточными обстоятельствами для достовѣрнаго утвержденія, что ослабленіе клина произошло до схода паровоза съ рельсъ и вполнѣ допускаютъ возможность предположенія, что клинъ вовсе не ослаблялся, а выпалъ изъ своего мѣста, вслѣдствіе разрыва головки, происшедшаго отъ ударовъ колесъ о рельсы, въ періодъ уже начинавшагося крушенія.

По этому же вопросу экспертъ, генералъ-лейтенантъ Петровъ, высказался, что въ его глазахъ наиболѣе вѣроятною причиною схода была слишкомъ большая, вызванная желаніемъ нагнать

время, несоразмѣренная правильно со свойствами передняго паровоза, скорость, соединившаяся съ нѣкоторою неправильностью ѣзды, допустившею такую ненатянутость стѣпныхъ приборовъ, при которой могли развиваться столь большія колебательныя движенія паровоза, которыя сдѣлались достаточными, чтобы расшить путь, уложенный на шпалахъ той, довольно мягкой породы дерева, которая была пригодна при отсутствіи большихъ боковыхъ силъ, вызываемыхъ колебаніями, какъ-то бываетъ при обыденномъ движеніи.

По упомянутому выше пятому вопросу инженеръ Пущечниковъ высказался, что сходъ съ рельсовъ Императорскаго поѣзда на 277 верстѣ Азовской дороги произошелъ вслѣдствіе порчи пути, произведенной, какъ ниже будетъ доказано, переднимъ паровозомъ этого поѣзда. Порча пути заключалась въ томъ, что въ немъ образовались уширенія, расположенныя симметрично относительно оси пути и на равныхъ одно отъ другого разстояніяхъ; первое замѣтное разстройство пути найдено въ разстояніи около 100 саж. позади мѣста остановки передняго паровоза, послѣ крушенія поѣзда, — въ разстояніи же около 40 саж. отъ того же мѣста — уширенія достигли размѣровъ, обусловившихъ сходъ поѣзда съ рельсовъ. Характеръ описаннаго поврежденія пути (постепенность возрастанія уширеній по мѣрѣ приближенія къ мѣсту схода, полное равенство разстояній между точками приложенія силъ, производившихъ разширеніе), исключаетъ всякую вѣроятность предположенія, что сходъ произошелъ вслѣдствіе случайной или умышленной порчи пути предъ проходомъ поѣзда (напримѣръ, осадка, толчекъ, снятіе скрѣпленій и проч.) и съ несомнѣнной убѣдительною показываетъ, что разстройство пути произведено боковою качкою передняго паровоза Императорскаго поѣзда.

Извѣстно, что при движеніи паровоза въ немъ замѣчается боковая качка, отражающаяся на путь послѣдовательными и попеременными на одну и другую колею ударами закраинъ колесъ; извѣстно, что съ возрастаніемъ скорости движенія, сила этихъ ударовъ возрастаетъ, но всѣ сдѣланныя до сего времени попытки опредѣлить законъ возрастанія силы ударовъ, въ зависимости отъ скорости и другихъ условій движенія, отъ конструкціи паровоза

и проч., не привели къ удовлетворительнымъ результатамъ. Вслѣдствіе этого при рѣшеніи вопроса: могла ли быть и была ли допущенная при слѣдованіи Императорскаго поѣзда скорость (57 верстъ въ часъ) дѣйствительною причиною схода съ рельсъ поѣзда (вслѣдствіе порчи пути отъ развившейся при этой скорости боковой качки)? не представляется возможнымъ прибѣгнуть къ наиболѣе убѣдительному способу доказательства, способу, заключающемуся въ исчисленіи формулъ, выражающихъ законы возрастанія боковой качки, такъ какъ формулъ этихъ не существуетъ, и по необходимости приходится ограничиться попыткой рѣшать вопросъ на основаніи нижеслѣдующихъ данныхъ и соображеній.

1) Исправность пути при движеніи по немъ паровоза, приобретаема боковую качку, всего болѣе обеспечивается прочностью шпалъ, такъ какъ порча пути, вызываемая боковою качкою, выражается смятіемъ дерева костылями и выдергиваніемъ ихъ, шпалы же на 277 верстѣ были сравнительно прочны, такъ какъ прослужили лишь два года, тогда какъ нормальная продолжительность ихъ службы около 4 лѣтъ, и на всякой дорогѣ, употребляющей сосновыя шпалы, выработанныя изъ лѣса съ низменныхъ мѣстностей (большинство желѣзныхъ дорогъ средней и южной полосы Россіи имѣютъ эти шпалы), можно всегда найти участки пути, составляющіе въ общей сложности протяженіе, приблизительно равное половинѣ длины дороги, имѣющіе шпалы, пролежавшія въ пути болѣе двухъ лѣтъ и потому менѣе сопротивляющіяся смятію и выдергиванію костылей.

2) Товарный паровозъ Зигля, находившійся во главѣ Императорскаго поѣзда, относится къ типу товарныхъ паровозовъ, имѣющихъ наибольшіе діаметры колесъ (около 1,400 мм.) и потому способныхъ развивать наибольшую скорость движенія, а при данной скорости наименьшую сравнительно съ другими типами товарныхъ паровозовъ боковую качку.

3) Большіе размѣры и значительный вѣсъ вагоновъ Императорскаго поѣзда не составляютъ такихъ его особенностей, которыя могли бы содѣйствовать образованію описанной выше порчи пути, вызвавшей сходъ поѣзда съ рельсовъ.

4) Г. эксперту лично весьма часто приходилось наблюдать дви-

женія товарныхъ паровозовъ (одиночныхъ и съ обыкновенными поѣздами) со скоростью близко подходящей къ скорости Императорскаго поѣзда на 277 верстѣ (57 верстѣ) и убѣждаться, что качка паровозовъ, развивающаяся при такихъ скоростяхъ, не производитъ порчи исправнаго пути.

5) Императорскій поѣздъ въ томъ же составѣ, въ которомъ онъ потерпѣлъ крушеніе 17-го октября, при тѣхъ же паровозахъ на перегонѣ Борки-Тарановка имѣлъ скорость движенія, достигавшую (при первомъ слѣдованіи по Азовской дорогѣ) 65 верстѣ въ часъ, и не произвелъ поврежденій, хотя состояніе Курскаго пути, по которому благополучно прослѣдовалъ Императорскій поѣздъ, ничѣмъ не отличается отъ Ростовскаго.

6) Императорскій поѣздъ въ день катастрофы на перегонѣ Тарановка-Борки имѣлъ ту же скорость, что въ моментъ, предшествовавшій катастрофѣ, не произвелъ на всемъ пути слѣдованія, кромѣ указаннаго выше, малаго по длинѣ участка, смежнаго съ мѣстомъ крушенія, никакихъ поврежденій пути.

7) Императорскій поѣздъ въ томъ же составѣ, въ которомъ онъ потерпѣлъ крушеніе, имѣя во главѣ товарный паровозъ, слѣдовалъ по нѣкоторымъ участкамъ Азовской и другихъ желѣзныхъ дорогъ (какъ видно изъ таблицъ Графтіо, имѣющихся при дѣлѣ) со скоростью свыше 60 и даже 65 верстѣ въ часъ, не производя порчи пути.

8) Эксперту Пущечникову не приходилось ни разу ни наблюдать лично во время его 12-лѣтней практики, ни читать въ техническихъ журналахъ, ни узнавать какимъ-либо другимъ достовернымъ путемъ о сходѣ съ рельсовъ паровоза при условіяхъ: а) что поврежденіе пути послѣ схода имѣло тотъ же характеръ, которое найдено на 277 верстѣ послѣ крушенія поѣзда, б) что скорость движенія не превосходила 60 верстѣ и в) что полная исправность паровозовъ была констатирована.

На основаніи приведенныхъ данныхъ и соображеній г. Пущечниковъ не видитъ достаточныхъ основаній предполагать и тѣмъ болѣе не считаетъ возможнымъ утверждать, что сходъ поѣзда съ рельсовъ произошелъ вслѣдствіе боковой качки, которая должна была развиваться при указанной выше скорости движенія Импера-

торскаго поѣзда на 277 верстѣ (57 верстѣ въ часъ); напротивъ, онъ полагаетъ, что при движеніи Императорскаго поѣзда на 277 верстѣ сила боковой качки передняго паровоза развилась до размѣровъ, не соответствующихъ скорости 57 верстѣ въ часъ, вслѣдствіе случайной порчи паровоза, именно вслѣдствіе разстройства соединенія шатуна съ пальцемъ кривошипа лѣваго задняго колеса, разстройства, которое несомнѣнно влечетъ за собою значительное усиленіе боковой качки. Мнѣніе это, кромѣ приведенныхъ выше соображеній, основано на слѣдующихъ данныхъ: а) протоколомъ судебного слѣдствія установлено, что шатунъ лѣваго задняго колеса перваго паровоза былъ оборванъ, б) отломанная головка, клиновья подкладка и пружка задняго лѣваго шатуна найдены въ такихъ мѣстахъ пути, что предположеніе объ ослабленіи и выпаденіи клина раньше схода поѣзда съ рельсовъ представляется не только возможнымъ, но весьма вѣроятнымъ и почти достовернымъ, такъ какъ в) нахожденіе отломанной головки шатуна значительно впереди (считая по движенію поѣзда) пружки и подкладки дѣлаютъ совершенно невѣроятнымъ предположеніе, что разстройство соединенія шатуна съ пальцемъ кривошипа случилось послѣ схода поѣзда съ рельсовъ и одновременно съ обрывомъ шатуна и г) характеръ разрыва головки шатуна даетъ основаніе предполагать, что разрывъ произведенъ ударами пальца кривошипа, а не ударомъ рельса. На основаніи всего вышеннеложеннаго г. Пущечниковъ считаетъ себя вправѣ утверждать, что сходъ Императорскаго поѣзда съ рельсовъ произошелъ вслѣдствіе порчи пути, произведенной переднимъ паровозомъ, пріобрѣтшимъ весьма сильную и притомъ несоответственную скорости движенія поѣзда на 277 верстѣ боковую качку, развившуюся до размѣровъ, повлекшихъ разстройство пути, лишь благодаря случайной порчѣ паровоза.

