

27270

ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная Особая Высшая Комиссія
для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.

В. LXII.



Статья 683 ч. I т. X Свода Законовъ,

исторія и анализъ ея въ связи съ

~~36084~~ данными для ея пересмотра.

Г. Н. Каргановъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Тип. М. Д. Ломковского,  Думская улица, д. № 5.

1911.



257080

84490

ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная Особая Высшая Комиссія
для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.

~~36084~~

Слѣдующіе Труды Комиссіи:

А) вышли изъ печати и продаются въ магазинѣ Риккера,
Невскій, 14.

№№ вы- пусковъ.		Цѣна Р. К.
I.	Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи . . .	— 75
II.	Историческій очеркъ учрежденія подъ предсѣдательствомъ Генераль-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ . . .	— 20
III.	Нѣсколько соображеній полезныхъ при разсмотрѣніи смѣты путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ. . .	1 —
IV.	О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ.	Исчер- панъ.
V.	Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ	3 —
VI.	Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ государствахъ за 1905 г. по даннымъ «Archiv für Eisenbahnwesen» 1907 и 1908 г.	Исчер- панъ
VII.	О пользованіи товарнымъ подвижнымъ составомъ на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи 1894—1906 г.г. Н. Петровъ	— 75
VIII.	Объ учетѣ товарнаго вагоннаго парка. С. Н. Кульжинскій	Исчер- панъ.
IX.	Записка Н. К. Гофмана. О главныхъ мастерскихъ для починки подвижного состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ, объ испытательныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ конторахъ при службѣ подвижного состава и тяги, — на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.	— 50
X.	Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодорожное дѣло. И. Рербергъ.	Исчер- панъ.
XI.	Объ административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи. А. Фроловъ	3 —
XII.	О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	1 —
XIII.	Къ разсмотрѣнію смѣты желѣзныхъ дорогъ на 1909 г. Н. Петровъ	Исчер- панъ.



Библиотека ИАФ СССР

XIV.	Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Планта на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г., перевелъ Н. Петровъ.	3 —
XV.	Таблицы результатовъ эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.	Исчерпанъ.
XVI.	Краткое изложеніе заключеній съѣзда начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего съѣзда, состоявшагося 27 января, — 3 февраля 1909 г.	Исчерпанъ.
XVII.	Краткія соображенія по вопросу объ организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ	Исчерпанъ.
XVIII.	Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій	Исчерпанъ.
XIX.	Схематическая карта жел. дор. съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозн. и вагонныхъ мастерск.	Исчерпанъ.
XX.	Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложение къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, помощника начальника С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги о счетоводствѣ на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г.	1 50
XXI.	Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіаль. Переводъ В. Ивановскаго	Исчерпанъ.
XXII.	Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій.	2 —
XXIII.	Главные причины чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. и мѣры вліянія этихъ причинъ. Н. Петровъ.	4 —
XXIV.	I. Отчетъ по осмотру тульскихъ паровозныхъ и московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Московско - Брестской жел. дор., произведенному въ августъ мѣсяцѣ 1909 г., по порученію г. Предсѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. II. Реорганизація главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго интенсивнаго механическаго производства Инж.-Техн. П. П. Рицони.	Исчерпанъ.
XXV.	Перевозка почты по жел. дор. С. Кульжинскій	— 50
XXVI.	Швейцарскіе союзные желѣзнодорожные законы	1 50
XXVII.	О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россіи	— 75

№№ вы- пусковъ.		Цѣна Р. К.
XXVIII.	Экономическ. значеніе русск. жел. дор. Н. Петровъ	— 50
XXIX.	Правительственные источники образованія капиталовъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	— 20
XXX.	О дѣятельности сѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованія 1869—1909 г.г.	— 20
XXXI.	О наивыгоднѣйшемъ расположеніи мастерскихъ для ре- монта подвижного состава. С. Кульжинскій	— 75
XXXII.	Матеріалы по вопросу о реорганизаціи управленія рус- скихъ желѣзныхъ дорогъ	Исчер- панъ.
XXXIII.	Свѣдѣнія и данныя о мастерскихъ русскихъ жел. дор. и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ	1 50
XXXIV.	Передача Государственныхъ земель жел. дорогамъ въ Соед. Штатахъ Сѣверн. Америки. С. Кульжинскій	— 75
XXXV.	Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строитель- ствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ.	— 75
XXXVI.	О развитіи русской жел.-дор. сѣти. С. Кульжинскій	— 75
XXXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Южныхъ жел. дор.	3 —
XXXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Юго-Западныхъ жел. дор.	3 —
XXXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Екатерининской жел. дор.	3 —
XL.	Матеріалы по вопросу о реорганизаціи отчетности ка- зенныхъ желѣзныхъ дорогъ ч. I	3 —
XLI.	Тоже ч. II.	3 —
XLII.	Тоже ч. III.	3 —
XLIII.	Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ.	— 50
XLIV.	Паровозный паркъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, мѣры къ его улучшенію въ связи съ сокращеніемъ эксплуата- ціонныхъ расходовъ, проектъ распредѣленія мощныхъ паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ по сѣти казен. ж. д. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ	3 —
XLV.	Планъ района обращенія паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ на сѣти каз. ж. д. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ	Исчер- панъ.
XLVI.	Уставы русскихъ жел.-дор. Обществъ. Часть I. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ желѣзныя дороги общаго значенія	5 —
XLVII.	Тоже. Часть II. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ подѣздные пути; условія сооруженія и эксплуатаціи подѣздныхъ путей и вѣтвей	5 —
XLVIII.	Тоже. Часть III. Выдержки изъ уставовъ Обществъ, не получившихъ осуществленія	2 —
XLIX.	Состоящая при Министерствѣ Финансовъ Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и ея дѣятельность. Часть I. 1896—1902 г. Н. Ермиловъ	3 —
L.	Ислѣдованія разницъ въ показаніяхъ доходовъ каз.	

	жел. дор. по исполненію росписи и по эксплуатаціон- нымъ отчетамъ этихъ дорогъ	2 —
LI.	Выгоды, полученныя желѣзными дорогами въ 1909 г. отъ урожая и отъ улучшенія своего хозяйства съ 1907 г. Н. Петровъ	— 75
LII.	Матеріалы по обслѣдованію Сѣверныхъ жел. дорогъ . . .	3 —
LIII.	Перевозка скоропортящихся продуктовъ и снабженіе ими городовъ въ Россіи и за границею М. П. Федорова.	1 —
LIV.	Мексиканскій законъ о желѣзныхъ дорогахъ. Аргентин- скій законъ о желѣзнодорожныхъ обществахъ	1 —
LV.	Матеріалы по обслѣдованію Сѣверо-Западныхъ жел. дор.	3 —
LVII.	Первое приближеніе къ опредѣленію наименьшаго про- бѣга товарныхъ поѣздовъ на данной линіи. Н. Петровъ.	1 25
LVIII.	О реорганизаціи Центральныхъ Установленій Министер- ства Путей Сообщенія по управленію желѣзными дор. С. Кульжинскій	1 —
LIX.	Отвѣтственность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ цифрахъ. М. П. Федоровъ	1 50
LX.	Критерій для желѣзныхъ дорогъ и его примѣненіе. Н. Петровъ	— 50
LXI.	Вѣтви общаго пользованія, выстроенныя на средства частныхъ предпринимателей и переданныя въ собствен- ность казны. П. Соловьева подъ ред. С. Кульжинскаго .	1 —
LXII.	Статья 683 ч. 1 т. X Свода Законовъ, исторія и ана- лизъ ея въ связи съ данными для ея пересмотра. Г. Н. Каргановъ	1 50

Б) Печатаются:

LVI.	Матеріалы по обслѣдованію Николаевской жел. дор. .	— —
LXIII.	Очерки финансовой организаціи Сѣверо-Американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Стюартъ Даджетъ. Перев. съ англ.	— —
LXIV.	О нормальныхъ размѣрахъ оборотныхъ капиталовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. К. Ходоровскій . . .	— —

ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная Особая Высшая Комиссія
для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.

В. LXII.

Статья 683 ч. I т. X Свода Законовъ,
исторія и анализъ ея въ связи съ
данными для ея пересмотра.

Г. Н. Каргановъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Тип. М. Д. Ломковскаго,  Думская улица, д. № 5.

1911.



ОГЛАВЛЕНІЕ.

I. Исторія статьи 683 ч. 1 т. X и причины, вызывающія необходимость ея пересмотра.

	СТР.
1. Исторія статьи 683 ч. 1 т. X	1
2. Необходимость пересмотра 683 ст.	8

II. Кругъ лицъ, имѣющихъ право на вознагражденіе по ст. 683 ч. 1 т. X.

1. Литература	13
2. Практика Правительствующаго Сената	17
3. Германскій и Швейцарскій законы	18
4. Необходимость выдѣленія желѣзнодорожныхъ служащихъ изъ круга лицъ, имѣющихъ право на вознагражденіе по ст. 683 ч. 1 т. X (Пр. М. П. С.)	20
5. Проектъ Гражданскаго Уложенія	27
6. Новѣйшіе законы и проекты	31

III. Поврежденіе въ здоровьѣ.

1. Литература и судебная практика	34
2. Профессиональныя болѣзни.	
а) Наша судебная практика	38
б) Германская судебная практика	40
3. Проектъ Гражданскаго Уложенія	41
4. Новѣйшіе законы и проекты	42

IV. Эксплоатація.

1. Литература	45
2. Сенатская практика	50
3. Германская и Швейцарская судебная практика	54
4. Проектъ Гражданскаго Уложенія	54
5. Первый Сѣздъ желѣзнодорожныхъ юрисконсультовъ	56
6. Новѣйшіе проекты	57

V. Основанія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ и условія, освобождающія ихъ отъ отвѣтственности.

	СТР.
1. Основанія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ.	
а) Литература	59
б) Основанія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ по нашему дѣйствующему праву	63
в) Сенатская практика	68
2. Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за своихъ служащихъ.	
а) Литература	69
б) Сенатская практика	71
в) Второй Съѣздъ желѣзнодорожныхъ юрисконсультовъ	71
3. Условія, освобождающія желѣзную дорогу отъ отвѣтственности.	
а) Вина пострадавшаго	72
б) Смѣшанная вина	73
в) Дѣйствія постороннихъ лицъ	76
г) Непреодолимая сила.	
а) Римское право	77
б) Современныя законодательства	78
в) Литература	81
г) Нашъ законъ и судебная практика	87
4. Проектъ Гражданскаго Уложенія	87
5. Новѣйшіе законы и проекты	90

VI. Публичный характеръ нормъ ст. 683 ч. 1 т. X.

1. Запрещеніе частныхъ соглашеній	93
2. Запрещеніе отчужденія и переуступки права на вознагражденіе	96
3. Принципъ наслѣдственности пенсій	98
4. Недопущеніе обращенія казенныхъ и частныхъ взысканій на пенсіи и запрещеніе вознагражденія повѣренныхъ выше таксы	102

VII. Размѣръ и формы вознагражденія.

1. Размѣръ вознагражденія.	
а) Сенатская практика	104
б) Литература	106
в) Новѣйшіе проекты и законы	108

	СТР.
2. Зачетъ суммъ, на которыя потерпѣвшій имѣетъ право, какъ участникъ сберегательно-вспомогательной кассы.	
а) Сенатская практика	120
б) Литература	121
в) Германскій законъ	122
г) Проектъ Гражданскаго Уложенія	122
д) Новѣйшіе законы и проекты	122
3. Форма вознагражденія.	
а) Сенатская практика	125
б) Проектировавшееся авторами закона 25 января 1878 г. правило о формѣ вознагражденія	126
в) Комиссія графа Баранова	126
г) Общій XL Съѣздъ	128
д) Первый Съѣздъ желѣзнодорожныхъ юрисконсультовъ	129
е) Литература	130
ж) Новѣйшіе законы и проекты	132
з) Западно-европейскія законодательства	134
и) Проектъ Гражданскаго Уложенія	134

VIII. Д а в н о с т ь .

1. Моментъ, съ котораго начинается теченіе давности	140
2. Срокъ давности	142
3. Перерывъ и пріостановленіе давности	145
4. Новѣйшіе законы и проекты	150
5. Проектъ Гражданскаго Уложенія	153

IX. О правѣ требовать измѣненія размѣра срочнаго пособія и о правѣ желѣзной дороги на регрессъ.

1. О правѣ требовать измѣненія размѣра срочнаго пособія	154
2. О правѣ желѣзной дороги на регрессъ	157

При составленіи сего источниками, а также и въ качествѣ матеріала, кромѣ официальныхъ изданій, послужили слѣдующія пособія:

Проектъ Общ. Уст. Рос. ж. д. съ замѣчаніями г.г. министровъ и мотивами комиссіи графа Баранова.

Матеріалы по изданію закона 25 января 1878 г.

Труды Общаго Съѣзда, созваннаго Предсѣдателемъ комиссіи (для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи) въ декабрѣ 1881 г. для обсужденія Общ. Уст. Рос. ж. д. Стенографическій отчетъ. С.-Петербургъ, 1882 г.

Протоколы засѣданій XL Общ. Конвенціоннаго Съѣзда представителей рус. ж. д. С.-Петербургъ, 1894 г.

Протоколы засѣданій перваго и втораго съѣздовъ желѣзнодорожныхъ юрисконсультовъ.

Проектъ правилъ о вознагражденіи за личный вредъ отъ несчастныхъ случаевъ при желѣзнодорожномъ движеніи, выработанный *Л. Я. Лозинскимъ* по порученію Совѣщанія представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Матеріалы по внесенному въ Совѣтъ Министровъ проекту М. П. С. о вознагражденіи потерпѣвшихъ вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ на желѣзныхъ дорогахъ, открытыхъ для общаго пользованія, а равно членовъ семействъ сихъ лицъ.

Проектъ Гражданскаго Уложенія (1-я и 2-я редакція съ объясненіями).

Вербловскій, Г. Общій Уст. Рос. ж. д. Журн. Гр. и Уг. пр. 1886 г., кн. 2, 3 и 4 (прилож.).

Квачевскій, А. Общій Уст. Рос. ж. д. С.-Петербургъ, 1886 г.

Шмановскій, М. О новомъ желѣзнодорожномъ уставѣ. Одесса, 1885 г.

Сенаторъ *Змирловъ, К. П.* Общ. Уст. Рос. ж. д. 1910 г.

Его же. Вознагражденіе за вредъ и убытки вслѣдствіе смерти или поврежденія здоровья, причиненныхъ желѣзнодорожными и пароходными предпріятіями. С.-Петербургъ, 1908 г.

Его же. Статьи въ Журн. М. Ю. за 1895 г., кн. 12; за 1896 г., кн. 1; за 1897 г., кн. 10; за 1899 г., кн. 6; за 1904 г., кн. 6; за 1908 г., кн. 2; за 1910 г., кн. 5 и др.

Его же. Статьи въ «Правѣ» за 1899 г. №№ 11 и 12.

Осеукій, Ф. И. Смерть и увѣчье при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. С.-Петербургъ, 1890 г.

Его же. Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за вредъ въ здоровьѣ. Журн. Гр. и Уг. пр. 1886 г., кн. 10.

Его же. Отвѣчаютъ ли дороги солидарно? «Право» 1900 г., № 11.

Деминскій, Н. Отвѣтственность желѣзной дороги за вредъ и убытки. Журн. Гр. и Уг. пр. 1886 г., кн. 6.

Рабиновичъ, И. Отвѣтственность желѣзной дороги по перевозкѣ грузовъ. Журн. Гр. и Уг. пр. 1887 г., кн. 5 и 6.

Его же. Теорія и практика желѣзнодорожнаго дѣла. С.-Петербургъ, 1898 г.

Гордонъ, А. Принципъ отвѣтственности желѣзной дороги за ущербъ причиненный при эксплуатаціи, С.-Петербургъ, 1887 г.

Плавтовъ. Очерки русск. желѣзнодорожнаго права. Харьковъ, 1902 г.

Петровъ, Л. И. Къ вопросу объ отвѣтственности желѣзнодорожныхъ и парох. предприятий. Вѣстн. права. 1900 г., кн. 10.

Пр.-доц. Яроукий, В. Отвѣтственность предпринимателей за несчастн. случаи съ рабочими. Ж. Гр. и Уг. Пр. 1888 г., кн. 1.

Мальчевскій, К. Къ вопросу объ отвѣтствен. предпринимат. за несч. случаи съ рабочими. Ж. Гр. и Уг. Пр. 1888 г., кн. 4.

Зейлшеръ, Ф. Отвѣтств. жел. дор. за вредъ и убытки. Ж. Гр. и Уг. Пр. 1889 г., кн. 4.

Земцовъ, Н. Vis major въ отвѣт. жел. дор. Ж. Гр. и Уг. Пр. 1891 г., кн. 4 (прил.).

Брунъ, М. Хроника Гражд. права. Юрид. Вѣстникъ. 1886 г., кн. 12.

Пирвицъ, Э. Значеніе вины въ гражд. правѣ. Ж. М. Ю. 1895 г., кн. 3.

Его-же. Случай въ гражд. правѣ. Ж. М. Ю. 1895 г., кн. 4.

Его-же. Непреодолимая сила въ гражд. правѣ. Ж. М. Ю. 1895 г., кн. 5.

Проф. Вормсъ, А. Зачетъ пенсій и страховыхъ суммъ при исчисленіи вознагражденія за тѣлесн. поврежденіе. 1909 г.

Д-ръ Сташгелавскій, М. Травматическій неврозъ. Москва, 1910 г.

Пр.-доц. Яблочковъ, Т. Вліяніе вины потерпѣвшаго на размѣръ возмѣщаемыхъ ему убытковъ, т. I. 1910 г.

Т—кій, К. Современное правовое положеніе жел. дор. и лицъ ихъ обслуживающихъ. Ж. М. П. С. 1910 г., кн. 3.

Сенаторъ *Исаченко, В.* Русскій Гражд. процессъ, т. II.

Анненковъ, К. Система русскаго гражд. права, т. I и IV.

Покровскій, I. Обязательство изъ деликтовъ въ проэктѣ Гражд. Уложения. Докладъ въ юрид. общ. 1901 г.

Литвиновъ-Фалинскій, В. Новый законъ о вознагражденіи увѣчныхъ рабочихъ. Спб., 1910 г.

Exner. Der Begriff der höheren Gewalt. 1883.

Gerth. Der Begriff der «vis major» im römischen und im Reichsrecht. 1890.

Stucki. Ueber den Begriff der höheren Gewalt. 1890.

Eger. Das Reichshaftpflichtgesetz, 5-te Aufl. Hannover. 1900.

- Endemann.* Die Haftpflicht der Eisenbahnen, 3-te Aufl. 1885.
Hahn. Commentar zum Allg. Dent. Handelsgesetsbuch. 1883,
t. 2.
Simon. Die Haftpflicht der Eisenbahnen... in England. Deutsch
von Weber. 1868.
Sourdat. Traité général de la responsabilité. Paris, 1887.

Исторія статьи 683 ч. I т. X. и причины, вызывающія необходимость ея пересмотра.

1. Исторія
статьи 683-й
ч. I т. X.

Приступая къ анализу дѣйствующаго законодательства по вопросу объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за причиненный при эксплуатаціи ихъ личный вредъ, необходимо, хотя бы въ краткихъ словахъ, остановиться на исторіи вопроса.

29 декабря 1847 года у одного изъ вагоновъ Царско-сельской желѣзной дороги сломались ось и колесо; произошло несчастье, при которомъ крестьянину Пѣтухову была переломлена нога. Возникло дѣло о причиненіи Пѣтухову увѣчья нерадѣніемъ оберъ-кондуктора. Дѣло прошло черезъ всѣ существовавшія тогда инстанціи, и, наконецъ, было внесено, по ВЫСОЧАЙШЕМУ повелѣнію, на разсмотрѣніе въ Государственный Совѣтъ. Послѣдній счелъ нужнымъ обратиться сперва къ обсужденію возникшихъ предположеній объ изданіи закона на счетъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за случающіяся на нихъ несчастныя происшествія. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта отъ 12 мая 1852 года, по этому вопросу, и составило статью 683-ю ч. I т. X. изданія 1857 года, которая гласила такъ:

«Правительство или частная компанія подлежатъ отвѣтственности передъ понесшимъ ущербъ и вредъ лицомъ за каждое случившееся на желѣзныхъ дорогахъ несчастье, когда оно произошло отъ причинъ, предусмотрѣнныхъ при отправленіи или движеніи поѣзда, но не отвращенныхъ принятіемъ надлежащихъ мѣръ, или, когда оно вообще

могло быть предусмотрено, но оставлено безъ вниманія. Отвѣтственность же сія заключается въ обязанности вознаграждать потерпѣвшихъ отъ несчастія разстройство въ своемъ здоровьѣ, на точномъ основаніи предшедшей 661 статьи, 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 и частныя компаніи не подлежатъ отвѣтственности, когда случившееся на желѣзныхъ дорогахъ несчастье произошло отъ такихъ причинъ, которыхъ нельзя было предотвратить, никакими мѣрами предусмотрительности и осторожности».

Въ основу этого закона положены современные ему принципы западно-европейскаго законодательства объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за личный вредъ. Въ частности же законъ близко подходитъ къ прусскому закону 3 ноября 1838 года.

Но неясная редакція закона вызывала и въ литературѣ и на практикѣ рядъ недоумѣній.

Указывали, напримѣръ, на то, что статья говоритъ о разстройствѣ здоровья и не упоминаетъ о причиненіи смерти; что она имѣетъ въ виду слишкомъ ограниченный кругъ потерпѣвшихъ; что по редакціи статьи не видно, на комъ лежитъ *onus probandi*, и недостаточно ясно опредѣлены случаи, когда дорога освобождается отъ отвѣтственности. Эти затрудненія въ примѣненіи статьи 683-й, по изданію 1857 года, а, главное, дальнѣйшее развитіе и увеличеніе числа желѣзныхъ дорогъ, вызвали необходимость въ пересмотрѣ закона, и 30 іюля 1872 года была образована комиссія, подъ предсѣдательствомъ сенатора Селифонтова, которой было поручено рассмотреть, — «не нужно ли въ чемъ либо измѣнить дѣйствующія нынѣ узаконенія объ отвѣтственности желѣзнодорожныхъ и паровозныхъ предприятий передъ пассажирами за несчастные случаи, про-

исходящіе отъ неосмотрительности управленія этихъ дорогъ или пароходовъ, а также служащихъ на нихъ».—Комиссія пересмотрѣла уголовные и гражданскіе законы объ отвѣтственности желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ обществъ и предпринимателей, а также ихъ агентовъ, передъ третьими лицами и составила проекты измѣненій, какъ нѣкоторыхъ статей Уложенія о наказаніяхъ, такъ и статьи 683 ч. I т. X изданія 1857 года.

По проекту Комиссіи статья 683 изложена такъ:— «Желѣзнодорожные и пароходные предприниматели (казна, частныя лица и общества) обязаны вознаграждать потерпѣвшихъ за лишеніе жизни или поврежденіе здоровья при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ сообщеній, на основаніяхъ, изложенныхъ въ статьяхъ 657—666, 675 и 676. Право на вознагражденіе принадлежитъ не только лицамъ, поименованнымъ въ статьяхъ 657—662, и за убытки, предусмотрѣнные въ этихъ статьяхъ, но всѣмъ потерпѣвшимъ и за всякій доказанный ими ущербъ. Предприниматели освобождаются отъ обязанности вознаграждать потерпѣвшихъ лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда несчастіе произошло не по винѣ ихъ агентовъ или вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы. Предприниматели, въ свою очередь, имѣютъ право на возмѣщеніе уплаченнаго ими вознагражденія со стороны агентовъ, причинившихъ несчастіе.

Примѣчаніе. Примѣненіе этой статьи не можетъ быть устранено частными соглашеніями. Условія, включаемыя въ объявленія, билеты, квитанціи, ярлыки и тому подобныя бумаги объ отвѣтственности за причиненныя обществомъ, его повѣренными или служащими вредъ или убытки, въ случаѣ противорѣчія ихъ общимъ по сему предмету законамъ гражданскимъ, признаются не дѣйствительными».

(Журналь ВѢСОЧАЙШЕ учрежденной 30 іюля 1872 года комиссіи, стр. 46—49).

Министръ Юстиціи графъ Паленъ, представляя 28 января 1877 года выработанныя этой комиссіей правила въ Государственный Совѣтъ, указалъ, между прочимъ, на слѣдующіе мотивы проэктируемыхъ узаконеній:

1) Юридическое основаніе отвѣтственности желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ предпринимателей за лишеніе жизни и поврежденіе здоровья, причиненныя виною ихъ агентовъ, заключается въ солидарности предпринимателей съ предпріятіемъ и приставленными къ нему лицами, а не въ ненадлежащемъ выборѣ агентовъ и плохомъ надзорѣ за ними.

2) Правила о гражданской отвѣтственности желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ предпринимателей принадлежатъ къ публичному праву, и потому не могутъ быть измѣняемы частными соглашеніями.

3) Право на вознагражденіе должно принадлежать всѣмъ потерпѣвшимъ убытокъ, а не только тѣмъ изъ нихъ, которые указаны въ статьяхъ 657 — 662 ч. 1 т. X. Было бы несправедливо лишить потерпѣвшаго вознагражденія только потому, что онъ не попалъ въ устарѣвшее казуистическое перечисленіе закона.

4) Сумма вознагражденія должна быть поставлена закономъ въ зависимость отъ средствъ потерпѣвшаго, а не причинившаго ущербъ.

(Представленіе Министра Юстиціи въ Государственный Совѣтъ, 1—5 листы).

Министръ Юстиціи, вполнѣ соглашаясь съ проэктомъ статьи, выработаннымъ комиссіей, предлагаетъ только внести въ текстъ статьи, что «при опредѣленіи количества вознагражденія судъ обязанъ руководствоваться исключительно размѣромъ понесеннаго потерпѣвшимъ вреда или ущерба, а не степенью имущественной состоятельности виновнаго».

Важно еще отмѣтить, что заголовокъ этого представленія Министра Юстиціи въ Государственный Совѣтъ— «объ имущественной отвѣтственности желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ предпринимателей за причиненіе смерти

или вреда здоровью *пассажировъ...*»,—явно не соотвѣтствуетъ содержанію самого представленія, которое говоритъ объ отвѣтственности предъ *всѣми потерпѣвшими*, а не только пассажирами.

Соединенные Департаменты Государственнаго Совѣта отнесли—«съ полнымъ сочувствіемъ къ предлагаемымъ мѣрамъ, имѣющимъ цѣлью болѣе дѣйствительное, нежели нынѣ, огражденіе безопасности на желѣзныхъ дорогахъ и пароходныхъ сообщеніяхъ, равно какъ и лучшее обезпеченіе участи лицъ, потерпѣвшихъ вредъ или убытокъ», и согласились вообще съ единогласными по сему предмету заключеніями Министра Юстиціи, Министра Путей Сообщенія и Статсъ-Секретаря Князя Урусова. Переходя къ подробностямъ, Соединенные Департаменты дополнили проектируемый законъ введеніемъ единовременнаго вознагражденія, установленіемъ годичнаго срока давности и редакціонной поправкой, а именно, слова: «право на вознагражденіе принадлежитъ не только лицамъ, поименованнымъ въ статьяхъ 657—662, но всѣмъ потерпѣвшимъ»—замѣнены вставкой въ пунктъ первый статьи 683-й слова «каждаго» потерпѣшаго, какового слова не было ни въ редакціи комиссіи, ни въ редакціи Министра Юстиціи.

Общее Собраніе Государственнаго Совѣта,—«соглашаясь вообще съ заключеніемъ Соединенныхъ Департаментовъ по настоящему дѣлу», замѣнило выраженіе «желѣзнодорожные и пароходные предприниматели» словами «владѣльцы желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ предпріятій» (К. П. Змирловъ. Вознагражденіе за вредъ и убытки. С.-Петербургъ, 1908 г.).

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное мнѣніе Общаго Собранія Государственнаго Совѣта отъ 25 января 1878 года, излагаетъ текстъ статьи 683 ч. 1 т. X, вошедшей въ продолженіе Свода Законовъ 1879 года, слѣдующимъ образомъ:

«1) Владѣльцы желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ предпріятій (казна, общества и частные лица) обязаны

вознаграждать каждаго потерпѣвшаго вредъ или убытокъ вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ, причиненныхъ при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ сообщеній. Вознагражденіе назначается на основаніи статей 657, 658, 659 (по продолженію 1863 года), 660—662 и 675 (по продолженію 1864 года) Законовъ Гражданскихъ съ соблюденіемъ слѣдующихъ особыхъ правилъ. 2) Означенные въ пунктѣ первомъ владѣльцы предпріятій освобождаются отъ обязанности вознаграждать потерпѣвшихъ за причиненный имъ вредъ или убытокъ въ тѣхъ только случаяхъ, когда докажутъ, что несчастіе произошло: а) не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ, или б) вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы. 3) Примѣненіе опредѣленныхъ въ пунктахъ 1 и 2 правилъ не можетъ быть устраняемо или измѣняемо частными соглашеніями управленія желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ сообщеній съ пассажирами или другими лицами. Всякій договоръ и условіе, состоявшіеся съ нарушеніемъ сего постановленія, не дѣйствителенъ. 4) Размѣръ вознагражденія долженъ зависѣть исключительно отъ понесеннаго въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ ущерба. 5) 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 пособія. 6) Въ случаѣ обнаружившихся впослѣдствіи новыхъ обстоятельствъ размѣръ срочнаго пособія (п. 5, б) можетъ быть увеличиваемъ и уменьшаемъ по рѣшенію суда вслѣдствіе просьбы стороны, получающей или уплачивающей пособіе. 7) Для начатія исковъ по дѣламъ объ означенномъ въ пунктѣ 1 вознагражденіи полагается годичный срокъ, если несчастіе 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. Ходатайства этого рода, предъ-

явленные по истеченіи сего срока, не подлежатъ удовлетворенію. Подача просьбъ объ измѣненіи присужденнаго срочнаго пособія (п. 5,6) не ограничивается никакимъ срокомъ. 8) Владѣльцы желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ предпріятій имѣютъ право на возмѣщеніе присужденнаго съ нихъ вознагражденія со стороны агентовъ, по винѣ которыхъ произошло несчастіе».

Комиссія графа Баранова, составлявшая впослѣдствіи проектъ Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ свой проектъ Общаго Устава ввела и двѣ статьи о вознагражденіи за личный вредъ въ слѣдующей редакціи:

Ст. 173. Желѣзныя дороги обязаны вознаградить каждаго потерпѣвшаго вредъ или убытокъ вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьи, причиненныхъ эксплуатаціей желѣзной дороги, если не докажетъ, что несчастіе произошло: а) не по винѣ ея служащихъ или агентовъ и вообще лицъ, употребляемыхъ ею для эксплуатаціи дороги, и б) вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы. Предусмотрѣнная настоящей статьѣй имущественная отвѣтственность падаетъ исключительно на ту желѣзную дорогу, на которой произошло несчастіе.

Ст. 174. Означенное въ предшедшей статьѣ вознагражденіе назначается на основаніи статей 657—662, 675 и 683 ч. 1 т. X. Св. Зак. Гражд. (по изданію 1879 года) съ соблюденіемъ нижеслѣдующихъ правилъ: 1) размѣръ вознагражденія долженъ зависѣть исключительно отъ понесеннаго въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ ущерба; 2) вознагражденіе назначается или въ видѣ единовременно назначаемой суммы, или же въ видѣ ежегодныхъ или въ опредѣленные сроки выплачиваемыхъ пособій Судъ не вправе присуждать вознагражденіе въ видѣ единовременно выдаваемой суммы, если истецъ проситъ о назначеніи ему срочнаго пособія; 3) въ случаѣ обнаружившихся впослѣдствіи новыхъ обстоятельствъ размѣръ присужденнаго судомъ срочнаго пособія (п. 2) можетъ быть увеличиваемъ и уменьшаемъ по рѣшенію суда, вслѣдствіе просьбы сто-

роны, получающей или уплачивающей пособие; 4) подача просьбъ объ измѣненіи размѣра присужденнаго судомъ срочнаго пособия не ограничивается никакимъ срокомъ».

Эти статьи содержали (въ п. 2 ст. 174) существенное измѣненіе статьи 683-й, въ то время дѣйствовавшей, но Государственный Совѣтъ, при обсужденіи проекта Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, счелъ излишнимъ введеніе приведеннаго выше текста ихъ въ названный Уставъ, въ виду того, что онѣ въ общемъ воспроизводятъ 683 статью, почему и нашелъ болѣе правильнымъ ограничиться въ статьѣ 92-й Общаго Устава простой ссылкой на статью 683-ю.

(Проектъ комиссіи гр. Баранова съ мотивами и замѣчаніями г.г. Министровъ, стр. 326).

Нынѣ дѣйствующая 683-я статья ч. 1 т. X по изд. 1900 года дополнена въ пунктѣ 4-мъ, согласно закону 30 мая 1888 года, правиломъ о зачетѣ въ вознагражденіе, выдаваемое потерпѣвшему, суммъ, на которыя онъ имѣетъ право, какъ участникъ пенсіонной или сберегательно-вспомогательной кассы желѣзной дороги; пунктъ 7-й статьи въ вопросѣ объ исчисленіи срока для начатія иска согласованъ кодификаторами Свода съ пунктомъ 4-мъ статьи 136-й Общ. Устава Росс. жел. дор.; во всемъ же остальномъ статья представляетъ буквальное воспроизведеніе статьи 683-й по изданію 1879 года, если не считать редакціоннаго измѣненія послѣдней фразы пункта 1-го, которая теперь читается такъ: «вознагражденіе назначается на основаніи статей 657—662 и 675 съ соблюденіемъ правилъ въ слѣдующихъ пунктахъ изложенныхъ».

2. Необходи-
мость пере-
смотра 683 ст.

Тридцатилѣтній опытъ примѣненія этого закона обнаружилъ, что онъ не соотвѣтствуетъ законнымъ интересамъ, какъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и самихъ потерпѣвшихъ. Цифры претензій къ желѣзнымъ дорогамъ о вознагражденіи за личный вредъ имѣютъ упорную тенденцію къ возрастанію.

Вотъ для иллюстраціи небольшая таблица о размѣрѣ суммъ, уплаченныхъ *казенною стѣю* желѣзныхъ дорогъ только по судебнымъ рѣшеніямъ въ видѣ вознагражденія за утрату трудоспособности.

Въ году:	Находилось въ производствѣ.		Дѣль.	Окончено.		Присуждено.
	Дѣль.	На сумму.		На сумму.	Руб.	
		Руб.				
1897	1.958	8.256.413	596	2.249.242	709.362	
1898	2.334	10.095.454	546	2.492.734	808.968	
1899	2.817	11.474.942	743	3.105.500	1.031.060	
1900	3.161	12.906.869	763	3.105.504	1.071.478	
1901	3.893	14.988.697	809	3.221.752	1.248.066	
1902	4.578	18.104.356	1.161	4.657.946	1.728.008	
1903	5.217	22.953.809	1.366	5.764.657	1.939.718	
1904	6.102	27.261.259	1.651	6.612.140	2.397.852	
1905	6.364	28.003.284	1.672	6.828.465	2.371.753	

(Журналъ Мин. Пут. Сообщ. 1910 г. Кн. 3-я, статья Т-аго).

О томъ, какъ возрасла цифра претензій, за послѣдніе годы, даетъ представленіе слѣдующая справка.

Какъ сообщаетъ сенаторъ К. П. Змирловъ (Журналъ Мин. Юст. 1910 г. Кн. 5-я), въ производствѣ Правит. Сената было въ 1909 году 489 дѣль по искамъ къ желѣзнымъ дорогамъ о вознагражденіи за личный вредъ на сумму 2.770.559 рублей; если принять во вниманіе, что до Сената, какъ извѣстно, доходить не болѣе 5 — 6% дѣль, находящихся въ производствѣ въ судебныхъ мѣстахъ, то цифра претензій за 1909 годъ можетъ быть опредѣлена приблизительно въ 55.000.000 рублей. Въ предшествующемъ 1908 году количество дѣль, находившихся въ производствѣ судебныхъ мѣсть, выразилось въ цифрѣ 11.393 на сумму 53.497.160 руб.

Новѣйшія свѣдѣнія о числѣ служащихъ и рабочихъ, получившихъ вознагражденіе въ качествѣ потерпѣвшихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ и объ общей суммѣ уплаченнаго имъ вознагражденія, представляютъ слѣдующую картину:

Годы.	Число лицъ.	Сумма уплаты. Руб.
1905	2.590	3.113.883
1906	3.220	4.164.183
1907	3.330	4.724.356
1908	3.394	4.873.279
1909	3.320	3.824.319

(Цирк. телеграмма Управл. жел. дор. 21 августа 1910 г. за № $\frac{6018}{10288a}$).

Значеніе приведенныхъ цифръ выступить рельефнѣе, если вспомнить, что желѣзнодорожная наша сѣть, хотя и увеличивалась за послѣдніе годы, однако не въ такихъ размѣрахъ, чтобы объяснить такой непропорціональный ростъ суммъ, идущихъ на вознагражденіе за личный вредъ. Важнымъ факторомъ въ этомъ отношеніи является несомнѣнно и неправильная постановка въ дѣйствующемъ законодательствѣ вопроса о вознагражденіи потерпѣвшихъ.

