

8.9697

110.

е 95
6 590

801-16
181

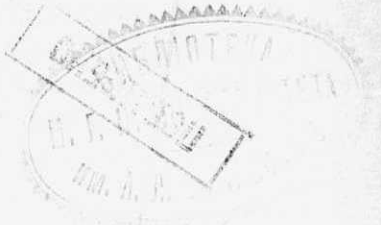
Варшавская подкомисія.

УПРАВЛЕНІЕ
ПОСЛАНИЕМЪ
И. П. И. Д. И. П. А.

101433-49



2014143428



О НАЛОЖЕННЫХЪ ПЛАТЕЖАХЪ.

По мѣрѣ развитія желѣзныхъ дорогъ и усовершенствованія прямаго товарнаго сообщенія, проявлялась, все болѣе и болѣе, потребность облегчить, на сколько возможно денежные обороты между грузоотправителями и получателями. —

Цѣль эта отчасти достигается системой денежныхъ переводовъ, наложенныхъ платежей (Nachnahme), которые основаны на томъ, что выдача товара, отправленнаго по желѣзной дорогѣ, ставится въ зависимость отъ уплаты не только переведенной на получателя причитающейся желѣзной дорогѣ платы за провозъ, и другіе расходы, но еще отъ уплаты известной суммы въ пользу грузоотправителя, часто составляющей полную цѣнность товара, и только по уплатѣ этой суммы, желѣзная дорога выдаетъ получателю самый товаръ и подлежащій документъ въ полученіи съ него тѣхъ денегъ, которыя грузоотправитель требуетъ съ него для выдачи посланнаго ему товара. —

Документъ этотъ получили уже въ коммерческомъ мѣрѣ значеніе денежной цѣнности, сдѣлался отчасти курсовою бумагою, продается, закладывается и пр.; посредничество же

железныхъ дорогъ въ выдачѣ этого документа въ уплатѣ показанныхъ въ немъ денегъ и пр. сдѣлалось для нихъ источникомъ не малаго дохода.—

Казалось бы, что наложенный платежъ, *Nachnahme*, долженъ представлять, для грузоотправителя, полную гарантию въ торговыхъ сношеніяхъ, основанныхъ не на одномъ личномъ кредитѣ;—но на практикѣ, грузоотправитель далеко не гарантированъ этой операціей отъ всякаго риска.

Напротивъ, отправка груза съ наложеннымъ платежемъ, требуетъ нѣкотораго обоюднаго довѣрія: знакомство людей, ихъ добросовѣстность и состоятельность, являются необходимыми факторами при операціяхъ этого рода.—

На сколько съ одной стороны грузополучатель не имѣетъ возможности удостовѣриться въ качествѣ товара до его полученія, или другими словами, до уплаты слѣдующихъ железной дорогѣ денегъ, и долженъ въ этомъ отношеніи полагаться на добросовѣстность грузоотправителя—такъ точно съ другой стороны грузоотправитель, въ виду дѣйствующихъ на нѣкоторыхъ дорогахъ правилъ отданъ на произволъ получателя, когда послѣдній или медлитъ полученіемъ, или вовсе отказывается отъ товара, а потому и не вноситъ переведенный на него платежъ.

Варшавская Подкоммисія, имѣя въ виду, что въ районѣ дорогъ, подлежащихъ ея изслѣдованію, не только операція наложенныхъ платежей уже нынѣ довольно развита, но что ей было сдѣлано нѣсколько заявленій торговымъ сословіемъ съ просьбой исходатайствовать у Высшаго Правительства еще большаго развитія этихъ оборотовъ, обставивъ ихъ обязательными правилами, которыя могли бы быть разбираемы судебнымъ порядкомъ, въ случаѣ нарушенія ихъ заинтересованной стороной, признала необходимымъ обратить особенное вниманіе на этотъ предметъ и подвергнуть разсмотрѣнію, права и обязанности контрагентовъ, т. е. железныхъ дорогъ, грузоотправителей, получателей и третьихъ (посто-

ронныхъ) лицъ,—временныхъ владѣльцевъ или приобрета-телей сказанныхъ документовъ.—

Изъ статическихъ данныхъ видно что эта отчасти, посторонняя дѣятельность железныхъ дорогъ даетъ имъ значительные доходы, такъ какъ въ общемъ итогѣ наложенные платежи достигли въ 1878 году:

На Варшавско-Вѣнской и Варшавско-Бромбергской железныхъ дорогахъ 1, 730,406 р. 15 к.

На тѣхъ же дорогахъ за товары отправленные въ г. Лодзь: 246, 570 руб. 51 коп.

Съ русскихъ железныхъ дорогъ въ Лодзь: 40, 282 руб. 41 коп.

На Варшавско-Тереспольской же почти $\frac{1}{2}$, а Привислян-ской $\frac{3}{4}$ всего перевезеннаго ими товара была отправлена за наложенными платежами. Въ виду этихъ цифръ, которыя все болѣе и болѣе должны возрастать, торговля и промышленность основательно могутъ требовать, чтобы формы и основанія равно какъ и сборъ взимаемый железными дорогами за эту операцію были приведены къ нѣкоторому единообразію.

Нельзя требовать, чтобы железныя дороги принимали на себя отвѣтственность за цифры, показывающія стоимость товара и выставленныя въ наложенныхъ свидѣтельствахъ, или накладныхъ,—но получатель долженъ имѣть право, если пожелаетъ удостовѣриться, что товаръ ему присланный дѣйствительно тотъ, за который по назначенной цѣнности ему слѣдуетъ заплатить, и по желанію своему отказаться отъ принятія таковаго.

Не менѣе важнымъ условіемъ этихъ операцій—является возможно скорѣйшая реализація таковыхъ.