По мнѣнію экспертовъ инженеровъ Стабровскаго и Ариштейна, сходъ съ рельсовъ поѣзда чрезвычайной важности 17-го октября можно объяснить расшивкою пути, вызванною слѣдующими обстоятельствами: значительною скоростью, несоответствующею ни конструкціи паровоза, ни данному росписанію, ни составу поѣзда, ни его особенностямъ, ни состоянію и порядку управленія тормаз-

зами, ни относительной мягкости шпаль, а вызванною единственно желаніемъ исполнить приказаніе по возможности нагнать происшедшее ранѣе опозданіе поѣзда, причемъ расшатываніе пути могло увеличиваться усилившеюся боковою качкою паровоза, вслѣдствіе ослабленія клина въ задней головкѣ лѣваго задняго шатуна, если таковое произошло ранѣе схода поѣзда.

По шестому вопросу — эксперт генераль-лейтенантъ Петровъ высказалъ мнѣніе, что столь разрушительные результаты крушенія произошли потому, что врѣзавшійся въ путь первый паровозъ, шедшій со скоростью болѣе 57 верстъ въ часъ, прошелъ послѣ схода съ рельсъ до окончательной остановки всего 220 футовъ при условіяхъ почти равномернаго замедленія скорости, слѣдовательно, употребивъ всего отъ 7—8 секундъ времени.

Въ первыя 5 секундъ послѣ схода паровозныя колеса встрѣчали шпалы чрезъ промежутки времени, чрезвычайно короткіе, не превосходящіе $\frac{1}{13}$ секунды, и потому происходившій отъ ударовъ стукъ не представлялся для человѣческаго слуха въ видѣ отдѣльных звуковъ, тѣмъ болѣе, что расчетъ показываетъ, что паровозъ при той живой силѣ, которою онъ обладалъ, могъ рѣзать эти шпалы совершенно безъ труда. Не имѣвши со стороны слуха указаній на сходъ съ рельсовъ, машинисты могли не замѣтить его и глазами, такъ какъ правыя колеса паровоза, около которыхъ стоятъ машинисты, шли по рельсамъ. Если бы по истеченіи первыхъ 4 или 5 секундъ машинисты и замѣтили сходъ, то оставшіяся до конца движенія еще около 3 секундъ были совершенно недостаточны для затормаживанія при полной исправности тормозовъ въ вагонахъ, почему тормазы и остались безъ дѣйствія, какъ-то указываютъ предъявленные эксперту акты. Затѣмъ быстро замедлявшіе свой ходъ паровозы представляли набѣгавшимъ на нихъ вагонамъ весьма тяжелую массу, а слѣдовавшіе за ними вагонныя тележки, хотя и встрѣчали почти непреодолимые препятствія къ дальнѣйшему движенію по разстроенному паровозами пути, но не могли уже задерживать сильно разбѣжавшихся кузововъ.

По этому-же вопросу экспертъ профессоръ Щукинъ высказалъ, что вслѣдствіе большой массы поѣзда, большой его скорости

движенія и быстрого разрушенія пути, обусловленнаго той особенностью схода, что сошедшіе съ рельсъ первый паровозъ и его тендеръ расположились на разныя стороны лѣваго рельса въ направленіи отъ Ростова къ Харьковъ. При такомъ расположеніи движеніемъ головы поѣзда путь былъ настолько быстро и сильно разрушенъ, что тележки вагона Министра путей сообщенія и вслѣдъ за нимъ слѣдовавшихъ вагоновъ, вслѣдствіе большого сопротивленія пути, должны были измѣнить свою скорость движенія на весьма короткомъ протяженіи, а потому разрушиться, образовавъ тѣмъ самымъ неподвижный упоръ, предохранившій съ одной стороны отъ разрушенія голову поѣзда отъ налетающихъ на него заднихъ вагоновъ, а съ другой — представившій движенію послѣднихъ прочную перегородку, о которую они и разбились.

Допуская даже вполнѣ исправное состояніе тормозовъ какъ Вестингауза, такъ и ручныхъ, тѣмъ не менѣе поѣздъ не могъ бы быть своевременно заторможенъ и тѣмъ уменьшена разрушительность крушенія, такъ какъ, вслѣдствіе быстроты движенія, машинистъ могъ замѣтить сходъ съ рельсъ только незадолго до окончанія крушенія, автоматическое же затормаживаніе тормозомъ Вестингауза, обусловливаемое разрывомъ поѣзда, могло бы начаться только послѣ разрушенія вагона Министра путей сообщенія, промежутковъ же времени съ момента разрушенія вагона Министра путей сообщенія до конца крушенія слишкомъ малъ для того, чтобы тормазы еще двигающихся вагоновъ хвоста поѣзда успѣли принять положенія, необходимыя для торможения.

При этомъ экспертъ г. Миллеръ представилъ мотивированное свое мнѣніе о приборѣ Вестингауза съ приложеніемъ, обозначеннымъ въ этомъ мнѣніи. Подлинный подписали: судебный слѣдователь Марки, генераль-лейтенантъ Петровъ, инженеръ Карташевъ, начальникъ Рославскихъ мастерскихъ П. Федоровъ, А. Бородинъ, начальникъ службы подвижнаго состава и тяги Ф. Герцъ, инженеръ-технологъ Коловратъ-Червинскій, инженеръ А. Пущениковъ, инженеръ-технологъ А. Стабровский, инженеръ Ф. Шмидтъ, инженеръ Верховскій, инженеръ Н., инженеръ-технологъ Миллеръ, инженеръ Спасовскій, профессоръ Щукинъ, присутствовалъ обер-прокуроръ Кони.

Автоматическій тормазъ Вестингауза въ поѣздѣ чрезвычайной важности лит. А.

Принципъ дѣйствія автоматическаго тормазъ Вестингауза слѣдующій: сжатый воздухъ служитъ движущей силой во время торможения, которое можетъ производиться не только машинистомъ, но и каждымъ изъ кондукторовъ или пассажировъ въ поѣздѣ. Автоматичность тормазъ заключается въ томъ, что въ минуту разрыва поѣзда или какой-нибудь другой причины, разрушающей поѣздъ, тормазъ приходитъ въ дѣйствіе и тормазитъ съ полной силою. Воздухъ накачивается въ главный резервуаръ помощью пароваго насоса, помѣщеннаго въ паровозѣ. Черезъ тормазной край машиниста проводится сжатый воздухъ въ главную трубу, идущую вдоль цѣлаго поѣзда и въ каждый изъ вспомогательныхъ резервуаровъ, составляющихъ, вмѣстѣ съ тройнымъ клапаномъ, принадлежность (необходимую) каждому тормазнаго цилиндра. Чтобы вызвать торможение, понижаютъ давленіе въ главной трубѣ, выпуская изъ нея сжатый воздухъ, тогда поршеньекъ тройнаго клапана опускается, открываетъ отверстіе, соединяющее вспомогательный резервуаръ съ тормазнымъ цилиндромъ, сжатый воздухъ попадаетъ въ этотъ цилиндръ, отталкиваетъ поршень и связанна съ нимъ тяги и рычаги, вслѣдствіе чего тормазныя колодки прижимаются къ колесамъ. Оттормаживаніе достигается, пополняя давленіе въ главной трубѣ на счетъ воздуха, заключеннаго въ главномъ резервуарѣ, тогда поршеньекъ тройнаго клапана подымается и открываетъ отверстіе, выпускающее сжатый воздухъ изъ тормазнаго цилиндра въ атмосферу, поршень возвращается въ прежнее положеніе и колодки отодвигаются отъ колесъ. Тормазныя тяги и передаточные рычаги рассчитываются обыкновенно такъ, чтобы колодки, прижимаясь съ полною силою, давили на колеса, при самомъ сильномъ торможеніи, съ усиліемъ, составляющимъ отъ 80% до 120% давленія колесъ на рельсы. Для исполнѣя правильнаго и надежнаго торможения и оттормаживанія необходимо, чтобы давленіе въ главномъ резервуарѣ было всегда не менѣе 6 атмосферъ, а въ главной трубѣ не менѣе 5 атмос-

феръ. Скорость дѣйствія автоматическаго тормазъ, при условіяхъ вышесказанныхъ, принято считать 4 секунды на длину поѣзда въ 550 метровъ (результаты опытовъ, произведенныхъ въ Соединенныхъ Штатахъ въ декабрѣ 1887 года). Дѣйствіе тормазовъ во всемъ поѣздѣ достигнетъ полной силы спустя 4 секунды отъ момента, въ которомъ начался выпускъ воздуха изъ главной трубы.

По системѣ и способности тормазитъ съ достаточною силою, тормазные аппараты въ Императорскомъ поѣздѣ вполнѣ могли быть соответственны, при условіяхъ вполнѣ нормальныхъ. Эти условія могли быть, однако, выполнены въ Императорскомъ поѣздѣ, и поэтому существующее расположеніе тормазнаго аппарата въ поѣздѣ лит. А. считалось *временнымъ* и неокончательнымъ, тѣмъ не менѣе лучшимъ, чѣмъ тормазъ ручные. Если бы при данномъ устройствѣ можно было достигнуть давленій выше помѣщенныхъ, т. е. въ главномъ резервуарѣ 6 атм., а въ главной трубѣ 5 атм., то примѣненіе тормазовъ могло оказаться вполнѣ нормальнымъ и вполнѣ соответствующимъ, дозволяя требовать свойственной силы и быстроты торможения. При пониженіи предѣловъ, указанныхъ изобрѣтателемъ относительно давленія, дѣйствіе тормазовъ значительно замедляется и при давленіи 2-хъ атм. въ главной трубѣ нельзя произвести никакого торможения. При томъ составѣ тормазныхъ вагоновъ, какой случился въ поѣздѣ чрезвычайной важности лит. А., можно было требовать вполнѣ удовлетворительнаго торможения въ случаяхъ обыкновенныхъ остановокъ, и объемъ главнаго резервуара можно считать въ данномъ случаѣ достаточнымъ, если бы даже пополненіе давленія въ немъ могло послѣдовать только черезъ минуту послѣ расходванія воздуха, — при торможеніи не должны были проявляться ни сильныя толчки, ни реакціи въ хвостѣ поѣзда, при остановкахъ обыкновенныхъ. Однако, сказанное надо относить къ случаю, когда давленіе въ главномъ резервуарѣ, по крайней мѣрѣ, 5 атм., а въ главной трубѣ 4 атм. При давленіяхъ нѣсколько ниже, а даже часто и при такихъ точно, случается, что торможение происходитъ очень медленно и позволяетъ попасть въ заблужденіе лицу, осматривающему поѣздъ, и принять это явленіе за признакъ порчи тормазнаго аппарата, что, вѣроятно, и слу-

чилось съ вагономъ Наслѣдника Цесаревича — почему и былъ этотъ вагонъ исключеннымъ изъ тормазной цѣпи. Исключение одного вагона не надо считать неблагоприятнымъ въ смыслѣ успѣшваго торможения, но есть гораздо болѣе серьезное послѣдствіе низкаго давленія, не позволяющаго оттормаживать легко, это именно то, что когда въ поѣздѣ не оттормажится одинъ вагонъ изъ числа тормазныхъ и этого не замѣтить, то могутъ уѣхать съ нимъ, испортить бандажи, опоздать, или не подняться на крутой подъемъ. Въ Императорскомъ поѣздѣ этого, вѣроятно, не случилось, а если и случилось, то съ мѣста не могли тронуть поѣздомъ, и вагонъ оттормаживали въ ручную (выпускнымъ краномъ).