Какъ бы, однако, ни были велики расходы желѣзныхъ дорогъ по этой статьѣ, одно это обстоятельство не могло бы служить само по себѣ основаніемъ къ возбужденію вопроса о пересмотрѣ закона (683 ст.), еслибъ онъ удовлетворялъ справедливымъ требованіямъ потерпѣвшихъ. Но давно замѣчено, что при теперешней постановкѣ вопроса наживаются ходатаи въ ущербъ потерпѣвшимъ. Сенаторъ Змирловъ, напримѣръ, въ вышеупомянутой статьѣ своей передаетъ такой фактъ: «Одинъ частный ходатай, нажившій въ Варшавѣ четырехъ-этажный каменный домъ, содержитъ во всѣхъ четырехъ этажахъ своего дома канцеляріи, занимающіяся составленіемъ исковыхъ прошеній о вознагражденіи по 683 статьѣ своихъ кліентовъ, которые розыскиваются по всему Царству Польскому агентами этого ходатая». Не мало подобныхъ фактовъ извѣстно и о другихъ городахъ Имперіи.

Вопросъ о частичномъ измѣненіи статьи 683-й былъ поднятъ уже, по инициативѣ Правленія Общества Влади-

кавказской жел. дороги, на XXXV Общемъ Конвенціонномъ Съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, но Съѣздъ постановилъ передать его для предварительной разработки въ Комиссію Юриконсультовъ. На XL Общемъ Съѣздѣ, которому былъ доложенъ докладъ названной комиссіи юриконсультовъ, былъ поставленъ на обсужденіе вопросъ: «объ измѣненіи въ законодательномъ порядкѣ предоставленнаго 5-мъ пунктомъ 683 статьи ч. 1 т. X Зак. Гражд. потерпѣвшимъ при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ права требовать единовременной уплаты вознагражденія». Съѣздъ рѣшилъ возбудить соответствующее ходатайство. (Протоколы XL Общаго Съѣзда, стр. 130—134).

Много вниманія удѣлилъ вопросу объ измѣненіи статьи 683-й и Первый Съѣздъ желѣзнодорожныхъ юриконсультовъ. На немъ два засѣданія, изъ всѣхъ шести, были посвящены вопросу—«о законодательномъ измѣненіи 683 ст., ч. I т. X: а) въ отношеніи замѣны присуждаемаго по этой статьѣ единовременнаго вознагражденія—вознагражденіемъ въ видѣ повременныхъ платежей и б) въ отношеніи точнаго опредѣленія термина «при эксплуатаціи», какъ въ смыслѣ разграниченія эксплуатаціонной и не эксплуатаціонной дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія, такъ и въ смыслѣ выясненія, распространяется ли дѣйствіе означеннаго закона на желѣзныя дороги въ періодъ ихъ постройки до открытія правильнаго движенія».

Заключенія свои по этому поводу Съѣздъ постановилъ представить на зависящее распоряженіе Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда Представителей Русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ Совѣщаніи представителей частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, въ виду непомерно возрастающихъ расходовъ всей сѣти на вознагражденіе потерпѣвшихъ при несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ, было признано необходимымъ подвергнуть коренному пересмотру всѣ постановленія статьи 683-ей ч. I т. X Зак. Гражд.

въ полномъ ихъ объемѣ. Совѣщанію былъ представленъ докладъ по указанному вопросу; основныя положенія доклада были признаны Совѣщаніемъ правильными и на основаніи ихъ были составлены Л. Я. Лозинскимъ «Проектъ правилъ о вознагражденіи за личный вредъ отъ несчастныхъ случаевъ при желѣзнодорожномъ движеніи» и «Объяснительная записка» къ нему. Проектъ этотъ и объяснительная записка представлены, по порученію Совѣщанія, Министру Путей Сообщенія лѣтомъ 1908 года для дальнѣйшаго направленія.

Проектъ этотъ былъ также предметомъ обсужденія на Второмъ Съѣздѣ желѣзнодорожныхъ юрисконсультовъ, но Съѣздъ разсмотрѣлъ только нѣсколько первыхъ статей проекта, а дальнѣйшее обсужденіе его отложилъ до Третьяго Съѣзда.

Пересмотръ статьи 683-ей жалателенъ и возможенъ до разсмотрѣнія законодательными учрежденіями нашими Проекта Гражданскаго Уложенія, гдѣ предположенныя редакторами Проекта Уложенія измѣненія этой статьи нашли себѣ мѣсто въ статьяхъ 1056*) (1087), 1057*) (1088) и 1058*) (1089). Статья 683-я представляетъ такія особенности по сравненію съ нормами общаго гражданскаго законодательства, что можно поступить, какъ было поступлено при изданіи Германскаго Гражданскаго Уложенія, когда въ законѣ о введеніи этого Уложенія въ дѣйствіе было указано, какія измѣненія въ законѣ 7 іюня 1871 года вызваны новымъ Уложеніемъ.

Настоятельная необходимость въ пересмотрѣ ст. 683-й выступить еще яснѣе при детальномъ анализѣ ея постановленій. Анализъ статьи и указаніе необходимыхъ измѣненій въ ней удобнѣе всего повести въ томъ порядкѣ, въ какомъ вопросы, вызывающіе сомнѣніе, возбуждаются при чтеніи текста самой статьи 683-й.

*) по второй редакціи Проекта.

Первымъ, такимъ образомъ, является вопросъ о кругѣ лицъ, которые должны имѣть, согласно статьѣ 683-й право на вознагражденіе.

II.

Кругъ лицъ, имѣющихъ право на вознагражденіе по ст. 683-й ч. I. т. X.

1. Литература.

Первый пунктъ 683-й статьи говоритъ: «Владѣльцы желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ предпріятій . . . обязаны вознаграждать *каждаго* потерпѣвшаго . . . Вознагражденіе назначается на основаніи 657—662 и 675 съ соблюденіемъ правилъ въ слѣдующихъ пунктахъ изложенныхъ».

Текстъ закона, какъ видно, съ одной стороны предоставляетъ право на вознагражденіе *каждому* потерпѣвшему, но съ другой—ссылкою на статьи 657—662, даетъ основаніе думать, что это право имѣютъ только лица, въ этихъ статьяхъ упомянутыя, т. е. самъ потерпѣвшій и его родители, жена и дѣти. Сообразно съ этимъ въ литературѣ встрѣчаются какъ ограничительное толкованіе этого пункта статьи 683-й, такъ и распространительное.

Представители перваго взгляда указываютъ, что законодатель, говоря о каждомъ потерпѣвшемъ, имѣлъ въ виду *каждаго изъ группы тѣхъ лицъ*, которые поименованы въ 657—662 статьяхъ. Въ подтвержденіе такого взгляда ссылаются на самое понятіе о лицѣ потерпѣвшемъ. Потерпѣвшимъ, говорятъ, можетъ считаться лишь тотъ, кого лишаютъ принадлежащаго ему, на основаніи гражданскихъ законовъ, блага. Поэтому пріемышъ, напримѣръ, лишившись своего воспитателя, который содержалъ его изъ состраданія, не имѣетъ права на вознагражденіе, такъ какъ никакихъ юридическихъ отношеній между нимъ и его воспитателемъ не существуетъ.

Большинство русскихъ цивилистовъ, однако, стоитъ на точкѣ зрѣнія распространительнаго толкованія.

Уже докладчикъ Комиссіи сенатора Селифонтова, изготовившей проэктъ закона, положеннаго въ основаніе статьи 683-й, по изданію 1879 года, въ книгѣ своей (Объ отвѣтственности желѣзнодорожныхъ предпринимателей и ихъ агентовъ за причиненіе эксплуатаціей вреда лицамъ и имуществамъ. 1874 г. Петербургъ, П. Деларовъ) по этому поводу говоритъ: «Такимъ лицомъ (имѣющимъ правомъ на вознагражденіе) по общему правилу должно быть *всякое лицо* (курсивъ подлинника), потерпѣвшее вредъ отъ желѣзнодорожной эксплуатаціи, *какъ непосредственно... такъ и посредственно* (курсивъ подлинника). . . . Казуистическое опредѣленіе противорѣчитъ и юридической логикѣ и естественному чувству справедливости, такъ какъ нѣтъ никакого основанія лишать права на вознагражденіе лицъ, не поименованныхъ въ законѣ, но потерпѣвшихъ ущербъ въ дѣйствительности Въ нашемъ сводѣ такое ограниченіе числа лицъ, имѣющихъ право на возмѣщеніе убытковъ, происшедшихъ отъ желѣзнодорожной эксплуатаціи, тѣмъ болѣе неумѣстно, что оно идетъ въ разрѣзъ съ 574 статьей (т. X ч. I), которой начинается глава «о правѣ на вознагражденіе за понесенные вредъ и убытки». (стр. 106—109).

Новѣйшій изслѣдователь, сенаторъ К. П. Змирловъ, опираясь на текстъ проэкта статьи 683-й, выработанный Комиссіей сенатора Селифонтова, на представленіе въ Государственный Совѣтъ Министра Юстиціи и на сужденія Государственнаго Совѣта (см. выше I, 1), находитъ, что пунктъ 1-й ст. 683-й долженъ быть истолкованъ въ смыслѣ предоставленія права на вознагражденіе всѣмъ потерпѣвшимъ безъ исключенія. Между мотивами закона, которые содержатъ ясныя и категорическія указанія на намѣреніе законодателя предоставить право на вознагражденіе всѣмъ потерпѣвшимъ, а не только поименованнымъ въ статьяхъ 657—662, и текстомъ его нѣтъ, по мнѣнію сенатора Змирлова, никакого противорѣчія. (На это противорѣчіе обращаетъ вниманіе Ф. И. Осецкій. Смерть и увѣчье. С.-Петербургъ, 1890 г.,

стр. 99, 100). Законъ точно и ясно выражаетъ то, что имѣлъ въ виду законодатель. Въ самомъ дѣлѣ, пунктъ 1-й статьи 683-й состоитъ изъ двухъ совершенно самостоятельныхъ предложеній, отдѣленныхъ другъ отъ друга точкой. Первое предложеніе (Владѣльцы... предпріятій обязаны вознаграждать *каждаго* потерпѣвшаго вредъ вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ, причиненныхъ при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ сообщеній) не вызываетъ никакихъ сомнѣній въ томъ, что законодатель предоставляетъ право на вознагражденіе всѣмъ и каждому, и текстъ его находится въ полномъ соотвѣтствіи съ мотивами. Второе предложеніе (Вознагражденіе назначается на основаніи статей 657—662 и 675 съ соблюденіемъ правилъ, въ слѣдующихъ, пунктахъ изложенныхъ), которое въ проектѣ Комиссіи сенатора Селифонтова, представленномъ съ редакціонными лишь измѣненіями въ Государственный Совѣтъ, находилось рядомъ съ категорическимъ указаніемъ, что право на вознагражденіе предоставляется не только лицамъ, «поименованнымъ въ 657—662...», но и всѣмъ потерпѣвшимъ» (см. выше I, 1), очевидно имѣетъ въ виду указать только разные виды вознагражденія и порядокъ ихъ выдачи. Ссылкою на статью 657-ю имѣлось въ виду опредѣлить, что необходимое условіе для полученія вознагражденія за причиненіе смерти при эксплуатаціи желѣзнодорожныхъ предпріятій заключается въ томъ, чтобъ убитый содержалъ или обязанъ былъ содержать потерпѣвшаго, и чтобы у послѣдняго не было своихъ достаточныхъ средствъ къ существованію. Далѣе, цѣль ссылки на статью 657-ю состоитъ и въ томъ, чтобъ указать, что престарѣлые или немощные потерпѣвшіе, жившіе на попеченіи убитаго, имѣютъ право на пожизненное пособіе (если, конечно, въ силу пункта 5-го статьи 683-й не захотятъ получить его единовременно), а несовершеннолѣтніе — до наступленія извѣстнаго событія (совершеннолѣтія или вступленія въ бракъ). Ссылкой на ст. 658 законодатель поясняетъ, что нужно возмѣстить всѣ расходы по леченію, погребенію и

по содержанію тѣхъ, которыхъ убитый содержалъ своимъ трудомъ. Цѣль ссылки на ст. 659, нынѣ отмѣненную, заключалась въ томъ, чтобы пояснить, что при опредѣленіи размѣра вознагражденія должны быть принимаемы во вниманіе казенныя подати и другія повинности, которыя уплачивалъ убитый. Ссылка на ст. 662 и 675 не можетъ вызвать никакого сомнѣнія относительно намѣренія законодателя указать виды вознагражденія и порядокъ выдачи, такъ какъ въ этихъ статьяхъ идетъ рѣчь о вознагражденіи самого потерпѣвшаго.

Что же касается мнѣнія, что потерпѣвшимъ долженъ считаться тотъ, кто лишился блага, ему принадлежавшаго на основаніи закона, то на это слѣдуетъ замѣтить, что терпитъ убытокъ въ дѣйствительности тотъ, кто лишенъ какихъ бы то ни было выгодъ подъ единственнымъ условіемъ, чтобъ эти выгоды доходили до него не противозаконнымъ путемъ. Получало ли данное лицо содержаніе или выгоду изъ чувства состраданія, или челоуѣколюбія, или по какимъ либо другимъ основаніямъ, для дѣла безразлично. Разъ лицо было лишено предоставляемыхъ ему выгодъ вслѣдствіе лишенія жизни его благодѣтеля, оно, очевидно, терпитъ ущербъ, и чтобъ считаться потерпѣвшимъ, съ точки зрѣнія закона, необходимо только, чтобъ получаемыя выгоды были источникомъ существованія для потерпѣвшаго (К. П. Змирловъ. Вознагражденіе за вредъ и убытки, стр. 77—90).

Таковы взгляды, развиваемые представителями распространительнаго толкованія п. 1 статья 683 ч. 1 т. X. Нѣкоторые изъ нихъ, Анненковъ, на примѣръ, (Система Гражданскаго Права, т. IV) идутъ такъ далеко, что предоставляютъ право на вознагражденіе не только тѣмъ, кто пользовался содержаніемъ со стороны убитаго, но и тѣмъ, кому онъ оказывалъ безвозмездныя услуги, независимо отъ того, былъ ли онъ обязанъ, по закону, доставлять содержаніе и оказывать услуги или нѣтъ. Съ этой точки зрѣнія вознагражденіе должны получить мужъ за смерть жены, воспитанникъ, пріемышъ и т. п.

2. Практика
Правитель-
ствующаго
Сената.

8448

На точку зрѣнія распространительнаго толкованія п. 1 ст. 683, послѣ нѣкоторыхъ колебаній, сталъ и Сенатъ *) и послѣдовательно ее проводить. Согласно точному смыслу ст. 683-й, разсуждаетъ Сенатъ, владѣльцы желѣзнодорожныхъ и паровозныхъ предпріятій обязаны вознаграждать каждаго потерпѣвшаго вредъ вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьи, причиненныхъ при эксплуатаціи сихъ предпріятій, при чемъ это общее правило вовсе не ограничивается кругомъ лицъ, перечисленныхъ въ стт. 657, 660 и 661, ибо иначе слѣдовало бы допустить, что владѣльцы предпріятій должны вознаграждать не каждаго потерпѣвшаго, какъ категорически указано въ п. 1 ст. 683, а лишь тѣхъ лицъ, кои въ упомянутыхъ статьяхъ поименованы, освобождаясь отъ общей отвѣтственности, установленной ст. 644 ч. 1, т. X. (Рѣш. Сен. № 105—1903 года). По изложеннымъ соображеніямъ Сенатъ призналъ, что право на вознагражденіе принадлежитъ: 1) мужу за смерть жены, которая является помощницей мужа въ веденіи хозяйства и содержаніи семьи, (Рѣш. Сената № 31—1899 года), 2) мужу за поврежденіе здоровья жены, если, вслѣдствіе разстройства въ здоровьи ея, онъ долженъ былъ нанять кормилицу для малолѣтняго ребенка и прислугу для ухода за женой (Рѣш. Сената 4 февраля 1903 года, д. № 8135 — 1902 года), 3) роднымъ сестрамъ за причиненіе смерти ихъ брату, если они жили на его средства (Рѣшеніе Сената № 105—1903 года, 4) сиротѣ, взятому на попеченіе, хотя и не усыновленному, если его кормилицу причинена смерть и онъ остался безъ средствъ къ существованію (Рѣшеніе Сената д. № 6424—1902 года), 5) внѣбрачному ребенку и его матери, несмотря на то, что законная семья предъявила искъ (Рѣшеніе Сената № 2—1909 года).

Этотъ, широко очерченный, господствующими въ лите-

*) Извлеченія изъ сенатскихъ рѣшеній, особенно отдѣленскихъ, здѣсь, какъ и въ дальнѣйшемъ изложеніи, взяты изъ книги сенатора К. П. Змирлова, (Вознагражденіе за вредъ и убытки).

ратурѣ возрѣніями и установившейся сенатской практикой кругъ лицъ, имѣющихъ право на вознагражденіе по ст. 683-й, сѣуживается нѣсколько требованіемъ закона, чтобы потерпѣвшій понесъ имущественный ущербъ. Вслѣдствіе этого, если потерпѣвшій разстройство здоровья не занимался какой либо производительной дѣятельностью, а жилъ на доходы своего имѣнія или капитала, то онъ не имѣетъ право на вознагражденіе. Точно также и причиненіе смерти не даетъ права членамъ семьи убитаго на вознагражденіе, если она обезпечена собственнымъ имуществомъ и не жила на средства убитаго. (Ср. Рѣшеніе Сената № 95 — 1904 года). Сенатъ, однако, призналъ, что вознагражденіе можетъ быть присуждено и въ пользу малолѣтняго, хотя бы онъ не добывалъ средствъ своимъ трудомъ, въ соображеніи будущаго заработка его. (Рѣшеніе № 104—1907 года). Слѣдуетъ еще упомянуть, что по разъясненію Сената (въ рѣшеніи № 103—1887 года) обязанность предпріятія вознаградить родителей по ст. 683-й за смерть ихъ сына, причиненную при эксплуатаціи, возникаетъ не только тогда, когда родители получали отъ убитаго содержаніе, но и тогда, когда послѣдній, не выдавая такового, былъ обязанъ, однако, ихъ содержать.

Итакъ, нельзя, не признать, что пунктъ 1 статьи 683, опредѣляющій кругъ лицъ, имѣющихъ право на вознагражденіе, редактированъ крайне неточно, если даетъ возможность теоріи и практикѣ колебаться между признаніемъ права за лицами, указанными въ статьѣ 657, съ одной стороны, и всякимъ и каждымъ, лишь бы онъ понесъ имущественный ищербъ, нуждался въ вознагражденіи и имѣлъ бы право на содержаніе со стороны убитаго или фактически содержался бы имъ, съ другой стороны.

3. Германскій
и Швейцарскій
законы.

Для сравненія важно привести соотвѣтственныя постановленія Германскаго закона 7 іюня 1871 года, а также и Швейцарскаго закона 1 іюля 1875 года, имѣвшихъ, какъ извѣстно, большое вліяніе на нашу ст. 683-ю.

«Если при эксплуатаціи желѣзной дороги (bei dem

Betriebe einer Eisenbahn) человекъ будетъ убитъ или поврежденъ въ здоровьи, то предприниматель отвѣчаетъ за возникшій отъ этого вредъ » (§ 1 Германскаго Закона). « Если умершій во время своей смерти обязанъ былъ на основаніи закона содержать кого либо, то это лицо можетъ требовать вознагражденія насколько оно лишилось вслѣдствіе указанной смерти своего содержанія » (§ 3 того же закона). Этотъ послѣдній параграфъ Германскаго закона измѣненъ статьей 42 закона о введеніи въ дѣйствіе Германскаго Гражданскаго Уложенія (B. G. B.) и нынѣ дѣйствующая редакція его такова: « . . . Stand der Getödtete zur Zeit der Verletzung zu einem Drittem in einem Verhältnisse, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes Unterhaltspflichtig war oder unterhaltspflichtig werden konnte und ist dem Dritten in Folge der Tödtung das Recht auf den Unterhalt entzogen, so hat der Ersatzpflichtige dem Dritten insoweit Schadenersatz zu leisten, als der Getödtete während der muthmasslichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde. Die Ersatzpflicht tritt auch dann ein, wenn der dritte zur Zeit der Verletzung erzeugt, aber noch nicht geboren war».

Здѣсь, какъ видимъ, кругъ лицъ очерченъ гораздо уже: право требовать вознагражденія имѣютъ тѣ лица, которыхъ умершій по закону обязанъ былъ содержать или могъ быть къ тому впослѣдствіи обязанъ.

Такъ же широко, какъ наша судебная практика, охватываетъ кругъ лицъ, имѣющихъ право, на вознагражденіе, и Швейцарскій законъ.

«Если человекъ при эксплуатаціи желѣзной дороги (beim Betriebe einer Eisenbahn) . . . будетъ убитъ или тѣлесно поврежденъ, то предпріятіе обязано вознаградить . . . » (Art. 2) и право требовать вознагражденіе «имѣетъ всякій, чье существованіе обезпечивалось потерпѣвшимъ». (Art. 5).

4. Необходи-
мость выдѣ-
ленія желѣзно-
дорожныхъ
служащихъ
изъ круга
лицъ, имѣю-
щихъ право
на вознагра-
женіе по
683-й ст. ч. 1
т. X. (Проектъ
Мин. П. С.).

Переходя къ вопросу о желательныхъ измѣненіяхъ п. 1 ст. 683 ч. 1 т. X, слѣдуетъ раньше всего обратить вниманіе на то, что ст. 683-я примѣняется нынѣ безразлично къ дѣламъ о вознагражденіи, какъ потерпѣвшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, такъ и постороннихъ дорогѣ лицъ, а между тѣмъ многое говоритъ за то, что потерпѣвшихъ изъ среды желѣзнодорожныхъ служащихъ необходимо отсюда выдѣлить и назначеніе имъ вознагражденія производить на основаніи особыхъ нормъ. Если цѣлесообразная постановка вопроса о вознагражденіи потерпѣвшихъ вообще крайне важна для государства, которое иначе вынуждено взять на себя или возложить на общественныя учрежденія заботу о призрѣніи потерпѣвшихъ подъ опасеніемъ, въ противномъ случаѣ, создать классъ людей, лишенныхъ средствъ къ жизни и возможности работать, то въ надлежащемъ обезпеченіи потерпѣвшихъ—служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ—этомъ главномъ нервѣ современной торговли и промышленности, правильное функционированіе котораго необходимо въ интересахъ государственной безопасности, государство должно быть заинтересовано вдвойнѣ.

Статистика несчастныхъ случаевъ на желѣзныхъ дорогахъ показываетъ, что большинство таковыхъ выпадаетъ на долю желѣзнодорожныхъ служащихъ. Сенаторъ К. П. Змирловъ свидѣтельствуетъ, что изъ всѣхъ дѣлъ, возбуждаемыхъ по ст. 683-й и доходящихъ до Сената, $\frac{5}{6}$ принадлежатъ служащимъ и рабочимъ желѣзныхъ дорогъ. О такомъ же соотношеніи потерпѣвшихъ постороннихъ къ потерпѣвшимъ служащимъ и рабочимъ желѣзныхъ дорогъ говорятъ и приведенныя, между прочимъ, на Первомъ Съѣздѣ желѣзнодорожныхъ Юрисконсультовъ цифры потерпѣвшихъ на Варшаво-Вѣнской желѣзной дорогѣ. Съ 1876 года по 1901 годъ изъ общаго числа 376 исковъ за личный вредъ на сумму 1.925.000 рублей одними служащими было предъявлено 314 исковъ на сумму 1.560.000 рублей. (Протоколы засѣданій Перваго Съѣзда, стр. 47-я).

Это преобладаніе желѣзнодорожныхъ служащихъ среди потерпѣвшихъ при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ имѣетъ серьезнѣйшее значеніе.

«Нельзя отрицать, что въ отношеніи къ своимъ служащимъ желѣзныя дороги обязаны къ бóльшему, чѣмъ въ отношеніи къ лицамъ постороннимъ. Обеспеченіе инвалидовъ служащихъ и семействъ служащихъ убитыхъ не только составляетъ нравственную обязанность желѣзнодорожныхъ предпріятій, но и представляется мѣрой цѣлесообразной въ экономическомъ отношеніи, такъ какъ такимъ путемъ создается классъ людей, преданныхъ своему дѣлу и вырабатывается въ ихъ средѣ та профессиональная смѣлость, безъ которой немислима успѣшная техническая служба. При отсутствіи правильнаго обеспеченія пострадавшихъ тѣ опасности, съ которыми неизбежно сопряжена желѣзнодорожная служба, могутъ отвращать отъ поступленія на эту службу наиболѣе способныхъ и даровитыхъ людей, которые всегда сумѣютъ найти примѣненіе своему труду въ болѣе безопасныхъ отрасляхъ промышленности и желѣзнодорожные кадры будутъ пополняться отбросами работоспособнаго населенія, что едва ли желательно». (Протоколы Перваго Съѣзда Желѣзнодорожныхъ Юрисконсультовъ. Стр. 40).

Этими соображеніями Съѣздъ обосновываетъ необходимость выдѣленія изъ подъ исключительнаго дѣйствія статьи 683-й желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Необходимость провести въ законѣ различіе между потерпѣвшими посторонними лицами, съ одной стороны, и потерпѣвшими желѣзнодорожными служащими и рабочими, съ другой стороны, сознается и въ общей литературѣ. Такъ, сенаторъ Змирловъ находитъ, что подъ дѣйствіемъ ст. 683-й, съ предлагаемыми имъ измѣненіями ея, должны остаться только посторонніе дорогѣ лица; на служащихъ же и рабочихъ должны быть распространены правила закона 2 іюня 1903 года (Журналъ Министерства Юстиціи, 1910 года, кн. 5).

На основаніи Отд. XVI ВЫСОЧАЙШЕ утвержен-

наго 2 іюня 1903 года Мнѣнія Государственнаго Совѣта установленныя этимъ закономъ правила о вознагражденіи рабочихъ на фабрикахъ и заводахъ за утрату трудоспособности вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ вмѣнено въ обязанность Министрамъ и Главноуправляющимъ распространить на предпріятія казенныхъ управленій, а равно на мастерскія и иныя промышленныя заведенія частныхъ желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ предпріятій, по предварительномъ внесеніи въ Государственный Совѣтъ на разсмотрѣніе соотвѣтствующихъ измѣненій и дополненій таковыхъ правилъ.

Во исполненіе означеннаго предуказанія въ теченіе 1904—1906 годовъ послѣдовалъ рядъ законодательныхъ актовъ о распространеніи основныхъ положеній закона 2 іюня 1903 года на предпріятія казны, а равно Кабинета ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА и Удѣловъ.

Въ Министерствѣ Путей Сообщенія вслѣдъ за изданіемъ закона 2 іюня 1903 года была образована Комиссія подъ предсѣдательствомъ бывшаго директора Канцеляріи Министра Путей Сообщенія Тайнаго Совѣтника Ермолова, на которую была возложена разработка вопроса о распространеніи основныхъ положеній означеннаго закона не только на мастеровыхъ и рабочихъ частныхъ и казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, но и на служащихъ сихъ дорогъ.

Возложенную на нее задачу Комиссія однако не успѣла еще закончить, когда ВЫСОЧАЙШИМЪ Указомъ Правительствующему Сенату, 12 декабря 1904 года даннымъ, было признано необходимымъ, въ дальнѣйшее развитіе принятыхъ уже мѣръ къ обезпеченію участи рабочихъ на фабрикахъ, заводахъ и промыслахъ, озаботиться введеніемъ Государственнаго ихъ страхованія.

Такъ какъ, такимъ образомъ, былъ выдвинутъ на первую очередь вопросъ о пересмотрѣ основныхъ положеній закона 2 іюня 1903 года, который, уже при самомъ его изданіи, признавался лишь переходной мѣрой къ введенію государственнаго страхованія рабочаго населенія Имперіи,

то, само собою разумѣется, явилась необходимость приостановиться съ разработкой предположеній о распространеніи нормъ означеннаго закона на желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ, въ виду необходимости согласовать основанія вознагражденія всѣхъ этихъ лицъ за увѣчье съ общими положеніями предположеннаго закона о страхованіи рабочихъ.

Такое рѣшеніе по отношенію собственно къ желѣзнодорожнымъ служащимъ представлялось тѣмъ болѣе приемлемымъ, что имъ отнюдь не нарушались интересы сихъ послѣднихъ, которые и нынѣ, благодаря специальнымъ законоположеніямъ, опредѣляющимъ ихъ права на вознагражденіе за увѣчье, находятся въ лучшемъ положеніи, по сравненію съ положеніемъ рабочихъ на фабрикахъ и заводахъ, не только до изданія закона 2 іюня 1903 года, но даже и послѣ его изданія.

25 іюня 1908 года Министромъ Торговли и Промышленности былъ внесенъ на законодательное разсмотрѣніе проектъ положенія о страхованіи рабочихъ отъ несчастныхъ случаевъ.

Въ статьѣ 2-й этого проекта выражено, что дѣйствию проектируемаго положенія не подчинены предпріятія Казенныхъ Управленій (ст. 1282 Уст. Гр. Суд.) и Обществъ желѣзныхъ дорогъ общаго пользованія.

При такой постановкѣ вопроса Министерству Путей Сообщенія представилось необходимымъ самостоятельно разработать проектъ правилъ о вознагражденіи потерпѣвшихъ вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ служащихъ и рабочихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Разработка этого проекта была возложена на особую при Министерствѣ Путей Сообщенія комиссію при участіи представителей отъ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ подъ предсѣдательствомъ дѣйствительнаго статскаго совѣтника инженера Печковскаго. Въ началѣ 1909 года Министерствомъ Путей Сообщенія была окончена разработка проекта «правилъ о вознагражденіи потерпѣвшихъ

вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ на желѣзныхъ дорогахъ, открытыхъ для общаго пользованія, а равно членовъ семействъ сихъ лицъ».

Означенный проектъ, въ главныхъ своихъ основаніяхъ, былъ согласованъ съ упомянутымъ выше, выработаннымъ Министерствомъ Торговли и Промышленности и находящимся нынѣ на разсмотрѣніи Государственной Думы, проектомъ страхованія рабочихъ отъ несчастныхъ случаевъ, съ нѣкоторыми отступленіями отъ послѣдняго.

Въ цѣляхъ возможнаго ускоренія дальнѣйшаго движенія этого проекта, послѣдній былъ переданъ Министромъ Путей Сообщенія въ особую, для сего образованную, Междувѣдомственную Комиссію подъ предсѣдательствомъ Управляющаго Юридическою Частью Управленія желѣзныхъ дорогъ Л. Л. Щукина.

(Представленіе Мин. Путей Сообщенія въ Совѣтъ Министровъ отъ 29 октября 1910 г. № 28484).

Комиссія эта выработала проекты: а) «Положенія о вознагражденіи потерпѣвшихъ вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ на желѣзныхъ дорогахъ, открытыхъ для общаго пользованія, а равно членовъ семействъ сихъ лицъ» и б) Правилъ объ установленіи означеннаго положенія, которые вмѣстѣ съ журналомъ означенной комиссіи, а также съ проектомъ правилъ, выработанныхъ комиссіей д. с. с. Печковскаго и пояснительной къ послѣднему запиской, были внесены 29 октября 1910 года въ Совѣтъ Министровъ.

Такъ какъ въ проекты Междувѣдомственной Комиссіи вошли нѣкоторыя постановленія, по существу коихъ не было достигнуто соглашенія между представителями вѣдомствъ въ этой комиссіи, то Министръ Путей Сообщенія счелъ необходимымъ передать оставшіеся несогласованными вопросы на разсмотрѣніе Особаго Совѣщанія, образованнаго изъ представителей сихъ вѣдомствъ, подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія тайнаго совѣтника Щукина.

Результатомъ работы этого совѣщанія явилась новая редакція нѣкоторыхъ постановленій во внесенномъ на одобреніе Совѣта Министровъ проектѣ «Положенія о вознагражденіи потерпѣвшихъ вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ», а также въ проектѣ правилъ объ установленіи сего Положенія, чѣмъ и устранились всѣ разногласія заинтересованныхъ вѣдомствъ, возникшія ранѣе при разсмотрѣніи этихъ проектовъ. Вполнѣ присоединившись къ сдѣланному Совѣщаніемъ въ проектахъ измѣненіямъ Министръ Путей Сообщенія 4/5 января 1911 года внесъ ихъ, въ дополненіе къ представленнымъ проектамъ, въ Совѣтъ Министровъ.

Кругъ лицъ, на которыхъ предполагается распространить дѣйствія правилъ проекта Министерства Путей Сообщенія, опредѣляется статьями 1 и 2 этого проекта (въ окончательной ихъ редакціи).

Ст. 1. «Дѣйствіе настоящаго положенія распространяется на всѣхъ лицъ безъ различія пола и возраста: I. обслуживающихъ поѣзда и паровозы, составителей поѣздовъ и сцѣпщиковъ, стрѣлочниковъ у ручныхъ стрѣлокъ, поѣздныхъ и станціонныхъ осмотрщиковъ и смазчиковъ вагоновъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія.

II. Всѣхъ прочихъ служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ, годовой заработокъ коихъ, исчисленный на основаніи ст.ст. 31—36, не превышаетъ 1.500 рублей:

а) въ Управленіяхъ и на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія;

б) въ мастерскихъ, заводахъ, трамвайныхъ, пароходныхъ и другихъ дополнительныхъ предпріятіяхъ, составляющихъ принадлежность упомянутыхъ въ п. а желѣзныхъ дорогъ;

в) занятыхъ при постройкахъ, возведеніи сооруженій и прочихъ работахъ, производимыхъ распоряженіемъ и за счетъ означенныхъ въ п. а желѣзныхъ дорогъ на основаніи состоявшихся непосредственно между желѣзными до-

рогами и вышеуказанными лицами соглашеній и договоровъ.

III. Рабочихъ и служащихъ у подрядчиковъ, производящихъ по договорамъ съ Правленіями и Управленіями желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія, работы по сооруженію и ремонту полотна, верхняго строенія пути и искусственныхъ сооруженій, если:

1) годовой заработокъ сихъ служащихъ и рабочихъ, исчисленный на основаніи ст. 37, не превышаетъ 1.500 р., и 2) работы съ подряда производятся не самостоятельнымъ предпріятіемъ, на которое распространяется дѣйствіе прилож. къ ст. 156¹⁹ уст. промышл. по прод. 1906 года.

Ст. 2. Всѣ указанная въ ст. 1 лица, въ случаяхъ утраты ими трудоспособности отъ тѣлеснаго поврежденія, причиненнаго несчастнымъ случаемъ, происшедшимъ при работахъ или вслѣдствіе работъ, упомянутыхъ въ ст. 1 желѣзныхъ дорогъ и предпріятій, а также при желѣзнодорожномъ движеніи или вслѣдствіе такового, если они во время несчастнаго случая, происшедшаго вслѣдствіе движенія, находились при исполненіи служебныхъ обязанностей, вознаграждаются въ порядкѣ и на основаніи настоящаго положенія.

Примѣчаніе. Профессиональныя болѣзни не даютъ права на вознагражденіе согласно настоящему положенію».

Когда проэктъ этотъ получитъ силу закона, то подъ дѣйствіемъ ст. 683 т. X ч. 1 останутся: 1) лица постороннія дорогѣ, 2) тѣ желѣзнодорожные служащіе (кромѣ указанныхъ въ части I-й ст. 1) годовой заработокъ которыхъ превышаетъ 1.500 рублей, 3) желѣзнодорожные служащіе (независимо отъ размѣра годового заработка) пострадавшіе: а) не при работахъ или вслѣдствіе работъ, упомянутыхъ въ ст. 1 желѣзныхъ дорогъ и предпріятій и б) при желѣзнодорожномъ движеніи или вслѣдствіе такового, если находились не при исполненіи служебныхъ обязанностей.

5. Проектъ
Гражданскаго
Уложенія.

Изъ другихъ предложенныхъ по вопросу о кругѣ лицъ, имѣющихъ право на вознагражденіе за причиненный имъ личный вредъ, измѣненій статьи 683-й, заслуживаетъ особаго вниманія постановленія нашего Проекта Гражданскаго Уложенія.

Статья 1056 (1087 по первой редакціи) Проекта во второй его редакціи, 1905 года, говоритъ: «Если кому либо будетъ причинена смерть или тѣлесное поврежденіе на желѣзной дорогѣ вслѣдствіе опасностей, сопряженныхъ съ желѣзнодорожнымъ движеніемъ, то владѣлецъ обязанъ вознаградить за вредъ . . . ».