Часто случается однакожъ, что товаръ на станціи полученія полученъ адресантомъ и деньги уплачены, а не смотря на то станція отправленія не увѣдомляется о послѣдо-

вавшей уплатѣ, и владѣлецъ свидѣтельства ждетъ выдачи слѣдующихъ ему денегъ.

Послѣдствія этихъ замедленій вредны для обѣихъ сторонъ, а потому управленія желѣзныхъ дорогъ строго должны смотрѣть чтобы ихъ агенты быстро безостановочно исполняли эти операціи.

Затѣмъ является вопросъ о стоимости этой операціи, которая до настоящаго времени не имѣла опредѣленной нормы, а опредѣлялась различно на различныхъ дорогахъ, такъ что даже на одной и той же желѣзной дорогѣ взымалась иная плата за наложенные платежи во внутреннемъ, иная въ прямомъ сообщеніи, что конечно не говоря уже о дешевизнѣ, или дороговизнѣ этихъ сдѣлокъ, является неудобнымъ для торговли, которая только при постоянныхъ, неизмѣнныхъ и однообразныхъ нормахъ, можетъ надѣяться на правильное свое развитіе.

Варшавско-Вѣнская и Варшавско-Бромбергская желѣзныя дороги взимаютъ: 1⁰/₀,— Варшавско-Тереспольская также 1⁰/₀, при полученіи товара на станціи назначенія; понижаетъ же плату до $\frac{1}{2}$ ⁰/₀, когда товаръ переходитъ на юго-западные дороги, но за то взимаетъ ее на станціи отправленія, при высылкѣ товара обремененнаго наложеннымъ платежемъ.

Привислянская, Московско-Брестская, Рязско-Вяземская и Варшавско-Петербургская желѣзныя дороги взимаютъ коммисіонныя деньги впередъ, первая и послѣдняя въ размѣрѣ $\frac{1}{4}$ ⁰/₀ остальная же 1⁰/₀—при чемъ Варшавско-Петербургская повышаетъ плату до $\frac{1}{2}$ ⁰/₀, когда товаръ переходитъ на Либавскую, Рязско-Днабургскую и нѣкоторыя другія желѣзныя дороги.—Лодзинская фабричная желѣзная дорога для внутренняго сообщенія на всемъ своемъ пространствѣ еще не ввела наложенныхъ платежей, хотя Совѣтъ Управленія въ принципѣ рѣшилъ этотъ вопросъ; за товары же прибывающіе съ другихъ желѣзныхъ дорогъ въ пользу

этихъ послѣднихъ, взимаетъ 1⁰/₀ respective $\frac{1}{2}$ ⁰/₀—считая суммы меньше рубля за рубль, а минимумъ коммисіоннаго вознагражденія 10 копѣекъ.

Лишнимъ кажется доказывать, какъ желательно въ этихъ операціяхъ однообразіе.

При всѣхъ денежныхъ оборотахъ—соединенныхъ даже съ рискомъ личнаго кредита, купечество ограничивается нынѣ $\frac{1}{4}$ ⁰/₀.

Желѣзныя дороги тѣмъ болѣе должны бы довольствоваться небольшимъ вознагражденіемъ, такъ какъ оно поступаетъ въ ихъ пользу за второстепенное добавочное дѣйствіе при отправкѣ товаровъ, о привлеченіи которыхъ, по самому своему характеру, онѣ конкурируютъ, не подвергаясь при этихъ операціяхъ съ наложенными платежами никакому риску,—а между тѣмъ цифры совершаемыхъ этимъ путемъ оборотовъ оказываются крупными.

Въ нормальномъ положеніи дѣлъ—всѣ заинтересованныя въ дѣлѣ стороны—должны стремиться къ тому, чтобы всѣ обороты совершались быстро.—Поэтому желѣзныя дороги заинтересованы тѣмъ, чтобы—товары и посылки перевозились быстро.—Адресантъ получатель чтобы товаръ былъ полученъ въ назначенное время.—Адресантъ отправитель же—чтобы свидѣтельство о наложенномъ платежѣ скоро было реализовано.

Оставляя въ сторонѣ вопросъ о несправности и медленности доставки, какъ относящійся къ недостаткамъ службы движенія, часто случается что, адресантъ получатель не будучи увѣдомленъ о прибытіи груза на станцію назначенія, а адресантъ отправитель т. е. владѣлецъ наложеннаго платежа, *Nachnahme*, о реализаціи сдѣланнаго желѣзной дорогой аванса, должны по нѣскольку разъ являться въ желѣзнодорожныя конторы, затрачивая понапрасну время и отнимая оное у агентовъ этихъ конторъ излишними распросами.

Неудобство это можетъ быть устранено если желѣзныя

дороги примутъ за правило, извѣщать какъ адресанта получателя о прибывшемъ, на станцію назначенія, товарѣ, такъ и, адресанта отправителя, о послѣдовавшей, на станціи назначенія реализаціи наложеннаго платежа, причѣмъ желѣзнодорожные агенты за нерадѣніе и замедленіе въ высылкѣ повѣстокъ должны подвергаться строгому взысканію.

Такое правило вполне согласно съ законами о капитанахъ кораблей, шкиперахъ, возчикахъ, а также относительно реализаціи авансовъ, съ обязанностями платныхъ комиссіонеровъ, (получающихъ жалованье).