Есть большое основаніе предполагать, что поѣздъ чрезвычайной важности лит. А., начиная со ст. Тарановка до мѣста крушенія шелъ *безъ автоматическаго* тормазы, а только въ ручномъ. Такое предположеніе оправдывается слѣдующимъ: тормазный кранъ машиниста, будучи лишень возможности автоматически питать главную трубу, могъ вполнѣ правильно тормозить и оттормаживать и даже пополнять давленіе въ главной трубѣ, но, во всякомъ случаѣ, только тогда, когда лицо, назначенное для тормажения (агентъ Николаевской ж. д.), знало *настоящую неисправность* тормазнаго крана. Въ Тарановкѣ, за неимѣніемъ времени тормазный кранъ не былъ изслѣдованъ, и уѣхали съ убѣжденіемъ, что онъ не дѣйствуетъ, притомъ, очень вѣроятно, не качали больше воздуха, рѣшивъ пользоваться только ручными тормазы. Такъ какъ въ Тарановкѣ поѣздъ былъ заторможенъ и затѣмъ отторможенъ краномъ паровоза, который былъ отцѣпленъ, и такъ какъ продували кранъ прицѣпленнаго паровоза (№ 146), то при этомъ потеряно довольно много воздуха, потому что продувку можно было произвести только при выпусканіи воздуха изъ главной трубы. Когда кранъ оказался неисправнымъ, то, быть можетъ, израсходованное количество воздуха не было пополнено, и на протяженіи отъ Тарановки до мѣста крушенія давленіе могло быть, именно, 30 фунтовъ, т. е. столько, сколько показывалъ манометръ, помѣщенный на тендерѣ второго паровоза. При разборкѣ тормазнаго крана, снятаго съ тендера, оказалось, что всѣ отверстія, ведущія въ манометръ, оказались совершенно чистыми;

слѣдовательно, нѣтъ основанія не вѣрить показаніямъ манометрической стрѣлки. При такомъ низкомъ давленіи тормазы Вестингауза дѣйствовать не могутъ. Что рѣшились не пользоваться автоматическимъ тормазомъ на протяженіи отъ Тарановки до Харькова, доказывается показаніемъ г. Калашникова, заявляющаго, что тормазный слесарь остался на тендерѣ исключительно потому, что не успѣлъ соскочить и вернуться въ вагонъ «мастерская».

При семъ прилагаю описаніе крушенія курьерскаго поѣзда Николаевской желѣзной дороги, который былъ снабженъ автоматическимъ тормазомъ Вестингауза, но тормазъ во время крушенія находился въ полной исправности, и давленія держались достаточно высокими, т. е. такими, какъ требуютъ расчетъ и конструкция аппаратовъ.

Подлинный подписалъ: инженеръ-технологъ Осипъ Константиновъ Миллеръ. Г. Харьковъ, 5-го ноября 1888 г.

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ.

№№ обозначают страницы.

А.

- Австро-Венгрия. 1.
 Австрийский законъ. 8, 12, 43, 57, 59, 87, 190, 217, 283, 287, 288.
 Автоматичность тормазы 426, 428, 429.
 Агенты. 208, 222, 335, 336.
 Agere non valenti non currit praescriptio 314.
 Agent 6.
 Административныя корпораціи 6.
 Адмиралтейскія работы 212.
 Адмиралтейства 212.
 Advocatentag 61.
 Aedificium 231.
 Act of God or the Queens, enemies, public enemies 230.
 Actio ad exhibendum 56.
 — aquae pluviae arcendae 56.
 — de posito et suspenso 53.
 — de recepto 53.
 — directa 53.
 — efusi et eiecti 53.
 — ex lege Aquilia 53.
 — exercitoria 53.
 — in factum 53.
 — personalis moritur cum persona 5.

- Actio utilis 53.
 Actori incumbit probatio 189.
 Акціонеры 108.
 Акции гарантированныя 105.
 Alimentenrecht 102.
 Англія 1.
 Англійскій законъ 4, 5, 11, 18, 25, 283.
 Арендаторъ ж. д. 185.
 Арендная плата 110.
 Арестъ 382, 384, 393, 394.
 Артельный староста 76.
 Auctoritas rei judicatae 305.
 Aufsichtsbehörde 119.
 Ausübung des Betriebes 13.

Б.

- Бабка 94.
 Бабушка 6.
 Багажъ 158, 192, 193, 264, 338, 367, 372, 373, 378, 379, 380.—См. Перевозка.
 Баластъ 177.
 Балка 178.
 Бандажъ 235, 269, 270.
 Барьеръ 179, 180, 237.
 Bahnstrecke 44.
 Безбилетный пассажиръ 198, 199.
 Безвѣстное отсутствіе 125—127.

- Бездѣтный 141, 142.
 Безопасность 243; — общественная 334.
 Безпечность 277.
 Безсонница 84.
 Безспорное требованіе 394, 397.
 Безстыдныя дѣйствія 37.
 Безумные 52.
 Безусловная отвѣтственность 48.
 Бельгійскій законъ 21.
 Berliner Klinische Wochenschrift. 79, 81.
 Бернская конвенція 208, 334.
 Berufsleute 74.
 Betrieb 15, 18, 150, 151, 176, 177.
 Betriebsbeamten 111.
 Beförderung auf der Bahn 4, 10, 14, 18, 150, 151.
 Билетъ 198, 199 384.
 Благополучіе 80.
 Близкія лица 94.
 Board of Trade 12, 18, 19.
 Богатѣльня 91.
 Буфера 202.
 Боковая давленія 411; — качанія 410, 420—423.
 Боль 82, 288, 289.
 Болѣзнь 77.
 Vona quae libera 55.
 Боязнь 219.
 Бракъ 93.
 Братъ 94.
 Будки тормазныя 86.
 Буря 235, 254, 264.
 Быстрота движенія 425. См. Скорость движенія.
- В.**
 Вагоны 164, 251, 408, 410.
 — ихъ размѣщеніе 410.
 Вдова 93, 125—128, 142, 143, 291, 296.
 Вдовецъ 95, 96.
 Вдовья пенсія 113.
 Вестингауза тормазъ 201, 408, 410, 413, 417, 425, 426, 429.
 Westinghouse 201.
 Вещественный составъ ж.-д. предпріятія 50.
 Вещи пассажирскія 19.
 Взаимное соглашеніе 325.
 Взаимность услугъ 325.
 Взаимныя права и обязанности ж. д. 338.
 Взносы; добровольные — 110; — ежемѣсячные — 110.
 Взысканіе 113, 132, 145, 381—402.
 Взятіе въ казенное управленіе ж. д. 401, 402.
 Вина 10, 48, 58, 59, 193—197, 199, 204—206, 208—214, 228—234, 265—267, 269, 273, 274, 277, 288, 289, 333—335, 362; взаимная — 215; общая—218; понятіе—62; собственная — 4, 27, 114, 116, 237, 238, 240—242, 246, 248, 249, 253; совокупная—215—222.
 Вильгельмъ II, 68.
 Vis; — cui resisti non potest 230; — divina 226, 231; — major 68, 116, 192, 197, 224—278; — piratarum 227. См. Непреодолимая сила.
 Widerrechtliche Handlung 61.
 Владѣніе ж. дорогою 386—388. См. Право владѣнія.
 Вмѣшательство зак. 69.
 Внезапность происшествія 85, 86, 87.
 Внуки 6, 129.
 Внутреннее событіе 248, 350, 252, 253. См. Непреодолимая сила.

- Внутренніе недостатки предпріятія 241.
 Внутреннія причины несчастія на ж. д. 50, 235.
 Внѣшнія причины 235.
 Внѣшность событія 249, 250, 251, 253, 258, 270. См. Непреодолимая сила.
 Вода 65, 155.
 Водомѣрная трубка 203, 204.
 Водопроводы 392.
 Возвратъ суммъ 124.
 Возмѣщеніе 332, 337.
 Вознагражденіе 283, 297, 299; — за веденіе дѣла 347, 354, 355; присужденное — ; уплаченное — 335.
 Возобновленіе иска 378.
 Возрастъ 131, 144.
 Возстановленіе въ прежнее состояніе 327.
 Возчикъ 38, 40, 41, 44, 53, 238. 241.
 Вокзалъ, его предѣлы 220.
 Волна 256.
 Воля 62; — божья 264. См. Непреодолимая сила.
 Вопросы экспертамъ 404.
 Воротъ 182.
 Воспаленіе дыхательн. органовъ 91.
 Восходящіе 143, 291.
 Вслѣдствіи 305, 306.
 Врачи 261.
 Вредныя свойства 245.
 Вредъ; имущественный—11, 313; — интересамъ обществен., правительственнымъ 386; личный — 313, 370—372.
 Временное занятіе 297.
 Временное Управленіе казен. ж. д. 352, 353.
 Врученіе бумагъ 379, 380.
- Вступленіе во владѣніе ж. дорогою 396; — въ дѣло 336.
 Вторичное требованіе 308.
 Выборъ служащихъ 9.
 Выбрасываніе изъ поезда 183, 219.
 Выброшенный предметъ 181; 269.
 Вывѣски 110.
 Вывѣтриваніе скаль 254, 257.
 Выгода ожидаемая 287.
 Выгрузка 180, 181.
 Выдача требуемой суммы 353.
 Вызовъ въ судъ 362, 377—379.
 Выставка 1888 г. 200; Берлинская гигиеническая — 1883 г. 202, 204; Цюрихская—204.
 Выкупъ ж. дороги 387, 396, 402.
 Выручка 110.
 Высшая сила См. Непреодолимая сила.
 Вычеты 109—112, 132, 145, 296; — добровольные—112.
 Вѣроятность заработка 88.
 Вѣсь 410, 412, 415, 421.
 Вѣтеръ 255.
- Г.**
 Газеты 110.
 Газъ 65.
 Галлюцинаціи 82.
 Гарантированныя акціи 105; — облигаціи 105.
 Гарантія правительственная 346, 356, 358; — предпринимателя 69.
 Германія 1.
 Германскій законъ 15, 21, 46, 47, 209, 283, 308, 317, 337; — страхованія отъ несчастныхъ случаевъ 291, 293; — проектъ Гражд. Уложенія 43, 60, 218, 287.