По вопросу о кругѣ лицъ, имѣющихъ право на вознагражденіе, мотивы этой статьи отсылаютъ къ ст. 1054 (1085) Проекта, въ силу которой «виновный въ совершеніи дѣянія, причинившаго кому либо смерть, обязанъ также вознаградить тѣхъ, которые въ день смерти, по закону, имѣли, либо впослѣдствіи могли бы пріобрѣсти право на полученіе содержанія отъ лишившагося жизни. Правомъ на полученіе содержанія пользуются и тѣ лица, которые были зачаты до причиненія смерти лицу, на обязанности котораго лежало бы ихъ содержаніе . . . ».

Редакторы Проекта такъ разъясняютъ эту послѣднюю статью: «Оставаясь на почвѣ дѣйствующаго закона (ст. 557 ч. 1, т. X). Проектъ (ст. 1085 ч. 1)*) не признаетъ права на вознагражденіе за лицами, получавшими отъ умершаго содержаніе безъ всякаго на то права, но ограничиваетъ кругъ лицъ, могущихъ требовать вознагражденія самыми тѣсными предѣлами, требуемыми чувствомъ естественной справедливости, какъ по отношенію къ потерпѣвшимъ, такъ и по отношенію къ виновнику вреднаго дѣянія. А именно, ст. 1085 (ч. 1) возлагаетъ на послѣдняго имущественную отвѣтственность лишь передъ тѣми лицами, которые имѣли право на полученіе содержанія отъ умершаго независимо отъ того, получалось ли ими таковое на са-

*) Ст. 1054 по второй редакціи.

момъ дѣлѣ или нѣтъ. (Кас. рѣш. 1887 г., № 103 по дѣлу Голубцовыхъ). Имѣя въ виду, что болѣе точное опредѣленіе лицъ, которые должны по закону получать содержаніе отъ своихъ родственниковъ, относится преимущественно къ семейному праву, нѣтъ надобности перечислять здѣсь тѣхъ лицъ, которые должны пользоваться такимъ правомъ, а, слѣдовательно, и вознагражденіемъ въ случаѣ причиненія смерти лицу, доставлявшему содержаніе». (Объясненіе къ ст. 1085, т. V, обязательства, стр. 562).

Проектъ, значить, не даетъ перечисленія лицъ, а опредѣляетъ ихъ, какъ и § 3 Германскаго закона 7 іюня 1871 года въ новѣйшей его редакціи, согласованной со статьей 844-й Германскаго Гражданскаго Уложенія (см. выше II, 3).

Такъ какъ право требовать содержанія зависитъ не только отъ болѣе или менѣе близкой степени родства между нуждающимся и его родственникомъ, но и отъ другихъ условій, на примѣръ, отъ имущественныхъ средствъ даннаго лица и степени способности его къ труду, отъ установленной закономъ очереди, по выполненію обязанности давать содержаніе, такъ что кругъ лицъ, пользующихся правомъ на полученіе содержанія, можетъ мѣняться, то при возложеніи на причинившаго кому либо смерть обязанности вознагражденія лицъ, лишившихся содержанія, необходимо установить моментъ, которымъ слѣдуетъ руководствоваться для опредѣленія круга этихъ лицъ. Дѣйствующая ст. 683 т. X ч. 1 не содержитъ указаній по этому предмету и въ этомъ нельзя не признать существеннаго пробѣла ея; Проектъ же такимъ моментомъ признаетъ *день смерти* пострадавшаго — «на томъ основаніи, что до сего момента лица, пользующіеся содержаніемъ не лишаются права на полученіе онаго отъ потерпѣвшаго телѣсное поврежденіе, который обязанъ доставлять имъ содержаніе изъ своего имущества, а если онъ добывалъ средства своимъ трудомъ, то изъ причитающагося ему отъ виновнаго, по ст. 1086 *)

*) Ст. 1055 нов. ред.

Проекта, вознагражденія за всѣ убытки, которые онъ понесъ вслѣдствіе утраты или уменьшенія способности къ труду. Слѣдовательно, право третьихъ лицъ, лишившихся содержанія, требовать вознагражденія въ видѣ содержанія возникаетъ лишь съ момента смерти обязаннаго лица, каковымъ моментомъ опредѣляется вообще и кругъ потерпѣвшихъ третьихъ лицъ». (Объясненіе къ ст. 1085, стр. 562, 563).

Проектъ, въ этомъ отношеніи, отступаетъ отъ 844-й ч. 2 Германскаго Гражданскаго Уложенія, по которой право третьихъ лицъ, получавшихъ содержаніе отъ умершаго, на вознагражденіе опредѣляется не моментомъ его смерти, но по времени причиненія смертельнаго поврежденія.

Проектъ не ограничиваетъ круга лица требованіемъ дѣйствующаго закона (ст. 657 ч. I т. X), чтобъ лишившіеся содержанія не имѣли средствъ или чтобъ средства ихъ были недостаточны. Такое ограниченіе редакторы Проекта считаютъ противорѣчащимъ общимъ началамъ о вознагражденіи, по которымъ потерпѣвшій хотя бы самый незначительный имущественный ущербъ имѣетъ право на вознагражденіе, независимо отъ своей состоятельности. Большая или меньшая состоятельность лицъ, лишившихся содержанія вслѣдствіе причиненія кому либо смерти, не должна, по мысли редакторовъ, вліять на самое *право* требовать вознагражденія, но можетъ освободить отъ отвѣтственности лишь при тѣхъ условіяхъ, при которыхъ самъ умершій освобождался бы отъ своей обязанности.

Что касается, условій, при которыхъ самъ потерпѣвшій имѣетъ право на вознагражденіе, то о нихъ говоритъ ст. 1055 (1086):—«Винновнй въ причиненіи кому либо тѣлеснаго поврежденія обязанъ возмѣститъ расходы на лѣченіе и на попеченіе о больномъ, и въ случаѣ необходимости выдать впередъ потребную сумму. Если потерпѣвшій, временно или навсегда, лишился, вполне или отчасти, возможности добывать средства своимъ трудомъ или, если потребности его возрасли вслѣдствіе причинен-

наго ему тѣлеснаго поврежденія, то виновный обязанъ производить пострадавшему, временно или пожизненно, содержаніе въ томъ размѣрѣ, въ какомъ онъ понесъ убытокъ, вслѣдствіе утраты или уменьшенія способности къ труду, либо вслѣдствіе увеличенія потребностей».

Изъ текста этой статьи и мотивовъ къ ней видно, что изъ круга лицъ, имѣющихъ право на вознагражденіе, исключаются тѣ потерпѣвшіе, которые и до причиненія имъ тѣлеснаго поврежденія были лишены способности къ труду (разбитые параличемъ и т. п.) или вообще вовсе не нуждались въ приобрѣтеніи средствъ съ помощью труда (живущіе исключительно доходами своего имущества и т. п.). Подобные лица имѣютъ право требовать вознагражденія лишь за расходы на лѣченіе или на увеличившіяся потребности, а также, согласно 1092 ст. Проекта, *за нравственный вредъ*. Но право на возмѣщеніе убытковъ, понесенныхъ вслѣдствіе утраты или уменьшенія способности къ труду, должно принадлежать, по мысли редакторовъ, пострадавшему, хотя бы онъ имѣлъ достаточно имущества для своего содержанія и для удовлетворенія всѣхъ своихъ потребностей, если только онъ добывалъ средства своимъ трудомъ. Должны получить возмѣщеніе убытковъ и тѣ, которые ко времени причиненія имъ вреда еще не были способны къ труду (малолѣтніе дѣти) или временно не имѣли заработка.

Усиленную отвѣтственность по 1056 (1087) Проектъ распространяетъ на случаи причиненія кому либо смерти или тѣлеснаго поврежденія на фабрикѣ, заводѣ или горномъ промыслѣ вслѣдствіе дѣйствія машинъ или другихъ орудій, или вслѣдствіе какихъ либо опасныхъ для жизни и здоровья условій даннаго производства или при особо опасныхъ строительныхъ предпріятіяхъ, какъ то: сооруженіи туннелей, мостовъ портовъ и т. п. [Ст. 1057 (1088)].

Въ мотивахъ къ первой редакціи Проекта составители (Объясненія, стр. 584) говорятъ, что ст. ст. 1087 и 1088 (1056 и 1057) Проекта сообразно съ дѣйствующимъ зако-

номъ нашимъ объ отвѣтственности владѣльцевъ желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ предпріятій и однородными иностранными законами (Австрійскимъ отъ 5 марта 1869 г., Германскимъ отъ 7 іюня 1871 года и Швейцарскимъ отъ 1 іюля 1875 года) устанавливаютъ отвѣтственность владѣльцевъ желѣзныхъ дорогъ, пароходовъ, фабрикъ, заводовъ, горныхъ промысловъ, *не дѣлая различія* между тѣмъ или другимъ видомъ лицомъ, могущихъ понести смерть или тѣлесное поврежденіе вслѣдствіе дѣйствія означенныхъ предпріятій, т. е. между рабочими, пассажирами и посторонними лицами.

Во второй редакціи Проекта составители, имѣя уже передъ собой законъ 2 іюня 1903 года, подняли вопросъ о томъ, не подлежатъ ли внесенію въ Гражданское Уложеніе нѣкоторыя правила этого закона, существенно отличающіяся отъ постановленій Проекта, но ввиду того, что законъ 2 іюня 1903 года распространяетъ свое дѣйствіе только на рабочихъ и служащихъ, Проектъ же, въ статьѣ 1057, говоритъ о причиненіи смерти тѣлеснаго поврежденія *кому либо*, составители нашли нужнымъ дополнить статью 1057 указаніемъ на то, что—«способъ и размѣръ вознагражденія потерпѣвшихъ вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ рабочихъ и служащихъ, а равно членовъ ихъ семействъ въ предпріятіяхъ фабрично-заводской, горной и горно-заводской промышленности опредѣляется на основаніи особыхъ, изданныхъ на сей предметъ правилъ».

Во всѣхъ же случаяхъ, не подходящихъ подъ дѣйствіе закона 2 іюня 1903 года, остаются въ силѣ, по объясненію составителей, постановленія общаго закона (Проекта).

6. Новѣйшіе
законы и про-
екты.

Въ новѣйшихъ законахъ нашихъ, по вопросу о вознагражденіи потерпѣвшихъ, а именно, въ законахъ 2 іюня 1903 года (о вознагражденіи потерпѣвшихъ въ предпріятіяхъ фабрично-заводской, горной и горнозаводской промышленности), 9 іюня 1904 года (о вознагражденіи потерпѣвшихъ на заводахъ Военнаго вѣдомства), 6 іюня 1906 года

(о вознагражденіи, потерпѣвшихъ на фабрикахъ и заводахъ Кабинета Его Величества и Удѣловъ), 6 марта 1906 года (о вознагражденіи потерпѣвшихъ на заводахъ Морского вѣдомства) и 19 апрѣля 1906 года (о вознагражденіи потерпѣвшихъ въ казенныхъ предпріятіяхъ, состоящихъ въ вѣдомствѣ торговыхъ портовъ), кругъ лицъ, имѣющихъ право на вознагражденіе точно перечисленъ въ самомъ законѣ. Образцомъ, въ этомъ отношеніи, для всѣхъ послѣдующихъ законовъ послужилъ законъ 2 іюня 1903 года, который, опредѣляя этотъ кругъ лицъ, вводитъ въ него самого потерпѣвшаго и слѣдующихъ членовъ его семейства, въ случаѣ смерти, послѣдовавшей немедленно за несчастнымъ случаемъ, или во время леченія тѣлеснаго поврежденія, или же не позднѣе двухъ лѣтъ со дня несчастнаго случая, если леченіе было прекращено ранѣе: а) вдову, б) дѣтей обоого пола, законныхъ, узаконенныхъ, усыновленныхъ, внѣбрачныхъ, а равно воспитанниковъ и пріемышей до достиженія ими 15 лѣтняго возраста, в) родственниковъ въ прямой восходящей линіи, г) братьевъ и сестеръ, круглыхъ сиротъ, до достиженія ими 15 лѣтняго возраста.

Лица, означенныя въ п. п. в и г, а также внѣбрачныя дѣти, получаютъ пенсіи только въ томъ случаѣ, если находились на иждивеніи умершаго. (См. ст. 12 закона 2 іюня 1903 г.).

Въ проектированныхъ Совѣщаніемъ представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ правилахъ перечень этотъ нѣсколько суживается. По этому проекту, имѣющему въ виду выдѣленіе въ особый законъ правилъ о вознагражденіи желѣзнодорожныхъ служащихъ, въ случаѣ смерти потерпѣвшаго, право на вознагражденіе имѣютъ слѣдующія лица: а) вдова, б) дѣти, обоого пола, законныя, узаконенныя, усыновленные и внѣбрачныя до достиженія ими 18 лѣтняго возраста, в) родственники въ прямой восходящей линіи г) малолѣтніе братья и сестры, круглыя сироты, до достиженія ими 18 лѣтняго возраста.

Лицамъ, означеннымъ въ п. п. *в* и *г*, а также внѣбрачнымъ дѣтямъ, послѣ смерти ихъ отца, пенсіи назначаются только въ томъ случаѣ, если лица эти находились на иждивеніи умершаго въ моментъ его смерти. (См. ст. 6 проекта правилъ).

Моментомъ возникновенія права на вознагражденіе по этому проекту является для потерпѣвшаго—день несчастнаго случая, для членовъ его семейства—день смерти потерпѣвшаго.

Находящійся на разсмотрѣніи въ Совѣтѣ Министровъ проектъ Министерства Путей Сообщенія опредѣляетъ кругъ лицъ, какъ законъ 2 іюня 1903 года, равно какъ и законопроектъ Министерства Торговли и Промышленности о страхованіи рабочихъ, внесенный въ Государственную Думу, съ тѣмъ только отступленіемъ отъ нихъ, что повышаетъ возрастъ дѣтей, имѣющихъ право на пенсіи послѣ смерти отца, до 18 лѣтъ *).

Соображая все вышеизложенное о кругѣ лицъ, которымъ должно быть предоставлено право на вознагражденіе за личный вредъ, причиненный при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, можно признать, что слѣдующіе, главнымъ образомъ, вопросы должны бы остановить на себѣ вниманіе законодателя, задавшагося цѣлью реформировать ст. 683 ч. I т. X Св. Зак.

1) Слѣдуетъ ли дать въ законъ перечень лицъ, имѣющихъ право на вознагражденіе?

2) Если слѣдуетъ, то какой именно перечень?

3) Какія категоріи желѣзнодорожныхъ служащихъ должны остаться подъ дѣйствіемъ общаго закона (683 ст. ч. I т. X).

*) Главнымъ основаніемъ для этого отступленія какъ отъ закона 2 іюня, 1903 г., такъ и отъ законопроекта Министерства Торговли и Промышленности послужило желаніе согласовать устанавливаемыя нормы съ соответственными правилами пенсіонныхъ и сберегательныхъ кассъ, согласно которымъ право на получение пенсій или единовременныхъ выдачъ послѣ смерти участника кассы имѣютъ его дѣти, не достигшіе 18 лѣтъ.

III.

Поврежденіе въ здоровьѣ.

1. Литература
и судебная
практика.

Въ п. 1 ст. 683 т. X ч. 1 слѣдуетъ обратить вниманіе на вопросъ о томъ, что законъ понимаетъ подь *поврежденіемъ въ здоровьѣ*, и какое поврежденіе даетъ право на вознагражденіе.

Уже давно отмѣчено въ литературѣ, что подь словомъ «здоровье» законъ здѣсь понимаетъ не состояніе, противоположное болѣзни, а то состояніе, въ которомъ находился потерпѣвшій, когда ему причинено было поврежденіе; иначе можно притти къ нелѣпому выводу, что нельзя причинить поврежденія больному человѣку или что такое поврежденіе не повлечетъ за собой отвѣтственности (А. Квачевскій, *Общ. Уст. Рос. ж. д.* стр. 194).

Изъ статей, на которыя сдѣлана ссылка въ п. 1 ст. 683, содержитъ указаніе на то, что именно законъ понимаетъ подь поврежденіемъ въ здоровьѣ,—ст. 661 т. X ч. 1.

«Если отъ учиненнаго преступленія или проступка кто-либо потерпѣлъ такое разстройство въ здоровьѣ, что онъ черезъ то лишенъ навсегда возможности снискивать пропитаніе своими обычными трудами, то виновный обязанъ обезпечить существованіе его и семейства его сколько дозволяетъ ему собственное состояніе».

Буква закона даетъ основаніе заключать, что только такое разстройство въ здоровьѣ, которое лишило навсегда потерпѣвшаго возможности снискивать пропитаніе своими обычными трудами, даетъ право на вознагражденіе; такъ это и понималось иногда судебной практикой (рѣшеніе Сената 1870 г. № 1002), но нынѣ господствуетъ уже давно (рѣш. 1883 г. №№ 6 и 7) и твердо установившаяся практика, что и временное разстройство здоровья даетъ право на вознагражденіе, если потерпѣвшій лишился временно возможности заниматься обычными трудами (рѣш. 1899 г. № 85; рѣш. 5 дек. 1906 г, д. 5186—1905 г.).

Подъ утратой обычной трудоспособности судебная практика понимаетъ утрату способности къ такому труду, который свойственъ потерпѣвшему по его образованію, общественному положенію и роду его занятій, какъ въ моментъ несчастнаго съ нимъ случая, такъ и раньше его; напримѣръ, кондукторъ, утратившій вслѣдствіе крушенія поѣзда способность продолжать свою службу, не можетъ быть признанъ утратившимъ вполне свою обычную трудоспособность, если онъ сохранилъ способность къ сельскому труду которымъ занимался до поступленія на желѣзнодорожную службу (рѣш. 3 декабря 1903 г., д. 5834—1903; рѣшеніе 5 декабря 1906 г., д. 4286—1906; рѣш. 4 іюня 1908 г., д. 10365—1907 г.).

Такое направленіе судебной практики встрѣчаетъ поддержку въ литературѣ. Такъ, сен. Змирловъ находитъ, что, если, напримѣръ, помощникъ машиниста вслѣдствіе случившагося съ нимъ на желѣзной дорогѣ несчастія не въ состояніи выносить высокую температуру, въ которой долженъ находиться при исполненіи своихъ служебныхъ обязанностей, но имѣетъ возможность знакомымъ ему слесарнымъ ремесломъ зарабатывать средства къ жизни, то онъ не можетъ считаться утратившимъ трудоспособность вполне, и вознагражденіе ему должно быть опредѣлено въ размѣрѣ разницы между прежнимъ заработкомъ его, какъ помощника машиниста, и теперешнимъ, какъ слесаря.

Этотъ взглядъ, однако, встрѣчаетъ въ литературѣ и возраженія. Указываютъ, что если потерпѣвшій лишился возможности заниматься той дѣятельностью, которой занимался въ моментъ случившагося съ нимъ несчастія, то онъ долженъ считаться утратившимъ трудоспособность вполне, хотя бы другой родъ знакомаго ему труда и давалъ возможность добывать средства къ существованію.

Съ этой точки зрѣнія чернорабочій, который поступилъ въ кондуктора и на другой же день послѣ поступленія на службу потерпѣлъ, напримѣръ, поврежденіе ступни лѣвой ноги (примѣръ сен. Змирлова), не позволяющее ему испол-

нять кондукторскія обязанности, но нисколько не мѣшающее заниматься трудомъ чернорабочаго, долженъ получить вознагражденіе, какъ вполнѣ потерявшій трудоспособность, въ размѣрѣ жалованья кондуктора, а не въ размѣрѣ разницы между заработкомъ кондуктора и чернорабочаго.

Впрочемъ, и сенаторъ Змирловъ признаетъ, что ученый или художникъ, напримѣръ, лишившіеся, вслѣдствіе несчастнаго случая возможности заниматься своей спеціальностью, должны быть признаны утратившими вполнѣ трудоспособность, и было бы логической несообразностью измѣрять степень ихъ работоспособности пригодностью ихъ къ какому-либо физическому труду; точно также, напримѣръ, бѣдная женщина, прошедшая курсъ гимназіи и посвятившая себя педагогической дѣятельности, ставшая неспособной къ этой послѣдней послѣ причиненнаго ей поврежденія въ здоровьѣ, должна быть признана, по мнѣнію сен. Змирлова, потерявшей вполнѣ трудоспособность, хотя бы была доказана возможность для нея заниматься несвойственнымъ ей физическимъ трудомъ (Змирловъ. Вознагражд. за вредъ и убытки, стр. 91—95).

Колебанія судебной практики въ этомъ вопросѣ и различіе мнѣній въ литературѣ объясняются недостаточнымъ развитіемъ у насъ раздѣленія труда, вслѣдствіе чего часто бываетъ не легко опредѣлить, что считать обычнымъ трудомъ потерпѣвшаго.

На Западѣ, гдѣ существуетъ рѣзкое раздѣленіе труда, и всякое занятіе, сколько-нибудь отличающееся отъ чернаго поденнаго труда, требуетъ спеціальной подготовки, судебная практика, въ Германіи напр., различаетъ двѣ категоріи лицъ: имѣющихъ вслѣдствіе спеціальной подготовки извѣстное призваніе (*Berufsleute*) и не имѣющихъ призванія (*Leute ohne Beruf*), и только лица первой категоріи въ случаѣ лишенія ихъ возможности заниматься трудомъ своего призванія считаются потерявшими трудоспособность вполнѣ и могутъ отказаться отъ предлагаемыхъ имъ по состоянію ихъ здоровья послѣ несчастнаго случая

другихъ занятій безъ ущерба для иска о вознагражденіи за потерю полной трудоспособности. Къ лицамъ второй категоріи германская судебная практика относитъ, между прочими, составителей поѣздовъ и кондукторовъ (Eger. Das Reichshaftpflicht—Gesetz. Осецкій. Смерть и увѣчье 74 стр.).

Поврежденіе въ здоровьѣ должно быть, конечно, въ причинной связи съ несчастнымъ случаемъ и притомъ такимъ образомъ, чтобы могло быть приписано полностью несчастному случаю; такъ что, если желѣзная дорога докажетъ, что потерпѣвшій получилъ поврежденіе сравнительно болѣе значительное вслѣдствіе старости, напримѣръ, или особаго органическаго предрасположенія, она отвѣчаетъ не за весь причиненный вредъ; отвѣтственность дороги будетъ минимальной, если ею будетъ доказано, что потерпѣвшій былъ неизлѣчимо больной, и несчастный случай только ускорилъ его смерть (Осецкій. Смерть и увѣчье 74 стр.).

Къ поврежденіямъ въ здоровьѣ, дающимъ право на вознагражденіе наша судебная практика (рѣш. 8 января 1904 г., д. 4652—1903), какъ и западно-европейская, относитъ и нервныя заболѣванія, въ частности, такъ называемый травматическій неврозъ. Травматическій неврозъ, какъ причина потери трудоспособности, получилъ распространеніе въ Германіи послѣ введенія закона объ обязательномъ страхованіи рабочихъ, а у насъ послѣ закона 2 іюня 1903 г. и хотя здѣсь легче, чѣмъ при другихъ заболѣваніяхъ, возможны злоупотребленія и симуляція, но врядъ ли все-таки возможно на одномъ этомъ основаніи исключить травматическій неврозъ изъ числа поврежденій, дающихъ право на вознагражденіе (См. книгу д-ра Л. М. Станиславскаго: Травматическіе неврозы. Москва 1910 г.). Нельзя, однако, не обратить вниманія на подозрительный иногда ростъ цифръ по вознагражденію за ограниченіе трудоспособности, обусловленное нервными заболѣваніями. Вотъ, напримѣръ, нѣкоторыя данныя о С.-З. желѣз. дорогѣ.

Годъ уплаты.	Уплачено добровольно служащимъ.		Уплачено по суду.				Всего.	
	Число дѣлъ.	Сумма.	Служащимъ.		Постороннимъ.		Число дѣлъ.	Сумма.
			Число дѣлъ.	Сумма.	Число дѣлъ.	Сумма.		
1906	4	8.092	3	7.550	—	—	7	15.642
1907	4	18.098	5	12.733	—	—	9	30.831
1907	1	943	11	59.983	3	11.802	15	72.729

Но къ началу 1909 г. исковъ, основанныхъ на травматическихъ неврозѣ, обусловленномъ эксплуатаціей, и предъявленныхъ къ этой дорогѣ въ одномъ С. окружномъ судѣ, оказалась 78 на общую сумму 630.866 р., причемъ большинство ихъ появилось со второй половины 1908 г.; въ теченіе этого же года прошло въ судѣ самымъ благоприятнымъ для истцовъ образомъ, съ полнымъ выигрышемъ, чуть ли не въ 100% (Современное правовое положеніе дорогъ и лицъ ихъ обслуживающихъ. К. Т-скій Журн. Мин. Пут. Сообщ., кн. III, 1910 г.).

2. Профессіональныя болѣзни.
а) Наша судебная практика.

Относятся ли къ поврежденіямъ въ здоровьѣ, дающимъ право на вознагражденіе по ст. 683, такъ называемыя профессиональныя болѣзни? Хотя по смыслу 2 и 7 п.п. ст. 683 законъ имѣетъ въ виду только «несчастье» при эксплуатаціи, но практика обнаруживаетъ иногда стремленіе распространить его и на профессиональныя болѣзни. Сенатъ по дѣлу конторщика Курско-Харьково-Азовской ж. д. Масальскаго, который больше 10 лѣтъ жилъ и работалъ въ отведенной 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 глазъ, у него развилось острое воспаленіе дыхательныхъ органовъ, дѣлающее его неспособнымъ къ труду, высказалъ слѣдующее:

«Изъ буквального смысла приведеннаго законоположенія (ст. 683) и мѣста занимаемаго имъ въ отдѣлѣ гражданскихъ законовъ, о вознагражденіи за вредъ и убытки, причиненные преступленіемъ и проступкамъ, 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... и обусловливалось событіями, выходящими изъ ряда нормальной дѣятельности желѣзной дороги, какъ транспортнаго предпріятія, независимо отъ существующихъ между желѣзнодорожнымъ обществомъ и потерпѣвшимъ договорныхъ отношеній. А потому, установивъ, въ обжалованномъ нынѣ рѣшеніи, что Масальскій отыскиваетъ вознагражденіе за разстройство въ здоровьѣ, послѣдовавшее отъ дурныхъ условій квартированія и отъ самаго рода службы, добровольно принятыхъ ими въ силу договора личнаго найма, въ который проситель вступилъ съ обществомъ желѣзной дороги, судебная палата... правильно признала, что данный случай не подходитъ подъ опредѣленіе 683 ст. ч. 1 т. X, и что при подобныхъ обстоятельствахъ искъ Масальскаго могъ быть основанъ развѣ лишь на общемъ законѣ, выраженномъ въ 574 и 684 ст. т. X ч. 1 и не освобождающемъ истца отъ обязанности доказать, что утратилъ здоровье вслѣдствіе невыполненія со стороны общества условій найма лишеніемъ его возможности отправлять служебныя обязанности при лучшей обстановкѣ» (рѣш. 1887 г. № 71).

Но искъ агента дороги или рабочаго о вознагражденіи за утрату трудоспособности вслѣдствіе того, что дорога ихъ поставила въ неблагопріятныя условія можетъ подлежать удовлетворенію на основаніи ст. 684 т. X ч. 1 только тогда, когда истецъ докажетъ, что по условіямъ найма на дорогѣ лежала обязанность предоставить истцу благопріятныя условія службы, и что по характеру самой работы или обстановки, при которой работы производи-

лись, для дороги представлялось возможным устранить естественныя вредныя свойства работы. Поэтому, если напр., помощникъ машиниста, работая на паровозѣ въ зимнее и осеннее время и подвергаясь одновременному дѣйствию высокой температуры съ одной стороны и вѣтра и холода съ другой, получилъ разстройство здоровья, то дорога не подлежитъ отвѣтственности по 684 ст. (рѣш. 20 мая 1907 г., д. 3365 — 1907 г., 20 января 1895 г., д. 3640—1894 г.).

б) Германская
судебная
практика.

Германская судебная практика, имѣя дѣло съ закономъ, редактированнымъ въ этой части аналогично нашему, нѣсколько колеблется въ вопросѣ объ отвѣтственности желѣзн. дор. за профессиональныя болѣзни.

Съ одной стороны признается, что подъ употребленнымъ въ законѣ выраженіемъ «несчастье» (Unfall) должно пониматься такое ненормальное событіе, которое прерываетъ обыкновенный ходъ эксплуатаціи желѣзнодорожнаго дѣла, и тѣ вредныя для здоровья послѣдствія, которыя неизбежно и естественно связаны съ даннымъ производствомъ, не могутъ быть названы «поврежденіемъ въ здоровьѣ», о которомъ говоритъ спеціальнй желѣзнодорожный законъ; но съ другой стороны, Германскій Кассационный Судъ разъяснилъ, что для понятія «несчастья» не требуется, чтобы оно наступило въ одинъ опредѣленный моментъ, т. е. не требуется моментальность и внезапность событія, и только тогда поврежденіе въ здоровьѣ не можетъ быть признано «несчастьемъ», дающимъ право на вознагражденіе, когда оно произошло при вполнѣ правильной эксплуатаціи желѣзной дороги. Стрѣлочникъ, который потерпѣлъ поврежденіе глаза вслѣдствіе угольной пыли, выброшенной проходившимъ мимо его стрѣлки паровозомъ, признается имѣющимъ право на вознагражденіе по спеціальному желѣзнодорожному закону, хотя бы экспертизой и было установлено, что технически невозможно предупредить подобные случаи (Eger III, § 33); не имѣетъ права на вознагражденіе по спеціальному желѣзнодорожному закону ко-

чегарь, который постепенно потерялъ зрѣніе вслѣдствіе жары и угольной пыли, такъ какъ подобная потеря зрѣнія при занятіяхъ кочегара вполне естественна (Осецкій, стр. 85—87).

3. Проектъ
Гражданскаго
Уложенія.

Проектъ Гражданскаго Уложенія содержитъ по вопросу о поврежденіи здоровья слѣдующія постановленія. Право на вознагражденіе имѣетъ тотъ, кому «будетъ причинена смерть или тѣлесное поврежденіе вслѣдствіе опасностей, связанныхъ съ желѣзнодорожнымъ движеніемъ» [ст. 1056 (1077)]. Подъ тѣлеснымъ поврежденіемъ, какъ объясняютъ мотивы ко второй редакціи, слѣдуетъ понимать, въ согласіи съ опредѣленіемъ, даннымъ въ ст. 467 — 469 Уголовнаго Уложенія 1903 г., всѣ виды болѣзненнаго состоянія, не исключая и душевнаго разстройства (значить, и нервныя заболѣванія). Потерпѣвшій считается понесшимъ тѣлесное поврежденіе, если «онъ лишился временно или навсегда вполне или отчасти возможности добывать средства своимъ трудомъ» [ст. 1055 (1086)].

Содержаніе потерпѣвшему выдается «въ томъ размѣрѣ, въ какомъ онъ понесъ убытокъ вслѣдствіе утраты или уменьшенія способности къ труду». Въ мотивахъ разъяснено (Объясненія къ первой редакціи стр. 525—6), что для опредѣленія размѣровъ убытка слѣдуетъ вообще руководствоваться тѣмъ положеніемъ, въ которомъ потерпѣвшій находился во время причиненія ему тѣлеснаго поврежденія, хотя можно принять въ расчетъ возможное уменьшеніе или увеличеніе заработка его въ будущемъ; въ случаяхъ уменьшенія способности къ труду въ сумму вознагражденія долженъ быть зачтенъ заработокъ, который получается или можетъ получиться пострадавшимъ по мѣрѣ сохранившейся у него способности; но зачетъ этотъ можетъ быть произведенъ только тогда, если работа, отъ которой отказывается пострадавшій, или которую онъ принялъ на себя вмѣсто своихъ обычныхъ занятій, болѣе или менѣе однородна съ прежней его дѣятельностью и соотвѣтствуетъ его умственнымъ и физическимъ способностямъ.

Проектъ, какъ видимъ, устраняетъ недоумѣнія, вызванныя въ литературѣ и практикѣ неясностью редакціи дѣйствующаго закона; но и Проектъ оставляетъ открытымъ вопросъ о томъ, распространяется ли усиленная отвѣтственность по ст. 1056, 1057 и на профессиональныя болѣзни. Текстъ статьи 1057 (1088). («Если кому либо будетъ причинена смерть или тѣлесное поврежденіе на фабрикѣ, заводѣ или горномъ промыслѣ вслѣдствіе дѣйствія машинъ или другихъ орудій или вообще вслѣдствіе какихъ либо опасныхъ для жизни и здоровья условій даннаго производства или при особо опасныхъ строительныхъ предпріятіяхъ, какъ-то при сооруженіи туннелей, мостовъ, портовъ и т. п., то владѣлецъ предпріятія обязанъ вознаградить за вредъ по правиламъ, постановленнымъ въ предыдущей статьѣ») можетъ подать основаніе распространить ее а, по аналогіи съ ней, и предыдущую статью на случаи профессиональныхъ заболѣваній; въ мотивахъ ничѣмъ по этому предмету намѣренія составителей Проекта не обнаруживаются, хотя они и имѣли въ виду во время второй редакціи законъ 2 іюня 1903 г., который устраняетъ отвѣтственность за профессиональныя болѣзни, и ввели указанія на него въ статью 1057.

4. Новѣйшіе
законы и
проекты.

Законъ 2 іюня 1903 г. говоритъ объ утратѣ трудоспособности отъ *тѣлеснаго поврежденія* (ст. 1), а въ правилахъ, выработанныхъ Медицинскимъ Совѣтомъ на основаніи **ВЫСОЧАЙШЕ** Утвержденнаго мнѣнія Госуд. Совѣта отъ 2 іюня 1903 г., даются къ руководству слѣдующія разъясненія:

«Ст. 1. Подъ тѣлесными поврежденіями вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ разумѣются не только травматическія поврежденія въ собственномъ смыслѣ (раны, ушибы, переломы и пр.), но и всякаго рода разстройство здоровья (въ томъ числѣ нервныя и душевныя болѣзни), если они являются послѣдствіемъ внезапнаго дѣйствія механическихъ, химическихъ, термическихъ, электрическихъ или иныхъ вредныхъ для организма вліяній.

Ст. 4. Лицо признается утратившимъ въ большей или меньшей степени трудоспособность, когда оно вслѣдствіе тѣлесныхъ или душевныхъ разстройствъ не можетъ добывать того заработка, который до поврежденія соотвѣтствовалъ его физическимъ или духовнымъ силамъ.

Ст. 5. Полной утратой трудоспособности признается такое состояніе потерпѣвшаго отъ несчастнаго случая, при которомъ онъ лишенъ возможности при обычныхъ условіяхъ добывать собственнымъ трудомъ средства къ существованію. Утрата трудоспособности признается полною (равною 100) также и въ тѣхъ случаяхъ, когда неспособность вообще къ какому либо труду является результатомъ совокупнаго дѣйствія даннаго тѣлеснаго поврежденія отъ несчастнаго случая и предшествовавшихъ ему болѣзней или физическихъ недостатковъ, хотя бы данное поврежденіе, взятое само по себѣ, и не вело къ полной утратѣ трудоспособности.

Ст. 8. При опредѣленіи степени ослабленія трудоспособности, эта послѣдняя до несчастнаго случая признается всегда равною 100, хотя бы потерпѣвшій ранѣе и не былъ вполне трудоспособнымъ.

Ст. 9. Степень ослабленія трудоспособности опредѣляется примѣнительно къ прилагаемой таблицѣ (приложеніе II). Цифры этой таблицы, выражающія въ процентахъ степень ослабленія трудоспособности, имѣютъ значеніе лишь среднихъ величинъ.

Въ каждомъ частномъ случаѣ онѣ могутъ быть повышаемы или понижаемы въ связи съ особенностями даннаго поврежденія и самого потерпѣвшаго (п.п. 6 и 7). (Собр. узаконеній, отд. I, 29 октября 1904 г. № 165, ст. 1723).

Законъ 9 іюня 1904 г. и послѣдовавшіе за нимъ (6 іюня 1906 г., 6 марта 1906 г., 19 апрѣля 1906 г.), для которыхъ онъ послужилъ образцомъ, опредѣляютъ тѣлесное поврежденіе и степени утраты трудоспособности, какъ и законъ 2 іюня 1903 г., но съ той особенностью, что признаютъ за потерпѣвшими въ случаѣ появленія у

нихъ профессиональныхъ болѣзней право на вознагражденіе; и заслуживаетъ вниманія, что для обозначенія профессиональныхъ болѣзней законодатель употребляетъ выраженіе «поврежденіе въ здоровьѣ (профессиональныя заболѣванія)», которое, какъ указано выше, не признается въ нашей практикѣ охватывающимъ профессиональныя болѣзни. (Высоч. Утв. мнѣніе Госуд. Сов. 9 іюня 1904 г., IV, Собр. Узаконеній отд. I, 1 апр. 1905 г. № 55, ст. 427).