Управленія нѣкоторыхъ дорогъ, въ виду часто повторявшихся жалобъ заинтересованныхъ лицъ, циркулярнымъ приказомъ вмѣнили въ обязанность своимъ агентамъ не опаздывать увѣдомленіями о реализаціи наложенныхъ платежей. — Привислянская дорога даже штрафуетъ виновнаго за каждый день замедленія, 50-ью копѣйками, но средства эти оказываются недостаточными, такъ какъ только общее основаніе, однородные обязательные приемы, опубликованные во всеобщее свѣдѣніе, не примѣняемые лишь во внутреннемъ канцелярскомъ производствѣ конторъ желѣзныхъ дорогъ, могутъ привести къ желаемымъ результатамъ.

Какъ не серьезны выше разсмотрѣнные вопросы и какъ не желательно прійти по нимъ къ единообразію при отправкѣ и полученіи товара для реализаціи наложеннаго платежа, но есть еще болѣе важный вопросъ, но вопросъ чисто юридическій, вопросъ о собственности груза — когда вслѣдствіе недоразумѣнія, измѣненія обстоятельствъ, отношеній между контрагентами, или наконецъ злаго умысла съ одной или другой стороны, является необходимость измѣнить направленіе посланнаго груза, или потребовать его обратно или просто остановить выдачу его. —

Въ такихъ случаяхъ права всѣхъ сторонъ, входящихъ въ сдѣлку, должны быть ясно опредѣлены и ограждены закономъ. —

Необходимость такихъ правилъ чувствуютъ уже на практикѣ желѣзные дороги, каждая изъ нихъ желая удовлетворить этой необходимости вводитъ извѣстные правила, но къ сожалѣнію отличающіяся большимъ разнообразіемъ. —

И дѣйствительно Варшавско-Вѣнская и Варшавско-Бромбергская желѣзные дороги предоставляютъ грузоотправителю право размѣръ наложеннаго платежа увеличить, уменьшить или совсѣмъ отъ него отказаться, а даже товаръ отправленный первоначально безъ наложеннаго платежа обременить таковымъ, если только станція отправленія удостоверится, что станція назначенія еще не выдала товара предъявителю дубликата квитанціи. —

Варшавско-Тереспольская желѣзная дорога напротивъ не допускаетъ увеличенія наложеннаго платежа, уменьшеніе же или полное снятіе, предоставляетъ усмотрѣнію грузоотправителя; вмѣстѣ съ тѣмъ не допускаетъ обремененія товара, отправленнаго первоначально безъ наложеннаго платежа. —

Привислянская и Рязско-Вяземская не допускаютъ ни увеличенія ни уменьшенія наложеннаго платежа, а снятіе его обставлено соблюденіемъ и исполненіемъ нѣкоторыхъ формальностей.

Публикѣ, конечно нѣтъ возможности ориентироваться въ этомъ хаосѣ основаній, обычаевъ и правилъ. —

Такой же хаосъ въ обычаяхъ и правилахъ существуетъ на случай отказа въ полученіи прибывшаго на станцію назначенія товара.

На Варшавско-Вѣнской, Варшавско-Бромбергской и Лодзинской желѣзныхъ дорогахъ, когда получатель отказывается принять товаръ, прибывшій съ наложеннымъ платежемъ, или когда спустя 14 дней со дня прибытія товара не явился за его полученіемъ, экспедиторъ какъ въ одномъ такъ и въ другомъ случаѣ немедленно долженъ увѣдомить о томъ станцію отправленія и требовать распоряженія отправителя, что слѣдуетъ дѣлать съ товаромъ. — Станція отправленія

получивъ такое увѣдомленіе, должна безостановочно получить судебное рѣшеніе—и таковое немедленно препроводить станціи назначенія.

Когда выдача товара обремененнаго наложеннымъ платежемъ разрѣшена, возвращеніе *Nachnahme* считается достаточнымъ, требованіе же возвращенія квитанціи накладной можетъ имѣть мѣсто только тогда, когда товаръ былъ обремененъ наложеннымъ платежемъ.

На Варшавско-Тереспольской и Привислянскои желѣзныхъ дорогахъ, товаръ обремененный наложеннымъ платежемъ, не принятый адресатомъ — товароотправителю не возвращается, если квитанція находится въ рукахъ адресанта, такъ какъ упомянутыя дороги считаютъ владѣльца квитанціи за безусловнаго владѣльца товара, и принимаютъ дубликатъ квитанціи за подписью экспедитора съ приложеніемъ желѣзнодорожной печати, за документъ, имѣющій, согласно опредѣленію торговаго права, *conesement* въ свойства курсовой (мѣнливой) цѣнности, т. е. можетъ быть уступаемъ, продаваемъ, а владѣлецъ приобрѣвшій ея имѣетъ полное право требовать выдачи товара, дѣйствительная цѣнность котораго можетъ быть значительно выше противъ наложеннаго платежа.

По этому товароотправитель получаетъ квитанцію и этотъ документъ онъ обязанъ выслать адресанту—получателю, такъ какъ послѣдній даже за уплатой расходовъ по перевозкѣ и наложеннаго платежа, не былъ бы въ состояніи удостовѣрить тожество своей личности.

Правда, что въ исключительныхъ случаяхъ, и когда грузоотправитель извѣстенъ по своей добросовѣстности или представить надлежащую гарантію, желѣзныя дороги соглашаются на выдачу товара—безъ представленія дубликата накладной—съ условіемъ взысканія съ товароотправителя всѣхъ убытковъ и претензій, на которые онъ могутъ быть выставлены вслѣдствіе отступленія отъ обязывающихъ ихъ

правиль.— Случаи эти однако очень рѣдки и недоступны для большинства публики.

При установленіи однакоже по этому предмету подлежащихъ правилъ, необходимо постоянно имѣть въ виду, что интересы отправителей и получателей грузовъ отличаются отъ интересовъ желѣзныхъ дорогъ и что тѣ и другія совершенно равноправны, а потому, смѣшиваніе однихъ съ другими или слишкомъ большое подчиненіе однихъ другимъ было бы несправедливо и могло бы повлечь за собою большія практическія неудобства.