Германское Торговое Уложение 43, 47.

Genugthuung 43, 287.

Geverbeordnung 200.

Главноуправляющий путями сообщения 352.

Главный Советъ ж. д. 353.

Глазъ 73, 76, 86, 90, 182, 236.

Глухота 77.

Глыба земляная 270.

Годовой окладъ 136, 137; — срокъ 327.

Голова 82.

Головные боли 82.

Голодающие 39.

Гололеда 182, 236, 254.

Горизонтальные площадки 221.

Горнозаводское положеніе 8 марта 1861 г. 211.

Горная произведенія 390.

Городскія станціи 170; — улицы 164.

Городское управленіе 397.

Гостинница 53, 161, 163, 251.

Государственный сборъ 384.

Государственный кредитный установленія 397; — % бумаги 105.

Гофмана приборы 202.

Грабежъ 207, 208.

Градобитіе 230.

Гражданскій искъ. См. Искъ.

Графтіо приборъ 414; таблицы — 422.

Греки 225, 226.

Гроза 259.

Громъ 259.

Грузохозяева 316, 374.

Грузъ 34, 35, 158, 188, 192, 193, 213, 238, 264, 265, 277, 293, 313, 316, 333, 334, 338, 339, 367, 369, 372, 373, 377 — 379. См. Искъ. Перевозка.

Gutachten 61.

Д.

Давка 215.

Давленіе колесъ 426; — воздуха 427, 428.

Давностный срокъ 96, 280. См.

Давность.

Давность 312—331 370, 400;

десятилѣтняя — 327—329; пере-

рывъ — 319—326, 349; постано-

новленіе — 320—323, 330, 331,

349, 350, 354. См. Срокъ.

Damnum 252; — absque injuria

24; — emergens 287, 290; —

fatale 226.

Dampfkraftverkehr 180.

Dampfschiffahrtunternehmung 177.

Двери 179.

Движеніе на рельсахъ 150, 155 —

157, 159; — по ж. д. 382—384,

386, 392, 396; — поѣздовъ 4,

10, 11, 186, 187, 407, 414.

Движенія большаго 82.

Двойная тяга 407, 415.

Delictum 32, 45, 51, 67.

Денежные капиталы, суммы 383,

384, 391, 393, 396.

Деньги 263, 264.

Десятилѣтняя сложность зара-

ботка 299. 301.

Десятникъ 76.

Дефицитъ кассы 114.

Директоръ 351—353.

Дитя 6. См. Ребенокъ.

Диаметръ колесъ 406.

Digestum de castrensi peculio 55.

— de extraordinariis cognitioni-

bus 56.

— de jure dotali 55.

— de religiosis 55.

— de testibus 56.

— si ususfructus petatur 56.

Diligentia diligentissimi 68; — quam suis 67.

Длина пути 184; — поѣзда 415.

Добровольное согласіе 58; — удо-

влетвореніе 347, 348.

Добровольные вычеты; — взносы

110, 112.

Договоръ 45, 386, 400; — лич-

наго найма 92; — о пособіи 311;

опредѣленіе понятія — 35; — пере-

возки 34, 35, 170; — страхова-

нія 115.

Договорное начало 147.

Договорныя отношенія 91.

Договоры прямого сообщенія 173.

Доказательства 190, 292—294.

Документы 320, 322, 323, 345,

349, 350, 353, 364, 365; воз-

вращеніе — 354.

Долги ж. дорожн. общества 356,

382, 387, 389, 399.

Доплаты 124.

Дополненіе ст. 683 X т., 1 ч.

103, 105.

Допущеніе боговъ 229, 230.

Dol 290.

Dolus 51, 334.

Dommage 60.

Дороговизна приспособленія 239.

Дорожный мастеръ 76; — сторожъ

75.

Доски 187.

Достаточныя средства 97.

Dos 55.

Доходъ отъ земли 295.

Дочь 6, 93, 95, 96; — замуж-

няя — 95.

Дрезина 181.

Дровосѣкъ 300.

Дрожаніе членовъ 82.

Дымъ 65, 90.

Дыхательные органы 91.

Дѣвочка 237.

Дѣдъ 6, 94.

Дѣйствіе; дѣяніе 62, 196; — ж.

дороги 167; — потерпѣвшаго

275; — постороннихъ лицъ 277; —

природы 229. — См. Непреодо-

лимая сила.

Дѣла казеннаго управленія 357,

358.

Дѣти 95, 126—131, 142, 143,

291; законнорожденные — 128—

130; незаконнорожденные — 128—

130; родныя; — сводныя — 128,

130; узаконенныя —; усыновлен-

ныя — 128, 130.

Дядя 94.

Е.

Единовременная сумма 149, 301,

306.

Единовременныя пособія 303.

Единство распоряженія поѣздомъ

409.

Ежегодныя пособія 303.

Eisenbahnunfallsneurose 83.

Eisenbahnunfälle 81.

Enemies 230.

Entwurf eines burg. Gesetzbuches

43.

Ersatz 287.

Erschütterung 81.

Ex lege вознагражденіе 43. См.

Obligatio.

Exceptio rei judicatae 305.

Exercitores 53.

Existenzmittel 97.

Extra consuetudinem 260.

Ж.

Жалобы по начальству 360.

Жалованіе 109, 111, 112, 295,

297, 336.

Жара 85.
Желѣзная дорога 8, 10; иски ж. д. 101; опредѣленіе ж. д. 155.
Желѣзнодорожный головной мозгъ 79; — неврозъ 83; — спинной мозгъ 79.
Жена 5, 96, 125—127.
Животная сила 177.
Животное 53.
Жильцы, ихъ отвѣтственность 51.
Жительство 344, 350.

З.

Заболони 406.
Заботливость 190.
Заводскія производства 391.
Заводы 161, 162, 204, 383, 390.
Завѣдомость 8.
Загниваніе слоя 406.
Заготовление 386.
Задолженность ж. д. 346.
Закладъ 392.
Заключеніе тов. прокурора 342, 343, 357—360.
Законная сила приговора 312, — 314, 317; — рѣшенія 305, 306, 310.
Законное предписаніе 45.
Законодательства 3.
Законъ 12 мая 1852 г. 8; — 1857 г. 209.
Залогъ 386, 392.
Замужество 131.
Замѣна рельсовъ 182.
Замѣстители начальниковъ дистанцій 75.
Заочное рѣшеніе 379.
Запасы 386, 387, 396.
Запоръ 83.
Запрещеніе 393, 394.

Застрахованіе 106. — См. Страхуваніе.
Зачетъ вознагражденія 103, 106, 121—123, 286; размѣръ—103.
Заявленіе 321, 327, 330, 344; — овзысканіи 389; порядокъ предъявленія—344, 345, 348; — претензій, требованія 319, 320, 399, 400; форма—350.
Зданія 167, 168.
Здоровье; опредѣленіе 71.
Землетрясеніе 235, 256, 257, 259.
Земля 270.
Земское управленіе 397.
Зигля паровозъ 421.
Злоупотребленія 131, 144, 357.
Злой умыселъ 215, 217.
Зрѣніе 85; ослабленіе—82.

И.

Избраніе ж.-д. агентовъ 9.
Извозчикъ 37.
Извѣщеніе 353.
Излѣченіе 124.
Измѣненіе обстоятельствъ 307, 309; — размѣра вознагражденія 307; — пособія 312, 319.
Измѣненія въ уставахъ кассъ и инструкціяхъ 109.
Изуродованіе 289.
Имущественный вредъ 11, 19, 173, 187, 188, 283.
Имущество 9, 336; — ж. дороги 382—384, 387; — нераздѣльное 381—385, 391.
Инвалидные дома 89—91.
Инвалиды, 91; понятіе.
Инженерно-строительная часть 75.
Инстанція первая 365.
Инструкція 108; — кассы 134, 146.

Ипохондрія 83.
Искра 76. 182. 236.
Искъ 35, 196, 344, 345, 347, 348; — гражданскій въ уголовномъ судѣ 132; — желѣзной дороги 316, 365; — къ грузо-хозяевамъ; — къ пассажирамъ 313; — о правѣ на пенсію 118.
Исполненіе рѣшенія 281, 392.
Исполнительное производство 329.
Исправленіе пути 182; — средствъ передвиженія 152.
Испугъ 78, 183.
Истерія 83.
Истопникъ 151, 165.
Историческій очеркъ 1—28.
Исхуданіе 80.
Итальянскій законъ 23, 46, 48; — проектъ закона 26, 167.

I.

Imprudence 60.
In solidum 172.
Indebiti solutio 45.
Indemnité 290.
Interdictum de glandae legenda 56.
Journal de Médecine 79.
Jus civile 63.
— dotale 55.
— naturale 63.
— personalissimum 102.
— utendi et abutendi 63.

К.

Каждый потерпѣвшій 93, 94.
Казенное управленіе 397.
Казенный интересъ 356, 358, 359.
Казенныхъ управленій дѣла 361.
Казенная жел. дор. 361.