Проектъ правилъ Совѣщанія представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ ввести въ законъ указаніе на то, что онъ не распространяется на профессиональныя болѣзни. Слѣдуетъ, однако, обратить вниманіе на то, что предлагаемая этимъ проектомъ редакція закона («Лица, коимъ будетъ причиненъ вредъ смертью или тѣлеснымъ поврежденіемъ вслѣдствіе несчастнаго случая при желѣзнодорожномъ движеніи, вознаграждаются...» ст. 1) недостаточно категорично устраняетъ отвѣтственность за профессиональныя болѣзни; уже указывалось выше, какъ Германскій Кассационный Судъ толкуетъ понятіе «несчастье», дѣлая его пригоднымъ для распространенія и на профессиональныя болѣзни; и ст. 683 говоритъ о «несчастьѣ» (см. п.п. 2 и 7), однако, Сенатъ, отвергая возможность распространенія дѣйствія этой статьи и на профессиональныя болѣзни, исходитъ въ своей аргументаціи не изъ понятія «несчастья» (см. выше III, 2,а).

Резюмируя все изложенное въ этой главѣ, можно признать заслуживающими вниманія законодателя слѣдующіе основные вопросы:

1) *Какое поврежденіе въ здоровьѣ даетъ право на вознагражденіе?*

2) *Должны ли давать право на вознагражденіе профессиональныя болѣзни?*

IV.

Эксплоатація.

1. Литература.

Ст. 683 предоставляет право на вознаграждение каждому потерпѣвшему вредъ вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ, причиненныхъ «при эксплуатациіи».

Общій Уставъ Россійскихъ жел. дор., говоря о вознагражденіи за вредъ, употребляетъ безразлично выраженія «при эксплуатациіи» (ст.ст. 121, 135) и «эксплоатаціей» (ст. ст. 92, 127).

Долженъ ли быть вредъ причиненъ «при эксплуатациіи» или «эксплоатаціей», можетъ иногда на практикѣ оказаться безразличнымъ. Напримѣръ: подѣзжая съ поѣздомъ къ станціи, кондукторъ потерпѣлъ поврежденіе отъ упавшаго на него цинковаго листа, который былъ сорванъ вѣтромъ съ крыши зданія станціи (случай изъ германской судебной практики, признанный тамъ, подходящимъ подъ дѣйствіе § 1 закона 7 іюня 1871 г. Осецкій стр. 175. Eger. стр. 16). Это, несомнѣнно, поврежденіе, причиненное «при эксплуатациіи», но не «эксплоатаціей». Въ виду того, однако, что Общ. Уставъ Росск. ж. д. употребляетъ то одинъ, то другой терминъ, въ мотивахъ же къ Общ. Уст. нѣтъ никакихъ указаній на намѣреніе законодателя различать ихъ и въ вопросѣ о вознагражденіи за личный вредъ Общ. Уст. содержитъ (ст. 92) ссылку на ст. 683 т. X ч. 1, которая употребляетъ выраженіе «при эксплуатациіи», правильно было бы исходить изъ понятія «при эксплуатациіи».

При чемъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что понятіе «при эксплуатациіи» шире понятія «эксплоатаціей» и охватываетъ это послѣднее. Несчастный случай, причиненный «эксплоатаціей», несомнѣнно и всегда будетъ почитаться происшедшимъ «при эксплуатациіи»; тогда какъ несчастный случай, происшедшій «при эксплуатациіи» несомнѣнно не всегда причиняется «эксплоатаціей».

Выраженіе «при эксплуатаціи» вызываетъ въ литературѣ и судебной практикѣ множество сомнѣній. Выраженіе это впервые употреблено въ ст. 683 т. X ч. I по изда- нію 1879 г. Ст. 683 по изд. 1857 г. говоритъ (см. выше I, 1) объ отвѣтственности за несчастье происшедшее «при отправленіи или движеніи поѣзда».

Какое значеніе придавали выраженію «при эксплуатаціи» авторы закона 25 января 1878 г., трудно съ увѣрен- ностью заключить изъ мотивовъ закона—прямыхъ указаній нѣтъ. Цитированный выше (II, 1) докладчикъ комиссіи сен. Селифонтова, мнѣніе котораго могло бы пролить нѣко- торый свѣтъ на то, какъ авторы закона 25 января 1878 г. понимали выраженіе «при эксплуатаціи», даетъ въ книгѣ своей три противорѣчащихъ другъ другу разъясненія этого выраженія.

«Эксплоатаціей», говоритъ онъ, «называются, въ ихъ общей сложности, всѣ тѣ дѣйствія состоящихъ при желѣз- ной дорогѣ лицъ, которыя обусловливаются самымъ поня- тіемъ желѣзной дороги, какъ средства перевозки людей и предметовъ, все равно будутъ ли эти дѣйствія относиться къ самой перевозкѣ *прямо и непосредственно* или *косвенно и посредственно*». Изъ этого опредѣленія видно, что осно- внымъ элементомъ въ понятіи желѣзнодорожной эксплоа- таціи является само назначеніе, *raison d'être*, желѣзной дороги, какъ средства перевозки, а никакъ *не извлеченіе доходовъ*, какъ это можетъ показаться на первый разъ въ силу буквального значенія слова «эксплоатація» (курсивъ вездѣ автора). Выраженію «эксплоатація» придается, слѣдо- вательно, опредѣленное значеніе, но оно тутъ же уничтожается заявленіемъ, что вопросъ о томъ, подходитъ ли извѣстное опредѣленное дѣйствіе подъ понятіе эксплуатаціи, не можетъ быть рѣшенъ на основаніи какихъ-либо общихъ апріорныхъ соображеній, и долженъ разрѣшаться въ каждомъ отдѣльномъ конкретномъ случаѣ. Значитъ, судъ рѣшаетъ, подходитъ ли данный случай подъ понятіе эксплуатаціи? Но въ про- тиворѣчіе съ этимъ сейчасъ же разъясняется, что постройка

дороги не охватывается понятіемъ эксплуатаціи (Деларовъ. Обь отвѣтственности желѣзнодорож. предприн., стр. 13).

Споры по поводу пониманія выраженія «эксплоатація» въ юридической литературѣ могутъ быть сведены къ двумъ точкамъ зрѣнія: ограничительнаго толкованія этого выраженія и распространительнаго. Доводы представителей первой точки зрѣнія сводятся къ слѣдующему.

Выраженіе ст. 683 т. X ч. I по изд. 1900 г., «при эксплуатаціи» замѣнило собой слова ст. 683 въ изданіи 1857 г. «при отправленіи или движеніи поѣзда», значитъ, подь эксплуатаціей слѣдуетъ понимать отправленіе и движеніе поѣзда по рельсамъ.

Законъ, возлагая на желѣзныя дороги усиленную отвѣтственность, имѣлъ въ виду особенную опасность, соединенную съ движеніемъ вагоновъ по рельсамъ.

Поэтому происшедшими при эксплуатаціи могутъ быть признаны только случаи, имѣвшіе мѣсто на самой дорогѣ.

Германская судебная практика, имѣющая дѣло съ закономъ, послужившимъ образцомъ для нашего и съ выраженіемъ (*bei dem Betriebe*), аналогичнымъ нашему выраженію «при эксплуатаціи», толкуетъ выраженіе *bei dem Betriebe* по цѣли, въ виду которой изданъ спеціальнѣй законъ 7 іюня 1871 г. и разъясняетъ, что подь словомъ «Betrieb» слѣдуетъ понимать совокупность тѣхъ отправленій въ желѣзнодорожномъ промыслѣ, которыя придаютъ этому промыслу характеръ особой опасности сравнительно съ другими предпріятіями, что подь поврежденіями, полученными при эксплуатаціи (*bei dem Betriebe*) разумѣются только тѣ, которыя находятся въ причинной связи съ подобными функціями желѣзнодорожнаго предпріятія.

Одинъ изъ представителей этой точки зрѣнія, г. Демчинскій, кромѣ того, еще доказываетъ, ссылаясь на другіе законодательные и административные германскіе акты, что выраженія: *bei dem Betriebe* (Германскаго закона 7 іюня 1871 г., Швейцарскаго—1 іюля 1875 г.), *bei der Beförderung* (Прусскаго закона 3 ноября 1838 г.), *im Verkehr*

(Австрійскаго—5 марта 1869 г.) понимается въ смыслѣ *движенія* только.

Подъ эксплуатаціей, такимъ образомъ, слѣдуетъ понимать *движеніе по рельсовому пути*, и выраженіе «при эксплуатаціи», предлагаетъ г. Демчинскій, должно быть замѣнено въ ст. 683 выраженіемъ «при исполненіи перевозки» съ распространеніемъ дѣйствія этой статьи на несчастные случаи, имѣвшіе мѣсто и при постройкѣ желѣзной дороги (Журналь Гр. и Уг. пр. 1886 г. кн. 6).

Доводы представителей распространительнаго толкованія выраженія «при эксплуатаціи» таковы.

Подъ желѣзной дорогой въ техническомъ и юридическомъ смыслѣ слѣдуетъ понимать не одинъ только рельсовый путь, но совокупность всего движимаго и недвижимаго имущества, служащаго для выполненія перевозки. Поэтому эксплуатаціей желѣзной дороги должны считаться не только дѣйствія, которыя составляютъ перевозку, но и тѣ дѣйствія, которыя находятся съ перевозкой въ посредственной или непосредственной связи.

Это косвенно подтверждается и ст. 138 Общаго Уст. Росск. ж. д. («Желѣзныя дорога вмѣстѣ со всеми принадлежностями, составляетъ недвижимое имущество нераздѣльное»...) и сужденіями Государственнаго Совѣта по поводу этой и слѣдующей статьи (139) Общ. Уст.: «Даже принадлежащіе нѣкоторымъ обществамъ заводы и угольныя копи имѣютъ болѣе или менѣе тѣсную связь съ эксплуатаціей завѣдываемыхъ ими линій, а потому отчужденіе и сихъ имуществъ въ извѣстныхъ случаяхъ могло бы повлечь пріостановку въ движеніи по линіи». (Жур. Соед. Депар. Гос. Совѣта п. 70).

Изъ Высочайше утвержденныхъ Уставовъ обществъ желѣзныхъ дорогъ видно, что къ эксплуатаціи относится не только движеніе по рельсамъ, но и производство работъ въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ. Уставы обществъ многихъ дорогъ называютъ начальника дороги, на обязанности котораго лежитъ завѣдываніе дорогой, исполнительной и

технической частью Управленія ея, наблюденіе за исправнымъ состояніемъ дороги, мастерскихъ и за производствомъ всѣхъ предметовъ, относящихся къ движенію, *начальникомъ эксплуатаціи* (см. напр. Уставы Обществ. ж. д.: Динабурско-Витебской, § 21, Курско-Кіевской, § 31, Орловско-Грязской, § 16). Уставы обществъ дорогъ (напр. Привислянской, § 62, Харьковско-Николаевско, § 57, Юго-Западной, § 55, Либаво-Роменской, § 57 и др.) различаютъ часто эксплуатацію хозяйственную и техническую, при чемъ по технической части эксплуатаціи, «всѣ служащіе при дорогѣ *по службѣ ремонта пути и зданій, подвижного состава, движенія и тям* подчинены управляющему дорогой (т. е. начальнику эксплуатаціи) всецѣло».

Сами правленія желѣзныхъ дорогъ относятся къ расходамъ по эксплуатаціи и содержаніе мастерскихъ. Въ отчетахъ правленія въ рубрикѣ расходовъ имѣются обыкновенно слѣдующіе отдѣлы:

1) Правленіе; 2) мѣстное управленіе дороги; 3) содержаніе пути и зданій; 4) движеніе; 6) движущая сила— *мастерскія общества*, дѣятельность ихъ и исполненіе смѣты и т. д.

Работы въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ только тогда не относились бы къ работамъ при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, если бы онѣ были устроены желѣзнодорожнымъ обществомъ въ качествѣ самостоятельнаго и отдѣльнаго предпріятія въ видахъ извлеченія прибыли, но не для желѣзной дороги.

Изъ ст. ст. 1 и 2 **ВЫСОЧАЙШЕ** Утвержденнаго мнѣнія Государст. Совѣта, о правилахъ производства расходовъ при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ (Собраніе Узаконеній за 1888 г. № 68) видно, что «эксплуатація» желѣзной дороги означаетъ какъ хозяйственную, такъ и техническую дѣятельность дорогъ, такъ какъ расходы по ремонту пути и зданій, подвижного состава и ихъ принадлежностей считаются расходомъ по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Сопоставивъ все сказанное съ § 2 Правиль движенія по желѣзнымъ дорогамъ (Собраніе узаконеній и распоряженій Правительства № 54, отъ 25 іюня 1874 г.), получимъ, что эксплуатація желѣзной дороги содержитъ въ себѣ:

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

Такое распространительное толкованіе выраженія «при эксплуатаціи» не лишаетъ, однако, по мнѣнію представителей его, возможности строго различать несчастные случаи, происшедшіе при эксплуатаціи, отъ другихъ.

Критерій таковъ: есть такія приспособленія и производства, которыя безусловно необходимы для нуждъ желѣзной дороги, какъ транспортнаго предпріятія, наприм., ремонтъ подвижного состава, укладка рельсовъ, движеніе поѣздовъ, и есть такія производства, которыя не составляютъ дѣятельности необходимой для желѣзной дороги, какъ средства перевозки, напр., скверы на станціяхъ, музыка на вокзалахъ, гостинницы въ близлежащихъ мѣстностяхъ.

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 (Осецкій, стр. 149—177).

2. Сенатская
практика.

На точкѣ зрѣнія широкаго пониманія эксплуатаціи стоялъ первоначально и Правительствующій Сенатъ. По дѣлу объ увѣчьѣ, полученномъ Кузнецовымъ во время работы въ лѣсопильномъ сараѣ Козлово-Ростовской желѣзной дороги отъ паденія лежавшихъ въ сараѣ досокъ, Сенатъ находитъ, что дорога должна отвѣчать по ст. 683 за несчастіе, имѣвшее мѣсто не только при движеніи поѣзда, но и при эксплуатаціи вообще, а подъ эксплуатаціей слѣдуетъ понимать не исключительно техническую часть желѣзной дороги, но и хозяйственную (рѣш. 1884 г. № 144).

Черезъ 10 лѣтъ Сенатъ, подвергая подробному обсужденію выраженіе «при эксплуатаціи», опять нашель, что «по буквальному смыслу терминъ «эксплоатація» означаетъ вообще дѣятельность, направленную къ извлеченію прибыли изъ предпріятія»; что «подъ эксплуатаціей желѣзныхъ дорогъ» должно разумѣть дѣятельность, направленную «къ извлеченію дохода изъ всего предпріятія желѣзнодорожнаго, а въ томъ числѣ и изъ принадлежащихъ желѣзнымъ дорогамъ заводовъ, мастерскихъ и другихъ имуществъ», что, слѣдовательно, ст. 683 т. X ч. I, «говоря о вредѣ и убыткахъ, причиненныхъ при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, имѣетъ въ виду вредъ и убытки, причиненные не только при движеніи поѣздовъ по рельсовому пути, но и при всякихъ другихъ случаяхъ какъ на рельсовомъ пути, такъ и въ принадлежащихъ желѣзнымъ дорогамъ зданіяхъ, заведеніяхъ и т. п.» (рѣш. 1894 г. № 7).

Но въ послѣдніе годы Сенатъ сталъ суживать понятіе «эксплоатація» и разъяснилъ, что ст. 683 не можетъ имѣть примѣненія къ случаямъ смерти или поврежденія въ здоровьѣ въ желѣзнодорожной больницѣ (рѣш. 1899 г. № 77), солемолкѣ (рѣш. 1899 г. № 64), каменоломнѣ (рѣш. 1906 г. № 109), прудѣ (рѣш. 1901 № 58), казармѣ, принадлежащей дорогѣ (рѣш. 1903 г. № 102), лѣсотаскѣ, устроенной дорогой для вытаскиванія лѣсного матеріала изъ рѣки (рѣш. 1905 г. № 69), при починкѣ крыши вагоннаго сарая (рѣш. 1906 г. № 70), а въ извѣстномъ рѣшеніи по дѣлу Климова (рѣш. 1907 г. № 20), Сенатъ пересмотрѣлъ свои старыя рѣшенія, гдѣ понятію «эксплоатація» придавался широкій объемъ, и, опираясь на мотивы закона 25 января 1878 г. и сужденія о немъ Государственнаго Совѣта (см. выше I,1) преподаль къ руководству, что «въ дѣйствующей нынѣ 683 ст., по отношенію къ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ, рѣчь идетъ объ отвѣтственности предпріятія за вредъ и убытки, причиненные имъ при эксплуатаціи на желѣзныхъ дорогахъ, то есть при эксплуатаціи *технической*, непосредственно связанной съ перевозкой пассажировъ, ихъ багажа

и грузовъ и представляющей *особую опасность*. Что такое значеніе составители закона 25 января 1878 г. придавали выраженію «эксплоатація» — это явствуетъ, по мнѣнію Сената, какъ изъ сужденій Государственнаго Совѣта при разсмотрѣніи проекта нынѣ дѣйствующей 683 ст., такъ и изъ сопоставленія ея съ прежде дѣйствовавшей редакціей 683 ст. Эта послѣдняя изложена была такъ: «Правительство или частная компанія подлежатъ отвѣтственности передъ понесшимъ ущербъ и вредъ лицомъ за каждое случившееся на желѣзныхъ дорогахъ несчастье, когда оно произошло отъ причинъ, предусмотрѣнныхъ при отправленіи или движеніи поѣзда, но не отвращенныхъ принятіемъ надлежащихъ мѣръ».

Изъ сужденій Государственнаго Совѣта, въ связи съ объяснительной запиской Комиссіи по закону 25 января 1878 г., и представленія Министра Юстиціи въ Государственный Совѣтъ видно, что замѣна нынѣ дѣйствующей статьи 683 ст. изд. 1857 г. вызвана не тѣмъ, что она предусматривала исключительные случаи причиненія поврежденій на желѣзныхъ дорогахъ при движеніи и отправленіи поѣздовъ. Напротивъ того, какъ въ комиссіи и въ представленіи Министра Юстиціи, такъ и въ засѣданіяхъ Соединенныхъ Департаментовъ и Общаго Собранія Государственнаго Совѣта только и шла рѣчь объ отвѣтственности желѣзнодорожныхъ предпринимателей за такіе именно несчастные случаи. Недостатки прежде дѣйствовавшей 683 статьи усмотрѣны лишь въ томъ, что отвѣтственность предпріятій обуславливалась исключительно большею или меньшею виною его въ причиненіи несчастнаго случая, и что обязанность доказать эту вину возлагалась по общему правилу на потерпѣвшаго. Для устраненія собственно этихъ недостатковъ и было установлено нынѣ дѣйствующее правило.

Ссылаясь на нѣкоторыя старыя рѣшенія свои, гдѣ подчеркивается особая опасность движенія по рельсамъ, какъ условіе примѣненія ст. 683, Сенатъ приходитъ къ

выводу, что—«какъ мотивы, на которыхъ основана нынѣ дѣйствующая 683 ст. I ч. X т., такъ и текстъ самой статьи... приводятъ къ несомнѣнному убѣжденію, что выраженіе «при эксплуатаціи» разумѣетъ *регулируемую общимъ уставомъ и правилами технической эксплуатаціи дѣятельность желѣзныхъ дорогъ, какъ то: приготовленіе къ движенію желѣзнодорожныхъ поѣздовъ (напр. сѣвка вагоновъ, маневрированіе для составленія поѣзда и т. п.), самое движеніе поѣздовъ и, наконецъ, окончаніе движенія (напр., уборка поѣзда съ пути, постановка его на запасный путь и т. п.)*».

Это толкованіе понятія «эксплоатація» Сенатъ теперь послѣдовательно проводитъ и по дѣлу о несчастномъ случаѣ на ледоколѣ «Ермакъ» разъяснилъ, что право на вознагражденіе по ст. 683 имѣетъ мѣсто только тогда, если несчастіе произошло при осуществленіи желѣзнодорожными и пароходными предпріятіями такой дѣятельности, которая имѣетъ своей прямой цѣлью, какъ транспортное предпріятіе, согласно ст. 1 устава ж. д., перевозку почтъ, грузовъ, пассажировъ или багажа, съ извлеченіемъ изъ этой перевозки дохода или выгоды въ смыслѣ коммерческомъ (рѣш. 1907 г. № 70 *).

Что касается вопроса о томъ, примѣняется ли ст. 683 къ несчастнымъ случаямъ на строящейся дорогѣ, то новѣйшая практика Сената отвѣчаетъ на этотъ вопросъ отрицательно (рѣш. 1908 г. № 63, рѣш. 1903 г. № 3), между тѣмъ какъ въ прежнихъ рѣшеніяхъ Сенатъ обнаруживалъ по этому вопросу колебанія (рѣш. 1887 г. № 125, рѣш. 1899 г. № 64; въ этихъ рѣшеніяхъ противоположные отвѣты по данному вопросу).

Небезынтересно отмѣтить, что практика Сената ввела въ заблужденіе авторовъ закона 2 іюня 1903 г. Имѣя въ виду прежнее распространительное толкованіе Сенатомъ понятія «эксплоатація», авторы закона 2 іюня 1903 г.

*) Въ послѣднихъ, впрочемъ, рѣшеніяхъ Сената опять обнаруживаются колебанія въ сторону стараго толкованія понятія «эксплоатація».

изъяли изъ подъ его дѣйствія несчастные случаи въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, предполагая, что они предусматриваются ст. 683 т. X ч. 1 (Исаченко. Граж. пр., т. II, стр. 29).

3. Германская
и Швейцар-
ская судебная
практика.

Приведемъ для сравненія нѣкоторыя изъ многочисленныхъ и часто противорѣчивыхъ рѣшеній Германскаго Имперскаго суда, показывающихъ, какъ германская судебная практика толкуетъ понятіе своего закона «bei dem Betriebe», соотвѣтствующее нашей «эксплоатаціи».

Несчастные случаи на строящейся дорогѣ охватываются понятіемъ bei dem Betriebe. Вообще къ эксплуатациіи относятся всѣ случайности производствъ, находящихся въ причинной связи со свойственными желѣзной дорогѣ опасностями. Сюда относятся: всякое дѣйствіе, требующее особенной поспѣшности; выгрузка и нагрузка вагоновъ; поврежденіе глазъ угольной пылью, выброшенной паровозомъ; поврежденіе искрами находящагося подъ парами и выходящаго изъ сарая паровоза; поврежденіе, полученное кондукторомъ вслѣдствіе того, что онъ поскользнулся на ступенькѣ вагона во время гололедицы; поврежденіе стрѣлочника, споткнувшагося на станціи жел. дороги.

Не подходятъ подъ понятіе поврежденій bei dem Betriebe: поврежденіе при работѣ, не представляющей особенной опасности, свойственной желѣзнодорожному дѣлу; при сигнальномъ аппаратѣ; отъ неправильнаго освѣщенія желѣзнодорожнаго барьера, при постройкѣ тоннеля, при чисткѣ паровоза въ сараѣ, при осмотрѣ паровоза, находящагося подъ парами, но окончившаго дорогу, при чисткѣ вагона, при выгрузкѣ стоящихъ вагоновъ.

Швейцарскій Высшій судъ рѣшеніемъ отъ 6 ноября 1877 г. призналъ, что несчастные случаи въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ происходятъ bei dem Betriebe, согласно ст. 2 закона 1 іюля 1875 г. (Ф. И. Осецкій стр. 177—187).

4. Проектъ
Гражданскаго
Уложенія.

Редакторы нашего Проекта Гражданскаго Уложенія находятъ (объясненія стр. 596—7), что выраженіе «эксплоатація» ст. 683 допускаетъ слишкомъ широкое и неспра-

ведливое по отношенію къ собственникамъ промышленныхъ предпріятій толкованіе и, стремясь по возможности ограничить принципъ особой отвѣтственности, считаютъ, что основаніемъ для опредѣленія несчастныхъ случаевъ, пользующихся особой защитой закона относительно вознагражденія за причиненный вредъ, должно служить особая опасность предпріятій. Ст. 1057 (1087) Проектъ Гражданскаго Уложенія поэтому говоритъ: «Если кому либо будетъ причинена смерть или тѣлесное поврежденіе на желѣзной дорогѣ *вслѣдствіе опасностей, сопряженныхъ съ желѣзнодорожнымъ движеніемъ...* Подъ желѣзной дорогой понимается всякій рельсовый путь, независимо отъ рода двигательной силы».

Выраженіе «опасности», объясняютъ составители, обнимаетъ собой дѣйствія лицъ, движеніе машинъ и вообще такія условія, сопряженныя съ желѣзнодорожнымъ движеніемъ, плаваніемъ судовъ или производствомъ указанныхъ въ ст. 1088 (1057) промышленныхъ предпріятій, которыя обыкновенно признаются опасными для жизни и здоровья человѣка. Поэтому, если наприимѣръ, пассажиръ причинилъ себѣ поврежденіе при случайномъ паденіи въ вагонѣ или на палубѣ парохода, онъ не въ правѣ требовать вознагражденія по ст. 1056 (1087), но можетъ получить его только на общемъ основаніи, т. е. при наличности вины со стороны владѣльца предпріятія или его служащихъ.

Ст. 1056 (1087) должна получить, по разъясненію составителей, примѣненіе и къ несчастнымъ случаямъ, которые приключаются на строящихся, но еще не открытыхъ для публики желѣзныхъ дорогахъ, такъ какъ желѣзная дорога во время ея постройки, до установленія телеграфа, сигналовъ и другихъ приспособленій для безопаснаго движенія поѣздовъ, представляетъ, особенно для рабочихъ, гораздо больше опасностей, чѣмъ окончательно устроенная и переданная для общаго пользованія.

Для опредѣленія круга несчастныхъ случаевъ, которые подвергаютъ дорогу усиленной отвѣтственности по

ст. 1056 (1087) необходимо помнить, что по ст. 1057 (1088) Проекта дѣйствіе ст. 1056 (1087) распространяется на случаи причиненія смерти или тѣлеснаго поврежденія на фабрикахъ, заводахъ, горныхъ промыслахъ вслѣдствіе дѣйствія машинъ или другихъ орудій или вообще вслѣдствіе *какихъ-либо опасныхъ* для жизни и здоровья условій даннаго производства или при сооруженіи туннелей, мостовъ, портовъ и т. п. опасныхъ строительныхъ работахъ и при томъ не только рабочимъ, но *кому-бы то ни было*, такъ что постановленія Проекта охватываютъ такой же кругъ несчастныхъ случаевъ, если не большій, какъ и самое распространительное толкованіе понятія «эксплоатація»; особенно, если вспомнить, что по Проекту не исключается возможность распространенія отвѣтственности по ст. 1056 (1087) и на профессиональныя болѣзни (см. выше III, 3).

5. Первый
Съездъ же-
лѣзнодорож-
ныхъ юрискон-
сультовъ.

Вопросъ о томъ, какъ слѣдуетъ понимать выраженіе ст. 683 «при «эксплоатаціи», и какое въ этомъ отношеніи желательно измѣненіе въ ст. 683, обсуждался на первомъ съѣздѣ желѣзнодорожныхъ юрисконсультовъ.

Съездъ считаетъ, что усиленная отвѣтственность желѣзнодорожныхъ предпріятій обусловливается особой опасностью, свойственной работѣ на желѣзныхъ дорогахъ, вслѣдствіе примѣняемыхъ тамъ механическихъ двигателей. Въ ст. 683 не содержится указанія на это основаніе усиленной отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, и судебная практика безъ достаточныхъ основаній распространяетъ дѣйствіе ст. 683 на случаи, не имѣющіе ничего общаго съ опасностями работъ на желѣзныхъ дорогахъ. Если такое направленіе судебной практики объясняется тѣмъ, что законъ недостаточно ограждаетъ интересы лицъ, ищущихъ съ желѣзныхъ дорогъ вознагражденія за причиненіе личнаго вреда не отъ спеціальныхъ опасностей, то и тогда это неправильно, такъ какъ пробѣлъ закона долженъ быть восполненъ не судебной практикой, а закономъ же.

Редакцію ст. 1056 (1087) Проекта Гражданскаго Уложенія Съездъ, однако, считаетъ неясной и слишкомъ

узкой, такъ какъ выраженіе «вслѣдствіе опасностей, сопряженныхъ съ желѣзнодорожнымъ движеніемъ» можетъ быть впослѣдствіи истолковано практикой въ смыслѣ опасностей, связанныхъ лишь съ движеніемъ поѣздовъ. Между тѣмъ опасные механизмы примѣняются желѣзными дорогами не только при самомъ движеніи поѣздовъ, но и при многихъ другихъ операціяхъ, какъ напр. при выгрузкѣ и нагрузкѣ, при водоснабженіи и т. п., не говоря уже о мастерскихъ. Такъ какъ и къ несчастнымъ случаямъ, происходящимъ и отъ такихъ опасностей, справедливо примѣнить усиленную отвѣтственность, то съѣздъ признаетъ желательнымъ замѣнить выраженіе «при эксплуатаціи» ст. 683 выраженіемъ: «отъ опасностей, сопряженныхъ съ желѣзнодорожнымъ движеніемъ и употребленіемъ механическихъ двигателей».

Что касается дорогъ строящихся, то нѣтъ основаній *de lege ferenda* исключить несчастья на нихъ изъ подъ дѣйствія закона объ усиленной отвѣтственности, такъ какъ основаніе усиленной отвѣтственности—особая опасность—и здѣсь на лицо. (Протоколы 1-го съѣзда стр. 51—53).

6. Новѣйшіе
проекты.

Проектъ правилъ Совѣщанія представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ замѣнить слова ст. 683 «при эксплуатаціи» выраженіемъ: «вслѣдствіе несчастнаго случая при желѣзнодорожномъ движеніи» (ст. 1). Авторъ этихъ правилъ считаетъ цѣлесообразнымъ принять предположенія Проекта Гражданскаго Уложенія по этому вопросу, дополнивъ ихъ указаніемъ на наличность несчастнаго случая, какъ условія примѣненія спеціального закона, чтобы такой редакціей устранить отвѣтственность за профессиональныя болѣзни (объяс. записка стр. 10—11).

Авторъ, однако, опускаетъ существенный въ глазахъ редакторовъ Проекта Гражданскаго Уложенія признакъ «опасности», не разъясняя, чѣмъ онъ руководится при этомъ, и устраняетъ такимъ образомъ примѣненіе проектируемыхъ имъ правилъ на несчастные случаи при постройкѣ дороги.

Острота вопроса о томъ, что охватывается понятіемъ

«эксплоатація» въ значительной степени уменьшится, когда получить силу закона проектъ Мин. Пут. Сообщ., такъ какъ большинство лицъ, страдающихъ отъ несчастій на желѣзныхъ дорогахъ (служащіе, мастеровые, рабочіе), согласно проектируемому закону, имѣютъ право на вознагражденіе за несчастные случаи, имѣвшіе мѣсто: 1) при работахъ или вслѣдствіе работъ въ управленіяхъ и на линияхъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія, въ мастерскихъ, заводахъ, трамвайныхъ, пароходныхъ и другихъ дополнительныхъ предпріятіяхъ, составляющихъ принадлежность желѣзной дороги, на постройкахъ, сооруженіяхъ и другихъ работахъ, производимыхъ распоряженіемъ и за счетъ жел. дороги; 2) при желѣзнодорожномъ движеніи или вслѣдствіе такового, если находились при исполненіи служебныхъ обязанностей.

Но и при практическомъ осуществленіи проекта Мин. Пут. Сообщ. и законопроекта Мин. Торг. и Пром. о страхованіи рабочихъ для лицъ, остающихся подъ дѣйствіемъ ст. 683 или новаго закона, имѣющаго стать на ея мѣсто, вопросъ о томъ, что слѣдуетъ понимать подъ «эксплоатаціей» сохраняетъ все свое значеніе.

Обозрѣвая литературу вопроса о понятіи «эксплоатація» и судебную практику, какъ нашу, такъ и западно-европейскую, слѣдуетъ прійти къ заключенію, что законодатель не можетъ дать по этому вопросу опредѣленія, которое охватывало бы все многообразіе встрѣчающихся на практикѣ случаевъ. Чрезвычайно поучительно положеніе этого вопроса у насъ. Началь нашъ законъ съ того, что распространилъ отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ на несчастные случаи, имѣвшіе мѣсто «при отправленіи и движеніи поѣзда» (ст. 683 ч. I т. X по изд. 1857 г.); отъ этого законъ перешелъ къ понятію «при эксплоатаціи» (ст. 683 ч. I т. X по изд. 1879 и 1900 г.г.), и рѣзкія колебанія практики Правительствующаго Сената въ толкованіи этого понятія показываютъ, какъ трудно придать ему опредѣленное значенія; а редакторы нашего Проекта Гражданскаго Уложенія, предлагающіе за-

мѣнить выраженіе «при эксплуатаціи» выраженіемъ «вслѣдствіе опасностей, сопряженныхъ съ желѣзнодорожнымъ движеніемъ» въ сущности возвращаются къ старой формулѣ ст. 683 ч. I т. X по изд. 1857 г.

При такихъ условіяхъ было бы цѣлесообразно признать, что вопросъ о томъ, произошло ли несчастье «при эксплуатаціи»—есть вопросъ факта и въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ долженъ быть разрѣшенъ судомъ сообразно со всѣми конкретными обстоятельствами дѣла.

Такимъ образомъ, вниманіе законодателя должно быть остановлено на слѣдующихъ вопросахъ:

1) *Слѣдуетъ ли замѣнить выраженіе ст. 683 «при эксплуатаціи» другимъ и, если слѣдуетъ, то какимъ именно?*

2) *Не слѣдуетъ ли предоставить свободному усмотрѣнію суда разрѣшеніе вопроса о томъ, причинено ли несчастье «при эксплуатаціи»?*

3) *Слѣдуетъ ли распространить усиленную отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ на несчастные случаи, имѣвшіе мѣсто въ мастерскихъ желѣзныхъ дорогъ и иныхъ принадлежащихъ имъ предпріятіяхъ?*

4) *Слѣдуетъ ли распространить усиленную отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ и на несчастные случаи, имѣвшіе мѣсто на строящихся дорогахъ, еще не открытыхъ для общаго пользованія?*

V.

Основанія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ и условія, освобождающія ихъ отъ отвѣтственности.

1. Основанія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ
а) Литература.

Статья 683 помѣщена въ раздѣлѣ о вознагражденіи за вредъ и убытки, причиненные преступленіемъ или проступкомъ; это, однако, еще не опредѣляетъ юридическаго основанія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за личный вредъ.



Господствующимъ въ русской литературѣ является мнѣніе, что обязанность дороги вознаграждать за причиненные ея эксплуатаціей тѣлесное поврежденіе и смерть есть *obligatio ex lege* (Гордонъ, Осецкій, Горенбергъ, Пирвиць, Анненковъ). Таково-же и господствующее въ германской литературѣ воззрѣніе. Eger, напримѣръ, говоритъ: ответственность желѣзнодорожныхъ предпринимателей ни въ коемъ случаѣ не основывается на ихъ деликтѣ, они отвѣчаютъ, если даже эксплуатация совершается вполнѣ правильно, за случай, и ответственность эта зиждется на законѣ [*Reichshaftpflichtgesetz*, 5 Auflage. Hannover 1900, s. 2).

Еще опредѣленнѣй высказывается Endemann.

Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ, говоритъ онъ, не можетъ быть признана основанной на понятіи о деликтѣ или *quasi-деликтѣ*, такъ какъ она не обусловливается виной желѣзной дороги. При признаніи желѣзной дороги отвѣтственной за ущербъ вовсе не нужно выяснять вопроса о томъ, существовала ли со стороны желѣзной дороги вина. Хотя въ мотивахъ къ проекту закона и говорится о предполагаемой винѣ, какъ основаніи строгой отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, но въ законѣ не случайно, а вполнѣ сознательно избѣгли такого выраженія, которое могло бы намекнуть на то, что ответственность желѣзныхъ дорогъ зависитъ отъ предполагаемой или доказанной вины. Освобожденіе желѣзной дороги отъ отвѣтственности посредствомъ опроверженія предположенія о ея винѣ не можетъ имѣть мѣста. Желѣзнодорожный предприниматель отвѣчаетъ и тогда, когда не было вины, а случай (Endemann. *Die Haftpflicht der Eisenbahn*. 3 Aufl. 1875 s. 15—17, 46).

Совершенно одиноко стоитъ въ русской литературѣ мнѣніе г. Демчинскаго. (Журналъ Уголовнаго и Гражданскаго права 1876 г. кн. 6), что ответственность желѣзныхъ дорогъ основывается на договорѣ перевозки, въ которомъ заключается и обязанность сохранить предъявленное къ перевозкѣ, будетъ ли это пассажиръ, багажъ или грузъ.

Исходя изъ этого г. Демчинскій послѣдовательно признаетъ, 1) что право на вознагражденіе по ст. 683 за личный вредъ имѣютъ только лица, вступившія съ желѣзной дорогой въ договоръ перевозки и сохраненія, т. е. только пассажиры, и если практика распространяетъ отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ и въ отношеніи другихъ въ томъ числѣ служащихъ и рабочихъ желѣзной дороги, находящихся къ дорогѣ въ отношеніяхъ личнаго найма, то для этого нѣтъ никакого разумнаго основанія, и это объясняется только исторически сложившимися враждебными отношеніями къ желѣзнымъ дорогамъ, которыя въ началѣ своего существованія злоупотребляли сильно своимъ монопольнымъ положеніемъ; 2) что отвѣчаетъ дорога, а не агентъ ея не въ силу ихъ солидарности (солидарность здѣсь пустой звукъ, по мнѣнію г. Демчинскаго), а потому, что договоръ заключила дорога, а не агентъ; 3) что дорога за случай не должна отвѣчать (послѣднее положеніе не высказано прямо г. Демчинскимъ, но ясно слѣдуетъ изъ его возраженій на разсужденія г. Осецкаго; стр. 12—13).