Съ точки гражданскаго права между отправителемъ и получателемъ груза могутъ существовать въ главныхъ чертахъ троякаго рода отношенія, а именно:

А) Отправитель можетъ быть продавцемъ — получатель покупщикомъ.

Б) Отправитель можетъ быть довѣрителемъ — получатель довѣреннымъ.

В) Отправитель и получатель могутъ быть однимъ и тѣмъ-же самымъ лицомъ.

По роду этихъ отношеній опредѣляются взаимныя права и обязанности, а равно рискъ отправителя и получателя; но для желѣзной дороги это различіе отношеній не имѣетъ значенія—она, во всякомъ случаѣ, не болѣе какъ извозчикъ и практически важны для ней лишь вопросъ:

I. Какое значеніе слѣдуетъ придавать квитанціи? т. е. составляетъ ли она доказательство принадлежности груза предъявителю оной.

II. Кто имѣетъ право распоряжаться грузомъ во время перевоза и до выдачи его получателю.

III. Какая отвѣтственность лежитъ на желѣзной дорогѣ и какимъ образомъ можно взыскать стоимость перевоза и прочія издержки въ случаѣ если получатель отказывается принять грузъ или не является за его полученіемъ, потому, не пытаясь разсматривать подробно всѣ отношенія между

отправителями и получателями грузовъ, разберемъ только ту сторону этихъ отношеній которыя тѣсно связаны съ практическими изложенными выше, для желѣзныхъ дорогъ вопросами,—далѣе же займемся разсмотрѣнiемъ самыхъ этихъ вопросовъ.—Что касается до такъ называемыхъ «Наложныхъ платежей» (Nachnahme) то предметъ этотъ имѣющій съ юридической точки зрѣнiя лишь второстепенное значенiе предметъ этотъ, въ нашей юридической литературѣ вовсе не обработанъ: слѣдуетъ разобрать отдѣльно, не смѣшивая его съ главнымъ дѣломъ.

При разсмотрѣнiи изложенныхъ выше ад А. Б. и В. отношеній отправителей и получателей грузовъ, самымъ главнымъ является вопросъ:

Чью собственность составляетъ грузъ во время перевоза и до выдачи его получателю и кто имѣетъ право распоряжаться онымъ?.

При отношенiяхъ ад. Б. и В. отвѣтъ на этотъ вопросъ совершенно ясенъ; но при отношенiи ад. А. онъ довольно сложенъ и требуетъ подробнаго объясненiя.— (*)

(*) Дѣйствующее въ Царствѣ Польскомъ французское законодательство введено въ то время когда желѣзныя дороги еще здѣсь не существовали; а потому права и обязанности отправителей и получателей грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ перевозимыхъ, а равно права и обязанности желѣзныхъ дорогъ по приему, перевозу и выдачѣ грузовъ, можно опредѣлять лишь на основанiи законовъ изложенныхъ въ гражданскомъ, Наполеоновомъ Кодексѣ въ главахъ: о правѣ собственности, о договорахъ или обязательствахъ вообще, о возчикахъ и перевозчикахъ, о довѣренности, а также на основанiи заключающихся въ торговомъ Кодексѣ правилъ; о комисіонерахъ по сухопутнымъ и водянымъ транспортамъ, объ извозчикѣ, объ обратномъ требованiи и пр.

Законы эти и правила помѣщены въ сборникѣ гражданскихъ законовъ и постановленій дѣйствующихъ въ губерніяхъ Царства Польскаго составленномъ на русскомъ языкѣ по ВЫСОЧАЙШЕМУ повелѣнiю и изданномъ Юридическою Коммисією въ Варшавѣ въ 1870 году.

Законы о правѣ собственности и проч. помѣщаются въ Наполеоновомъ Кодексѣ на страницахъ: 274. 420. 473. 529 и 563 1-го тома., Сборника законовъ же о Коммисіонерахъ и проч. въ торговомъ Кодексѣ на страницахъ: 285. 286. 287. и 379 2-го тома Сборника.

Всѣ статьи законовъ на которыя будемъ ссылаться въ этой запискѣ, будутъ приведены по упомянутому Сборнику.

По ст. 1582, 1583, 1136 и 1138, а равно по ст. 1603 и 1604 Наполеонова Кодекса, при переходѣ собственности движимой вещи отъ одного лица къ другому различаются два отдѣльныхъ момента, а именно: заключенiе условiя и фактическая передача или переходъ вещи во владѣнiе приобрѣтателя.— Въ минуту заключенiя условiя съ точнымъ обозначенiемъ предмета и цѣны приобрѣтатель становится собственникомъ въ юридическомъ значенiи хотя бы цѣна вещи не была уплачена и вещь еще не выдана; но дѣйствительнымъ, полнымъ, окончательнымъ владѣльцемъ-собственникомъ въ смыслѣ ст. 544 Напол. Кодекса приобрѣтатель становится лишь съ минуты фактическаго полученiя имъ вещи.—

Со времени заключенiя условiя (за исключенiемъ случая изложеннаго въ ст. 1585 Напол. Кодекса не имѣющаго впрочемъ примѣненiя къ разбираемому нами дѣлу) вещь остается у продавца на рискъ приобрѣтателя, продавецъ же, въ силу ст. 1612 и 1613 Нап. Код; можетъ не выдавать ее если цѣна не была уплачена сполна, или, если до срока уплаты приобрѣтатель сдѣлался несостоятельнымъ.— Въ этомъ послѣднемъ случаѣ, по ст. 576 и 577 торговаго Кодекса, продавецъ можетъ даже получить обратно проданную и отправленную имъ уже покупщику вещь, если только она не помѣщена еще въ складахъ несостоятельнаго или его комисіонера.— Въ отношенiяхъ не подлежащихъ дѣйствiю торговаго Кодекса (ст. 1 торг. Код.) продавецъ, въ случаѣ неполученiя цѣны, можетъ, по ст. 7-й пунктъ 5-й закона о привилегiяхъ 1/13 Юня 1825 г. (*) требовать обратной выдачи ему вещи отправленной имъ покупщику и помѣщенной уже въ складѣ сего послѣдняго, если эта вещь находится еще въ такомъ состоянiи, въ какомъ она была во время отправленiя.