Казенныя учрежденія 392.
Казна 101, 206, 342, 346, 356—359, 361, 382, 384, 398, 400, 402.
Казуистика 100.
Какъ-бы договоръ; — преступленіе 45.
Каменноугольныя копи 164.
Каменоломня 184, 391.
Кандидаты къ членамъ 109.
Капитализація 131, 303.
Капиталы денежныя 391, 393; — израсходованные на сооруженіе жел. дор. 1; — кассы 136;
Капиталь 131, 300, 303; — вознагражденіе въ видѣ—16.
Карательное начало 61.
Карболовая кислота 188.
Касса 344—350; — больныхъ 16; вспомогательная—16; пенсійная—114, 115; сберегательная—16.
Касторовое масло 188.
Катца приборы 202.
Качанія боковыя 310, 420.
Cahier des charges 41, 42.
Cas fortuit 232, 251, 260, 270, 275, 276.
Castrense peculium 56.
Casus 209, 263; — fortuitus 226, 231, 233; опредѣленіе понятія 234; 235, 237, 240, 241, 243, 244, 246, 251, 253; — major 270.
Caupones 52, 54, 226 231.
Cautio damni infecti 56.
Квартира 91.
Квартирное довольствіе 295, 296.
Клинь подшипника 419.
Книги 110.
Кнопки 252.
Колебанія паровоза 419.
Колесо 216, 406.
Количество пособія или единовре-

менного вознаграждения 295;—
содержанія 292.
Комитетъ 109, 132, 133, 145,
146.
Коммерческіе суды 363.
Конвенціи 173.
Конвенція Бернская 1873 г. 208.
Кондукторъ 74, 75, 113, 140,
297, 413.
Конкуренція 68.
Конножелѣзные вагоны 159.
Конножелѣзные дороги 27, 163,
164, 183, 185, 205, 277, 394,
Конструкція паровоза 423;—ра-
ціональная 203.
Концессія 41.
Коперь, копръ 178.
Копи угольныя 383.
Копія рѣшенія 379, 380.
Копоть 65.
Корабельщикъ 52, 53, 118.
Кораблекрушеніе 211, 227.
Кораблестроительная часть 212.
Корабль 188.
Корзины 182.
Костыли 421.
Кочегаръ 85, 113, 140.
Code fédéral des obligations 60.
Colonus 230.
Consensus in idem placitum 35.
Conventio 35.
Konkurrenz-Betrieb 169.
Konkurrender-Betrieb 169.
Кредиторы 399.
Кривыя 415.
Кролики 257.
Круглая пила 202—204.
Круговая отвѣтственность жел.
дор. 367.
Крумрейна приборы 202.
Крушеніе поѣзда 7, 251;—Импе-
раторскаго поѣзда 404, 410,
417—419, 425.
Крыша 175;—вагона 180.
Кузовъ 410.
Кукуевское крушеніе 84.
Кунца приборы 202.
Купэ отдѣльныя 202.
Culpa 334;—in eligendo et inspi-
ciendo 22, 32, 51, 66;—lata,
levis, levissima 58, 216, 228,
229.
Cum animo confitendi 324.
Custodia 54.
Л.
Лавины 255—257.
Landes-Versicherungsamt 119.
Landrecht прусскій 64, 228.
Lavoranti 27.
Легкомысліе 117.
Легочная система 80.
Ледъ 235.
Leckage 192.
Lésion corporelle 290.
Lex 45;—Aquila 53.
Ликвидация дѣлъ ж.-дорожнаго
общества 401;—касъ 106.
Линія ж. д. 333, 340, 367.
Лицевой фондъ 113.
Лицевые счета 105, 113.
Лицо 6; физическое—; юриди-
ческое— 101, 102.
Личный вредъ 370—372, 380;—
интересъ 68.
Лишеніе жизни 316;—права на
искъ 375, 379;—правъ состо-
янія 124—127, 131;—свобо-
ды 327.
Лишившійся жизни 95.
Лошадь 183, 186, 252, 270.
Локомотивъ 2, 84, 235.—См.
Паровозъ.
Locatio conductio 54.
Lord Campbell's Act 4, 23.

Lucrum cessans 287, 290.
Лѣченіе 288, 289, 298, 299,
315.
Лѣса 216.
Лѣсныя производства 391,
Лѣсопильный заводъ 179.
Лѣстница 161, 183.
Лѣсъ 64, 65.

М.

Малолѣтніе 314, 319, 320, 323.
Мальчикъ 89, 222, 237.
Maladresse 200.
Mancipium 52.
Мастерскія 27, 151, 155, 156,
160, 161, 163, 165, 166, 168,
177, 187, 202.
Мастеръ дорожный 76.
Материаль 386, 396.
Мать 6, 95, 100, 128.
Мачиха 6.
Машинистъ 75, 111, 113.
Машины; пораненія ими 83.
Меланхолія 83.
Mensch 199.
Merces 231.
Минеральное топливо 390.
Минимумъ отвѣтственности 77.
Мировая сдѣлка 311, 357—359,
361, 400.
Мировые судьи 342, 343, 356,
357—362, 364, 365, 367, 368.
Mossio ex possessionem ex primo
decreto 56;—ex secundo de-
creto 56.
Мѣніе Госуд. Совѣта 30 мая
1888 г. 103.
Молнія 235.
Моментальность происшествія
85—87.
Moment der Gegenseitigkeit 325.
Монополія 41, 68.

Морозъ 86.
Морскіе разбойники 227.
Mort 290.
Московское Юридическое Обще-
ство 316, 317.
Мостъ 261.
Мотивы 99, 152.
Мужское безсиліе 83.
Мужъ 5;—участникъ 125, 126.
Музыка 163.
Мускулы, ихъ болѣзни 86.
Мускульная сила 177.
Мусоръ 236.
Мрачное состояніе 80.
Мѣстное управленіе ж. д. 353;—
сообщеніе 344, 350, 351.
Мятели 254.

Н.

Наводненіе 230, 254.
Наградная денѣги 295.
Нагрузка 181.
Надзоръ за пенсіонными касса-
ми 109.
Надсмотрщикъ 217.
Наемъ 189, 260.
Наказанный по суду 207.
Налоги 397, 398.
Намѣреніе вознаградить 325;—
причинить вредъ 45, 117.
Намѣренность 58.
Нападеніе вооруженное 229, 230,
257.
Наполеоновъ кодексъ 21, 46.
Напоръ воды 261;—толпы 276.
Наслѣдованіе 143.
Натопленный вагонъ 77.
Натягъ 416—417.
Naufragium 227.
Nautae 52, 54, 226, 231.
Начальникъ дистанціи 75, 111;—

ж. дороги 352, 353; — службы зданий 75; — службы пути 75; — станции 156, 345, 349, 351, 352; — эксплуатации 352, 353.
Нашествие неприятеля 230.
Небрежность 226.
Невозможность начать искъ 314.
Неврастения 83.
Невредимость 80.
Negligence 60.
Negotiorum gestio 45.
Недоборы 313.
Недобросовѣстность сдѣлки 357.
Недостатки 270; — въ подвижномъ составѣ 406.
Незаконныя дѣти 95, 100.
Неизясненныя причины 269.
Неисправности 266 — 268; — въ подвижномъ составѣ 406.
Неистовство 82.
Неистребованное довольствіе 110.
Неистребованный доходъ 110.
Ненормальное событіе 85.
Необходимыя производства 163.
Неодушевленные предметы 52.
Неопредѣленность судебной практики 294.
Неосмотрительность 215, 226.
Неосторожность 117, 200, 205, 206, 215, 217, 277, 289; грубая —, легкая — 289.
Неоткрытая ж. д. 154.
Неотчуждаемость жел. дорожн. имущества 392.
Неправда гражданская; — уголовная 282.
Неправильности въ подвижномъ составѣ 406.
Неправильность походы 82.
Неправильныя дѣйствія 131, 144.
Непреодолима сила 27, 68, 69, 114, 116, 158, 171, 188, 193, 194, 209 — 214, 222, 224 —

278; абсолютная непредотвратимость событія 276, 277; будущее ученія о — 263, 265; внутреннее событіе 248, 250, 252, 253; внѣшнее событіе 241, 242, 249 — 251, 253, 258, 269, 270; воздѣйствіе силы какъ — 271; дѣйствіе самаго потерпѣвшаго какъ — 274 — 276; затрудненіе исполненія 261; мѣрило — 271, 272; неблагоприятныя условія какъ — 264; невозможность исполненія какъ — 264; неизясненность причинъ какъ — 269 — 271; необыкновенность событія какъ — 241, 242, 245, 246, 250, 253, 254; непредотвратимость событія 258, 268, 171, 272, 276, 277; объективная теорія 278; опредѣленіе понятія непр. силы 262 — 266, 268; открытость событія 241, 242; причинная связь 260, 261; распораженіе правительства 254; слабость какъ — 271; соотношеніе 272; субъективное ученіе о — 240, 242, 244, 246, 248; трудность исполненія — какъ 264; чрезвычайность событія 258 — 260, 264.
Неприкосновенность ж.-дор. дорожн. имущества 391.
Неприятель 227.
Нераздѣльное имущество 381, 383 — 385, 391.
Неразясненное несчастіе 192.
Нервная система 30.
Нервное возбужденіе 416; — устройство 78.
Nervensystem 81.
Несостоятельность 188; — ж. д. 333, 334, 385, 387, 395, 398, —

402; подсудность вопроса о — 398.
Неспособность къ работѣ 288, 289.
Неустойчивость судебной практики 363.
Неустранимое 62.
Несчастье 18; опредѣл. понятія — 85.
Несчастные случаи 30.
Нидерландское законодательство 23.
Новое начало 157, 158, 195.
Новыя обстоятельства 305 — 310.
Non bis in idem 96, 305.
Ночная работа 296.
Нравственное увѣщаніе 78.
Нравственныя побужденія 68.

О.

Обвалы 254, 255, 257.
Обезображеніе 290.
Обезпеченіе исковъ 393, 394; — платежа ренты 308.
Обжалованіе 358.
Обзоръ законодательствъ 3.
Обида 287.
Область Войска Донскаго 39.
Обманъ 326, 327.
Обморокъ 271, 275.
Обмундировальныя деньги 295, 296.
Обнародованіе закона 328 — 331.
Обновленіе 326.
Обогащеніе 98, 223.
Образованіе 75.
Обратная сила закона 284, 330.
Обратное требованіе 172, 374 — 376. См. Регрессъ; — уплаченной ренты 309.