Однако отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за случайныя несчастія является общепризнаннымъ принципомъ желѣзнодорожнаго права какъ въ нашей, такъ и въ западно-европейской литературѣ (см. Гордонъ, «Принципъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за ущербъ, причиненный при эксплуатаціи»), и исходя изъ этого многіе изслѣдователи признаютъ, что отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ проникнута характеромъ принудительнаго страхованія. Изъ того, что вопросъ о виновности не имѣетъ значенія для признанія желѣзной дороги отвѣтственной за причиненный ущербъ, говоритъ г. Гордонъ, и онѣ отвѣтствуютъ за случай, явствуется, что отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ проникнута началомъ страхованія. Сущность договора страхованія и заключается въ томъ, что страховщикъ принимаетъ на себя отвѣтственность за ущербъ, который будетъ причиненъ страхователю случаемъ. Отвѣтственность желѣзной дороги является законнымъ страхованіемъ лицъ и иму-

ществъ, входящихъ съ нею въ столкновение при эксплуатациіи. Сфера этого законнаго страхованія ограничивается предѣлами непреодолимой силы.

На этой же точкѣ зрѣнія стоятъ въ нашей литературѣ г. Рабиновичъ и г. Осецкій.

Наши изслѣдователи въ этомъ отношеніи идутъ за западно-европейской мыслью, гдѣ это теченіе въ литературѣ представлено очень сильно *). Характеръ страхованія признаютъ за отвѣтственностью желѣзныхъ дорогъ и англійское и американское желѣзнодорожное право.

Желѣзнодорожное общество, говоритъ Симонъ (Законы, относящіяся къ несчастнымъ случаямъ и неисправностямъ на желѣзн. дор. Англии, стр. 41—42), имѣетъ до нѣкоторой степени характеръ страховаго учрежденія и отвѣтствуютъ за убыточные дѣйствія другихъ лицъ, несмотря на то, что ни сами общества, ни ихъ служащіе, можетъ быть, и не повинны въ упущеніи или нерадѣніи.

Таковъ же взглядъ и американскаго права (см. Экснеръ *Der Begriff der höheren Gewalt*, стр. 35—38, 53).

Соглашаясь, что отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за личный вредъ основывается на законѣ и распространяется на случайныя несчастья, другіе изслѣдователи (напр. Анненковъ, Пирвиць), не усматриваютъ въ ней характера обязательнаго страхованія. Нѣкоторое чисто внѣшнее сходство, говоритъ г. Пирвиць, между страховщикомъ и лицомъ, отвѣчающимъ по закону безусловно за причиненный вредъ, заключается лишь въ томъ, что такое лицо, подобно страховщику, можетъ подлежать отвѣтственности за случайный вредъ.

Но изъ этого не слѣдуетъ, чтобы желѣзныя дороги, отвѣчая безусловно за происшедшую отъ ихъ предпріятія смерть, или тѣлесное поврежденіе, дѣйствительно всегда были вовсе не виновны въ причиненіи подобнаго вреда. Напротивъ того, законъ, устанавливая въ интересѣ потер-

*) Характеръ страхованія въ желѣзнодорожной отвѣтственности признаютъ: Эндеманъ, Вестеркампфъ, Экснеръ, Гафнеръ, Фикъ, Штукки (Stucki).

пѣвшихъ такую строгую отвѣтственность владѣльцевъ железнодорожныхъ предпріятій, исходитъ именно изъ предположенія, что вредъ произошелъ по какой либо винѣ предпринимателей, иначе не было бы никакого разумнаго основанія возлагать на нихъ такую строгую отвѣтственность *).

Самое существенное различіе между страхованіемъ и безусловной отвѣтственностью извѣстныхъ предпріятій за причиненіе смерти или тѣлесныхъ поврежденій заключается въ томъ, что страховщикъ уплачиваетъ условленную сумму, имѣющую иногда видъ вознагражденія, не за причиненный имъ вредъ и не ввиду предполагаемой вины, а на томъ основаніи, что наступило условленное случайное событіе (Пирвиць. Случай въ гражданскомъ правѣ. Ж. М. Ю. 1895, кн. 4 стр. 34—38).

То или иное рѣшеніе вопроса объ основаніи железнодорожной отвѣтственности имѣетъ важное практическое значеніе, такъ какъ оказываетъ вліяніе на всѣ нормы железнодорожнаго права и особенно на постановленія по вопросамъ о кругѣ лицъ, имѣющихъ право на вознагражденіе за личный вредъ, объ условіяхъ, освобождающихъ железнодорожную дорогу отъ отвѣтственности, о размѣрѣ вознагражденія.

Каковы же основанія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за личный вредъ по дѣйствующему праву (ст. 683)?

б) Основанія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ по нашему дѣйствующему праву.

Въ мотивахъ къ ст. 683 (см. выше I, 1) по этому вопросу находимъ слѣдующія соображенія. Юридическое основаніе отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ и пароход-

*) Для поясненія слѣдуетъ здѣсь замѣтить, что многіе изъ авторовъ, усматривающихъ страховой характеръ въ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, примыкаютъ къ тому теченію въ литературѣ гражданскаго права, которое считаетъ, что господствующій въ гражданскомъ правѣ принципъ римскаго права, по которому безъ вины причинившаго вредъ, не можетъ быть отвѣтственности за него, устарѣлъ и не отвѣчаетъ экономическимъ условіямъ современной жизни, что для отвѣтственности за вредъ достаточно одно причиненіе его. Противники ихъ стоятъ на господствующей точкѣ зрѣнія, что *ohne Schuld keine Verantwortlichkeit für die That, d. h. Keine Verpflichtung zum Schadenersatz (Lehring)* — безъ вины нѣтъ никакой отвѣтственности за дѣяніе, т. е. нѣтъ обязанности къ возмѣщенію ущерба.

ныхъ предпринимателей за лишеніе жизни и поврежденія здоровья, причиненныя по винѣ ихъ агентовъ при эксплоатаціи желѣзной дороги или пароходныхъ сообщеній, заключается въ солидарности предпринимателей съ предпріятіемъ и приставленными къ нему лицами, а отнюдь не въ невѣрномъ выборѣ агентовъ и недостаточности за ними надзора. Предприниматели несутъ отвѣтственность и въ тѣхъ случаяхъ, когда агенты, бывшіе причиной несчастья, были вообще люди, знающіе и компетентные, и Управленія приняли всѣ зависящія отъ нихъ мѣры надзора. Основаніемъ этого положенія является, съ одной стороны, то начало справедливости, что убытки должны падать на того же, кто получаетъ прибыль; съ другой стороны, то практическое соображеніе, что въ большинствѣ случаевъ, когда отвѣтственными будутъ не предприниматели, а сами агенты, потерпѣвшіе останутся безъ вознагражденія.

Отвѣтчикъ (предприниматель) долженъ доказать, что ущербъ не былъ причиненъ по винѣ его агента, истецъ же (потерпѣвшій) не обязанъ доказывать, что ущербъ причиненъ агентомъ предпринимателя. Необходимость такого начала усматривается не только изъ примѣра всѣхъ безъ исключенія иностранныхъ законодательствъ, но и изъ соображеній какъ юридическаго, такъ и политическаго характера. Первыя заключаются въ томъ, что при отсутствіи въ потерпѣвшемъ техническихъ и спеціальныхъ свѣдѣній, необходимыхъ для того, чтобы доказать причинную связь между несчастьемъ и дѣйствіемъ агента, потерпѣвшій, если только обязанность доказательствъ причинъ несчастья будетъ на него возложена, въ громадномъ большинствѣ случаевъ не будетъ имѣть возможности доказать свой искъ, между тѣмъ какъ правленія имѣютъ всѣ средства для того, чтобы доказать, что между несчастьемъ и дѣйствіями ихъ агентовъ не были никакой причинной связи.

Основываясь на этихъ началахъ, комиссія сенатора Селифонтова предложила такую редакцію п. 2 ст. 683: «предприниматели освобождаются отъ обязанности возна-

граждатъ потерпѣвшихъ въ тѣхъ случаяхъ, когда докажутъ, что несчастіе причинено воздѣйствіемъ непреодолимой силы, или не по винѣ ихъ агентовъ, или не отъ неисправности подвижного состава».

Соединенные Департаменты Государственнаго Совѣта сочли излишнимъ упомянуть особо объ отсутствіи неисправности подвижного состава, какъ объ обстоятельстве, освобождающемъ отъ отвѣтственности, такъ какъ неисправность подвижного состава, свидѣтельствуя о неисполненіи агентами, обязанными слѣдить за благонадежностью желѣзнодорожныхъ принадлежностей, своихъ обязанностей, прямо относится къ винѣ ихъ, при существованіи которой предприниматель не можетъ быть освобожденъ отъ отвѣтственности; вслѣдствіе сего и принимая во вниманіе, что въ новѣйшихъ по этому предмету иностранныхъ законодательствахъ, Германскомъ законѣ 7 іюня 1871 г. и Швейцарскомъ законѣ 1 іюня 1875 г. исправность подвижного состава не указана въ числѣ причинъ, устраняющихъ обязанность предпринимателя вознаграждать потерпѣвшихъ, Соединенные Департаменты сочли удобнѣйшимъ выраженіе «или не отъ неисправности подвижного состава» исключить (Журналь Гос. Сов. 30 октября 1877 г.).

Изъ этихъ мотивовъ закона 25 января 1878 г., вошедшаго въ ст. 683, видно, что усиленіе отвѣтственности владѣльцевъ желѣзнодорожныхъ предпріятій сравнительно съ общимъ началомъ вознагражденія за вредъ заключается: 1) въ безусловной отвѣтственности владѣльцевъ желѣзнодорожныхъ предпріятій за своихъ агентовъ, хотя бы они приняли всѣ зависяція отъ нихъ мѣры надзора и 2) въ установленіи законнаго, подлежащаго впрочемъ опроверженію, предположенія о виновности владѣльцевъ и агентовъ желѣзнодорожныхъ предпріятій въ причиненіи вреда.

Въ законѣ эти начала выражены такъ: «означенныя въ п. 1 владѣльцы предпріятій освобождаются отъ обязанности вознаграждать потерпѣвшихъ за причиненный имъ вредъ и убытки въ тѣхъ только случаяхъ, когда докажутъ,

что несчастіе причинено: а) не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ или же б) вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы».

Давно уже въ литературѣ указано на неудовлетворительность этой редакціи. Упомянутая подъ лит. б «непреодолимая сила»; составляетъ лишь одну изъ причинъ, уничтожающихъ виновность владѣльцевъ и потому подходитъ подъ болѣе общее начало, выраженное подъ лит. а. Это же послѣднее начало выражено крайне неопредѣленно и вызываетъ на практикѣ большія недоразумѣнія, такъ какъ неясно, что именно въ правѣ доказывать владѣлецъ предпріятія въ подтвержденіе своей невиновности или невиновности своихъ агентовъ.

Приведенныя выше соображенія Государственнаго Совѣта и сходство въ способѣ изложенія показываютъ, что п. 2 ст. 683 построенъ по образцу Германскаго закона 7 іюня 1871 г. и Швейцарскаго закона 1 іюня 1875, но тамъ условія, освобожденія дороги отъ отвѣтственности, изложены такъ: «...владѣлецъ предпріятія отвѣчаетъ за происшедшій отъ сего вредъ, если не докажетъ, что несчастіе произошло вслѣдствіе непреодолимой силы (*höhere Gewalt*) или *по собственной убитаго или пострадавшаго винѣ* (§ 1 Германскаго закона); «...предпріятіе отвѣчаетъ за происшедшій отъ сего вредъ, если не докажетъ, что несчастіе было вызвано непреодолимой силой, неосторожностью или проступкомъ пассажировъ или постороннихъ, не состоящихъ на службѣ въ транспортномъ предпріятіи лицъ, при отсутствіи совмѣстной вины со стороны предпріятія или же *виною самого погибшаго или пострадавшаго* (Швейцар. зак. ст. 2). Желѣзная дорога по смыслу этихъ законовъ, освобождается отъ отвѣтственности, если докажетъ вину пострадавшаго или непреодолимую силу; въ силу же лит. а п. 2 ст. 683 выходитъ, что желѣзная дорога не подлежитъ отвѣтственности въ томъ случаѣ, если докажетъ, что ущербъ произошелъ не по ея винѣ (не по неосторожности, такъ какъ отсутствіе умысла въ гражданскомъ

правѣ вообще не освобождаетъ отъ отвѣтственности), т. е. дорога не отвѣчаетъ за случай (casus). Текстъ ст. 683 идетъ, такимъ образомъ, въ разрѣзъ съ однимъ изъ общепризнанныхъ принциповъ желѣзнодорожнаго права.

Задаваясь вопросомъ, дѣйствительно ли нашъ законодатель имѣлъ въ виду уклониться отъ выработаннаго историческимъ опытомъ принципа, или редакція п. 2 лит. а ст. 683 является плодомъ недосмотра, ошибки, г. Гордонъ послѣ подробнаго изложенія исторіи желѣзнодорожнаго права и тщательнаго анализа источниковъ и мотивовъ ст. 683 приходитъ къ слѣдующему выводу. «Выраженіе лит. а п. 2 ст. 683— «не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ» находится въ полномъ противорѣчій: 1) съ послѣдующимъ выраженіемъ п. 2 этой статьи: «или же б) вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы»; 2) съ внутреннимъ смысломъ, духомъ и направленіемъ ст. 683 ч. 1 т. X изд. 1857 года и легшаго въ основу этой статьи ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго мнѣнія Государственнаго Совѣта 1852 г. и 3) съ основнымъ началомъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, выраженнымъ въ ст. 96 и 102 Общ. Уст. Росс. ж. д. По началамъ логическаго толкованія законовъ слѣдуетъ поэтому признать, что на основаніи ст. 683 желѣзная дорога можетъ быть освобождена отъ отвѣтственности въ томъ лишь случаѣ, если докажетъ, что несчастье произошло: а) по винѣ самого пострадавшаго и б) вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы».

Петербургское Юридическое Общество, гдѣ обсуждалось это мнѣніе г. Гордона приняло (20 марта 1887 г.) слѣдующую резолюцію: «Помимо случаевъ непреодолимой силы (п. б ст. 683) желѣзная дорога не отвѣчаетъ за вредъ, причиненный при эксплуатаціи, и тогда, когда несчастье произошло по винѣ третьихъ лицъ, причемъ со стороны желѣзнодорожныхъ агентовъ не было сдѣлано никакого упущенія (п. а. 683 ст.)».

Противъ такого толкованія п. 2 ст. 683 въ русской литературѣ возраженій не встрѣчается. Едва ли не одинъ

Н. Плавтовъ (Очерки русскаго желѣзнодорожнаго права. Харьковъ 1902 г.) высказывается противъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за casus на томъ теоритическомъ основаніи, что casus входитъ въ понятіе непреодолимой силы, и изъ тѣхъ практическихъ соображеній, что найдутся охотники намѣренно пожертвовать частью своего тѣла, сваливъ свой злой умыселъ на случай.

в) Сенатская практика.

Сенатъ, не признававшій раньше отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за casus (см. рѣш. 1885 № 93) въ сентябрѣ 1887 г. сталъ на принятую въ литературѣ точку зрѣнія и высказалъ слѣдующее: употребленное въ законѣ выраженіе «не по винѣ» есть только изложенное въ отрицательной формѣ положительное требованіе закона, чтобы предпріятіе доказало, что несчастье произошло «по винѣ посторонняго человѣка или самого потерпѣвшаго». Поэтому то обстоятельство, что несчастье произошло при такой случайности, которая стояла внѣ зависимости отъ вины управленія и его агентовъ не дастъ суду права освободить предпріятіе отъ отвѣтственности, если имъ вмѣстѣ съ тѣмъ не установлено, что это несчастье произошло по собственной винѣ потерпѣвшаго или по винѣ лицъ постороннихъ не принадлежащихъ къ управленію предпріятія (рѣш. 1887 № 68, рѣш. 1901 г. № 115).

Основаніемъ гражданской отвѣтственности по ст. 683, объясняетъ Сенатъ, служить: 1) не вина или упущеніе владѣльца предпріятія, а самый фактъ принадлежности ему этого послѣдняго; 2) солидарность предпринимателей съ предпріятіемъ и приставленными къ нему лицами; и 3) наконецъ то начало справедливости, въ силу котораго получающій отъ предпріятія барыши, долженъ нести и связанные съ этимъ предпріятіемъ убытки (рѣш. 1894 г. №№ 7 и 103). Отвѣтственность по ст. 683 не имѣетъ карательнаго характера и не отличается отъ всякой другой отвѣтственности за вредъ и убытки; особенность ст. 683 заключается лишь въ сокращеніи срока давности для начатія иска и въ распредѣленіи между сторонами доказательствъ; распредѣленіе

это таково: истецъ обязанъ доказать лишь фактъ причиненія ущерба и причинную связь между ущербомъ и происшествіемъ, имѣвшимъ мѣсто при эксплуатаціи желѣзнодорожнаго предпріятія, вызвавшимъ этотъ ущербъ; владѣлецъ же предполагается виновнымъ въ причиненіи ущерба, пока не докажетъ, что никакой вины, никакого упущенія или отступленія отъ установленныхъ правилъ съ его стороны допущено не было, а несчастье, причинившее ущербъ, причинено или по винѣ самого потерпѣвшаго, или отъ дѣйствія постороннихъ предпріятію лицъ или, наконецъ, вслѣдствіе непреодолимой силы, но не случайно (рѣш. 1899 г. № 65, рѣш. 1900 г. № 75, рѣш. 1901 г. № 75).

2. Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за своихъ служащихъ и рабочихъ.
а) Литература.

Владѣльцы желѣзнодорожныхъ предпріятій отвѣчаютъ, слѣдовательно, безусловно, за весь вещественный составъ желѣзной дороги и за дѣйствія своихъ агентовъ. Но за всѣ ли, однако, дѣйствія своихъ агентовъ (и рабочихъ)—отвѣчаетъ дорога?

Въ силу ст. 5 Общ. Уст. Росск. ж. д. «желѣзная дорога отвѣчаетъ за вредъ и убытки, причиненные *служебными* дѣйствіями служащихъ на ней, а равно другихъ лицъ, нанятыхъ ею для выполненія перевозки и соединенныхъ съ нею дѣйствій»... Категорическое указаніе закона, казалось бы, устраняетъ сомнѣніе въ томъ, что дорога отвѣчаетъ только за служебныя дѣйствія своихъ агентовъ, но въ литературѣ это спорно. Съ одной стороны, высказывается (Осецкій), что дорога должна отвѣчать за дѣйствія своихъ агентовъ, совершенныя ими и внѣ служебныхъ обязанностей, если только они находятся въ посредственной или непосредственной связи съ эксплуатаціей; дорога въ этомъ случаѣ отвѣчаетъ, какъ за дѣйствія постороннихъ лицъ. Если, напр., сторожъ дорожный, поясняетъ г. Осецкій свою мысль, желая отомстить своему товарищу, развинчиваетъ рельсы на его верстѣ, желѣзная дорога отвѣчаетъ (Осецкій, стр. 217). Съ другой стороны (сен. Змирловъ), ст. 5 Общ. Уст. Росс. ж. д. толкуется слѣдующимъ образомъ. Какъ видно изъ мотивовъ, на которыхъ основана ст. 5 Общ.

Уст. Рос. ж. д. источникомъ ея послужила ст. 29 Бернской конвенціи, которая въ свою очередь основана на 17^a статьѣ германскаго проэкта международныхъ перевозокъ товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ, предложеннаго вмѣстѣ съ швейцарскимъ проэктомъ на обсужденіе конференціи въ Бернѣ, имѣвшей мѣсто въ 1878 г. Ст. 17^a гласитъ: *Le chemin de fer est responsable des gens attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé*. Въ мотивахъ къ этой статьѣ изложено слѣдующее: «A l'art. 17^a le projet allemand place en tête des dispositions concernant la responsabilité des chemins de fer, un principe, qui aujourd'hui même peut être considéré comme de droit commun dans presque tout les Etats européens. Voir: Code civil français, art. 1384, Code de commerce allemand et autrichien, art. 400, Projet d'un Code de commerce italien art. 448». Ни статья 17^a, ни мотивы ея не встрѣтили возраженій на конференціи, только слова «des gens» были замѣнены словами «des agents».

Слѣдуетъ, такимъ образомъ, признать, что принципъ, на которомъ зиждется отвѣтственность по ст. 29 Бернской Конвенціи (воспроизводящей ст. 17^a Германскаго проэкта) составляетъ не исключеніе, а общее правило, на которомъ гражданскіе и торговые законы Западной Европы обосновали отвѣтственность торговыхъ предпріятій за своихъ служащихъ и хозяевъ за своихъ рабочихъ и слугъ. Принципъ этотъ выраженъ въ ст. 1884 Code civil такъ: «les maîtres et les commettans (sont responsables) du dommage, causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions, auxquelles ils les ont employés».

Ст. 5 Общ. Уст. Росс. ж. д. есть почти буквальный переводъ ст. 17^a Германскаго проэкта (29 ст. Бернской конвенціи) и, слѣдовательно, въ силу этой статьи желѣзная дорога, отвѣчаетъ за всѣхъ своихъ агентовъ (въ томъ числѣ и рабочихъ), какъ и хозяева за своихъ слугъ, исключительно въ тѣхъ случаяхъ, когда дѣйствія, причинившія убытокъ, совершены слугами, уполномоченными и агентами

дороги при исполненіи или по поводу исполненія возложенныхъ на нихъ служебныхъ обязанностей, но не за дѣйствія, не имѣющія отношенія къ этимъ обязанностямъ. При этомъ желѣзная дорога отвѣчаетъ, конечно, не только за вредоносныя дѣйствія, не имѣющія преступнаго характера, но и за преступныя дѣйствія, если они составляютъ злоупотребленіе службой (Змирловъ. Возн. за вр. и уб. стр. 136—179).

б) Сенатская
практика.

На этой послѣдней точкѣ зрѣнія стоитъ и Сенатъ, который разъяснилъ, что въ силу ст. 5 Общ. Уст. Рос. ж. д. желѣзная дорога отвѣчаетъ лишь въ тѣхъ случаяхъ за преступныя дѣйствія своихъ служащихъ, когда эти дѣйствія совершены ими при исполненіи или по поводу исполненія возложенныхъ на нихъ по службѣ обязанностей, или если дѣйствія эти составляютъ нарушеніе служебнаго долга по храненію ввѣренныхъ имъ бланковъ, дубликатовъ, накладныхъ, штемпелей, печатей и т. п. (рѣш. 1903 г. № 143)*.

Дорога отвѣчаетъ, конечно, и за другія дѣйствія своихъ агентовъ, если только они причиняютъ вредъ служащему или постороннему лицу, но на основаніи ст. 684 и 687 (рѣш. 29 января 1904 г., д. 8636—1903 г.).

в) Второй
съѣздъ желѣз-
нодорожныхъ
юрисконсуль-
товъ.

Вопросъ объ условіяхъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за преступныя дѣйствія своихъ служащихъ былъ предметомъ доклада и преній на второмъ съѣздѣ желѣзнодорожныхъ юрисконсультовъ.

Резюмируя пренія, предсѣдательствовавшій (Л. Я. Лозинскій) высказалъ, что съѣзду предстоитъ рѣшить вопросъ объ условіяхъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ по ст. 683 за преступныя дѣйствія своихъ агентовъ; что въ этомъ вопросѣ слѣдуетъ различать нѣсколько отгѣнковъ, и рѣчь идетъ объ отвѣтственности какъ за преступленія общаго права, такъ и за нарушеніе правилъ безопасности желѣз-

*) Въ этомъ рѣшеніи косвенно еще дѣлается указаніе на то, что отвѣтственность по ст. 5 Общ. Уст. съ одной стороны и ст. 683 съ другой—совпадаютъ лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда поврежденіе въ здоровьѣ и смерть причинены агентами дороги при исполненіи ими обязанностей службы, касающейся технической эксплуатаціи.

нодорожнаго движенія — и, сверхъ того, за дѣйствія агентовъ, какъ находившихся, такъ и не находившихся при исполненіи служебныхъ обязанностей, такъ что возможны различныя комбинаціи отвѣтственности: самая ограниченная, — желѣзная дорога отвѣтственна только за вредъ, причиненный специальнымъ желѣзнодорожнымъ нарушеніемъ, совершеннымъ агентомъ при исполненіи имъ своихъ обязанностей; болѣе широкая, — дорога отвѣчаетъ за вредъ отъ всякаго преступленія, совершеннаго агентомъ при исполненіи служебныхъ обязанностей и, наконецъ, самая широкая, — дорога отвѣчаетъ за всякій вредъ, причиненный ея агентомъ при всякихъ условіяхъ, на службѣ или внѣ службы. По произведенной баллотировкѣ Съѣздъ, всѣми голосами противъ двухъ, постановилъ признать, что желѣзная дорога имѣетъ право отклонить отъ себя отвѣтственность по ст. 683 въ томъ случаѣ, когда причиной несчастнаго происшествія было дѣйствіе агента внѣ сферы его обязанностей (Протоколы Втор. Съѣзда жел.-дор. юриск. стр. 234—242).

3. Условія,
освобождающія
желѣзную
дорогу отъ
отвѣтствен-
ности.
а) Вина по-
страдавшаго.

Согласно установившейся судебной практикѣ, желѣзная дорога не отвѣчаетъ за смерть и тѣлесное поврежденіе, причиненныя при эксплуатаціи, если докажетъ, что вредъ произошелъ исключительно и непосредственно: а) по винѣ самого убитаго или пострадавшаго; б) вслѣдствіе дѣянія посторонняго лица; в) вслѣдствіе непреодолимой силы.

Подъ виной пострадавшаго, освобождающей дорогу отъ отвѣтственности, понимается или злой умыселъ его (что случается довольно рѣдко), или чаще неосторожность. Какой должна быть неосторожность, безъ ссылки на которую не обходится почти ни одно «увѣчное» дѣло, чтобы освободить дорогу отъ отвѣтственности, законъ не устанавливаетъ.

Въ литературѣ же, какъ нашей (Гордонъ, Осецкій), такъ и западно-европейской, въ руководство суду указывается, что человѣку, въ особенности же рабочему, свойственно привыкать къ опасностямъ даннаго производства; что эта особенность человѣческой природы должна быть прини-

маема во вниманіе предпринимателями; что поэтому предприниматель обязанъ принимать всѣ мѣры и употреблять всѣ приспособленія, которыя способствуютъ предохраненію жизни рабочихъ и постороннихъ лицъ; что недостаточно напечатать правила осторожнаго обращенія съ машинами, чтобы снять съ себя отвѣтственность.

Сенать по этому поводу высказалъ, что вина пострадавшаго въ случившемся съ нимъ несчастіи, избавляющая дорогу отъ отвѣтственности, можетъ представлять собою бóльшую или меньшую степень неосторожности, и это безразлично для дѣла; для освобожденія же дороги отъ отвѣтственности существенно лишь то, чтобы неосторожное дѣйствіе, вызвавшее несчастіе, не могло быть въ данномъ случаѣ предотвращено агентами дороги (рѣш. 23 января 1908 г., д. 7291—1907).

б) Смѣшанная
вина.

Но если къ винѣ пострадавшаго присоединяется вина желѣзной дороги и получается, такъ называемая, смѣшанная вина, вопросъ осложняется. Нашъ законъ (ст. 683), какъ и германскій, не даетъ на этотъ случай никакихъ указаній. Въ гражданскихъ законахъ западно-европейскихъ законодательствъ находимъ по этому вопросу довольно подробныя постановленія.

Австрійское гражданское уложеніе въ ст. 1804 опредѣляетъ: «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 доляхъ».

Въ гражданскомъ уложеніи Цюрихскаго кантона изложено: «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 потерпѣвшаго теряется» (ст. 1840). «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» (1841 ст.).

Ст. 51 Швейцарскаго союзнаго закона объ обязательствахъ гласить: «Судья опредѣляетъ согласно съ обстоятельствами и степенью вины свойство и размѣръ вознагражденія. Если имѣется вина, подлежащая одинаково вмѣненію потерпѣвшему, то судья можетъ соразмѣрно уменьшить вредъ и убытки или даже не назначать ихъ вовсе».

Всѣ эти постановленія, какъ видимъ, исходятъ изъ того, что степень виновности той и другой стороны должна служить мѣриломъ при распредѣленіи отвѣтственности между потерпѣвшимъ и причинившимъ вредъ.

Такова господствующая въ литературѣ теорія: свободному усмотрѣнію судьи предоставляется опредѣлить степень виновности дѣйствующихъ лицъ и въ соотвѣтствіи съ этимъ распредѣлить отвѣтственность.

Систематизируя высказанныя въ литературѣ и судебной практикѣ мнѣнія по этому вопросу, г. Осецкій устанавливаетъ слѣдующія начала.

1) Если со стороны потерпѣвшаго виденъ злой умыселъ, со стороны же предпринимателя лишь упущеніе, то вина предпринимателя поглощается бѣльшей виной потерпѣвшаго.

2) Если со стороны потерпѣвшаго допущена болѣе важная вина, со стороны же предпринимателя менѣе важная, то онъ равнымъ образомъ освобождается отъ отвѣтственности.

3) Если, напротивъ, со стороны потерпѣвшаго допущена меньшая вина, со стороны же предпринимателя бѣльшая, то предприниматель, не освобождаясь отъ полной отвѣтственности, принуждается къ вознагражденію въ уменьшенномъ размѣрѣ. Размѣръ вознагражденія въ данномъ случаѣ вполне зависитъ отъ усмотрѣнія суда, рѣшающаго дѣло по существу.

4) Если вина обѣихъ сторонъ равна, то надлежитъ изслѣдовать, которая изъ двухъ была непосредственной и главной причиной происшедшаго несчастья.

5) Если не можетъ быть разъяснено, которая соб-

ственно вина была дѣйствительною причиною происшедшаго вреда, то это сомнѣніе разрѣшается въ пользу потерпѣвшаго.

Самъ авторъ этихъ правилъ, однако, признаетъ всю трудность ихъ примѣненія на практикѣ и иллюстрируетъ это на извѣстномъ, заимствованномъ у Эгера, случаѣ смѣшанной вины, когда изъ поѣзда на ходу выбрасывается человѣкъ вслѣдствіе того, что поѣзду грозитъ крушеніе. Такой случай разсматривался судами трехъ странъ: сѣверо-американскимъ, французскимъ, нѣмецкимъ, и разрѣшенъ различно не только въ мотивахъ, но и въ резолютивной части. Сѣверо-американскій судъ рѣшилъ, что обнаруженное пассажиромъ чувство боязни вполне естественно, но права на вознагражденіе онъ не имѣетъ, если дорога доказала, что, оставшись въ поѣздѣ, онъ не потерпѣлъ бы вреда. Французскій судъ рѣшилъ, что страхъ пассажира въ данномъ случаѣ извинителенъ и, хотя выбросившійся самъ себѣ непосредственно причинилъ вредъ, но виновата въ этомъ дорога. Нѣмецкій судъ рѣшилъ, что здѣсь нѣтъ смѣшанной вины, такъ какъ вина дороги была предшествующею. (Осецкій, стр. 215—20).

Новѣйшій изслѣдователь этого вопроса находитъ, что не принципъ *вины*, а принципъ *причиненія* долженъ являться рѣшающимъ при распредѣленіи убытковъ между сторонами. Принципъ вины можетъ имѣть значеніе для опредѣленія большей причинности той или другой стороны, но въ качествѣ самостоятельнаго масштаба онъ не пригоденъ. Правовое чувство подсказываетъ, что въ основу распредѣленія убытковъ между нѣсколькими участниками должно положить именно степень содѣйствія cadaго наступленію вреднаго результата. Если считаться со степенью виновности только, очень часто рѣшенія окажутся несправедливыми: легчайшая неосторожность иногда можетъ быть главной причиною убытка, а болѣе тяжелая неосторожность потерпѣвшаго можетъ играть ничтожную роль въ причиненіи убытка. Судья поэтому долженъ *prima facie*

руководствоваться не тѣмъ, кто является болѣе виновнымъ, а тѣмъ, кто является *преимущественной причиной* наступившаго вреда, и на чьей сторонѣ лежитъ преимущественная причина, тотъ несетъ болѣшую отвѣтственность. Точный размѣръ отвѣтственности той или другой стороны опредѣляется усмотрѣніемъ судьи, который принимаетъ во вниманіе и другія обстоятельства. (Прив.-доц. Яблочковъ. Вліяніе вины потерпѣвшаго на размѣръ возмѣщаемыхъ ему убытковъ, т. I, 1910 г.).

На этой точкѣ зрѣнія стоитъ Германское Гражданское Уложеніе, которое отвергаетъ, какъ не юридическій, принципъ соразмѣрности отвѣтственности со степенью вины и даетъ слѣдующее опредѣленіе:

«Если возникновенію вреда содѣйствовала вина потерпѣвшаго, то какъ обязанность вознагражденія, такъ и размѣръ его зависитъ отъ обстоятельствъ, въ особенности отъ того, насколько вредъ преимущественно причиненъ той или другой стороной» (ст. 254 ч. I).

Правительствующій Сенатъ исходитъ изъ принципа виновности при распредѣленіи убытковъ между сторонами и всегда признаетъ смѣшанную вину, если доказана неосторожность пострадавшаго; на желѣзную дорогу должна быть возложена болѣшая или меньшая мѣра имущественной отвѣтственности въ зависимости отъ обстоятельствъ дѣла, то есть сообразуясь со степенью вины пострадавшаго и со степенью упущенія, неосмотрительности или вины самой дороги (рѣш. 26 марта 1908 г. по д. Сапожковыхъ).

в) дѣйствія по-
стороннихъ
дорогъ лицъ.

Что касается случаевъ причиненія смерти или тѣлеснаго поврежденія по винѣ постороннихъ желѣзной дорогъ лицъ, то Сенатъ въ рядѣ отдѣленскихъ рѣшеній послѣднихъ лѣтъ неуклонно разъясняетъ, что дорога отвѣчаетъ только тогда, когда истецъ докажетъ, что дорога могла предотвратить несчастье находящимися въ ея распоряженіи и точно указанными истцомъ средствами (р. 20 октября 1908 г., д. 1999—1908; р. 23 янв. 1908 г., д. 7429—1907 г.; р. 29 ноября 1906 г., д. 3282—1906 г.; р. 1903 г. № 103).

г) Непреодоли-
мая сила.
а) Римское
право

Дорога освобождается еще отъ отвѣтственности, если докажетъ, что вредъ произошелъ вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы.

Понятіе непреодолимой силы, (*vis major, force majeure, höhere Gewalt*) перешедшее въ новѣйшія законодательства изъ римскаго права, не опредѣлено въ точности ни законами, ни судебной практикой, ни наукой.

Въ источникахъ римскаго права выраженіе *vis major* встрѣчается довольно часто, но особенное значеніе для разсматриваемаго вопроса имѣетъ институтъ римскаго права, извѣстный подъ названіемъ *rescriptum*, такъ какъ этотъ институтъ перешелъ въ новѣйшія законодательства, устанавливающія усиленную отвѣтственность общественныхъ поклажепринимателей, перевозчиковъ и въ особенности желѣзныхъ дорогъ за цѣлость принятыхъ на храненіе или къ перевозкѣ вещей. Римскій преторъ издалъ эдиктъ, по которому судохозяева, содержатели гостинницъ и постоялыхъ дворовъ отвѣчаютъ безусловно за цѣлость ввѣреннаго имъ имущества (*At praetor: nautae caupones stabularii quod cuiusque salvum fore recperint, nisi restituent, in eos iudicium dabo. L. 1 pr. Dig. lib. 4. tit. 9*). Впослѣдствіи правило это было смягчено, по совѣту, юриста Лабейона въ томъ смыслѣ, что упомянутыя лица, хотя и должны отвѣчать за гибель или поврежденіе принятаго имущества вообще безусловно, то есть безъ вины со своей стороны, между прочимъ и за гибель или поврежденіе имущества, происшедшихъ по винѣ ихъ прислуги и даже постороннихъ лицъ (пассажировъ),—освобождаются, однако, отъ отвѣтственности, если вредъ былъ причиненъ непреодолимой силой, *damnum fatale, vis major*; подъ этимъ понятіемъ въ отношеніи отвѣтственности судохозяевъ понималось кораблекрушеніе и нападеніе морскихъ разбойниковъ. Гай еще объясняетъ, что подъ *vis major* слѣдуетъ понимать тоже самое, что у грековъ называлось *vis divina* — Божьей силой (*L. 25, § 6, D. 19, 2*).