(*) См.: Сборникъ томъ 1 стран 696.

Изъ вышеизложенныхъ постановлений видно, что главными факторами при переходѣ собственности движимой вещи отъ одного лица къ другому являются: уплата цѣны и фактическое ею завладѣніе, что относительно послѣдняго подтверждается еще ст. 1141 и 2279 Наполеонова Кодекса (*En-fait de meubles la possession vaut titre*).

Непосредственнымъ послѣдствиемъ постановлений заключающихся въ ст. 1582. 1583. 1603. 1604 и 1138 Нап. Код. есть распоряженіе ст. 100 торг. Код. по которому: «товаръ вышедшій изъ кладовой продавца или высылающаго, слѣдуетъ, если не имѣется противнаго условія на страхъ того кому онъ принадлежитъ, то есть на страхъ приобретающаго который въ минуту заключенія условія сдѣлался его юридическимъ собственникомъ; изъ статей же 1612. 1613 Нап. Код. ист. 576 и 577 торг. Код. явствуетъ: что если при совершеніи условія цѣна не уплачена сполна, товаръ, до времени фактической его передачи покупщику, состоитъ въ распоряженіи продавца, который, по разбираемому нами дѣлу, есть не кто иной какъ отправитель.—А такъ какъ въ изложенномъ выше ад. А отношеніи отправителя и получателя очень рѣдко при заключеніи условія уплачивается полная цѣна груза, въ отношеніяхъ же ад. Б. и В. представляется въ дѣйствительности и въ юридическомъ значеніи одно лицо состоящее безспорнымъ собственникомъ груза и вмѣстѣ съ тѣмъ отправителемъ, то кажется можно вообще принять за правило:

Что отправитель груза имѣетъ право распоряжаться онымъ во время перевоза и до выдачи его получателю, если онъ въ накладной не отказался отъ этого права.

Разумѣется, могутъ быть случаи, что отправитель не имѣющій права распоряжаться грузомъ не только не откажется отъ этого но и распорядится въ убытокъ получателю; но такіе случаи слѣдовало бы предоставить дѣйствию общихъ законовъ опредѣляющихъ отношенія отправителей и получа-

телей, не вмѣшивая въ дѣло желѣзныхъ дорогъ до коихъ это во все не касается.

Изложивъ съ юридической точки зрѣнія отношенія отправителей и получателей грузовъ, на сколько онѣ могутъ имѣть вліяніе на установленіе правилъ о перевозкѣ грузовъ для желѣзныхъ дорогъ, приступимъ теперь къ разсмотрѣнію съ этой же точки показанныхъ выше вопросовъ, имѣющихъ для этихъ дорогъ практическое значеніе.—

Воп I По ст. 101 и 102 торг. Код. «накладная составляетъ договоръ между высылающимъ и извозчикомъ» — она должна означать свойство (*la nature*) и вѣсъ или мѣру предметовъ, а кромѣ того, срокъ перевозки, цѣну за провозъ и вознагражденіе за промедленіе.—При такомъ ея значеніи, не касающемся отношеній между отправителемъ и получателемъ, накладная, по смыслу ст. 1163 и 1165 Нап. Код. не можетъ доказывать и не доказываетъ отнюдь собственности груза, перешедшей отъ отправителя къ получателю на основаніи другихъ документовъ или дѣйствій совершенныхъ еще до отправленія, она опредѣляетъ лишь отношеніе отправителя къ извозчику и составляетъ противъ сего послѣдняго доказательство относительно рода, количества груза, цѣны и срока перевоза. Предъявитель квитанціи отъ накладной не потому получаетъ грузъ что онъ представляетъ квитанцію, а потому, что отправитель велѣлъ выдать ему грузъ и до выдачи онаго не отмѣнилъ своего распоряженія, изъ чего можно бы вывести заключеніе, что желѣзная дорога была бы вправѣ отказать въ выдачѣ груза предъявителю квитанціи если бы она имѣла основательное сомнѣніе на счетъ его личности.

Французское законодательство обязательное въ Царствѣ Польскомъ не заключаетъ въ себѣ распоряженій на основаніи коихъ можно бы придавать квитанціи значеніе доказательства права собственности; не возможно же въ этомъ отношеніи ссылатся на ст. 109 Торг. код., такъ какъ

тамъ показаны лишь примѣрно доказательства купли и продажи, которыя сами по себѣ, особенно въ виду ст. 1141 и 2279 Нап. код., не опредѣляютъ окончательно права на владѣніе и распоряженіе купленнымъ предметомъ.

Поэтому казалось бы: что квитанція въ рукахъ получателя есть особаго рода (*suideneris*) довѣренность на получение показаннаго въ ней груза, имѣющая значеніе на столько, на сколько она, до выдачи груза, не измѣнена или не уничтожена отправителемъ, не отказавшимся въ самой же квитанціи отъ этого права.