Общая пенсіонная касса 105.
Общее основаніе пр. на вознагражденіе 29; — положеніе о пенсіонныхъ кассахъ 108. См. Пенсіонныя кассы; — собраніе акціонеровъ 108.
Общество 206; опредѣленіе 108.
Община сельская 101.
Общія суды 356, 358 — 363, 365, 367.
Общій вспомогательный фондъ 137 — 145.
Объективная оцѣнка поврежденія 72; — теорія непреодолимой силы 229, 230, 238, 242 — 244, 248, 249, 253. См. Непреодолима сила.
Объявленіе 110; — объ удовлетвореніи 349.
Обычные труды 72.
Обѣдненный перерывъ 184.
Обѣщаніе 326.
Обязанности ж.-дор. общества 38, 386.
Обязанность доказать 92.
Обязательство, 400.
Obligatio ex contractu 31, 32, 34; — ex delicto 32; — ex lege 31, 55, 57, 199, 334; — ex variis causarum figuris 55; — quasi ex delicto 22, 31, 49.
Огородъ 295.
Ограничительное ученіе о непреод. силѣ. 244. См. Непреодолима сила.
Однородное основаніе исковъ 364, 365, 368.
Окладъ годовой 136, 137 — жалованія 109.
Окончаніе занятій 184; — постройки ж. д. 169.
Opus probandi 11, 13, 189 — 195.
Опасность 150, 179, 183, 184;

особенная—158;—производства 200.
Оправдание 196.
Опись 382.
Оползни 258.
Operis novi nuntiatio 56.
Органическое предрасположение 77.
Оркестры 163.
Орловскій Вѣстникъ 84.
Ortsgelder Zuschuss 296.
Осада Парижа 260.
Освидѣтельствова́ніе медицинское 124, 142.
Освѣщеніе 179, 181, 295.
Оскорбительныя дѣйствія 37.
Ослабленіе зрѣнія, памяти, само-чувствія, слуха 82.
Осмотръ паровоза 179;—поѣзда 409.
Особенная опасность 69. См. Опасность.
Особое приложеніе 403—429.
Особый вспомогательный фондъ 137, 141, 144.
Оставленіе на прежнемъ мѣстѣ 301, 302;—на службѣ 297, 326.
Отводъ 365.
Отвращеніе къ пищѣ 83.
Отвѣтственность 309;—безъ вины,—свыше вины 69.
Отвѣтъ 349.
Отець 6, 95, 128.
Отказъ 349;—въ присужденіи ренты 309.
Открытіе ж. д. 169.
Откупщики 52.
Отмороженіе 86.
Отопленіе 295.
Отправители грузовъ 279, 281.
Отправленіе и движеніе поѣздовъ 4, 10, 11, 150—152.
Отравленіе 188.

Отрицательное дѣйствіе 208.
Отрицательные признаки непреод-силы 245. См. Непреодолимая сила.
Оттормаживаніе 426, 428.
Отцѣпленіе 181.
Отчетъ 109, 134, 146;—по экс-плуатаци 165.
Отчимъ 6.
Отчисленія изъ средствъ кассъ 109.
Отчужденіе имущества ж. д. 382, 383, 387.
Оцѣнка трудоспособности 72.
Очередь отправлений 39.
Очки 203.
Ошибка 326, 327.

П.

Паденіе 183, 220.
Падчерица 6.
Палець 76.
Паромы 182.
Паровая сила 12.
Паровозная жел. дор. 185, 186.
Паровозъ 407;—Зигля 421; то-варный—414.
Пароходное общество 170;—пред-пріятіе 188, 332;—сообщеніе 19, 362.
Пароходъ 187, 312.
Паръ 65, 90.
Пассажиры 14, 33, 152, 153, 198, 199, 252, 279, 281, 316, 338—340, 380.
Пасынокъ 6.
Passagier 199.
Pater familias 52.
Peculium castrense 56.
Пенсія 75, 91, 105, 108, 111, 112, 120—122, 184, 211, 212,

283.—для увѣчныхъ 120; раз-мѣръ 122; юридическое значе-ніе—121, 122.
Пенсионеръ кассы; опредѣленіе—125.
Пенсионная касса 91, 102—105, 108, 286, 296, 302.
Пенсионные уставы 283, 284.
Переводъ дѣлъ 367, 368.
Переборы 313, 365.
Перевозка 155, 208;—багажа 272, 378—380;—баласта 178;—груза 372, 374, 378, 379;—лицъ 34,—пассажировъ 380;—прямого сообщенія 170—173, 337—339. См. Прямое сообщеніе.
Передача ж. дороги въ казенное управленіе 401;—права на воз-награжденіе 102.
Перерывъ;—давности 20. См. Давность;—леченія 89; обѣден-ный—184;—эксплуатаци 85. См. Эксплуатация.
Пересылка дѣлъ 368, 369.
Переуступка претензій 371.—См. Скупъ.
Переходы ж. д. линій 171.
Періодическое разстройство здо-ровья 315.
Періоды развитія правовыхъ по-нятій 57.
Personne irresponsable;—morale 60.
Пила круглая 202, 203.
Пильный сарай 187.
Письменные соглашенія между жел. дор. 171.
Питаніе 80.
Піанистъ 76.
Плата за поѣздъ 37.
Побои 184.
Побочныя предпріятія 390, 391.

Поверстная плата 295, 296.
Повинности 101.
Поводъ; по—48.
Поврежденіе въ здоровьѣ 71—92; 298, 299, 312, 316, 318; тѣлесное—288, 289;—умствен-ныхъ способностей 82.
Повышеніе на службѣ 296.
Повѣрка кассы 133.
Повѣстка 381, 394, 395, 400.
Погребеніе; расходы на—316.
Подарки на чай 295.
Подати 101, 397.
Подвижной составъ 167, 168, 266—268, 367; запасный—383.
Поденный трудъ 74.
Поденщина 206.
Подземная ж. д. 184.
Подмости 183.
Подниманіе паровоза 181.
Подопечные 314, 319, 320.
Подрядъ 46.
Подсудность 342, 356—380; измѣненіе—367;—по мѣсту на-рушенія 373.
Подъемъ 221.
Пожаръ 214, 229.
Пожертвованія 110, 139.
Политическія корпораціи 6.
Полномочіе 48.
Положеніе о пенсионныхъ кассахъ 108;—о пособіяхъ и мелкихъ наградахъ 147;—о сберегатель-но-вспомогательныхъ кассахъ 135—147.
Положительная дѣятельность 63, 243, 248.
Положительное дѣйствіе 208.
Получатели грузовъ 279.
Польза 63, 248; общественная—44.
Помощники машинистовъ 75, 113,

140 — начальниковъ дистанцій 75; — начальниковъ станцій 75.
Помѣшательство 252, 253, 269, 271. См. Съумасшествіе, умопомѣшательство.
Помѣщеніе 91.
Полеченіе во время болѣзни 298.
Пораненія машинами 83.
Портной 84.
Порча 238; — паровоза 423.
Порядокъ очереди отправленій 39.
Потерпѣвшій 199.
Потеря памяти 314.
Пособія 105, 108, 212, 306; ежегодныя — 301; единовременныя — 131.
Поспѣшность 181, — 183.
Посредственная связь 180, 182.
Поставка 46, 185.
Поставщикъ 46.
Постепенное поврежденіе здоровья 84, 117, 118.
Постороннія занятія 297.
 — лица 196, 214, 335.
Постоялые дворы 53.
Постоянное мѣсто 297.
Постоянные рабочіе; — служащіе 109.
Постройка ж. д. 19, 152—154, 156, 177.
 — тоннеля 179.
Потерпѣвшіе 99.
Походка 82.
Почки 86.
Поѣздные машинисты 140.
Поѣздъ 4. Императорскій — 404, 406—408; обыкновенный — 408.
Правила 200, 283; — о перевозкѣ 34; — содержанія и охраненія ж. д. 75.
Правильная эксплуатація ж. д. 85.
Правленіе; опредѣленіе понятія 109.

Права участниковъ кассы 140.
Правительство; его распоряженія 254. См. Непреодолимая сила.
Право владѣнія ж. дорокою 385—388; — выбора 38; — на вознагражденіе 93; опредѣленіе понятія права 64; — собственности на ж. д. 386, 388, 389; — увольнять отъ службы 120; — эксплуатаціи ж. д. 387, 389.
Правопреемники 96.
Правленіе 344, 345, 349, 351—353, 370 — 373, 376, 377, 379—381, 401.
Praesumptio juris 191, 340.
Praetor 53.
Прикрѣпленіе кузововъ 406.
Прислуга 417.
Приложеніе особое 403.
Протоколь 39, 315, 405.
Профиль 411.
Пряжка 418, 419, 423.
Публикаціи 398, 399.
Публичное право 282.
Publica utilitas 53.
Предварительное слѣдствіе 323; — требованіе 349.
Предварительныя сдѣлки 36, 280, 282, 283; — соглашенія 279.
Предвидѣніе послѣдствій 337.
Предложеніе занимать то же самое мѣсто 297.
Предметъ договора 36.
Предметы неодушевленные 52.
Предостереженіе 386, 396.
Предосторожность 245.
Предотвращеніе 63.
Предписаніе закона 45.
Предположеніе вины 22, 189, 190, 191, 340.
Предприниматель 41, 46, 178, 179, 184, 185, 334, 335.
Предпріятіе 177.

Предпріятія побочныя 390, 391.
Предрасположеніе органическое 77.
Представитель 6, 47.
Предсѣдатель Спб. Столичнаго Миров. Съѣзда 347.
Предусмотрительность 269, 272.
Прекращеніе производства 366, 368, 370, 377—379; — ренты 308; — судебного преслѣдованія 323, 324.
Преміи за сбереженіе смазочныхъ и освѣтительныхъ матеріаловъ 295; — топлива 295.
Прессъ 202.
Преступленіе 45, 72, 208, 250, 251, 262.
Преступныя наклонности 207.
Претензіи 399.
Прибыль 43, 110; неполученная — 290.
Привлеченіе къ дѣлу 336; — жел. дороги 376, 377; послѣдствія — 377; — третьихъ лицъ 374.
Приводы 204.
Придавленіе землею 178.
Приговоръ 95.
Прижатіе вагономъ 180, 181.
Призваніе 74.
Признаніе иска 324—326, 345, 354, 355, 359.
 — въ части 355.
Приказанія; сообразно съ — 48.
Прикосновенніе 183.
Примиреніе 342, 357, 359, 361.
Примѣненіе новаго закона 328.
Принадлежности ж. д. 167 168, 385, 386, 391, 392.
Принужденіе 327.
Принятіе ж. д. 169.
Припадокъ эпилептическій 271, 275.
Приспособленія 201, 245.