Глоссаторы разъяснили римскій терминъ *vis major*

въ томъ смыслѣ, что тамъ только можетъ быть признана непреодолимая сила, гдѣ не можетъ быть вмѣнена причинившему вредъ даже самая малая вина, *culpa levissima* *).

3) Современ-
ныя законода-
тельства.

Современныя законодательства по этому вопросу могутъ быть раздѣлены на двѣ группы: 1) въ континентальномъ правѣ (Франція, Германія, Швецарія, Италія, Россія и др.) непреодолимая сила означается особымъ терминомъ, похожимъ на римскій *vis maior*; понятіе это неразрывно связывается съ вопросомъ о винѣ лица и потому недостаточно строго отличается отъ понятія случая (особенно часто смѣшиваются понятія случая и непреодолимой силы въ текстѣ французскихъ законовъ и въ французской юридической литературѣ. См. Рабиновичъ. Теорія и практика желѣзн. права 2 изд. 1899 г.); 2) въ англо-американскомъ правѣ основаніями, освобождающими желѣзную дорогу отъ отвѣтственности, признаются воля Божья и дѣйствія непріятели, *act of God or the King's (public) enemies*, причемъ предприниматель тамъ разсматривается, какъ страховщикъ, и вопросъ о винѣ его для отвѣтственности не возбуждается (Осецкій стр. 229—230).

Вопросъ о значеніи непреодолимой силы получилъ новое направленіе со времени изданія Германскаго Торговаго Уложенія (1861) и Германскаго закона 7 іюня 1871 г., такъ какъ принятый здѣсь терминъ *höhere Gewalt*, перешедшій въ новѣйшія законодательства, въ томъ числѣ и наше, не отождествляется съ понятіемъ «случай».

395 ст. Германскаго Торговаго Уложенія опредѣляетъ, что «перевозчикъ отвѣчаетъ за убытки... если не докажетъ, что утрата или гибель (груза) произошли отъ непреодолимой силы (*vis maior*)»...

Въ Комиссіи, составлявшей проектъ Германскаго Торговаго Уложенія, произошло разногласіе о томъ, слѣдуетъ ли возложить на перевозчика отвѣтственность лишь за несоблюденіе имъ заботливости свойственной добропорядоч-

*) Слѣдуетъ вспомнить средневѣковое дѣленіе вины на *culpa lata*, *culpa levis*, *culpa levissima*.

ному перевозчику, или же обязать его нести ответственность *за случай, кроме непреодолимой силы*. Большинство комиссії высказалось за послѣднее, и была принята редакція объ ответственности перевозчика, если не докажетъ, что утрата и гибель груза произошли «отъ непредотвратимой высшей силы (unabwendbare höhere Gevalt)...»

Во второмъ чтеніи проекта было опущено слово unabwendbare (во избѣжаніе сомнѣній и слишкомъ суроваго толкованія правила), и понятіе höhere Gevalt пояснено помѣщенными въ скобкахъ словами vis major.

При третьемъ чтеніи вновь было предложено ограничить ответственность требованіемъ примѣненія заботливости, свойственной добропорядочнымъ перевозчикамъ. Но большинство комиссії настояло на сохраненіи редакціи, принятой при второмъ чтеніи; причемъ были высказаны слѣдующія соображенія. Въ интересахъ грузоотправителей, не имѣющихъ возможности слѣдить за дѣйствіями перевозчиковъ, *необходимо устранить* всякое разслѣдованіе о томъ, была ли соблюдена перевозчикомъ требуемая отъ него заботливость или на него падаетъ какая-либо вина; перевозчику не слѣдуетъ *позволять даже представлять доказательства своей заботливости*; должны быть устранены всякія доказательства въ подтвержденіе вины перевозчика, такъ что онъ долженъ отвѣчать за всякое случайное событіе (casus), не подходящее подъ понятіе vis major, которое, по мнѣнію большинства комиссії, представляется достаточно опредѣленнымъ.

Германскій законъ 7 іюня 1871 г. употребляетъ терминъ höhere Gevalt, не опредѣляя его ни въ законѣ, ни въ мотивахъ, но въ виду ссылки мотивовъ на ст. 395 Торговаго Уложенія это выраженіе признается въ германской литературѣ тождественнымъ съ значеніемъ vis major въ ст. 395 Торговаго Уложенія.

Въ Швейцарскомъ законодательствѣ понятіе höhere Gevalt получило широкое примѣненіе, какъ въ спеціальныхъ законахъ (законъ 1 іюня 1875 г. объ ответственности

желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ предпріятій; 25 іюня 1881 г. объ отвѣтственности фабрикъ; 20 марта 1875 г. о желѣзнодорожной перевозкѣ) такъ и въ общемъ гражданскомъ правѣ (Союзный законъ объ обязательствахъ статьи 181, 318, 457, 458, 486, 488, 813, 827 п. 12).

Въ ст. 53, закона 20 марта 1875 г. сдѣлана попытка отрицательно опредѣлить понятіе *höhere Gewalt*,—указаны случаи, которые не подходятъ подъ это понятіе, а именно несчастные случаи, происшедшіе:

1) вслѣдствіе неосторожности или проступка должностныхъ или служащихъ на дорогѣ лицъ, хотя бы эти лица дѣйствовали не при исполненіи порученнаго имъ дѣла;

2) вслѣдствіе неосторожности или проступка лицъ, допущенныхъ въ вагоны, не предназначенные для перевозки пассажировъ;

3) вслѣдствіе опасныхъ свойствъ или недостатковъ упаковки перевозимыхъ предметовъ;

4) вслѣдствіе неправильности, не соотвѣтствующей общимъ техническимъ требованіямъ постройки или эксплуатаціи дороги;

5) вслѣдствіе неудовлетворительнаго состоянія дороги и ея подвижнаго состава;

6) вслѣдствіе несоблюденія или ненадлежащаго соблюденія мѣръ предосторожности или другихъ мѣръ, соблюденіе коихъ возложено на дорогу общими полицейскими распоряженіями или условіями концессіи.

Въ Германскомъ гражданскомъ уложеніи сохраненъ терминъ *höhere Gewalt* (ст. 203, 701, 1996), хотя указывалось на то, что терминъ этотъ недостаточно опредѣленный; въ мотивахъ при этомъ изложено, что наука и практика придаютъ этому выраженію особое значеніе, не поддающееся опредѣленію въ законѣ, но не встрѣчающее на практикѣ особыхъ затрудненій (Пирвицъ. Непреодолимая сила. Ж. М. Ю. 1895 г. кн. 5).

γ) Литература.

Въ литературѣ по вопросу о значеніи «непреодолимой силы» существуютъ двѣ теоріи—субъективная и объективная.

Главнымъ представителемъ первой теоріи, господствующей понынѣ и принятой практикой Германскаго Имперскаго Суда, является Гольдшмитъ.

Сущность этой теоріи заключается въ томъ, что неотвратимость событія соразмѣряется со степенью требуемой осмотрительности (*diligentia diligentis patrisfamilias*) и ставится, такимъ образомъ, въ связь съ вопросомъ о винѣ, такъ что непреодолимая сила есть по этой теоріи неопредѣленный видъ случая; это такой причиняющій вредъ случай, который несмотря на самую большую старательность, не можетъ быть субъективно предотвращенъ, т. е. не можетъ быть предотвращенъ мѣрами и средствами даннаго предпріятія.

Какъ видимъ, это ученіе придаетъ понятію *vis major* широкое значеніе, обнимая имъ и *casus*. Такое толкованіе, конечно, выгодно для предпринимателей.

Представители объективнаго направленія указываютъ, что такое пониманіе непреодолимой силы дѣлаетъ это понятіе совершенно лишнимъ. Разъ непреодолимая сила есть событіе, которое не можетъ быть предотвращено тѣми средствами, которыми собственникъ предпріятія долженъ обладать при разумномъ веденіи своего дѣла, то вѣдь это есть ничто иное, какъ событіе виновное: неимѣніе указанныхъ средствъ есть неразумное веденіе дѣла, есть небрежность, подлежащая отвѣтственности по общимъ началамъ. А между тѣмъ усиленная отвѣтственность владѣльцевъ извѣстныхъ предпріятій имѣетъ своей задачей именно напрячь ихъ внимательность и изобрѣтательность въ выборѣ средствъ для отвращенія несчастій. При подобномъ субъективномъ толкованіи непреодолимой силы эта задача не будетъ достигнута, такъ какъ критерій разумнаго веденія дѣла будетъ давать лишь нынѣшнее состояніе техники (проф. Покровскій).

Главнымъ представителемъ объективной теоріи, все

болѣе распространяющейся и успѣвшею оказать вліяніе на новѣйшую практику Германскаго Имперскаго Суда, является Экснеръ.

Экснеръ находитъ, что существующія у разныхъ народовъ однородныя выраженія: *vis major, casus fatale, vis divia, Gottes und Feindes Gewalt, höhere Gewalt, force majeure, act of God and the Kings enemies* указываютъ на то, что событія, подводимыя подъ означенныя понятія, по самому свойству своему (объективно) заключаютъ въ себѣ признаки, устраняющіе всякіе вопросы о винѣ человѣка. Въ римскомъ правѣ судохозяева, содержатели гостинницъ и постоялыхъ дворовъ отвѣчали безусловно, какъ страховщики, и если имъ впослѣдствіи позволено было въ оправданіе сослаться на *vis major* (кораблекрушеніе и нападеніе морскихъ разбойниковъ), то они при этомъ должны были доказать еще отсутствіе своей вины въ наступленіи *vis major*. Основанія, почему законъ возлагаетъ на нѣкоторыя предпріятія отвѣтственность (страхъ) за случай заключается, по мнѣнію Экснера, въ желаніи охранить права потерпѣвшихъ, которыя часто неосуществимы вслѣдствіе крайней затруднительности собрать доказательства въ подтвержденіе событія, причинившаго вредъ; часто невозможно не только *доказать* событіе, причинившее вредъ, но и *указать* его; это особенно вѣрно по отношенію къ предпріятіямъ сложнымъ съ многочисленными служащими и въ тѣхъ случаяхъ, когда приходится ввѣрять вещи предпринимателю, напр., содержателю гостинницъ. Въ этихъ случаяхъ законъ возлагаетъ на предпринимателя отвѣтственность за *случайную гибель* вещи и лишаетъ его такимъ путемъ права доказывать отсутствіе своей вины.

Но такъ какъ это строгое правило о безусловной отвѣтственности предпринимателя основано на предположеніи о его *вѣроятной* винѣ, то при очевидной невѣроятности вины было бы несправедливо возложить на него отвѣтственность. Доказанное воздѣйствіе непреодолимой

силы, т. е. событія, которое *prima facie* устраняетъ вѣроятность вины, должно освободить предпринимателя отъ отвѣтственности безъ всякаго обсужденія вопроса о его винѣ и подробностяхъ событія.

Отличительные признаки непреодолимой силы, по Экснеру, таковы: это—событіе *externum*, т. е. происходящее не внутри предпріятія, такъ какъ послѣдняго рода событія обыкновенно неизвѣстны потерпѣвшему и, большею частью, не могутъ быть имъ доказаны. Позволять предпринимателю ссылаться на такія внутреннія причины происшедшаго вреда не соотвѣтствовало бы цѣли закона, имѣющаго въ виду облегчить представленіе доказательствъ. Предприниматель поэтому отвѣчаетъ безусловно за неисправность своихъ служащихъ (стачка, болѣзнь), перевозочныхъ средствъ и вообще за всѣ вредоносныя событія (пожаръ, взрывъ), возникшія въ предѣлахъ предпріятія. Кромѣ того для признанія событія непреодолимой силой нужно еще, чтобы оно было *unus solus* и превосходило человѣческія силы объективно, т. е. не только даннаго лица или даннаго предпріятія, а кого бы то ни было.

Непреодолимая сила, значитъ, есть событіе, которое: 1) возникло внѣ круга дѣятельности (*Betriebskreis*) даннаго предпріятія и своимъ вторженіемъ въ этотъ кругъ дѣятельности причинило личный или имущественный вредъ, и 2) по свойству и силѣ своего проявленія очевидно превосходитъ случайности, встрѣчающіяся въ обыденной жизни.

Объективная теорія является, такимъ образомъ, ученіемъ, придающимъ понятію непреодолимой силы болѣе узкое значеніе, (такъ какъ исключаетъ случай—*casus*) и имѣющимъ въ виду больше интересы общества.

Заслуживаетъ еще вниманія то толкованіе понятія непреодолимой силы, которое въ нѣмецкой литературѣ представлено, главнымъ образомъ, Ганомъ.

Въ согласіи съ законамъ и его мотивами (см. выше сужденія Комиссіи при составленіи ст. 395 Торгов. Ул.).

Ганъ считаетъ необходимымъ устранить изъ вопроса объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ споръ о винѣ, и непреодолимой силой должны, по его мнѣнію, признаваться такія причины поврежденія или гибели вещи, устраненіе которыхъ *экономически* недоступно, т. е. обошлось бы такъ дорого, что предпріятіе, не могло бы существовать.

Какъ на слабыя стороны объективной теоріи указываютъ, что часто невозможно опредѣлить, является ли событіе внѣшнимъ или внутреннимъ: на примѣръ, съ машиномъ на полномъ ходу поѣзда случился ударъ, и поѣздъ потерпѣлъ крушеніе—внѣшнее ли это явленіе или внутреннее? (Экснеръ считаетъ внутреннимъ, слѣдовательно, дорога отвѣчаетъ; Дербургъ—непреодолимой силой).

Нельзя также требовать для понятія непреодолимой силы «объективную непредотвратимость событія», такъ какъ многія явленія природы, хотя и непредотвратимы никакими человѣческими силами (напр., дождь, жара, буря), но не могутъ считаться непреодолимой силой въ виду возможности предупредить вредъ, могущій отъ нихъ произойти.

Точное опредѣленіе понятія непреодолимой силы до того трудно, что въ литературѣ высказывается мнѣніе (Гертъ, стр. 211—215) о необходимости устранить изъ законодательства это понятіе, и предлагается установить вмѣсто этого въ законѣ тѣ виды причиненія вреда, за которые опредѣленные предпріятія отвѣчаютъ безусловно.

Въ русской литературѣ имѣется представитель субъективной теоріи (Гордонъ), но преобладаютъ представители объективной. (Осецкій, Рабиновичъ, Земцовъ).

Г. Осецкій, не совсѣмъ соглашаясь съ Экснеромъ и противопоставляя случай непреодолимой силѣ, находитъ, что случай (*casus*) есть такое причиняющее личный или имущественный вредъ событіе, которое не можетъ быть предотвращено субъективно, а непреодолимая сила—это объективно непредотвратимое, чрезвычайное и причиняющее личный и имущественный вредъ событіе. При

этомъ подь «чрезвычайнымъ» событіемъ здѣсь понимается событіе, *quod extra consuetudinem accidit* по отношенію времени, мѣста и данныхъ обстоятельствъ (Осецкій. Смерть и увѣчье, стр. 260—263).

Г. Рабиновичъ предлагаетъ примириться съ мыслью о томъ, что желѣзная дорога есть обязательный страховщикъ груза. Отвѣтственность по страховому принципу, какъ вносящая точныя данныя въ область, гдѣ расчетъ до сихъ поръ основывается на гадательныхъ данныхъ (статистикѣ судебныхъ рѣшеній), при сложной организациі современнаго желѣзнодорожнаго дѣла, выгодна и для желѣзнодорожныхъ предпринимателей. Исходя изъ представленія о желѣзнодорожномъ предпринимателѣ, какъ о страховщикѣ, надо признать, что какъ страховщикъ по условіямъ полиса и по закону можетъ не отвѣчать въ извѣстныхъ случаяхъ, такъ и желѣзная дорога не отвѣчаетъ въ этихъ же случаяхъ. Но чтобы опредѣлить эти случаи, вовсе нѣтъ надобности входить въ обсужденіе вопроса о виновности страховщика или дороги или о возможности предотвратить наступившій вредъ, а надо руководствоваться исключительно внѣшними формальными признаками.

Это вѣрно какъ относительно обыкновеннаго страховщика (если бы въ законѣ было сказано, что страховщикъ по условіямъ полиса можетъ не отвѣчать за «непреодолимую силу», не пришло бы въ голову толковать это въ томъ смыслѣ, что страховщикъ не отвѣчаетъ за событія, которыхъ не могъ предотвратить, а терминъ былъ бы разъясненъ внѣшними формальными признаками), такъ и въ примѣненіи къ желѣзной дорогѣ, разъ мы признаемъ ее страховщикомъ. Вся разница въ томъ, что грузъ находится въ рукахъ желѣзной дороги. Поэтому, если даже имѣется наличность непреодолимой силы, то дорога должна еще, *сверхъ того*, доказать отсутствіе своей вины (Жур. Гр. и Уг. пр. 1887, кн. 5).

Заслуживаетъ вниманія мнѣніе г. Пирвица по этому вопросу, такъ какъ вліяніе его сказывается на нашемъ Проектѣ Гражданскаго Уложенія.

Г. Пирвиць находить, что нельзя устранить изъ закона понятіе непреодолимой силы, такъ какъ иначе пришлось бы вернуться къ отвергнутому наукой и практикой способу *перечисленія* обстоятельствъ, освобождающихъ предпріятія отъ отвѣтственности. Понятіе случая (casus) и непреодолимой силы различны. Подъ случаемъ слѣдуетъ понимать событіе случайное не только въ смыслѣ фактической *причины* вреда, но и въ смыслѣ случайности *послѣдствій*, т. е. самого вреда. (Напримѣръ, не только пожаръ зданія долженъ быть случайнымъ, но и то, что вещи не были своевременно вынесены изъ горящаго зданія, не должно заключать въ себѣ никакой неосторожности). Случай есть такое событіе, которое не могло быть предвидѣно, и вредныя послѣдствія котораго не могли быть предотвращены даннымъ лицомъ, несмотря на принятіе имъ всѣхъ мѣръ предосторожности, которыя требовались отъ него по закону или договору. При *обыкновенной* отвѣтственности за недозволенное дѣяніе, лицо, являющееся фактической причиной вреда, вправѣ доказывать случайность его; при *усиленной же* отвѣтственности, возлагаемой закономъ на владѣльцевъ нѣкоторыхъ предпріятій они освобождаются отъ отвѣтственности только, если докажутъ, что и *внѣшняя* причинная связь между лицомъ и вредомъ является мнимой, что лицо, причинившее вредъ, было лишь *орудіемъ* другой силы, словомъ, что оно причинило вредъ вслѣдствіе *физическаго принужденія*. Подъ непреодолимой силой, служащей оправданіемъ даже для тѣхъ, которые обязаны по закону отвѣчать за случайный вредъ, слѣдуетъ понимать не всякое неотвратимое (вообще или для даннаго лица) событіе или не всякую непредотвратимую причину вреда (напр., дождь, испортившій грузъ, морозъ, повредившій колесо вагона, молнія, причинившая пожаръ), но лишь такое событіе или такую причину, которая равносильна *физическому принужденію* лица къ причиненію или допущенію вреда.

б) Нашъ законъ и Сенатская практика.

Въ нашемъ законѣ терминъ «непреодолимая сила» появился недавно (законъ 25 января 1878 г., статьи 96 и 102 Общ. Уст. Рос. ж. д.), и законъ не даетъ ни общаго опредѣленія этого понятія, ни перечня случаевъ, обнимаемыхъ имъ.

Сенатская практика въ самое послѣднее время опредѣленно высказалась по этому вопросу и, ставъ на субъективную точку зрѣнія, признала, что непреодолимой силой надо считать такое событіе, послѣдствія котораго, хотя и могутъ быть предвидѣны, но не могутъ быть предотвращены силами даннаго лица въ данный моментъ. Подъ понятіе непреодолимой силы подходятъ не только явленія стихійныхъ силъ природы, но и тѣ явленія общественной жизни, которыя препятствуютъ правильному ея теченію, къ числу каковыхъ могутъ быть отнесены: общія волненія въ государствѣ, стачки и забастовки (рѣш. 1906 г. № 1 и рѣш. 1907 г. № 1). Для того, однако, чтобы стачка желѣзнодорожныхъ служащихъ, остановившая движеніе и причинившая личный или имущественный вредъ, была признана непреодолимой силой, дорога должна доказать, что не могла предотвратить ущербъ не только мѣрами, бывшими въ ея распоряженіи въ данное время, но и всѣми тѣми средствами, которыми дорога должна обладать, какъ правильно устроенное предпріятіе (рѣш. 1907 г. № 1).

4. Проектъ Гражданскаго Уложенія.

Какъ образецъ *de lege ferenda*, рассмотримъ постановленія по затронутымъ въ этой главѣ вопросамъ Проекта Гражданскаго Уложенія.

Основанія исключительной отвѣтственности, объясняютъ составители, устанавливаемой статьями 1056 и 1057, вытекаютъ не изъ отношеній, въ которыхъ можетъ находиться данное предпріятіе къ тѣмъ или другимъ потерпѣвшимъ, но изъ *особаго свойства* упомянутаго въ этихъ статьяхъ предпріятій.

Особое свойство этихъ предпріятій заключается въ чрезвычайной *опасности* ихъ для жизни и здоровья лицъ, которымъ приходится съ ними имѣть дѣло.

Опасность работъ въ этихъ предпріятіяхъ крайне затрудняетъ возможность доказать причины несчастья. Является поэтому справедливымъ возложить на владѣльцевъ этихъ опасныхъ предпріятій отвѣтственность и за *случайныя* событія, причиняющія вредъ. Справедливость такой отвѣтственности вытекаетъ изъ того соображенія, что даже случайное событіе, причинившее смерть или тѣлесное поврежденіе: 1) вызвано дѣйствіемъ собственника предпріятія, такъ какъ послѣднее возникло и дѣйствуетъ по его волѣ, и 2) могло быть даже отчасти предвидѣно собственникомъ въ томъ смыслѣ, что всякое лицо, учреждающее или пріобрѣтающее предпріятіе, сопряженное съ особыми опасностями для жизни и здоровья, на основаніи ежедневнаго опыта, должно знать, что такія предпріятія *вообще* могутъ причинять и причиняютъ вредъ по непредвидѣннымъ причинамъ.

Изъ экономическаго соображенія о предпринимательскомъ рискѣ такая строгая отвѣтственность не можетъ быть выводима, такъ какъ при такомъ началѣ рискъ за смерть и увѣчые долженъ быть распространенъ на самыя мелкія и безопасныя предпріятія.

Условія, освобождающія желѣзную дорогу отъ отвѣтственности, формулированы въ проектѣ такъ:... «владѣлецъ желѣзной дороги обязанъ вознаградить за вредъ, если не докажетъ, что смерть или тѣлесное поврежденіе произошли отъ непреодолимой силы, либо вслѣдствіе непредотвратимыхъ дѣяній лицъ, не принадлежащихъ къ составу служащихъ или рабочихъ, либо вслѣдствіе злого умысла, или грубой неосторожности самаго погибшаго или пострадавшаго» (ст. 1056).

Непреодолимую силу составители понимаютъ съ точки зрѣнія субъективной теоріи; различіе между случаемъ и непреодолимой силой они объясняютъ, какъ и Пирвиць. (См. выше V 3, г, γ и Объясненія т. V стр. 592. и т. II стр. 494—497).

За дѣянія *постороннихъ лицъ* дорога не отвѣчаетъ

только тогда, если они были непредотвратимы, при чемъ непредотвратимость понимается относительно.

За *служащихъ своихъ и рабочихъ* дорога отвѣчаетъ безусловно, даже за непредотвратимыя ихъ дѣянія (напр., стачки или возстаніе рабочихъ) и независимо отъ вины или невиновности служащихъ и рабочихъ (дорога отвѣчаетъ, напр., если пассажиръ былъ убитъ въ вагонѣ служащимъ; если несчастье произошло благодаря внезапной болѣзни или смерти машиниста, — неожиданная смерть, объясняютъ составители, является непреодолимой силой для машиниста, но не для дороги).

Обычная *вина пострадавшаго* не освобождаетъ дорогу отъ отвѣтственности, требуется злой умыселъ или грубая неосторожность. Составители въ мотивахъ еще прибавляютъ что при ссылкѣ на вину пострадавшаго судъ долженъ въ особенности, снисходительно относиться къ рабочимъ, которые вслѣдствіе привычки къ своимъ опаснымъ занятіямъ, ревности къ службѣ, усталости и тому подобнымъ причинамъ не могутъ быть обвиняемы въ неосторожности во многихъ случаяхъ, когда подобное же дѣянiе постороннихъ лицъ будетъ явной неосторожностью.

По вопросу о *смѣшанной винѣ* проектъ даетъ такое постановленіе: «...Если потерпѣвшій самъ отчасти виновенъ, по своей неосторожности въ причиненіи ему вреда, то судъ можетъ уменьшить размѣръ вознагражденія» [ст. 1048 (1078)].

Составители избѣгаютъ законной регламентаціи степени виновности той или другой стороны и представляютъ усмотрѣнію суда какъ самое право на уменьшеніе вознагражденія, такъ и размѣръ его, подчеркивая, что освободить совсѣмъ отъ отвѣтственности вина потерпѣвшаго не можетъ. (Кромѣ, конечно, случаевъ умысла его или *исключительной* вины).

Кромѣ перечисленныхъ случаевъ, освобождающихъ дорогу отъ отвѣтственности или уменьшающихъ ее, дорога во всѣхъ другихъ случаяхъ отвѣчаетъ, такъ какъ статья

1056 (1087), по разъясненію составителей, устанавливаетъ не только законное, но и не допускающее опроверженія предположеніе (*praesumptio juris et de jure*) о существованіи внѣшней причинной связи между вредомъ и какимъ либо дѣйствіемъ или упущеніемъ хозяина предпріятія, либо его служащихъ или рабочихъ.

5. Новѣйшіе
законы и про-
екты.

Въ законѣ 2 іюня 1903 г. вопросъ объ условіяхъ, освобождающихъ предпріятія отъ отвѣтственности, разрѣшенъ по другой системѣ, а именно: «владѣлецъ предпріятія освобождается отъ обязанности вознаграждать рабочихъ и членовъ ихъ семействъ (ст. 1) только въ томъ случаѣ, если докажетъ, что причиной несчастнаго случая былъ злой умыселъ самого потерпѣвшаго или грубая неосторожность его, не оправдываемая условіями и обстановкой производства работъ» (ст. 2). Нѣтъ указанія на дѣйствія постороннихъ предпріятію лицъ и на непреодолимую силу, какъ на условія, освобождающія отъ отвѣтственности. Авторы закона нашли эти указанія излишними на томъ основаніи, что несчастья, причиненныя дѣйствіями постороннихъ предпріятію лицъ, не могутъ считаться происшедшими «работами по производству предпріятія или вслѣдствіе таковыхъ работъ» (ст. 1), и вслѣдствіе отсутствія въ этомъ случаѣ причинной связи между причиненнымъ увѣчьемъ и предпріятіемъ, отвѣтственность, само собой разумѣется, не можетъ возникнуть.

Что же касается непреодолимой силы, то не можетъ, по мнѣнію авторовъ закона, быть ни малѣйшаго сомнѣнія, что несчастные случаи, обязанные своимъ происхожденіемъ проявленіямъ высшихъ стихійныхъ силъ, должны исключить какую бы то ни было за нихъ отвѣтственность предпринимателей. Въ виду этого и принимая во вниманіе то обстоятельство, что обязанность доставлять вознагражденіе потерпѣвшимъ рабочимъ опредѣляется въ законѣ (ст. 1) указаніемъ на случаи, причиненные работами по производству предпріятія или вслѣдствіе таковыхъ работъ, врядъ ли представляется необходимымъ еще особо указать на то, что случаи, происшедшіе не вслѣдствіе производства

работъ, къ числу которыхъ относятся и случаи, вызванные проявленіемъ стихійныхъ силъ, не влекутъ за собой отвѣтственности предпринимателей. Отъ указанія на проявленія стихійныхъ силъ, какъ на обстоятельство, освобождающее отъ отвѣтственности, авторы закона отказались и потому, что очень трудно дать этому понятію опредѣленное значеніе. Если высшую силу понимать, какъ непреодолимую причину, тогда это понятіе мало чѣмъ будетъ отличаться отъ случая, а несомнѣнно, что за такія случайности, какъ на примѣръ взрывъ паровиковъ, затопленіе рудниковъ водой, предпріятія должны отвѣчать. Опредѣленіе высшей силы, какъ событія внѣшняго, исходящаго отъ причинъ, лежащихъ внѣ сферы и дѣйствія промышленныхъ производствъ, тоже недостаточно опредѣлительно, какъ и употребленный въ ст. 683 т. X ч. 1 терминъ «непреодолимая сила». Не можетъ быть никакого сомнѣнія, говорятъ авторы закона 2 іюня 1903 г., что, по смыслу закона 25 января 1878 г., подъ выраженіемъ непреодолимая сила должно понимать исключительно воздѣйствіе высшей стихійной и при томъ внѣшней силы, происхожденіе которой не связано съ эксплуатаціей означенныхъ предпріятій, а между тѣмъ Сенатъ толкуетъ это понятіе въ смыслѣ событія непреодолимаго никакими мѣрами предусмотрительности или осторожности (р. 1893 г. № 87, р. 1887 г. № 63).

Въ силу всего изложеннаго, въ законѣ 2 іюня 1903 г. не введено ссылки на воздѣйствіе высшихъ силъ, какъ на условіе, исключющее отвѣтственность предпринимателей, а предоставлено суду въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, руководствуясь обстоятельствами дѣла, признать или нѣтъ воздѣйствіе высшихъ силъ (Объяснительная записка, стр. 141—144).

Въ законѣ 9 іюня 1904 г. условія, освобождающія отъ отвѣтственности, формулированы, какъ въ законѣ 2 іюня 1903, но прибавлено, что при наличности исключительныхъ, заслуживающихъ особаго уваженія, обстоятельствъ пенсія можетъ быть назначена членамъ семейства рабочаго, умер-

шаго вслѣдствіе несчастнаго случая, причиной котораго была грубая неосторожность этого лица, не оправдываемая условіями и обстановкой производства работъ (Высоч. утвер. 9 іюня 1904 г. мнѣніе Госуд. Совѣта, отд. II. Собраніе закон., отд. I. 1 апрѣля 1905 г. № 55, ст. 457).

Во всѣхъ послѣдовавшихъ за закономъ 9 іюня 1904 г. законахъ (6 іюня 1906 г., 19 апрѣля 1906 г.), содержится указаніе *только на злой умыселъ* самаго потерпѣвшаго, какъ на условіе, освобождающее отъ отвѣтственности.

Злой умыселъ потерпѣвшаго, какъ единственное условіе, освобождающее отъ отвѣтственности, содержитъ законопроектъ Министерства Торговли и Промышленности о страхованіи рабочихъ и проектъ Министерства Путей Сообщенія (ст. 5 Положенія).

Проектъ правилъ Совѣщанія представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ сохраняетъ въ вопросѣ объ условіяхъ, освобождающихъ желѣзную дорогу отъ отвѣтственности, систему ст. 683 и предлагаетъ редакцію тождественную (кромѣ послѣдняго пункта, согласованнаго со ст. 2 закона 2 іюня 1903 г.), со статьей 1056 Проекта Гражданскаго Уложенія: «Желѣзно-дорожныя предпріятія освобождаются отъ отвѣтственности, если докажутъ, что несчастный случай произошелъ вслѣдствіе: а) воздѣйствія непреодолимой силы, б) непредотвратимыхъ дѣяній лицъ, не принадлежащихъ къ составу агентовъ, или рабочихъ желѣзной дороги и в) злого умысла самаго потерпѣвшаго или грубой, не оправдываемой условіями и обстановкой происшествія, его неосторожности.

Авторъ этого проекта думаетъ (объяснительная записка, стр. 25), что умолчаніе въ законѣ о непреодолимой силѣ и о дѣйствіяхъ третьихъ лицъ, какъ объ условіяхъ, освобождающихъ отъ отвѣтственности, можетъ на практикѣ повести къ тому, что суды, не вдаваясь въ теоретическое обоснованіе такого умолчанія, стануть отвергать защиту предпріятій этими возраженіями.

Итакъ, все изложенное въ этой главѣ даетъ основаніе обратить вниманіе законодателя на слѣдующіе вопросы:

1) *Какой принципъ долженъ быть положенъ въ основаніе отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за личный вредъ, причиненный при эксплуатаціи ихъ?*

2) *Какъ должны быть формулированы условія, освобождающія желѣзную дорогу отъ отвѣтственности за причиненный при ихъ эксплуатаціи личный вредъ?*

3) *Слѣдуетъ ли, въ частности, сохранить въ законѣ указаніе на высшую силу (непреодолимую силу), какъ на условіе, освобождающее отъ отвѣтственности.*

4) *Если слѣдуетъ сохранить въ законѣ понятіе непреодолимой силы, то въ какомъ значеніи?*

VI.

Публичный характеръ нормъ ст. 683 ч. I т. X.

1. Запрещеніе частныхъ соглашеній.

Приведенный выше, (I, 1) законодательный матеріалъ показываетъ, что авторы закона 25 января 1878 г. считали постановленія о гражданской отвѣтственности желѣзнодорожныхъ и паровыхъ предпріятій принадлежащими къ праву публичному и въ соотвѣтствіи съ этимъ ввели въ законъ (п. 3 ст. 683) слѣдующее постановленіе: «Примѣненіе опредѣленныхъ въ пунктахъ 1 и 2 правилъ не можетъ быть устраняемо или измѣняемо частными соглашениями управленій желѣзныхъ дорогъ и паровыхъ сообщеній съ пассажирами или другими лицами. Всякіе договоры и условія, состоявшіеся съ нарушеніемъ сего постановленія, признаются недѣйствительными».

По буквальному смыслу этого постановленія выходитъ, что воспрещается частными соглашениями устранять или измѣнять только правила, изложенныя въ пунктахъ 1 и 2, такъ что можно думать, будто частными соглашениями можно измѣнять и устранять слѣдующіе пункты ст. 683 о

размѣрахъ и способѣ вознагражденія, о давности и т. д. Этотъ недостатокъ редакціи п. 3 ст. 683 отчасти можно исправить на основаніи ст. 6 Общ. Уст. Російск. ж. д., постановляющей, что *всякія* предварительныя сдѣлки и соглашенія, клонящіяся къ измѣненію отвѣтственности, возлагаемой постановленіями Устава, признаются недѣйствительными, а ст. 92 Общ. Устава Рос. жел. дор. возлагаетъ на желѣзныя дороги обязанность вознаграждать каждаго потерпѣвшаго на основаніяхъ, опредѣленныхъ въ ст. 683, т. е. на основаніяхъ *всей статьи 683*, а не только пунктовъ 1 и 2. Въ судебной практикѣ, впрочемъ, не встрѣчается сомнѣній, что пунктъ 3 ст. 683 запрещаетъ соглашенія, клонящіяся къ измѣненію или также и обходу всѣхъ другихъ постановленій ст. 683-й.

Далѣе неясно въ п. 3 ст. 683, какія соглашенія считаются недѣйствительными: заключенныя *до* несчастнаго случая или и такія, которыя заключены *послѣ*? Этого недоумѣнія не разрѣшаетъ категорически и ст. 6 Общ. Уст., не смотря на то, что въ ней говорится о *предварительныхъ* сдѣлкахъ и соглашеніяхъ. Большинство комментаторовъ Устава (Вербловскій, Квачевскій, Осецкій, Змирловъ) понимаетъ подъ предварительными сдѣлками такія, которыя заключены *до* событія, причинившаго вредъ.

Основываясь на источникахъ ст. 6 Общ. Уст. (ч. I ст. 54 Швейцарскаго закона 20 марта 1875 г. о желѣзнодорожныхъ перевозкахъ и 423 ст. Германскаго Торговаго Уложенія 1861 г.) сенаторъ Змирловъ доказываетъ; 1) что ст. 6 разумѣетъ не только юридическія сдѣлки, гдѣ имѣетъ мѣсто добровольное соглашеніе между грузохозяиномъ или пассажиромъ и желѣзной дорогой, но и всякаго рода постановленія, объявленія, издаваемые желѣзнодорожной администраціей; 2) что въ ст. 6 идетъ рѣчь о соглашеніяхъ и сдѣлкахъ, имѣвшихъ мѣсто *до* причиненія вреда. (Вознагражденіе за вредъ и убытки, стр. 140—142).

На этой точкѣ зрѣнія стоитъ и Сенатъ. Въ литературѣ нашей (Ф. Зейлигеръ. Отвѣтственность ж. д. за вредъ

и убытки, журналъ Гр. и Уг. права 1889 г. кн. 4), однако, высказано и подробно аргументировано мнѣніе, что недѣйствительными слѣдуетъ, по ст. 6 Общ. Уст. и п. 3 ст. 683 т. X ч. I, считать соглашенія, заключенныя какъ *до* такъ и *послѣ* личнаго поврежденія.