Придавая однакоже квитанціи значеніе довѣренности, нужно бы вмѣстѣ съ тѣмъ допустить, что она не можетъ быть выдана на предъявителя (Ст. 1984 Нап. код.) а равно, что она не можетъ быть передана другимъ лицамъ безъ согласія отправителя и безъ надписи получателя груза. На практикѣ это не представляло бы затрудненій, такъ какъ отправитель могъ бы выслать грузъ такому то получателю и тогда тотъ имѣлъ бы право передавать квитанцію посредствомъ надписи, — или отправляемы безъ права передачи о чемъ было бы сказано въ квитанціи и въ такомъ случаѣ получатель безъ согласія отправителя не могъ бы передавать квитанцію.

Разрѣшеніе разбираемаго вопроса въ этомъ смыслѣ очень важно, такъ какъ въ виду этого, желѣзныя дороги, на основаніи находящагося у нихъ подлинника или перваго экземпляра накладной, не заключающаго въ себѣ отрѣченія отъ распоряженія грузомъ, могли бы, до окончательной выдачи получателю, возвращать обратно и выдавать доказавшему свою самоличность отправителю высланный имъ грузъ, не требуя коніи то есть квитанціи посылаемой обыкновенно получателю при отправленіи груза. — Такимъ образомъ были бы устранены и разныя неудобства проистекающія отъ потери квитанціи или отъ отказа недобросовѣстнаго получателя въ возвращеніи оной отправителю.

Воп. II. Вопросъ этотъ разрѣшенъ при разсмотрѣніи взаимныхъ отношеній отправителей и получателей грузовъ, и, по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ, не требуетъ дальнѣйшихъ объясненій. — Отправитель груза не отказавшійся въ накладной отъ распоряженія онымъ можетъ, до выдачи этого груза получателю требовать возвращенія груза на станцію отправленія, дать этому грузу другое направленіе, назначить новаго получателя, наложить платежъ, уничтожить оный и. т. п. заявивъ, разумѣется, объ этомъ письменное требованіе на станцію отправленія и обязавшись взять на себя всѣ издержки причиненныя желѣзной дорогѣ вслѣдствіе его новыхъ распоряженій.

Воп: III. По ст. 103 и 98 Торг. код. и по ст. 1782 Нап. код.: извозчикъ отвѣтствуетъ за уронъ или за поврежденіе принятыхъ имъ по накладной предметовъ, за исключеніемъ случаевъ непреодолимой силы и поврежденій произшедшихъ отъ недостатковъ свойственныхъ самому предмету (*vice propre de la chose*). По ст. 102 Торг. код. въ накладной должно быть показано свойство (*la nature*) перевозимыхъ предметовъ, на которыхъ, въ силу ст. 7-й пункта 7-го закона о привилегіяхъ ¹/₁₃ Юня 1825 г. и по ст. 106 и 107 торг. код., извозчикъ имѣетъ привилегію для цѣны провоза и другихъ издержекъ; а потому, въ своемъ собственномъ интересѣ и во избѣжаніе отвѣтственности, извозчикъ въ правѣ при приѣмѣ груза требовать отъ отправителя, если это оказывается нужнымъ, удостовѣренія относительно свойства т. е. рода этого груза и относительно его стоимости, чтобы такимъ образомъ убѣдиться: дѣйствительно-ли грузъ состоитъ изъ показываемыхъ отправителемъ предметовъ и достаточно-ли ихъ стоимость для обезпеченія слѣдующей за провозъ платы. — Изъ этого однакожъ не слѣдуетъ что извозчикъ ручается или долженъ ручаться за дѣйствительную цѣнность груза по отношенію къ получателю или прочимъ лицамъ и не возможно требовать съ него

подобнаго поручительства. Само собою разумѣется, что предметы подлежащіе скорой порчѣ по свойственному имъ недостатку (*du vice propre de la chose*) могутъ быть не приняты извощикомъ если цѣна перевоза не будетъ уплачена впередъ или обезпечена надлежащимъ образомъ.

Извощикъ обязанъ сдать грузъ получателю, за внесеніемъ имъ слѣдующей за провозъ платы; но въ случаѣ отказа получателя въ принятіи груза по поводу порчи, поврежденія, частнаго урона, промедленія, или по другимъ причинамъ, а также въ случаѣ, если получатель вовсе не является или нельзя его отыскать по указанному въ накладной адресу, извощику должна быть предоставлена возможность доказать въ какомъ состояніи находился непринятый или неполученный грузъ, выгрузить его въ безопасное мѣсто и наконецъ взыскать цѣну провоза и прочія издержки. — Въ этомъ отношеніи ст. 106 Тор. кодекса заключаетъ ясныя и положительныя правила, а именно предписываетъ: что «въ случаѣ отказа или спора относительно принятія «перевозимыхъ предметовъ, состояніе ихъ повѣряется свѣдущими людьми назначенными, резолюціею положенною вни- «зу прошенія, Предсѣдателемъ Коммерческаго Суда, а если «его нѣтъ, Мировымъ Судьею—что можетъ быть сдѣлано «распоряженіе о поклажѣ или о секвестрѣ сихъ предметовъ «и затѣмъ о перевозкѣ ихъ въ публичное складочное мѣ- «сто»—и что, «можетъ быть сдѣлано распоряженіе, о прода- «жѣ ихъ въ пользу извощика до соразмѣрности слѣдующей ему за провозъ платы.»

Правила эти относящіяся какъ къ извощику, такъ и къ получателю, могли бы быть примѣнены кажется съ пользою къ желѣзнымъ дорогамъ. —(Слѣдовало бы только опредѣлить сроки, (*) въ которые, послѣ неявки или невозможности отысканія получателя, а также его отказа въ полученіи и

(*) Сроки эти хотя и существуютъ но въ виду продолжительности ихъ (6 мѣсяцевъ) Подкомиссія признаеть необходимымъ сократить ихъ. —

послѣ увѣдомленія объ этомъ отправителя, желѣзная дорога могла бы просить Судъ о разрѣшеніи на осмотръ, выгрузку и продажу груза.