Пристяжная лошадь 277.
Присужденная сумма 396, 397.
Присяжные попечители 401; — судьи 5.
Притворство 81.
Прихотливая цѣна 287.
Причина договора, 36; — невыясненная 222; — несчастія 8—10, 194.
Причинная связь 194, 195.
Пріемыши 128.
Пріостановленіе давности 20.
 См. Давность.
Пробиваніе билетовъ 219, 220.
Проваль 183.
Проведеніе ж. д. 176.
Провинность 62, 70.
 См. Вина.
Провозная плата 333, 334, 340.
Проволочныя ж. д. 180; — тормазь 201.
Продана 382, 384, 392.
Продолженіе ренты 310.
Продолжительность жизни 296.
Проекты устава кассы 108.
Прокурорскій надзоръ 357, 359.
Промежуточная область 233, 243.
Промышленники 52.
Пропитаніе 98.
Proprietät 64.
Просрочка 264; — отхода и прихода поѣздовъ 171.
Простуда 77.
Проступокъ 72, 208.
Протоколь 39, 281, 315.
Профессиональная болѣзнь 118.
Процентныя бумаги 105.
Проценты 110.
Пруссія 1.
Прусскій законъ 3, 15, 267; — Ландрехтъ 64, 228.
Прядильныя фабрики 204.
Прямое сообщеніе 169 — 171,

173—175, 184, 313, 332, 334, 337—339, 344, 350, 351, 373, 374, 376, 379, 384. См. Перевозка.
Путь 406.
Publicani 53.
Пыль 65;—угольная 85, 182.

Q.

Quasi contractus 45.
— delictum 32, 45, 46, 51, 53, 59, 67.

P.

Рабовладѣлец 51.
Работы 386, 387.
Рабочая ж. д. 178.
Рабочіе 25; постоянные—109, 136, 200.
Робочій поѣздъ 221.
Рабъ 51, 52.
Разбой 251.
Разбойники 258.
Раздражительность 82.
Раздробленіе исковъ 357, 359.
Раздѣльная отвѣтственность ж. д. 333, 340.
Разломъ рельса 235.
Размѣръ вознагражденія 217, 280, 286, 287, 290, 325; вычисленіе—295, 297, 298;—репты 309; измѣненіе—репты 311;—убытковъ 290—292.
Размѣщеніе вагоновъ 415, 416.
Разрѣшеніе Министра путей сообщенія 400.
Разстояніе зданія 220.
Разстройство въ здоровьѣ 72, 298;—ж. дороги 396.
Разсчетъ страхового вознагражденія 123;—съ ж.-дорожн. обществомъ 387.

Разъясненіе несчастія 191, 192.
Раненые 29.
Распоряженіе ж. дорогою 386.
Распредѣленіе выкупной суммы 402;—доказательствъ 190. См. Тяжесть доказательствъ.
Распространительное ученіе о непреод. силѣ 240, 244. См. Непреодолимая сила.
Растрата 131, 144.
Раструска 193.
Расходы при эксплуатаціи ж. д. 167. См. Эксплуатация.
Расширеніе пути 418, 419.
Расшитіе пути 409, 414.
Ребенокъ 5, 60; 87—89, 237; 269, 275, 291, 315; незаконнорожденный—95.
Реборды 417, 419.
Регламентация закона 100.
Регрессъ 185, 332—341, 375, 377. См. Обратное требованіе.
Реймана приборъ 203.
Рельсы 235, 239, 353; старые—383, 411.
Ремесленный Уставъ Германскій 200.
Ремонтныя работы 27.
Ремонтъ 152, 167, 168;—полотна, пути 76.
Receptum 53, 54, 59, 189, 226, 230, 238, 241, 248.
Reichs-Versicherungsamt 119.
Religiosi 55.
Remboursement 290.
Рента 16, 73, 111, 300, 301, 306.
Рескриптъ Высочайшій 403.
Restitutio in integrum 327.
Римляне 67, 68, 225.
Римское право 51, 54, 63.
Рискъ 7, 304.
Risques 232.
Родители 5, 6, 93, 95, 99, 144.

Росписанія 108, 109.
Россія 1.
Руда 390.
Рудники 392.
Рудничныя производства 391.
Ружье 76.
Рука человѣческая 271. См. Непреодолимая сила.
Rückenmark 81.
Рѣчное пароходство 188.
Рѣчь, ея неправильность 82.
Рѣшетка 237.

S.

Саксонское гр. улож. 36, 59, 65, 87, 218.
Самостоятельное право на вознагражд. 96;—искъ 97.
Самочувствіе 82.
Сберегательно-вспомогательныя кассы 91, 102—105, 135—147, 286.
Сборная таблица 388.
Сборы 397, 398.
Свистки 221.
Связь непосредственная 76;—причинная 194, 195, 199.
Сельская община 101.
Семья 94, 298.
Сердцебиеніе 83.
Servi nomine 52.
Сестра 6, 94.
Сжатый воздухъ 426.
Сигнализация 407, 413.
Сигналь 202.
Сигнальный аппаратъ 179.
Симуляция 82.
Сиротскій фондъ 113.
Сироты 114, 127, 144, 291.
Система доказательствъ 294;—Общаго Устава 340, 341.
Скверы 163.

Сквозной вѣтеръ 118.
Скользеніе 182.
Скорость 181, 407, 409, 412, 415, 416, 418, 420—422.
Скупщики претензій 357.
Скупъ претензій 347, 371.
Слабость 271.
Слабоуміе 83.
Слесарь 75.
Сліяніе кассъ 105.
Служащіе ж.-д. 7, 14, 153, 196, 250, 252, 281, 316, 340.
Служебныя дѣйствія 208;—обязанности 206, 207.
Служебное положеніе 286.
Слухъ 82.
Случай, случайность 183, 205, 209, 262, 263, 269, 270, 273, 276, 277, 337; квалифицированный—276; непредотвратимый—225, 236, 238, 240—244, 249, 251, 274, 275; опредѣленіе понятія—234, 235; чрезвычайный—211. См. Непреодолимая сила.
Случайныя поступленія 110, 139.
Слѣдственное дѣло 404.
Слѣпота постепенная 84.
Смазчикъ 75, 99, 113, 140.
Смерть 96, 124—126, 131, 195, 205, 206, 289, 312, 317, 318.
Смѣшанный случай 32.
Смѣшеніе началъ 61.
Снабженіе водою 155;—углемъ 183.
Собственникъ ж. д. 179, 184, 382, 392, 393. См. Имущество ж. д.
Событіе 242;—причинившее личн. вредъ 370, 371, 373, 380;—служащее поводомъ къ иску 317, 318; день—318.—См. Непреодолимая сила.

Совокупная эксплуатация ж. д. 169, 171, 175, 185, 325, 326, 366, 374.—См. Эксплуатация.
 Советъ ж. д. 353.
 Согласие сторонъ 36 38.
 Соглашения 16;—между ж. дорогами 338, 339.
 Содержание 95, 98, 99, 297;—потерпѣвшаго 295, 298;—семьи 283, 298; увеличение—310.
 Соединение исковъ 358, 360, 364—370, 374, 377.
 Соединительная вѣтвь;—дорога 184.
 Соколка 77.
 Сокращенный порядокъ судопр. 342, 362.
 Солидарная отвѣтственность 27, 163, 172—175, 374.
 Солидарность 11, 22.
 Сонъ 207.
 Сооружение дороги 386.
 Составитель поѣздовъ 74, 75, 113, 140.
 Составление поѣздовъ 202.
 Составъ вещественный ж. д. 196;—поѣзда 407, 409, 412, 415, 418;—предпріятія 47, 253.
 Состояние потерпѣвшаго 275.
 Соціалистическія тенденціи 66.
 Соціальное законодательство 315.
 Специальная образовательная подготовка 74.
 Специальные правовыя нормы 66.
 Спина 82.
 Споръ о пр. на пенсію 118.
 Способность сторонъ 36.
 Спуски 414.
 Спѣшность 179, 181.
 Средства 97;—кассы 109;—содержанія 97.
 Срокъ 312—316;—двухмѣсячный 344, 350;—десятилѣтній 319, 320;—доставки 158, 192, 193; исчисление—318; назначеніе судомъ—368, 369;—предъявленія иска 26; трехмѣсячный—394—396, 399, 400, 402; тридцатидневный—344, 350, 351; четырехмѣсячный—400.
 Schaden 61.
 Schadenersatz 43.
 Schiedsgericht 119.
 Schmerzensgeld 87, 288, 289.
 Schuld 51, 63.
 Schuldverhältnisse 60.
 Schwinden 192.
 Станки 202.
 Станція назначенія 370, 373, 380;—отправленія 370, 373, 380.
 Старательность 230, 231, 248, 269, 272.
 Старость 77, 90, 310.
 Старшій рабочий 76.
 Старыя дѣла 328.
 Статистика 310.
 Stabularii 53, 54, 226, 231.
 Стихійная сила 212.—См. Неодолимая сила.
 Столкновеніе обязанностей 220;—парохода 187, 188;—поѣздовъ 6, 201, 202.—См. Крушеніе.
 Страданіе 87.
 Страхование 16, 21, 69, 70, 115, 116, 185, 231, 241, 254, 265, 266.
 Страхователь 254.
 Страховыя установленія 289.
 Страховщикъ 230.
 Страхъ; чувство—82, 84.
 Строгательные станки 202.
 Строеніе 231.
 Строительная часть 75.
 Строительныя работы 76.
 Строющаяся ж. д. 178.