Споренъ этотъ вопросъ и въ германской литературѣ, хотя § 5 закона 7 іюня 1871 г. говоритъ: «означенные въ §§ 1 и 2 предприниматели не имѣютъ права, посредствомъ уставовъ или особыхъ соглашеній предварительно (*im Voraus*), устранять или ограничивать въ свою пользу примѣненіе правилъ §§ 1—3». Эгеръ (стр. 463), напримѣръ, находитъ, что тѣ причины, которыя вызываютъ запрещеніе соглашеній *до* причиненія вреда существуютъ и *послѣ*, и слѣдуетъ признать недѣйствительными сдѣлки, заключенныя и *послѣ несчастнаго случая до судебного рѣшенія*; такъ именно слѣдуетъ понимать выраженіе закона «*im Voraus*».

Германскій сенатъ, однако, признаетъ сдѣлки, заключенныя послѣ несчастнаго случая законными и выраженіе закона «*im Voraus*» понимаетъ въ смыслѣ сдѣлокъ, заключенныхъ только *до несчастнаго случая* (Eger. Eisenbahn rechtliche Entscheidungen IV, 457 Оседкій, стр. 284).

Проектъ нашего Гражданскаго Уложенія даетъ ясное и точное опредѣленіе: «всякое соглашеніе владѣльца желѣзной дороги со служащими, рабочими или иными лицами объ устраненіи или ограниченіи своей отвѣтственности признается недѣйствительнымъ, если такое соглашеніе предшествовало событію, бывшему причиной смерти или тѣлеснаго поврежденія» (ст. 1056 ч. 3). Въ мотивахъ составители объясняютъ, что нѣтъ достаточныхъ основаній запрещать соглашенія, могущія состояться *послѣ* причиненія вреда. То обстоятельство, что рабочіе и послѣ причиненія имъ вреда находятся въ нѣкоторой зависимости отъ хозяевъ и изъ боязни потерять мѣсто или тому подобныхъ причинъ часто бываютъ вынуждены соглашаться на меньшее вознагражденіе, чѣмъ имъ слѣдовало бы по закону, или на

полный отказъ отъ вознагражденія, не можетъ считаться достаточнымъ къ признанію такихъ сдѣлокъ недѣйствительными, потому что сужденіе о выгодности или невыгодности предлагаемаго вознагражденія должно быть предоставлено исключительно самому пострадавшему, насколько онъ пользуется свободной волей, необходимой для заключенія гражданскихъ сдѣлокъ вообще (Объясненія т. V, стр. 608).

Законъ 2 іюня, 1903 г. воспрещаетъ и признать недѣйствительными соглашенія, клонящіяся къ ограниченію права на вознагражденіе или размѣровъ его, *предшествующія несчастному случаю* (ст. 4).

Слѣдуетъ, однако, помнить, что по закону 2 іюня 1903 г. сдѣлки, заключаемыя и послѣ несчастнаго случая, должны быть засвидѣльствованы фабричными инспекторами (ст. 31), которые отказываютъ въ засвидѣтельствваніи таковыхъ, если соглашеніе явно и существенно нарушаетъ правила закона 2 іюня 1903 г. Соглашеніе между потерпѣвшимъ и владѣльцемъ предпріятія, не засвидѣльствованное въ порядкѣ 31 ст., не лишаетъ потерпѣвшаго права обращаться въ судъ, при чемъ на все время исполненія владѣльцемъ предпріятія этого соглашенія пріостанавливается теченіе давности (ст. 38).

Проектъ правилъ Совѣщанія представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ (ст. 13), законопроектъ Министерства Торговли и Промышленности и проектъ Министерства Путей Сообщенія признаютъ недѣйствительными соглашенія, *предшествовавшія* несчастному случаю.

2. Запрещеніе отчужденія и переуступки права на вознагражденіе.

Умѣстно здѣсь обратить вниманіе на другія ограниченія свободной воли потерпѣвшихъ въ распоряженіи своимъ правомъ на вознагражденіе за личный вредъ.

Ст. 683 не содержитъ указанія на то, что право на вознагражденіе за вредъ вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ при эксплуатаціи предпріятія не подлежитъ никакому распоряженію и не входитъ въ область наследственныхъ правъ. Вслѣдствіе умолчанія закона это признаваемое у насъ въ литературѣ (Змирловъ) положеніе,

вытекающее изъ личного характера права на вознагражденіе, вызывало сомнѣнія въ судебной практикѣ, и Сенатъ въ рѣшеніи 1900 г. № 89, между прочимъ, высказалъ: 1) что право на искъ по ст. 683 есть долговое имущество; 2) что оно переходитъ по наслѣдству къ наслѣдникамъ лица, предъявившаго искъ; 3) что за отсутствіемъ наслѣдниковъ умершаго, предъявившаго искъ, можетъ вступить въ дѣло назначенный надъ его имуществомъ опекунъ. Только недавно (рѣшеніе 1904 г. № 95) Сенатъ призналъ, что право на вознагражденіе по ст. 683, неразрывно связанное съ лицомъ, кому оно предоставлено, не можетъ быть ни предметомъ переуступки, ни предметомъ завѣщательныхъ распоряженій *).

Составители Проекта Гражданскаго Уложенія находятъ, что право потерпѣвшаго на полученіе въ извѣстныхъ случаяхъ вознагражденія въ видѣ содержанія составляетъ по существу своему *личное право* самого потерпѣвшаго, тѣсно связанное съ его существованіемъ и съ его потребностями, а потому право на полученіе содержанія не можетъ быть уступлено другому лицу ст. 1049 (1079 п. 7).

Законъ 2 іюня 1903 г. постановляетъ: «право на вознагражденіе не можетъ быть закладываемо, отчуждаемо или инымъ какимъ-либо образомъ передаваемо» (ст. 53). Это правило повторяютъ всѣ послѣдовавшіе за закономъ 2 іюня 1903 г. законы.

Совѣщаніе представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ тоже проектируетъ: «право на полученіе пенсіи по настоящимъ правиламъ не можетъ быть уступлено другому лицу по сдѣлкамъ или по духовному завѣщанію и не переходитъ по наслѣдству» (ст. 17).

Проектъ Министерства Путей Сообщенія тоже предлагаетъ постановить, что «право на вознагражденіе не можетъ быть ни закладываемо, ни отчуждаемо» (ст. 25 Положенія), но, въ отличіе отъ законопроекта о страхованіи рабочихъ

*) Въ нѣмецкой литературѣ (Endeman, стр. 52, Eger стр. 345, см. Осецкій, 102) признается возможность передачи и уступки права иска о вознагражденіи.

Министерства Торговли и Промышленности, вводитъ новое *начало наследственности пенсій*, назначенныхъ лицамъ, лишившимся трудоспособности вслѣдствіе несчастнаго случая.

3. Принципъ наследственности пенсій.

Свое нововведеніе авторы проекта мотивируютъ слѣдующими соображеніями. Въ тѣхъ случаяхъ, когда увѣчье не повлекло за собой непосредственно смерти потерпѣвшаго, и таковая не послѣдовала также въ теченіи установленнаго закономъ льготнаго періода, когда она влечетъ за собой право семьи на вознагражденіе въ высшемъ размѣрѣ, тѣмъ не менѣе нельзя отрицать, что увѣчье, вообще говоря, все-таки ведетъ къ сокращенію жизни рабочаго и потому съ точки зрѣнія соціальной справедливости, вполне послѣдовательной является мысль о вознагражденіи семьи и за связанный съ этимъ матеріальный ущербъ. Такое вознагражденіе семьи послѣ смерти пенсіонера является тѣмъ болѣе необходимымъ, что пенсія, назначаемая самому потерпѣвшему, не возмѣщаетъ въ полной мѣрѣ утраченнаго имъ заработка, изъ котораго нормально должны были не только покрываться расходы на содержаніе самого рабочаго и его семьи, но и откладываться сбереженія, необходимыя для обезпеченія семьи послѣ его смерти. Если такое вознагражденіе и не предусмотрено законопроектомъ Министерства Торговли и Промышленности, а равно не предусматривается аналогичными законами иностранныхъ государствъ, то лишь потому, что всѣ эти законы имѣли цѣлью въ первую очередь удовлетворить самымъ ближайшимъ, наиболѣе настоятельнымъ нуждамъ.

Обезпеченіе же вдовъ и сиротъ принадлежитъ къ числу тѣхъ, принципіально признанныхъ нуждъ, которыя еще ожидаютъ своего осуществленія въ болѣе или менѣе ближайшемъ будущемъ. Въ Германіи, напримѣръ, уже близко къ осуществленію давно подготовленное обязательное страхованіе пенсіи для вдовъ и сиротъ рабочихъ, которое предусмотрено правительственнымъ проектомъ реформы имперскихъ законовъ о страхованіи, находящихся нынѣ на разсмотрѣніи Рейхстага.

Но, если приходится мириться съ отсрочкой рѣшенія этого вопроса для всего рабочаго населенія, то по отношенію къ желѣзнодорожнымъ служащимъ, рѣчь идетъ собственно не о созданіи новыхъ, болѣе льготныхъ для нихъ правилъ, а о закрѣпленіи за ними тѣхъ правъ, которыми они пользуются въ настоящее время.

Въ самомъ дѣлѣ, согласно ст. 27 Общаго Положенія о пенсіонныхъ кассахъ (ст. 37 приложенія къ ст. 575, примѣч. 10 Уст. Путей Сообщ. т. XII ч. I, по прод. 1906 г.) вдова увѣчнаго, пользовавшагося пенсіей на основаніи сего Положенія, имѣетъ право на пенсію въ размѣрѣ половины пенсіи мужа, и сироты такого пенсіонера пользуются правомъ на пенсію въ размѣрѣ, указываемомъ уставами кассъ. Съ другой стороны, ст. 683 т. X ч. I ссылкой на ст. 661 т. X ч. I обязываетъ назначать содержаніе и семейству (родителямъ, женѣ и дѣтямъ) лишившагося навсегда возможности снискивать пропитаніе своимъ личнымъ трудомъ. Кромѣ того, большинство потерпѣвшихъ, получающихъ вознагражденіе по ст. 683, предпочитаютъ, какъ извѣстно, получить его въ видѣ единовременной суммы, которая, согласно господствующей судебной практикѣ, исчисляется по десятилѣтней сложности причитающейся потерпѣвшему пенсіи.

При такомъ способѣ вознагражденія право семейства потерпѣвшаго на обезпеченіе послѣ смерти кормильца, очевидно, не уничтожается, а лишь до извѣстной степени маскируется и, при сколько-нибудь умѣломъ распоряженіи капиталомъ, потерпѣвшій фактически получаетъ возможность оставить послѣ своей смерти хотя бы нѣкоторую часть наслѣдникамъ; по крайней мѣрѣ, для тѣхъ случаевъ, когда смерть потерпѣвшаго наступаетъ черезъ сравнительно небольшой промежутокъ времени послѣ назначенія вознагражденія, можно съ большой вѣроятностью рассчитывать, что семья его не будетъ обречена на нищету. Это послѣднее обстоятельство пріобрѣтаетъ особенно важное значеніе въ виду того, что, какъ извѣстно, среди увѣчныхъ

желѣзнодорожныхъ служащихъ болѣе, чѣмъ въ другой отрасли труда, преобладаютъ тяжелыя формы увѣчья, и потому желѣзнодорожные инвалиды не отличаются долговѣчностью.

Если же теперь проектируемый законъ, вводя пенсіонную систему обезпеченія служащихъ съ сохраненіемъ права на капитализацію пенсій лишь въ весьма ограниченныхъ предѣлахъ, не приметъ корректива, въ видѣ признанія принципа наслѣдственности пенсій, то произойдетъ явное умаленіе правъ желѣзнодорожныхъ служащихъ. Такое умаленіе правъ недопустимо еще потому, что идетъ въ разрѣзъ съ признаваемымъ повсюду началомъ законодательной политики, согласно которому при введеніи новыхъ правилъ о вознагражденіи за увѣчье, тѣ категоріи служащихъ, которыя раньше уже пользовалась бѣльшими правами, въ сравненіи съ вновь устанавливаемыми, полностью сохраняютъ эти права.

Рядомъ статистическихъ данныхъ (см. Журналъ междуведомственной комиссіи, стр. 37—40) авторы проекта, кромѣ того, доказываютъ, что введеніе принципа наслѣдственности пенсій не вызоветъ бѣльшихъ расходовъ на вознагражденіе потерпѣвшихъ сравнительно съ тѣми, которые желѣзныя дороги несутъ въ настоящее время. (Пояснит. записка къ Проекту правилъ комиссіи инженера Печковскаго, стр. 14—18).

Но Особое Совѣщаніе (см. выше II, 4) признало возможнымъ предоставить право на полученіе этихъ пенсій лишь вдовамъ и сиротамъ пенсіонеровъ, принадлежащихъ къ той категоріи служащихъ, для коихъ согласно проекту установлены повышенные размѣры назначаемыхъ имъ пенсій (лица, обслуживающія поѣзда и паровозы, составители поѣздовъ и сцѣпщики, стрѣлочники у ручныхъ стрѣлокъ, поѣздные и станціонные осмотрщики и смазчики вагоновъ).

Проектируемое правило гласитъ: «Въ случаѣ смерти лица, пользовавшагося пенсіей на основаніи Положенія

о вознагражденіи потерпѣвшихъ вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ на желѣзныхъ дорогахъ, открытыхъ для общаго пользованія, а равно членовъ семействъ сихъ лицъ, и принадлежавшаго къ числу лицъ, поименованныхъ въ ч. I ст. 1 означеннаго Положенія, если смерть послѣдовала по истеченіи двухъ лѣтъ, но не вслѣдствіе несчастнаго случая, оставшіяся послѣ такого лица вдова и дѣти обоого пола, законныя, узаконенныя, усыновленныя и внѣбрачныя, пріобрѣтаютъ право на пенсіи въ слѣдующихъ размѣрахъ: а) вдова въ размѣрѣ половины пенсіи умершаго, б) указанные дѣти, до достиженія ими восемнадцатилѣтняго возраста, законныя и узаконенныя—каждый въ размѣрѣ $\frac{1}{6}$ пенсіи умершаго при жизни одного изъ родителей, и одной четверти круглая сироты, а внѣбрачныя—каждый въ размѣрѣ одной четверти пенсіи умершаго, но въ общей суммѣ на всѣхъ дѣтей не свыше половины пенсіи умершаго при наличіи вдовы, и трехъ четвертей той же пенсіи при отсутствіи вдовы. Внѣбрачнымъ дѣтямъ послѣ смерти ихъ отца пенсіи производятся на основаніи настоящаго отдѣла въ томъ лишь случаѣ, если они состояли на иждивеніи умершаго, и послѣдній былъ единственнымъ ихъ кормильцемъ. (Правила объ установленіи Положенія, отд. II).

Это проэктируемое Министерствомъ Путей Сообщенія постановленіе и мотивы его заслуживаютъ вниманія постольку, поскольку принципъ наслѣдственности пенсій можетъ быть признанъ заслуживающимъ распространенія на всѣхъ вообще потерпѣвшихъ увѣчье, а равно поскольку тѣ категории желѣзнодорожныхъ служащихъ, кои не подходятъ подъ нормы этого проэкта, останутся подъ дѣйствіемъ закона, имѣющаго стать на мѣсто ст. 683.

По этому же вопросу заслуживаетъ вниманія и проэктируемая Совѣщаніемъ представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ ст. 11 проэкта правилъ. Восполняя существенный пробѣлъ ст. 683, въ которой не указаны условія прекращенія назначенныхъ пенсій, статья эта вмѣстѣ съ

тѣмъ устанавливаетъ назначеніе пенсій членамъ семейства потерпѣвшаго, въ случаѣ прекращенія выдачи ея ему самому по одному изъ указанныхъ въ законѣ основаній. «Выдача пенсій прекращается вслѣдствіе: а) смерти лица, получавшаго пенсію, б) вступленія его въ монашество, а для лица женскаго пола вступленія въ бракъ, в) лишенія его всѣхъ правъ состоянія и г) признанія его безвѣстно-отсутствующимъ. Но въ случаѣ прекращенія, по одному изъ указанныхъ основаній, пенсіи самому потерпѣвшему, начинается пенсія членамъ его семейства съ соблюденіемъ правилъ и условій, указанныхъ въ статьяхъ 6, 10».

4. Недопущеніе обращенія казенныхъ и частныхъ взысканій на пенсіи и запрещеніе вознагражденія повѣренныхъ выше таксы.

Нашъ законъ ограждаетъ интересы лицъ, живущихъ жалованіемъ отъ казны (1086 ст. Уст. Гр. Суд.) или по частному найму (рѣш. 1893 г. № 84) и рабочей платой (ст. 100 Уст. Пром.) отъ обращенія всего полученнаго ими заработка на удовлетвореніе частныхъ или казенныхъ взысканій и устанавливаетъ опредѣленный размѣръ допускаемаго удержанія въ пользу взыскателей. Въ отношеніи единовременныхъ выдачъ или пенсій по ст. 683 не установлено никакихъ ограниченій ни закономъ, ни кассационной практикой. Надлежало бы, поэтому, выяснить, особенно, если будетъ признана необходимою система пенсіоннаго вознагражденія, слѣдуетъ ли, по примѣру законовъ 2 іюня 1903 г. (ст. 53) и всѣхъ за нимъ послѣдовавшихъ, не допускающихъ вовсе обращенія казенныхъ или частныхъ взысканій на пособія, пенсіи и иные платежи, получаемые на основаніи сихъ законовъ, освободить вполнѣ или частью (до опредѣленной суммы) и выдачи по ст. 683 отъ обращенія на нихъ взысканій въ пользу частныхъ лицъ или казны.

Проектъ Министерства Путей Сообщенія и предлагаетъ правило въ этомъ смыслѣ. «Назначаемые на основаніи настоящаго положенія пенсіи, пособія и иные платежи не могутъ быть обращаемы на погашеніе казенныхъ или частныхъ взысканій, за исключеніемъ судебныхъ и заведеніе дѣла издержекъ, которыя могутъ быть присуждены

желѣзнымъ дорогамъ по искамъ, возникающимъ на основаніи настоящаго положенія...» (ст. 85 Положенія).

Аналогичное правило проектируетъ и Совѣщаніе представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ. «Назначенные на основаніи настоящихъ правилъ пенсіи или единовременные платежи, въ размѣрѣ не превышающемъ въ совокупности 300 р. на одно лицо, не могутъ быть обращаемы на пополненіе казенныхъ или частныхъ взысканій (ст. 18). *)

Какъ законъ 2 іюня 1903 г. (ст. 41) и всѣ за нимъ послѣдовавшіе, такъ и проектъ Министерства Путей Сообщенія (ст. 60 Положенія) и проектъ правилъ Совѣщанія представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ (ст. 19) содержатъ воспрещеніе заключать съ повѣренными условія о вознагражденіи ихъ за веденіе дѣлъ по претензіямъ, предъявляемымъ на основаніи названныхъ законовъ и проектируемыхъ правилъ, въ размѣрѣ, превышающемъ таксу (Учр. Суд. Уст. ст. 396 прим., прилож. VII), и признаютъ, что такія условія, а равно и долговыя обязательства, выданныя на превышающія таксу суммы вознагражденія, почитаются недѣйствительными.

Это воспрещеніе имѣетъ цѣлью бороться съ распространеннымъ у насъ промысломъ скупки претензій къ желѣзнымъ дорогамъ подъ видомъ вознагражденія повѣренному. Необходимо, однако, обратить вниманіе и на другую сторону вопроса. Г. Осецкій, напримѣръ, указываетъ на случаи, когда за потерю ноги потерпѣвшіе получали вознагражденіе отъ 10—25 руб. когда совершенно потерявшему здоровье при крушеніи поѣзда кондуктору желѣзная дорога выдала въ полное и окончательное вознагражденіе 75 руб. При такомъ образѣ дѣйствій дорогъ, замѣчаетъ г. Осецкій, вознагражденіе посредниковъ и комиссіонеровъ

(*) Необходимо замѣтить, что вопросъ объ огражденіи пенсій отъ обращенія на нихъ частныхъ или казенныхъ взысканій находится въ зависимости отъ того, будетъ ли признано за потерпѣвшими право на вознагражденіе за *весь* понесенный ущербъ или только право на *обезпеченіе средствъ существованія*. См. ниже VII, 1, б. и в.

въ 50% — слѣдуетъ признать переходной ступеню къ болѣе правильному огражденію правъ лицъ потерпѣвшихъ (Смерть и увѣчье, стр. 102).

Нельзя не замѣтить, что «болѣе правильнымъ огражденіемъ правъ» какъ дорогъ, такъ и потерпѣвшихъ былъ бы, можетъ быть, компетентный и не заинтересованный контроль, по примѣру, установленному въ статьяхъ 31 и 38 закона 2 іюня 1903 г., соглашеній, заключенныхъ между дорогами и потерпѣвшими, если такія соглашенія послѣ несчастнаго случая будутъ признаны допустимыми. Итакъ, спорными здѣсь являются слѣдующіе вопросы:

1). *Какія частныя соглашенія между потерпѣвшими съ одной стороны и обязанными вознаградить за вредъ съ другой—должны быть запрещены?*

2). *Должны ли быть допущены переуступка и отчужденіе права на искъ о вознагражденіи за личный вредъ?*

3). *Слѣдуетъ ли ввести принципъ наследственности пенсій?*

4). *Слѣдуетъ ли оградить пенсіи, получаемыя потерпѣвшими, отъ обращенія на нихъ частныхъ и казенныхъ взысканій?*

5). *Слѣдуетъ ли запретить вознагражденіе повѣренныхъ выше таксы по искамъ о вознагражденіи за личный вредъ?*

VII.

Размѣръ и формы вознагражденія.

Размѣръ вознагражденія, говоритъ законъ, долженъ зависѣть исключительно отъ понесеннаго въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ ущерба (п. 4 ст. 683).

1. Размѣръ
вознагражден.
а) Сенатская
практика.

Во всѣхъ западно-европейскихъ законодательствахъ принято заимствованное изъ римскаго права дѣленіе убытка въ обширномъ смыслѣ на два вида: ущербъ въ наличномъ

имуществѣ (damnum emergens) и потерю прибыли (lucrum cessans) и, когда говорится о вознагражденіи за вредъ, подразумѣваются оба вида ущерба. И новѣйшій кодексъ (Германское Гражданское Уложеніе) понимаетъ подъ ущербомъ и прибыль, которую можно было бы съ вѣроятностью ожидать при обычномъ ходѣ вещей или при особыхъ обстоятельствахъ, въ частности, въ виду принятыхъ мѣръ и сдѣланныхъ распоряженій. «Der zu ersetzende Schaden umfasst auch den entgangenen Gewinn. Als entgangen gilt der Gewinn, welcher nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge oder nach den besonderen Umständen, insbesondere nach den getroffenen Anstalten und Vorkehrungen mit Wahrscheinlichkeit erwartet werden konnte» (§ 252 B. G. B.).

Ст. 683 не содержитъ указанія на то, *что* слѣдуетъ разумѣть подъ ущербомъ, и *какъ* долженъ зависѣть размѣръ вознагражденія отъ ущерба. Сенатъ же разъясняетъ, что ст. 683, давая право на вознагражденіе за причиненный при эксплуатаціи предпріятія ущербъ, подъ ущербомъ разумѣетъ не только положительный вредъ въ имуществѣ, но и потерю возможной матеріальной выгоды (рѣш. 1880 г. № 99), т. е. той выгоды, которой можно было бы ожидать съ вѣроятностью въ обыкновенномъ порядкѣ вещей, или же какъ послѣдствіе извѣстныхъ обстоятельствъ, въ особенности, принятыхъ для достиженія такой выгоды мѣръ. Вполнѣ, напримѣръ, согласно поэтому со статьей 683 можетъ быть присуждено потерпѣвшему вредъ отъ разстройства здоровья вознагражденіе сообразно съ тѣмъ содержаніемъ, которое онъ по своему образованію въ ближайшемъ будущемъ съ вѣроятностью долженъ былъ бы получать (рѣш. 1899 г. № 41).

Лицо, коему причинено разстройство здоровья при эксплуатаціи желѣзной дороги имѣетъ право на полученіе отъ дороги: 1) вознагражденія на покрытіе понесенныхъ расходовъ по лѣченію; 2) суммы, необходимой для леченія его и попеченія о немъ въ будущемъ; 3) суммы, соотвѣт-

ствующей утраченной имъ трудоспособности (рѣш. 1899 г. № 82).

Изъ того, что размѣръ вознагражденія долженъ по закону зависѣть исключительно отъ понесеннаго ущерба, не слѣдуетъ, что ущербъ обуславливается размѣромъ заработка, который имѣлъ потерпѣвшій въ моментъ случившагося съ нимъ несчастья, ибо въ этотъ моментъ онъ могъ не имѣть никакого заработка, Размѣръ же ущерба опредѣляется судомъ, смотря по *обстоятельствамъ дѣла*, и даже повѣрка правильности опредѣленія этого размѣра судомъ въ кассационномъ порядкѣ недопустима (рѣш. 1899 г. № 85, рѣш. 1898 г. № 102, рѣш. 2 июня 1903 г. д. 8185—1903 г.).

Сенатъ допускаетъ при опредѣленіи размѣра вознагражденія одновременное примѣненіе статей 660 и 661 ч. 1 т. X, такъ какъ онѣ предусматриваютъ различныя послѣдствія, которыми сопровождалось причиненное поврежденіе здоровья; ст. 660 относится къ періоду, ближайшему къ катастрофѣ, отъ которой пострадалъ истецъ, и вознагражденіе по ней выдается за временную утрату трудоспособности и за временное разстройство дѣлъ, а ст. 661 имѣетъ въ виду такое разстройство здоровья, которое должно отозваться на положеніи потерпѣвшаго не только въ періодъ непосредственнаго за событіемъ врачеванія, но и въ будущемъ. Въ этомъ случаѣ истецъ, произведшій уже расходы на леченіе и лишенный обычной своей трудоспособности, въ правѣ требовать вознагражденія по ст. 660 и 661 (рѣш. 1883 г. № 7).

б) Литература.

Уже **ВЫСОЧАЙШЕ** учрежденная Комиссія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла (1881 г.) въ своемъ докладѣ о пассажирскомъ движеніи находила крайне неопредѣленными постановленія, касающіяся размѣра вознагражденія потерпѣвшихъ отъ желѣзнодорожныхъ несчастій. Для устраненія указанной неопредѣленности, а также въ видахъ дѣйствительнаго охраненія правъ потерпѣвшихъ представлялось бы, по мнѣнію комиссіи, полезнымъ и необходимымъ дополнить раздѣлъ II закона 25 января 1878 г.

слѣдующимъ постановленіемъ: «Въ случаяхъ, предусмотрѣнныхъ 657 и 661 ст. Зак. Гражданскихъ (сводъ зак. т. X ч. 1), доказательствомъ дѣйствительныхъ размѣровъ понесеннаго потерпѣвшими убытка могутъ служить доставленные послужные списки или удостовѣренія подлежащихъ присутственныхъ мѣстъ и должностныхъ лицъ, а также свидѣтельскія показанія о количествѣ содержанія, получавшагося убитымъ или лишеннымъ возможности добывать трудомъ средства къ жизни».

Положительное указаніе въ законѣ хотя нѣкоторыхъ доказательствъ, обязательныхъ для суда, необходимо, по мнѣнію комиссіи, такъ какъ иначе суды могутъ *ad libitum* или назначить слишкомъ значительные размѣры вознагражденія или же признать желѣзнодорожныя общества въ *принципѣ* обязанными уплатить убытки истцамъ съ тѣмъ, чтобы послѣдніе доказали размѣръ убытковъ особо, въ *порядкѣ исполнительнаго производства*. Но такъ какъ истецъ не могъ бы имѣть по существу дѣла другихъ доказательствъ и, такъ какъ оцѣнка таковыхъ по закону зависитъ отъ тѣхъ же судовъ, то очевидно, что рѣшенія о необходимости доказывать размѣръ убытковъ въ исполнительномъ порядкѣ равносильны отказу въ правосудіи (Докладъ о пассажирскомъ движеніи стр. 376, 377. Шимановскій. О новомъ желѣзнодорожномъ уставѣ, стр. 56).

И въ литературѣ давно указано, что при отсутствіи всякихъ нормъ въ законѣ десять судовъ опредѣляютъ десять же различныхъ вознагражденій въ процентномъ или долевымъ отношеніи. Такая неопредѣленность, колеблющая авторитетъ суда, тягостна и для сторонъ, особенно для потерпѣвшихъ, которые не знаютъ, чего требовать и на что рассчитывать (К. А. Мальчевскій Журн. Гр. и Уг. права 1888 г. кн. 8. Къ вопросу объ отвѣтственности предпринимателей за несчастные случаи съ рабочими).

Признавая неопредѣленность закона и все неудобство отъ разнообразія судебной практики, другой изслѣдователь (г. Осецкій) находитъ, что нѣтъ надобности для исправле-

нія зла возвращаться вспять къ старому процессу и связывать судъ системой доказательствъ. Свобода судейскаго усмотрѣнія—самое цѣнное и наиболѣе трудно завоеванное пріобрѣтеніе новаго гражданскаго процесса — не должна быть поколеблена. Судъ по свободному усмотрѣнію опредѣляетъ, каковъ былъ заработокъ потерпѣвшаго до несчастнаго случая. Необходимо только въ законодательномъ порядкѣ опредѣлить то количество ежегоднаго пособія или единовременнаго вознагражденія, на которое имѣетъ право потерпѣвшій, по отношенію къ своему прежнему содержанію въ случаѣ полной или частичной неспособности къ труду, а также то количество ежегоднаго пособія или единовременнаго вознагражденія, на которое имѣютъ право члены его семьи, каждый въ отдѣльности и въ общей суммѣ (Смерть и увѣчье, стр. 295, 296).

в) Новѣйшіе
проекты и за-
коны.

Противъ примѣняемаго къ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ начала возмѣщенія убытковъ въ полномъ объемѣ высказывается и авторъ проекта правилъ Совѣщанія представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ (въ объяснительной запискѣ къ проекту правилъ, стр. 17—19). Принципъ возмѣщенія полностью всего убытка, говоритъ авторъ, вытекаетъ изъ принципа отвѣтственности за вину (т. X ч. 1 ст. 574, 684), въ частности, за послѣдствія недозволеннаго дѣянія, то есть изъ частно-правового отношенія. Но начало это непримѣнимо къ правоотношеніямъ, возникающимъ по поводу несчастныхъ случаевъ между потерпѣвшими и желѣзнодорожными предпріятіями, которыя, какъ юридическія лица, неспособны совершать недозволенные дѣянія и несутъ отвѣтственность не за свою, а за чужую вину, за лицъ непосредственно виновныхъ въ причиненіи вреда или, весьма часто, безъ всякой вины даже своихъ агентовъ, за простой случай. Въ виду этого отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ должна быть признана вытекающей не изъ *частно-правового начала* отвѣтственности за *вину*, а изъ *соціального принципа* возложенія на предпринимателей отвѣтственности за *профессиональный*

рискъ. Этимъ объясняются и другія особенности желѣзнодорожной отвѣтственности: перенесеніе *onus probandi* на отвѣтчика, ограниченность условій, освобождающихъ отъ отвѣтственности, отвѣтственность за случай безъ всякой даже неосторожности со стороны дороги. Соціальный характеръ желѣзнодорожной отвѣтственности обнаруживается и изъ того, что законъ запрещаетъ измѣнять частными соглашениями установленныя имъ правила объ отвѣтственности. Гдѣ отвѣтственность возникаетъ не изъ вины отвѣтчика, а изъ новыхъ условій общественной жизни, создавшей крупныя и опасныя предпріятія, тамъ *частное право* на возмѣщеніе *всего вреда* изъ имущества отвѣтчика превращается въ *соціальное право* потерпѣвшаго на *полученіе средствъ къ существованію*. Размѣръ этихъ средствъ будетъ колебаться въ зависимости отъ общественнаго и семейнаго положенія потерпѣвшаго, но въ общемъ онъ всегда будутъ ниже обычнаго его заработка. Право на вознагражденіе за личный вредъ при желѣзнодорожныхъ несчастіяхъ можетъ быть приравнено до нѣкоторой степени къ праву на пенсіонное обезпеченіе на службѣ государственной или общественной, гдѣ пенсіонный окладъ никогда, по закону, не достигаетъ оклада содержанія, или къ праву на алименты въ тѣсномъ смыслѣ, т. е. къ праву на полученіе содержанія отъ лицъ, обязанныхъ къ тому по закону (жена отъ мужа, дѣти и родители взаимно),—а въ такихъ случаяхъ назначается лишь содержаніе въ размѣрѣ, необходимомъ для существованія, соотвѣтственно положенію потерпѣвшаго и средствамъ обязаннаго.

Законъ, кромѣ того, долженъ еще установить не только опредѣленную въ процентномъ отношеніи къ заработку потерпѣвшаго норму вознагражденія, но и предѣльный по суммѣ размѣръ такого вознагражденія на одно лицо: желѣзная дорога, не получая страховыхъ премій, не должна нести чрезмѣрныхъ рисковъ, и соціальная основа закона о желѣзнодорожной отвѣтственности вполне оправдываетъ подобную мѣру. По всѣмъ этимъ соображеніямъ

проектируется слѣдующее правило: «Вознагражденіе самого потерпѣвшаго опредѣляется въ зависимости отъ продолжительности и степени утраты имъ трудоспособности и назначается въ размѣрѣ не свыше *двухъ третей* постоянного годового заработка къ моменту несчастнаго случая. Заработокъ лицъ, получающихъ поденную плату, опредѣляется помноженіемъ средней, за послѣдній годъ, поденной платы на 260. Во всякомъ случаѣ, размѣръ пенсіи самого потерпѣвшаго не можетъ превышать *пяти тысячъ рублей въ годъ*, соотвѣтственно чему опредѣляется и высшій размѣръ пенсіи членамъ его семейства» (ст. 4).

Размѣръ вознагражденія ($\frac{2}{3}$ годового заработка) взятъ авторомъ проекта, Л. Я. Лозинскимъ, изъ закона 2 іюня 1903 г. (оттуда также взятъ и способъ опредѣленія годового заработка поденщиковъ), и авторъ вообще видитъ полную аналогію между закономъ 2 іюня 1903 г. и проектируемымъ имъ желѣзнодорожнымъ закономъ. Слѣдуетъ, однако, отмѣтить, что авторы закона 2 іюня 1903 г., устанавливая ограниченную отвѣтственность предпринимателей, исходили изъ другихъ соображеній.

Преслѣдуя при начертаніи закона 2 іюня 1903 прежде всего цѣли государственной политики, для которой важнѣе, чтобы большее число сдѣлавшихся неспособными къ труду рабочихъ или ихъ семейства получили *необходимое* для нихъ содержаніе, нежели такое положеніе, при которомъ только часть ихъ получила бы *полное вознагражденіе* въ строгомъ соотвѣтствіи съ размѣромъ понесеннаго ущерба, авторы закона, положивъ въ основаніе его принципъ профессиональнаго риска и увеличивъ этимъ значительно число случаевъ, за которые предприниматели несутъ отвѣтственность, признали необходимымъ въ *интересахъ предпринимателей* ограничить размѣръ отвѣтственности (Литвиновъ-Фалинскій, Новый законъ о вознагражденіи увѣчныхъ рабочихъ, изд. 5-е, 1910 г., стр. 25—35).

Законопроектъ Министерства Торговли и Промышленности тоже устанавливаетъ размѣръ вознагражденія въ

$\frac{2}{3}$ годового заработка при полной потерѣ трудоспособности.

Проектъ Министерства Путей Сообщенія отстываетъ отъ этой нормы. Выработывавшая первоначально проектъ Коммиссія инженера Печковскаго прежде всего приняла во вниманіе, что до изданія закона 2 іюня 1903 г. рабочіе, потерпѣвшіе увѣчье, получали вознагражденіе по ст. 684 т. X. ч. I, т. е. должны были для полученія вознагражденія (полнаго возмѣщенія убытковъ) доказывать вину владѣльца или уполномоченнаго имъ лица. Такимъ образомъ, хотя законъ 2 іюня 1903 г. и уменьшилъ размѣръ вознагражденія до $\frac{2}{3}$ заработка, но зато крайне сѣзвилъ кругъ условій, освобождающихъ предпринимателей отъ отвѣтственности, и освободилъ рабочихъ отъ обязанности доказывать вину владѣльцевъ предпріятія, чѣмъ поставилъ рабочихъ въ общемъ въ болѣе благопріятныя условія. Съ другой стороны, для предпринимателей расширеніе предѣловъ отвѣтственности компенсировалось пониженіемъ нормы вознагражденія до $\frac{2}{3}$ утраченнаго заработка.

Въ совершенно иномъ положеніи находятся, по мнѣнію Коммиссіи д. с. с. Печковскаго, желѣзнодорожные служащіе.