Разумѣется, что формальности продажи должны бы быть сокращены и облегчены по возможности, удостовѣренія же о врученіи желѣзною дорогою:

получателю повѣстки о принятіи имъ груза, отправителю же увѣдомленія о неотысканіи, либо неявкѣ получателя или объ отказѣ его въ принятіи груза должны бы быть такого рода, чтобъ онѣ не подлежали сомнѣнію.

Перейдемъ теперь къ вопросу о такъ называющихся «наложенныхъ платежахъ (*Nachnahme*)».

Наложенные платежи, приобрѣвшіе въ настоящее время большее торговое значеніе, не представляютъ съ юридической точки зрѣнія, по отношенію къ разбираемому нами дѣлу, особенной важности. Они являются лишь какъ одна изъ принадлежностей отношеній рождающихся между отправителемъ и получателемъ вслѣдствіе пересылки и перевозки груза, и потому, разрѣшеніе вопросовъ касающихся этихъ отношеній разрѣшаетъ вмѣстѣ съ тѣмъ и главные вопросы по наложеннымъ платежамъ.

Наложенный платежъ, это ни что иное какъ помѣщенное въ накладной въ пользу отправителя условіе, вслѣдствіе коего желѣзная дорога не выдаетъ груза получателю до платы имъ извѣстной денежной суммы, которую она въ свою очередь передаетъ отправителю или предъявителю свидѣтельства на полученіе наложеннаго платежа. Это свидѣтельство выдается отправителю при приемкѣ груза наложеннымъ платежемъ вмѣстѣ съ квитанціей и оно составляетъ для желѣзной дороги обязательство выдачи показанной въ немъ суммы, на сколько таковая сумма будетъ ей (желѣзной дорогой) уплачена получателемъ.

Изъ этого слѣдуетъ, что желѣзная дорога, относительно

уплаты получателемъ или относительно взысканія съ него наложеннаго платежа, не принимаетъ на себя никакого обязательства и отвѣчаетъ за показанную въ свидѣтельствѣ о наложенномъ платежѣ сумму лишь въ томъ случаѣ, когда сумма эта ею дѣйствительно получена.

Не можетъ подлежать сомнѣнію, что желѣзная дорога была-бы обязана уплатить и неполученной ею платежъ, если-бы, до внесенія онаго получателемъ груза, таковой грузъ былъ ему выданъ; но такое дѣйствіе было бы съ ея стороны нарушеніемъ условій перевоза, вслѣдствіе чего, смотря по обстоятельствамъ, она могла-бы подвергнуться взысканію даже далеко превышающему сумму наложеннаго платежа.

Право наложенія платежа служить отправителю груза; самый же фактъ наложенія платежа, составляющаго обыкновенно полную или недоплаченную цѣнность груза, въ виду изложеннаго выше, (ст. 1612 и 1613 Нап. код.) даетъ отправителю право распорядиться грузомъ во время перевоза и измѣнять его условія; изъ чего слѣдуетъ, что отправитель можетъ наложенный платежъ увеличить, уменьшить или вовсе уничтожить. Все это разумѣется, возможно лишь до выдачи груза получателю.

Размѣръ т. е. количество наложеннаго платежа тоже зависитъ отъ воли отправителя и входитъ въ кругъ его отношеній къ получателю, а потому требованіе чтобы желѣзная дорога гарантировала вполнѣ или отчасти, что наложенный платежъ достаточно обезпеченъ стоимостью груза, было-бы неумѣстно и практически невозможно. Желѣзная дорога должна отвѣчать только за несвоевременную уплату наложеннаго платежа предъявителю подлежащаго о такомъ платежѣ свидѣтельства, коль скоро платежъ этотъ ею полученъ; но особая лишь инструкція можетъ опредѣлить ближе эту отвѣтственность.

Наложённые платежи имѣютъ въ торговыхъ оборотахъ большое значеніе какъ выше сказано. Свидѣтельства о на-

ложеніи платежей принимаются точно также какъ и переводные векселя съ которыми по отношенію къ третьимъ лицамъ, эти свидѣтельства имѣютъ много общаго. Ихъ достоинство и цѣнность зависятъ наравнѣ съ переводными векселями отъ честности, добросовѣстности и состоятельности отправителя и получателя груза, которые, въ свою очередь имѣютъ сходство съ векселедателемъ на самаго себя (*tireur à l'ordre de lui même*) и принимаемъ (*accepteur*) потому, слѣдовало бы чтобы передача свидѣтельствъ этого рода производилась также какъ и передача переводныхъ векселей посредствомъ надписи (*endossement*) и чтобы свидѣстводержатель (если такъ можно его назвать) (*porteur*) былъ въ правѣ отыскивать означенную въ свидѣтельствѣ сумму, въ случаѣ отказа въ уплатѣ оной желѣзною дорогою, съ надписателей (*endosscuss*) и отправителя груза, которому выдано свидѣтельство; но въ виду этого невозможно чтобы свидѣтельства о наложенномъ платежѣ были выдаваемы на предъявителя и такая выдача не должна быть допускаема⁽³⁾.

Это признано и Съѣздомъ представителей желѣзныхъ дорогъ такъ какъ оно предупреждаетъ этимъ путемъ путаницу и недоразумѣнія могущія возникнуть въ случаѣ потери или злаго умысла при переуступкѣ этихъ документовъ.