Стрѣлочникъ 75.
 Субстанція вещи 64.
 Субъективная оцѣнка 72.
 Субъективное ученіе 229, 240, 242, 244, 246, 248, 251, 253.—См. Неодолимая сила.
 Судебныя издержки 345, 346, 348, 354, 355.
 Судейская оцѣнка 262.
 Судейское усмотрѣніе 294, 296.
 Судно 187, 188.
 Судопроизводство 342.
 Судопромышленники 211.
 Судохозяева 211.
 Судъ присяжныхъ 5.
 Сумашествіе 60, 252.—См. Помѣшательство; Умопомѣшательство.
 Сумма вознагражденія 26, 346, 350.
 Суммы на сооруженіе ж. д. 1.
 Супруги 125.
 Супружество 96.
 Суточное вознагражденіе 295.
 Сущность вещи 64.
 Сходъ поѣзда 409, 417, 420, 422, 423.
 Сцѣпленіе 415.
 Сцѣпные приборы 414, 412.
 Сцѣпщикъ вагоновъ 113, 140.
 Счетъ, за—47, 185.
 Съѣздъ австрійскихъ адвокатовъ 61;—26—представителей русск. ж. д. 33, 176, 322, 330, 350, 354.
 Сынъ 6, 93, 95, 96, 99.
 Tantième 295.
 Тарифъ 40, 56, 333, 334.
 Телефонъ 252.
 Телѣжки 180; вагонныя—411, 424.
 Температура 270.
 Теорія вѣроятности 133;—ж. дорожного права 29.
 Тетка 94.
 Техники 261, 262.
 Техническая часть ж. д. 156, 187.
 Техническія изслѣдованія 267.
 Техническое образованіе 75.
 Тифонъ 256.
 Товаръ 195.
 Тождество сторонъ 365.
 Толпа 276.
 Торговля газетами;—книгами 110.
 Торговое Германское уложеніе 43.
 Торговые обороты 363.
 Тормазы 201, 406, 408, 410, 415, 414, 417, 424; автоматичность—426, 428; расположеніе—427.
 Тормазный кондукторъ 75;—кранъ 406, 408—411, 426, 428.
 Торможеніе 426, 427.
 Травматическая истерія 79.
 Транспортныя конторы 170;—общества 170.
 Транспортъ 9.
 Требованіе безспорное 381, 394;—о вознагражденіи 320, 322, 327, 330.
 Требуемая сумма 397.
 Третьи лица 14, 251, 252, 335, 336.
 Trinkgeldereinnahme 295.
 Трубка водомѣрная 203, 204.
 Трудоспособность 73, 291; прекращеніе—310; продолжительность—296.

Т.

Таблица сборная 388.
 Таблицы 133;—разчетовъ 120;—смертности 120.
 Таксы 56.

Туманъ 254, 270.
 Thun 61.
 Тюбингенскій юридическій факультетъ 190.
 Тяжесть 177, 179; — доказательства 25, 27, 149, 157, 158, 190; — поѣзда 410.

У.

Убитые 4, 29.
 Убийство 207, 235, 251.
 Убытокъ 139; непосредственный — 287, 290, 297; отдаленный — 287; понятие — 74; посредственный — 297.
 Увеличение ответственности 284; — пособия 305, 306, 308, 309.
 Увольнение служащихъ 386.
 Увѣреніе 326.
 Увѣче 205.
 Uebel 51, 63.
 Угнетенное состояніе 82.
 Уголовное наказаніе 334; — начало 61; — право 61; — преслѣдованіе 312—314, 317.
 Уголовный приговоръ 197; — судъ 196, 197, 323, 362, 373.
 Угольная пыль 85, 86, 182.
 Угольные копи 383.
 Удаленіе пассажира 37.
 Ударъ 252.
 Удостовереніе 345, 349.
 Удрученное состояніе 80.
 Уклоны 406.
 Улицы 164, 186.
 Умопомѣшанный 274.
 Умопомѣшательство 275. См. Помѣшательство.
 Уменьшеніе вознагражденія 261; — пособия 305, 306, 308, 309.
 Умершій 99.
 Умысль 289; злой — 215.

Unfall 85, 245.
 Unfallversicherungsgesetz 111, 291.
 Unitas personarum 22.
 Unterhalt 98.
 Unterlassen 61.
 Упадокъ силъ 80.
 Упаковка 41, 193, 238, 245.
 Уплата впередъ 288.
 Управление ж. д. 344, 345, 349, 351, 352, 370, 372, 373, 379, 380, 381, 386; главное — 376; — поѣздомъ 407, 416, 418.
 Управляющій ж. д. 351—353; — участка ж. д. 353.
 Упущеніе 213, 217, 367.
 Ураганъ 255, 256.
 Условія 386; — найма 92.
 Усмотрѣніе суда 16, 298.
 Усовершенствованія 204.
 Уставы ж. дорожные 16, 284, 387, 351, 352, 396.
 Уступка права на вознагражд. 102.
 Усышка 193, 238.
 Ususfructus. 56.
 Утечка 193, 238.
 Utilitas publica 53.
 Участникъ кассы 103, 105—107, 109, 136; опредѣленіе понятія — 125.
 Ушибы 205.

Ф.

Фабрика 20, 182, 204; опредѣленіе понятія — 21.
 Фабричная дорога 184.
 Фактическія неточности рѣшенія 310.
 Farhlässigkeit 61, 287.
 Faute 48, 276; — grave 290.
 Фикція личной ответственности 52.

Финансовый кризисъ 263.
 Форма вознагражденія 280, 300, 302, 303; — зачета 103.
 Folgen der Verletzungen 83.
 Force majeure 192, 229, 232, 251, 261, 269. См. Непреодолимая сила.
 Forza irresistibile 252, 253; — maggiore 229. См. Непреодолимая сила.
 Франція 1.
 Французскій законъ 15 іюля 1845 г. 23.
 Французское законодательство 21, 48, 59, 283.
 Frachtführer 192, 214, 238, 239.
 Футляръ 204.
 Furtum 252.
 Verderb 192.
 Verfrachter 238.
 Vergütung 287.
 Verkehr der Eisenbahn 13, 14.
 Verletzung des Lebens, des Körpers, der Gesundheit, der Freiheit, der Ehre 61.
 Verpackung 192.
 Verpflichtet 98.
 Verschuldung 61.
 Vertrag obligatorischer 35.
 Verursachung 62.
 Voraussehen 61.
 Vorsatz 61, 287.
 Vorstand 119.

Х.

Харчи 295.
 Heberlein'a тормазъ 201.
 Холода 270.
 Ходовыя части 406.
 Хозяйственная часть эксплуатаціи ж. д. 156, 187.

Horrearii 227.
 Höhere Gewalt 67, 192, 224, 229, 239, 246. — См. Непреодолимая сила.

Ц.

Царство Польское 363.
 Центральное управленіе ж. д. 353.
 Цифры 29, 78.
 Zufall 239.
 Цѣлость предпріятія 185.
 Цѣль правовыхъ нормъ 67.
 Цѣна иска 357, 358.
 Цѣль 182.
 Цюрихское гражд. улож. 217, 289.

Ч.

Частныя желѣзныя дороги 103, 106; — соглашенія 279, 280; — понятіе 281, 282, 284, 285; — измѣненіе соглашенія 285.
 Чахотка 77.
 Человѣческая сила 177, 184.
 Черная Вѣсь 77.
 Черный трудъ 74.
 Чертежи 203, 204.
 Чехоль 203.
 Чистка вагона; — паровоза 179.
 Члены наблюдательнаго комитета 109; — правленія; — ревизіонной комиссіи 109.
 Чрезвычайная ответственность 265.
 Чрезвычайной важности поѣздъ 415.
 Чрезвычайность событія 249, 254. — См. Непреодолимая сила.
 Чрезмѣрный трудъ 118.

Ш.

Шатунъ 220, 418, 423.
Швейная машина 84.
Швейцарскій законъ 5 іюля 1875 г. 19; — 23 марта 1877 г. 20.
Швейцарское законодательство 60, 177, 218, 245, 267, 290, 349.
Шнурокъ 252.
Шпалы 235, 406, 411, 420, 421, 424; старья—383.
Штатовъ Американскихъ законы 23.
Штаты Американскіе 1.
Штрафныя деньги 110.
Штрафы за несчастные случаи 205, 206.
Шумъ 183.

Щ.

Щедрость 73.

Э.

Экипажъ 198, 252.
Экономическія побужденія 68.
Эксперты 261, 262.
Эксплоатационные доходы ж. д. 167.
Эксплоатация ж. д. 19, 28, 91, 101, 148—188; 206, 208, 300, 303, 334, 351, 352, 370, 371, 380, 383, 392; — завода 162; опредѣленіе — 166; — пароходныхъ сообщений 100; совокупная—169, 366, 374.
Электричество 177.
Элементы несущественные договора; существенные—35.
Эпилепсія 83.
Эпилептический припадокъ 275.

Я.

Явка изъ безвѣстнаго отсутствія 126, 131.
Явленія природы 227.
Яма 216.

ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

Стр.	строка	вмѣсто	слѣдуетъ читать
2	14	сверху	стоимочтъ
2	13	снизу	нахъ
11	15	»	вознаградить
13	3	сверху	увѣче
13	10	»	потерпѣвшмо
17	3	»	установленныхъ
19	2	»	свѣденія
19	3	снизу	потерпѣвшимъ
21	2	»	взрывчатая
23	2	»	des
26	12	сверху	находящаго
27	7	снизу	законо
28	13	сверху	предпринитателя
41	29	»	responsabilite
43	12	снизу	österveichischen
48	4	»	помѣщается Contra
			Демчинскій
			помѣщается въ сочиненіи А. Гордона, «Принципъ отвѣтственности ж. д.» стр. 83—115. Contra Демчинскій».
50	2	»	шагъ, за
53	2	сверху	Д
60	13	»	постанавляется
61	15	»	der Körpers
67	11	снизу	Haftpflichtgesetzes
68	7	»	непосредственно
151	16	»	выраженіе
173	14	сверху	жельзнодорожнымъ
177	13	»	но
201	10	»	обыкновенныхъ
204	18	»	страдавшимъ
208	17	»	Генуа
217	1	снизу	возрагражденіе
226	13	сверху	quae
247	10	снизу	возрѣніе
			воззрѣніе



258333

Стр.	строка	вмѣсто	слѣдуетъ читать
256	8	годапроизошло	года произошло
566	14	сверху	влѣніямъ
271	4	снизу	воззрѣніямъ
309	2	снизу	предъявленъ
312	21	пунктъ	пунктъ
312	6	ренію	творенію
316	13	лія	нія
325	13	сверху	превывать
325	4	снизу	давности
339	10	летотъ	летомъ
345	1	сверху	начальниковъ
345	4	подтверждающіе	подтверждающіе
346	11	железнымъ	железныхъ
357	11	снизу	дающій
362	8	сверху	разъясняя
364	8	аонъ	гамъ
366	3	снизу	предположилъ
368	1	обсужденіи	обсужденіи
371	9	сверху	обстоятельство
371	14	снизу	послѣдне
384	13	ставляютъ	ляютъ
388	13	сверху	Царскосельскія
391	3	снизу	дорогъ
396	6	сверху	Московской
400	15	снизу	дается
439	10	Missio	Missio
440	15	исполненія	исполненія
		—какъ—	какъ—