Мнѣніе это также вполнѣ совпадаетъ съ проектомъ, составленнымъ Бернской конференціей, международныхъ правилъ обязательныхъ для транспортовъ слѣдующихъ въ прямомъ сообщеніи.

До окончательной выработки въ законодательномъ порядкѣ правилъ о правахъ грузоотправителей, получателей и могущихъ быть заинтересованныхъ 3-ихъ лицъ казалось бы необходимымъ нынѣ же постановить для желѣзныхъ дорогъ слѣдующія правила:

1) Желѣзные дороги должны быть обязаны увѣдомлять

⁽³⁾ См. торговый кодексъ ст. 118, 128, 136, 140, 164, 165 и слѣд. Сборника томъ II

товарополучателей (адресатовъ) о прибывшемъ товарѣ или посылкѣ на станцію назначенія, равно какъ и товаротправителя (адресанта) (объ уплатѣ адресантамъ) наложеннаго платежа, подѣ страхомъ уплаты права взимать штрафъ за пожегалое и уплаты въ пользу товаротправителя процентовъ отъ слѣдующаго ему, по наложенному платежу, капитала въ размѣрѣ 1% въ мѣсяцъ.

2) Желѣзная дорога за посредничество въ реализаціи наложеннаго платежа—получаетъ вознагражденіе $\frac{1}{4}$ % при уплатѣ адресатомъ наложеннаго платежа—и по тому если реализацію по какимъ бы то ни было причинамъ не послѣдовало,—желѣзная дорога лишается этого процента.

3) Наложённые платежи допускаются и на скоро портящіеся, товары такъ какъ эти послѣдніе, уже по существующимъ правиламъ всегда оплачиваютъ перевозку впередъ (*).

4) До момента выдачи товарополучателю (адресату) станціей назначенія—ярлыка на получение товара или же самой посылки, товаротправитель долженъ имѣть право (если онъ письменно въ самой же накладной отъ этого не отказался) задержать товаръ на пути, направить его на другую станцію, обременить наложеннымъ платежемъ или первоначальный увеличить, уменьшить или совсѣмъ снять, съ условіемъ однако, уплатить всѣ расходы происшедшія отъ такихъ измѣненій, и представленія при письменномъ заявленіи накладной свидѣтельства о наложенномъ платежѣ если таковой былъ наложенъ при первоначальной отправкѣ.

5) Если получатель (адресатъ) въ теченіи 14 дней съ момента полученія повѣстки о прибытіи посылки на станцію назначенія, не выкупитъ ея, желѣзная дорога должна быть обязана, потребовать письменно новаго распоряженія товаротправителя, — который долженъ дать отвѣтъ на станціи отправления въ теченіи 8-ми дней со дня полученія запроса, и представить выданную ему квитанцію (свидѣтельство) о наложенномъ платежѣ.

(*) А потому дороги риску не подвергаются.

Если же этого не исполнить, то желѣзная дорога должна имѣть право товаръ съ аукціона продать, и изъ вырученной отъ продажи суммы, покрыть прежде всего расходы слѣдующіе за перевозку, пожегалое и другія претензіи, остатокъ же выдать подѣ росписку товаротправителю, если товаръ былъ высланъ безъ наложеннаго платежа, или владельцу свидѣтельства о наложенномъ платежѣ.

6) Выдача квитанціи на предъявителя о наложенномъ платежѣ, не должна быть допускаема.

7) Послѣ прибытія посылки на станцію назначенія, получатель долженъ имѣть право провѣрить товаръ какъ относительно количества, такъ и качества, до выкупа товара съ условіемъ удостовѣренія своей личности предъявленіемъ квитанціи.

8) Квитанція имѣетъ лишь только значеніе удостовѣренія личности получателя,—послѣдній дѣлается полнымъ владельцемъ товара, только съ момента фактичнаго полученія посылки или полученія ярлыка по товару, конечно если раньше наступленія этого, товаротправитель не передалъ своихъ правъ адресату надписью, сдѣланной на самой квитанціи, въ которой онъ отказывается отъ права распоряжаться товаромъ.

9) Бланки накладныхъ квитанцій, равно какъ и квитанціи о наложенныхъ платежахъ должны быть для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ однообразны и на нихъ должны быть помѣщены права и обязанности желѣзныхъ дорогъ, товаротправителей и владельцевъ свидѣтельствъ (квитанцій) о наложенныхъ платежахъ.

Подписали: Предсѣдатель *Баронъ Менденъ*.

Члены: { Инженеръ *А. Петлинъ*.
Профессоръ *Гр. Симоненко*.
Александръ Гольдштадъ.

Приложеніе къ докладу Варшавской Подкоммисіи «о наложенныхъ платежахъ».

За 1879 годъ переведено наложенныхъ платежей:

По Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ	1.909,800 руб.
» Варшавско-Бромбергской желѣз. дорогѣ	238,083 »
» Варшавско-Тереспольской » »	1.691,690 »
» Привислянской желѣзной дорогѣ	3.037,311 »
» Лодзинской » »	424,283 »
» Ряжско-Вяземской желѣзной дорогѣ	575,167 »

Всего по шести дорогамъ. 7.876,333 руб.

Не смотря на неоднократныя требованія, Московско-Брестская желѣзная дорога свѣдѣній по этому предмету не доставляла.

Примѣчаніе:

Наложённые платежи переведённые изъ заграницы иностранную валюту исчислены:

Нѣмецкія марки	въ 47 коп.
Австрійскіе гульдены	въ 86 коп.
Французскіе франки	въ 37 коп.

Подписали: Предсѣдатель *Баронъ Менденъ*

Члены: { *Инженеръ А. Петлинъ.*
Профессоръ Гр. Семоненко.
Александръ Гольдштанъ.