Отвѣтственность желѣзнодорожныхъ предпріятій по ст. 683 и установившейся судебной практикѣ такова, какъ если бѣ на нихъ былъ распространень принципъ професіональнаго риска, и область примѣненія ст. 683 къ вознагражденію увѣчныхъ агентовъ желѣзныхъ дорогъ по объему своему практически почти совпадаетъ съ тѣми предѣлами отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, которые вытекали бы изъ распространенія на нихъ общихъ положеній законопроекта Министерства Торговли и Промышленности о страхованіи рабочихъ; въ то же время ст. 683 не содержитъ никакого льготнаго отступленія для желѣзнодорожныхъ предпріятій отъ общей обязанности вознаградить *за весь* причиненный ущербъ. Распространеніе на желѣзнодорожныхъ служащихъ нормы закона 2 іюня 1903 г. объ

ограниченіи размѣра вознагражденія $\frac{2}{3}$ заработка явилась бы, слѣдовательно, умаленіемъ ихъ правъ. Справедливость требуетъ повышенія этой нормы, *если не до размѣра полного заработка потерпѣвшаго, такъ какъ несомнѣнно, что, находясь на службѣ, служащіе имѣютъ нѣкоторые добавочные расходы, связанные именно съ этой службой*, то во всякомъ случаѣ до нѣскольکو бѣльшей нормы. Прецедентомъ могутъ послужить нормы, установленныя въ уставахъ желѣзнодорожныхъ пенсіонныхъ кассъ, дѣйствующихъ по закону 30 мая 1888 г. (Прилож. къ ст. 575, Прим. 10 Устава Пут. Сообщ., т. XII ч. 1, продол. 1906 г., ст. 29). Этотъ законъ, подобно закону 2 іюня 1903 г. и законопроекту Министерства Торговли и Промышленности, при опредѣленіи права на вознагражденіе устраняетъ вопросъ о винѣ владѣльца предпріятія и требуетъ лишь, чтобы увѣчье произошло при исполненіи служебныхъ обязанностей.

Агентъ, лишившійся при этихъ условіяхъ вполнѣ трудоспособности, пріобрѣтаетъ право на пенсію въ размѣрѣ $\frac{3}{4}$ послѣдняго годового оклада содержанія, независимо отъ числа лѣтъ службы.

Существенными мотивами въ пользу предоставленія желѣзнодорожнымъ служащимъ нѣскольکو болѣе высокаго вознагражденія за увѣчье, въ виду изложеннаго, комиссія инженера Печковскаго считаетъ:

1) отсутствіе опасенія, что новыя правила могутъ въ значительной мѣрѣ увеличить бремя, возложенное на казну и на желѣзнодорожныя общества по дѣйствующимъ узаконеніямъ, какъ это имѣло мѣсто по отношенію къ владѣльцамъ фабричныхъ предпріятій, и

2) крайнюю нежелательность уменьшенія тѣхъ правъ, которыми эти лица пользуются по дѣйствующимъ въ настоящее время правиламъ.

Но кромѣ условій, при которыхъ вводится новое правило о вознагражденіи за увѣчье, желательность предоставленія желѣзнодорожнымъ служащимъ нѣскольکو болѣе привилегированнаго положенія въ вопросѣ о вознагражденіи

за увѣчье оправдывается особенностями ихъ службы, выражающимися:

1) въ бѣльшемъ, по сравненію съ большинствомъ прочихъ отраслей труда, профессиональномъ рискѣ;

2) въ тѣхъ повышенныхъ требованіяхъ, которыя по необходимости должны быть предъявлены къ качественному подбору желѣзнодорожныхъ служащихъ на всѣхъ ступеняхъ служебнаго положенія;

3) въ низшей оплатѣ труда мастеровыхъ и рабочихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по сравненію съ другими промышленными предпріятіями;

4) въ особыхъ условіяхъ желѣзнодорожной службы, въ силу которыхъ желѣзнодорожные служащіе и рабочіе подвергаются тяжелой уголовной отвѣтственности за нѣкоторыя проступки по службѣ, согласно ст. ст. 1083 — 1085 Улож. о нак., и, кромѣ того, желѣзнодорожнымъ служащимъ, мастеровымъ и рабочимъ безусловно воспрещается участіе въ стачкахъ, забастовкахъ.

Ко всему этому слѣдуетъ еще прибавить, что и законы иностранныхъ государствъ, въ большинствѣ случаевъ, по аналогичнымъ мотивамъ, предоставляютъ желѣзнодорожнымъ служащимъ значительныя преимущества въ отношеніи правъ на обезпеченіе въ случаѣ увѣчья (Пояснительная записка къ проекту правилъ, стр. 12—15).

Всѣ эти соображенія подверглись детальному разбору въ междувѣдомственной комиссіи А. А. Шукина, гдѣ представители Министерства Путей Сообщенія, отстаивая свою точку зрѣнія, привели дополнительныя соображенія и данныя, изъ которыхъ особый интересъ представляютъ статистическія таблицы, иллюстрирующія чрезвычайно высокій процентъ тяжкихъ увѣчій и смертей при желѣзнодорожной службѣ, сравнительно со всѣми другими отраслями промышленной дѣятельности (въ три раза большій).

Представители Министерства Путей Сообщенія указали еще на то, что нѣкоторыя категоріи желѣзнодорожныхъ служащихъ (паровозная и тяговая прислуга, напри-

мѣръ) по долгу службы сознательно должны идти часто навстрѣчу опасности, и при такихъ условіяхъ не только элементарная справедливость, но и правильно понятый интересъ самихъ желѣзныхъ дорогъ требуютъ предоставленія этимъ лицамъ извѣстныхъ привилегій въ смыслѣ болѣе щедрого вознагражденія ихъ за увѣчье, полученное на службѣ: служащіе, подвергающіеся опасности, должны быть поддержаны въ вѣрномъ исполненіи своего долга сознаниемъ, что, въ случаѣ несчастья съ ними, имъ самимъ и семьямъ ихъ не грозитъ нужда. (Журн. междувѣд. комиссіи стр. 17—29).

Представители другихъ вѣдомствъ только отчасти согласились со всѣми этими соображеніями и поэтому въ проектъ вошло такое правило: «Пенсіи назначаются въ случаяхъ постоянной утраты трудоспособности: при полной утратѣ ея для лицъ, указанныхъ въ п. а. ст. 9 (обслуживающіе поѣзда, паровозы, составители поѣздовъ и сцѣпки, стрѣлочники у ручныхъ стрѣлокъ, поѣздные и станціонные осмотрщики и смазчики вагоновъ или временно исполняющіе обязанности перечисленныхъ лицъ) въ размѣрѣ трехъ четвертей годового заработка (ст.ст. 32—37), а для лицъ, указанныхъ въ п. б. ст. 9 (остальные служащіе и мастеровые, указанные въ ст. 1) въ размѣрѣ двухъ третей означеннаго заработка, а при неполной—для лицъ, указанныхъ въ п. а. ст. 9, въ размѣрѣ той доли трехъ четвертей годового заработка, пострадавшаго и для лицъ, указанныхъ въ п. б. ст. 9, въ размѣрѣ той доли двухъ третей годового заработка, которыя (доли) соотвѣтствуютъ степени утраты трудоспособности пострадавшаго.»

Изъ приведенныхъ сужденій авторовъ проекта Министерства Путей Сообщенія особаго вниманія заслуживаетъ ихъ мнѣніе, что ст. 683 обезпечиваетъ потерпѣвшихъ такъ же, какъ если бѣ условія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ обсуждались по общимъ положеніямъ законопроекта Министерства Торговли и Промышленности о страхованіи рабочихъ, и что ограниченіе размѣра вознагра-

гражденія явится неоправдываемымъ умаленіемъ правъ, предоставленныхъ имъ нынѣ дѣйствующимъ закономъ; послѣднее особенно вѣрно относительно пострадавшихъ постороннихъ лицъ (пассажировъ и др.): къ нимъ не примѣнимо то соображеніе (о добавочныхъ и обязательныхъ расходахъ, связанныхъ именно со службой), которое удержало авторовъ проекта отъ установленія вознагражденія потерпѣвшимъ служащимъ желѣзной дороги въ размѣрѣ *полнаго* ихъ заработка (см. выше).

Что касается самихъ размѣровъ пособій и пенсій, то образцомъ для послѣдующихъ законовъ и проектовъ въ этомъ отношеніи послужилъ законъ 2 іюня 1903 г. Правила его необходимо поэтому привести полностью.

Вознагражденіе самихъ потерпѣвшихъ производится въ видѣ пособій и пенсій (ст. 5).

Пособія назначаются со дня несчастнаго случая по день возстановленія трудоспособности или признанія утраты ея постоянной, въ размѣрѣ *половины* дѣйствительнаго заработка потерпѣвшаго (ст. 6).

Выдача пенсіи производится со дня прекращенія пособій. Въ тѣхъ случаяхъ, когда размѣръ пенсіи больше размѣра пособія, потерпѣвшіе, сверхъ пенсіи, получаютъ одновременно разницу между пенсіей и пособиемъ за все время со дня несчастнаго случая до дня прекращенія пособій (ст. 8).

Пенсіи потерпѣвшихъ малолѣтнихъ и подростковъ, по достиженіи малолѣтними возраста подростковъ, а подростками — возраста взрослыхъ рабочихъ, увеличиваются въ соразмѣрности съ возрастаніемъ средней поденной платы чернорабочему для означенныхъ возрастныхъ группъ (ст. 9).

Независимо отъ вознагражденія, указаннаго въ ст. 5, владѣлецъ предпріятія, если потерпѣвшій не пользовался отъ него бесплатной врачебной помощью, обязанъ возмѣщать потерпѣвшему расходы по леченію впредь до излеченія или до прекращенія леченія. Возмѣщеніе это опре-

дѣляется по расчету платы, взимаемой въ мѣстныхъ больницахъ (казенныхъ, городскихъ и земскихъ) (ст. 10). Въ случаѣ смерти потерпѣвшаго, послѣдовавшей немедленно за несчастнымъ случаемъ или во время леченія тѣлеснаго поврежденія, или же не позднѣе двухъ лѣтъ со дня несчастнаго случая, если леченіе было прекращено ранѣе, владѣлецъ предпріятія обязанъ: а) уплатить, по принадлежности, на погребеніе умершаго: 30 р. для взрослого и подростка и 15 р. для малолѣтняго и б) выдавать пенсіи указаннымъ въ ст. 12 членамъ семейства умершаго (ст. 11). Пенсіи членамъ семейства производятся въ размѣрѣ слѣдующихъ долей годового содержанія умершаго рабочаго: а) вдовѣ, въ размѣрѣ *одной трети*, пожизненно; б) дѣтямъ обоюга пола: законнымъ, узаконеннымъ, усыновленнымъ и внѣбрачнымъ, а равно воспитанникамъ и пріемышамъ (зак. о сост. ст. 570, прим.) до достиженія ими 15-лѣтняго возраста, каждому въ размѣрѣ: *одной шестой* при жизни одного изъ родителей и *одной четверти* круглымъ сиротамъ; в) родственникамъ въ прямой восходящей линіи пожизненно, каждому—въ размѣрѣ *одной шестой* и г) братьямъ и сестрамъ, круглымъ сиротамъ, до достиженія ими 15-лѣтняго возраста, каждому—въ размѣрѣ *одной шестой*. Лицамъ, означеннымъ въ пунктахъ *в* и *г* настоящей статьи, а также внѣбрачнымъ дѣтямъ, послѣ смерти ихъ отца, пенсіи производятся въ томъ лишь случаѣ, если эти лица находились на иждивеніи умершаго (ст. 12).

При вступленіи вдовы въ бракъ причитающаяся ей пожизненная пенсія замѣняется единовременной выдачей въ суммѣ равной тройному размѣру слѣдующихъ вдовѣ годовыхъ пенсіонныхъ платежей (ст. 13).

Дѣти, воспитанники и пріемыши (ст. 12 п. б) въ случаѣ смерти обоихъ родителей, послѣдовавшей при условіяхъ, указанныхъ въ статьѣ 1 и 11, получаютъ совокупность пенсій, причитающихся имъ по смерти каждаго изъ родителей (ст. 14).

Общая совокупность пенсій, причитающихся всѣмъ

указаннымъ въ статьѣ 12 членамъ семейства умершаго рабочаго, не должна превышать $\frac{2}{3}$ его годоваго содержанія. Если общая сумма пенсій превышаетъ означенный предѣлъ, то лица, поименованныя въ пунктахъ *а* и *б* статьи 12 имѣютъ право на преимущественное удовлетвореніе полностью, а родственникамъ, помянутымъ въ пунктахъ *в* и *г* ст. 12, назначается лишь остатокъ, если таковой имѣется, съ распределеніемъ его между ними поровну. Если означенный выше предѣлъ превзойденъ суммой пенсій, причитающихся только лицамъ, поименованнымъ въ пунктахъ *а* и *б* статьи 12, то пенсіи эти соотвѣтственно сокращаются. Измѣненіе въ составѣ семейства умершаго, за исключеніемъ случая послѣдующаго рожденія законныхъ его дѣтей, не служитъ основаніемъ къ измѣненію размѣровъ назначенныхъ уже членамъ семейства пенсій (ст. 15).

Далѣе, въ ст. 16 даются подробныя правила исчисленія годоваго заработка, въ ст. 17 постановляется, что если обыкновенный годовоі зарплатокъ потерпѣвшаго превышаетъ исчисленное годовое содержаніе, то послѣднее должно быть увеличено до размѣра обыкновеннаго заработка; а если потерпѣвшій не получалъ въ предпріятіи никакой платы, то годовое содержаніе его опредѣляется въ размѣрѣ средней поденной платы чернорабочему помноженной на 260; и наконецъ ст. 18 указываетъ порядокъ опредѣленія средней поденной платы.

Законы 9 іюня 1904 г., 6 іюня 1905 г., 6 марта 1906 и 19 апрѣля 1906 г. содержатъ совершенно тождественныя приведеннымъ правиламъ постановленія по вопросамъ о составѣ вознагражденія, размѣрѣ его и опредѣленіи годового заработка.

Нѣтъ принципиальныхъ отступленій отъ закона 2 іюня 1903 г. по этимъ вопросамъ и въ законопроектѣ Министерства Торговли и Промышленности. Повышенъ въ этомъ законопроектѣ лишь размѣръ пособія до $\frac{2}{3}$ дѣйствительнаго заработка, введено (ст. 27) указаніе, что вдова полу-

чаетъ пенсію только въ томъ случаѣ, если вступила въ бракъ съ пострадавшимъ до приключившагося съ нимъ несчастнаго случая (по закону 2 іюня 1903 г. вдова получаетъ пенсію, если даже вступила въ бракъ съ пострадавшимъ послѣ несчастнаго съ нимъ случая), и нѣсколько иначе исчисляется годовой заработокъ.

Проектъ Министерства Путей Сообщенія содержитъ по этимъ вопросамъ нѣкоторыя особенности (по сравненію съ закономъ 2 іюня 1903 г.). Введена статья (11) о томъ, что пособія выдаются со времени прекращенія выдачи содержанія (заработка); если выдаваемое содержаніе меньше слѣдуемаго пособия, то пособие производится и до прекращенія выдачи содержанія (заработка), но лишь въ размѣрѣ разности между суммой пособия и выдаваемымъ содержаніемъ.

Авторы проекта объясняютъ, что статья эта необходима, такъ какъ по принятому въ настоящее время порядку, увольненіе служащихъ съ прекращеніемъ содержанія производится не всегда сейчасъ же послѣ несчастнаго случая изъ за того, чтобы немедленнымъ увольненіемъ не лишать служащаго, получившаго незначительное увѣчье, цѣлаго ряда служебныхъ правъ, зависящихъ отъ продолжительности службы. (Пояснительная записка, стр. 11).

Статья эта разрѣшаетъ и вызывающій въ судебной практикѣ сомнѣніе вопросъ о томъ, можетъ ли потерпѣвшій, оставленный на службѣ и получающій содержаніе по прежнему, требовать вознагражденія. Вопросъ этотъ обыкновенно рѣшается утвердительно на томъ основаніи, что законъ не предусматриваетъ способа вознагражденія въ видѣ оставленія на службѣ; что потерпѣвшій можетъ впоследствии, когда пройдетъ срокъ давности, быть уволенъ со службы и оставленъ, такимъ образомъ, безъ вознагражденія. Приведенная статья проекта устраняетъ самый вопросъ.

Далѣе въ проектѣ предусмотрѣнъ случай вознагражденія потерпѣвшаго, уже получающаго пенсію за причиненное ему раньше тѣлесное поврежденіе (ст. 15).

Пособія назначаются въ размѣрѣ или $\frac{3}{4}$ или $\frac{2}{3}$ сред-

няго поденнаго заработка потерпѣвшаго, въ зависимости отъ категоріи, къ которой относится служащій (ст. 9).

Повышенъ окладъ пенсіи вдовы до $\frac{3}{8}$ для одной категоріи служащихъ (п. а ст. 9); повышенъ возрастъ дѣтей, имѣющихъ право на вознагражденіе, до 18 лѣтъ и точнѣе редактировано условіе, при которомъ внѣбрачныя дѣти, родственники по прямой восходящей линіи и братья и сестры, круглые сироты, получаютъ право на пенсію: нужно, чтобы эти лица находились на иждивеніи умершаго и чтобы послѣдній былъ *единственнымъ ихъ кормильцемъ* (ст. 22).

Вдова получаетъ пенсію, если бракъ съ пострадавшимъ *предшествовалъ* несчастному случаю. Общая совокупность пенсій членамъ семейства для первой категоріи служащихъ повышена до $\frac{3}{4}$ годового заработка умершаго.

Существенно разнятся въ проэктѣ и способы опредѣленія годоваго заработка и средней поденной платы (ст. 31—37).

Проэктъ правилъ Совѣщанія представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ устанавливаетъ обязанность возмѣстить издержки на леченіе, понесенныя до назначенія пенсіи (ст. 5), не предусматриваетъ назначенія пособія, такъ какъ пенсія назначается, согласно ст. 2 этихъ правилъ, со дня несчастнаго случая; не предусматривается въ проэктѣ этомъ и возмѣщеніе расходовъ по погребенію, вопреки дѣйствующимъ законамъ и преположеніямъ всѣхъ другихъ проэктвовъ. Оклады пенсій для членовъ семейства взяты изъ закона 2 іюня 1903 г. съ тѣми измѣненіями, что вдова получаетъ $\frac{3}{8}$, а общая совокупность пенсій членамъ семьи не должна превышать $\frac{3}{4}$ пенсіи, которая причиталась бы самому потерпѣвшему при полной утратѣ трудоспособности; дѣти получаютъ пенсіи до 18 лѣтъ; жены потерпѣвшихъ, вступившихъ въ бракъ послѣ несчастнаго случая, и дѣти, прижитыя или усыновленныя ими послѣ несчастнаго случая, не пользуются правомъ на вознагражденіе (ст. 5—9).

2. Зачетъ суммъ, на которыя потерпѣвшій имѣетъ право, какъ участникъ сберегательно-вспомогательной кассы.
а) Сенатская практика.

Пунктъ 4 ст. 683 содержитъ еще постановленіе о томъ, что «вознагражденіе, назначенное изъ средствъ желѣзнодорожнаго общества служащему въ немъ лицу, потерпѣвшему увѣчья, выдается съ зачетомъ въ сіе вознагражденіе суммъ, на которыя лицо это имѣетъ право, какъ участникъ пенсіонной или сберегательно-вспомогательной кассы желѣзной дороги».

Изъ текста этого постановленія ясно, что если самъ желѣзнодорожный служащій застраховалъ свое здоровье въ частномъ страховомъ обществѣ, то сумма, назначенная ему въ случаѣ увѣчья, не можетъ быть вычтена изъ вознагражденія, присужденнаго ему судомъ на основаніи ст. 683; но затѣмъ остается спорнымъ вопросъ, подлежатъ ли зачету *всѣ* суммы, на которыя служащій имѣетъ право, какъ участникъ кассы, независимо отъ источника ихъ происхожденія, или *собственные взносы* потерпѣвшаго не подлежатъ зачету.

Сенатская практика въ этомъ вопросѣ не колеблется и неуклонно разъясняетъ, что зачету подлежатъ *всѣ* суммы, на которыя служащій имѣлъ или имѣетъ право, какъ участникъ пенсіонной или вспомогательно-сберегательной кассы дороги, независимо отъ того, составлены ли эти суммы изъ сбереженій участниковъ кассы или иныхъ суммъ. Зачетъ долженъ имѣть мѣсто не только по отношенію къ самому пострадавшему, но и къ членамъ его семьи при предъявленіи имъ иска о вознагражденіи вслѣдствіи причиненія при эксплуатаціи смерти ихъ кормильцу (р. 3 декабря 1903 г. д. 6883 — 1903 г., р. 6 января 1906 г., д. 1137—1905 г., рѣш. 1908 г. № 88).

Пенсія, получаемая вдовой убитаго при эксплуатаціи предпріятія, откуда бы она ни выдавалась, должна имѣть вліяніе на размѣръ вознагражденія въ виду 4 п. 683 ст., такъ какъ вознагражденіе назначается соразмѣрно дѣйствительно понесенному ущербу; ущербъ же, причиненный вдовѣ смертью ея мужа, очевидно, уменьшается на всю ту сумму, которую она получаетъ послѣ его смерти въ видѣ пенсіи (рѣш. 2 октября 1906 г., д. 2661—1906).

Сенатъ даже распространяетъ правило о зачетѣ на вознагражденіе, получаемое по статьямъ 684, 657, 660, 661. Точный разумъ и буквальный смыслъ статей 684 и 574, т. X ч. 1, говоритъ Сенатъ, показываетъ, что установленная ими для совершившаго безправное и произвольное дѣйствіе лица обязанность вознагражденія исчерпывается лишь возмѣщеніемъ потерпѣвшему того вреда, который былъ послѣдствіемъ этого дѣйствія. Въ виду этого, при опредѣленіи вознагражденія за утрату трудоспособности, суду надлежитъ сперва опредѣлить тотъ заработокъ, котораго потерпѣвшій лишился, вслѣдствіе потери трудоспособности, затѣмъ возложить на отвѣтчика обязанность возмѣстить этотъ ущербъ настолько, насколько онъ окажется невозмѣщеннымъ или добровольной уплатой, или выдачей пенсіи или пособія изъ вспомогательной и всякой другой кассы учрежденія, причемъ безразлично, изъ какихъ средствъ слагаются средства этой кассы (рѣш. 1907 г. № 40).

б) Литература.

По поводу такого направленія Сенатской практики въ литературѣ указано, что такая практика несогласна съ общими началами гражданскаго права и несправедлива по существу. Ни одна изъ западно-европейскихъ системъ права не допускаетъ въ видѣ правила вычета изъ вознагражденія за тѣлесныя поврежденія страховой суммы, хотя бы она имѣла форму пенсіи изъ общества или кассъ взаимопомощи. Изъ этого общаго правила допускаются исключенія, если сингулярная норма предписываетъ зачетъ (напр. ст. 4 Германскаго закона 7 іюня 1871 г.), и если предприниматель дѣлаетъ взносы на образованіе страхового фонда не *donandi causa*, а съ ясно выраженнымъ намѣреніемъ воспользоваться соотвѣтственной организаціей, какъ учрежденіемъ для страхованія своихъ рабочихъ отъ несчастныхъ случаевъ.

Практика Сената способна только уничтожить у рабочихъ и служащихъ побужденіе включать въ число задачъ общества взаимопомощи назначеніе пособій увѣчнымъ товарищамъ, такъ какъ пособія оказываются помощью не

имъ, а предпріятію (Проф. А. Э. Вормсъ. Зачетъ пенсій и страховых суммъ при исчисленіи вознагражденія за тѣлесное поврежденіе 1909 г. стр. 1—65).

в) Германскій законъ.

Германскій законъ 7 іюня 1871 г. по этому поводу опредѣляетъ: «Если убитый или поврежденный въ здоровьѣ былъ застрахованъ отъ несчастнаго случая въ страховомъ установленіи, въ кассѣ больныхъ, сберегательной, вспомогательной или иныхъ тому подобныхъ кассахъ, при участіи со стороны предпринимателя въ платежахъ за него премій или другихъ взносовъ, то это соучастіе въ платежахъ засчитывается предпринимателю въ сумму причитающагося потерпѣвшему вознагражденія, если платежи эти составляютъ *не меньше одной трети* всѣхъ страховых взносовъ» (ст. 4).

г) Проектъ Гражданскаго Уложенія.

Нашъ проектъ гражданскаго уложенія содержитъ только указаніе на то, что рабочій, застрахованный въ частномъ обществѣ, получаетъ въ случаѣ увѣчья страховую сумму независимо отъ вознагражденія со стороны предпріятія, гдѣ онъ потерпѣлъ увѣчье; такъ какъ страховая сумма можетъ быть разсмотрѣна, какъ результатъ сбереженій (Объясненія къ ст. 983, 974 стр. 167. Обязательства т. V).

д) Новѣйшіе законы и проекты.

Законъ 2 іюня 1903 г. не содержитъ правила о зачетѣ, и рабочіе, слѣдовательно, получаютъ вознагражденіе, независимо отъ суммъ, которыя они могутъ получить, какъ участники различнаго рода кассъ.

Законъ же 9 іюня 1904 г. (ст. 48) и всѣ послѣдовавшіе за нимъ (6 іюня 1905 г., 6 марта 1906 г., 19 апрѣля 1906 г.) постановляютъ: «причитающіяся вольнонаемнымъ служащимъ, мастеровыхъ и рабочимъ, а равно членамъ ихъ семействъ, на основаніи настоящихъ правилъ, пенсіи, пособія и иныя выдачи производятся имъ независимо отъ прочихъ пенсій, пособій и иныхъ выдачъ, могущихъ слѣдовать тѣмъ же лицамъ, либо получаемыхъ ими или изъ казны, по другимъ основаніямъ, въ силу особыхъ постановленій, или изъ какихъ-либо благотворительныхъ учрежденій и вспомогательныхъ кассъ, согласно ихъ уставамъ».

Авторы проекта Министерства Путей Сообщенія констатируютъ, что порядокъ зачета, установленный п. 4 ст. 683, вызываетъ на практикѣ постоянныя нареканія со стороны участниковъ кассъ и находятъ, что сохраненіе его крайне нежелательно. Въ подтвержденіе своего взгляда о неправильности установленнаго въ законѣ зачета авторы ссылаются на приведенный выше § 4 Германскаго закона 7 іюня 1871 г. и на твердо установленный принципъ западно-европейскаго рабочаго законодательства, въ силу котораго матеріальную отвѣтственность за увѣчье несетъ предприниматель, и право рабочаго на его личное сбереженіе фактомъ увѣчья нисколько не измѣняется (Пояснительная записка, стр. 22).

По изложеннымъ соображеніямъ проектъ предлагаетъ слѣдующую статью: «Пенсія, причитающаяся пострадавшему или членамъ его семейства, согласно настоящему положенію, уменьшается, въ случаяхъ назначенія пенсіи изъ дѣйствующихъ на желѣзныхъ дорогахъ пенсіонныхъ кассъ, на часть пенсіи, назначенной изъ сихъ кассъ за счетъ суммъ, образовавшихся *не изъ собственныхъ взносовъ* пострадавшихъ и начисленныхъ по правиламъ подлежащей кассы процентовъ на эти взносы, а въ случаяхъ назначенія единовременной выдачи изъ пенсіонныхъ или сберегательно-вспомогательныхъ кассъ,—на размѣръ пенсіи, соотвѣтствующей единовременной выдачѣ, образовавшейся *не за счетъ таковыхъ взносовъ и начисленныхъ по правиламъ подлежащей кассы процентовъ на эти взносы*. Равнымъ образомъ въ зачетъ пенсій, причитающихся на основаніи настоящаго положенія принимаются полностью пенсіи и пособія, назначаемыя изъ средствъ государственнаго казначейства лицамъ, состоящимъ на государственной службѣ или членамъ семейства таковыхъ лицъ. Расчетъ пенсій, соотвѣтствующихъ единовременнымъ выдачамъ, производится по таблицамъ, утвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія по соглашенію съ Министромъ Финан-

совъ и Государственнымъ Контролеромъ (ст. 29 Положенія въ окончательной редакціи).

Согласно съ этимъ правиломъ пунктъ 4 ст. 683 долженъ быть, по проекту правилъ объ установленіи Положенія и т. д., изложенъ такъ: «Размѣръ вознагражденія долженъ зависѣть исключительно отъ понесеннаго въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ ущерба. При этомъ вознагражденіе, назначенное изъ средствъ желѣзнодорожнаго предприятия 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, и которыя при томъ образовались *не изъ собственныхъ взносовъ* сего участника и начисленныхъ по правиламъ кассы процентовъ на эти взносы» (объ установленіи Положенія о вознагражденіи потерпѣвшихъ и т. д. отд. III).

Авторы проекта указываютъ еще, что проектируемое измѣненіе правила о зачетѣ въ смыслѣ не зачисленія въ вознагражденіе за увѣчье собственныхъ взносовъ служащаго, мастерового или рабочаго въ пенсіонную или сберегательно-вспомогательную кассу вызоветъ незначительный расходъ въ виду того, что, какъ показали опытъ, страдаютъ отъ несчастныхъ случаевъ обычно малоопытные служащіе въ первые годы своей службы, когда собственные взносы ихъ въ пенсіонныя сберегательно-вспомогательныя кассы составляютъ еще весьма незначительныя суммы.

Въ объяснительной запискѣ къ проекту Совѣщанія представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ высказано, что мысль, лежащая въ основѣ п. 4 ст. 683 о зачетѣ: «устраненіе двойного вознагражденія за одинъ и тотъ же ущербъ» — оправдываетъ примѣненіе такого же правила и къ тѣмъ потерпѣвшимъ, которымъ за несчастный случай на желѣзной дорогѣ причитаются по закону пенсіи или замѣняющія ихъ единовременныя выдачи изъ другихъ источниковъ, какъ на примѣръ изъ казны или общественныхъ установленій

(за исключеніемъ благотворительныхъ), и въ этомъ отношеніи представляется необходимымъ пополнить существующій въ законѣ пробѣлъ.

Предлагаемое для этой цѣли правило гласить: «Пенсіи, причитающіяся потерпѣвшему или членамъ его семьи на основаніи настоящихъ правилъ, назначаются съ зачетомъ всѣхъ тѣхъ пенсій или замѣняющихъ пенсіи единовременныхъ выдачъ, которыя причитаются этимъ лицамъ за тотъ же несчастный случай отъ желѣзныхъ дорогъ, казны или общественныхъ установленій (ст. 10).

3. Форма
вознаград.
а) Сенатская
практика.

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 (п. 5 ст. 683).

Давно замѣчено, что на практикѣ первая форма вознагражденія вытѣсняетъ вторую. Потерпѣшіе почти никогда не требуютъ назначенія имъ пособій ни при миролюбивомъ разрѣшеніи ихъ претензіи, ни при обращеніи къ суду.

Сенатъ, безъ колебаній, разъясняетъ, что требованіе потерпѣвшаго о вознагражденіи не въ видѣ періодическаго пособия, а въ видѣ единовременно выдаваемой суммы должно считаться для суда обязательнымъ. Присужденіе вознагражденія согласно статьямъ 657, 660 и 661, въ видѣ пособия періодическаго, безъ права потерпѣвшаго требовать единовременной выдачи, имѣетъ мѣсто лишь тогда, когда желѣзнодорожныя и пароходныя предпріятія причинили смерть не при эксплуатаціи предпріятія, и взысканіе съ нихъ вознагражденія основывается на ст. 684 т. X ч. I. (№ 121/1901; р. 12 сент. 1906 г., д. 1213—1906 г.).

Уже выше обращено было вниманіе на то (VII, 1, б), что суды разнообразно опредѣляютъ самый размѣръ единовременной выдачи. Сенатъ считаетъ недопустимой провѣрку правильности вычисленнаго судомъ размѣра вознагражденія въ кассационномъ порядкѣ и преподаль только къ руко-

водству судамъ, что законъ не обязываетъ, при вычисленіи единовременнаго вознагражденія, исчислять таковое по десятилѣтней сложности годовыхъ выдачъ, такъ какъ все обуславливается особенностями каждаго даннаго случая (№ 122/1884); но недопустимо принимать заработокъ въ качествѣ процента, относимаго къ предполагаемому вознагражденію, какъ къ капиталу, такъ какъ единовременное вознагражденіе должно соотвѣтствовать періодическимъ выдачамъ и составлять ихъ замѣну, а періодическія выдачи законъ устанавливаетъ только на болѣе или менѣе ограниченное время; если же считать заработокъ, какъ процентъ съ присуждаемой единовременной суммы, то оказалось бы, что потерпѣвшій получить въ видѣ процентовъ возмѣщеніе всѣхъ причиненныхъ ему убытковъ, но сверхъ того у него останется еще и капиталъ съ непрерывно текущимъ процентомъ (№ 65/1894 г.).

б) Проектиро-
вавшееся
авторами зак.
25 янв. 1878 г.
правило о фор-
мѣ вознагра-
жденія.

Авторы закона 25 января 1878 г. проектировали постановить, что вознагражденіе для обезпеченія существованія лицъ потерпѣвшихъ вредъ или убытки должно быть «назначено, сообразно съ желаніемъ этихъ лицъ, въ видѣ ежегоднаго или въ опредѣленные сроки уплачиваемаго вознагражденія». Но Государственный Совѣтъ, принявъ во вниманіе, что «въ нѣкоторыхъ случаяхъ пострадавшее отъ несчастья лицо можетъ считать для себя болѣе выгоднымъ получить слѣдующее ему вознагражденіе въ видѣ единовременно уплачиваемой суммы, чтобы имѣть черезъ то возможность избрать для себя какой либо опредѣленный родъ занятій, пріобрѣсти торговое или промышленное заведеніе и т. п... и не усматривая никакихъ поводовъ къ тому, чтобы стѣснять частныхъ лицъ въ свободномъ выборѣ способовъ вознагражденія, нашель соотвѣтственнымъ допустить означенный видъ пособія, наряду съ уплачиваемой періодически рентой. (Отчетъ по Государственному Совѣту за 1878 г. стр. 164—165).

в) Комиссія
гр. Баранова.

Комиссія гр. Баранова въ своемъ проектѣ Общаго Устава Россійск. желѣзныхъ дорогъ, гдѣ, какъ извѣстно,

были и статьи о вознагражденіи за личный вредъ, признанныя при обсужденіи проэкта въ Государственномъ Советѣ лишними и замѣненныя ссылкой ст. 92 Общ. Уст. на ст. 683 т. X ч. 1, предлагало такое правило о способѣ вознагражденія за личный вредъ: «Вознагражденіе назначается или въ видѣ единовременно назначенной суммы или же въ видѣ ежегодныхъ или въ опредѣленные сроки выплачиваемыхъ пособій. Судъ не въ правѣ присуждать вознагражденіе въ видѣ единовременно выдаваемой суммы, если истецъ просить о назначеніи ему срочнаго пособія» (см. выше I, 2).

При обсужденіи проэкта Общ. Уст. Россійск. жел. дор. на общемъ съѣздѣ, созванномъ предсѣдателемъ этой комиссіи въ 1881 г., членъ комиссіи А. Ѳ. Кони далъ по поводу этого правила слѣдующія разъясненія.

Въ настоящее время отъ потерпѣвшаго личный вредъ вполне зависитъ требовать вознагражденія единовременнаго или же срочнаго и пожизненнаго. Но на практикѣ оказывается, что потерпѣвшими и истцами являются часто люди простые, плохо понимающіе свои интересы, которымъ кажется выгоднѣе и пріятнѣе получить сразу изрядную сумму, чѣмъ даже большую, но по мелочамъ, пожизненно, въ видѣ пенсіи. И ходатаи, которые берутся за защиту интересовъ потерпѣвшихъ личный вредъ, въ большинствѣ случаевъ предпочитаютъ требовать единовременнаго вознагражденія, изъ котораго удобнѣе получить гонораръ. Результаты этого крайне неблагоприятны для потерпѣвшихъ. Полученная сразу сумма истрачивается быстро и безслѣдно, а впереди остается нищета въ соединеніи съ неспособностью къ работѣ. Иногда вознагражденіе даже не попадаетъ въ руки потерпѣвшему.

Съ другой стороны, нельзя упустить изъ виду и справедливыхъ интересовъ желѣзныхъ дорогъ. Иногда тяжелое въ началѣ поврежденіе можетъ пройти, не затронувъ работоспособности и, обратно, можетъ послѣдовать значительное ухудшеніе здоровья потерпѣвшаго. Въ первомъ случаѣ

справедливо представить суду возможность, согласно п. 6 ст. 683 уменьшить размѣръ срочнаго пособія, во второмъ—увеличить. Но при выдачѣ единовременнаго пособія это невозможно. Вотъ почему комиссія *представляетъ суду избрать* тотъ способъ вознагражденія, который въ каждомъ данномъ случаѣ представится ему наиболѣе цѣлесообразнымъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ однако признано необходимымъ обязать судъ, въ виду изложенныхъ соображеній, не назначать единовременнаго вознагражденія вопреки волѣ истца, который самъ желаетъ болѣе прочнаго, хотя и болѣе медленнаго вознагражденія. (Труды Общаго Съѣзда, стенографическій отчетъ, стр. 273, 275).

Прошло 30 лѣтъ, и эти доводы противъ цѣлесообразности предоставленія потерпѣвшему права выбора единовременнаго вознагражденія успѣли стать общимъ мѣстомъ.

г) Общій XL
съѣздъ.

Вопросъ этотъ обсуждался на XL Общемъ Конвенціонномъ Съѣздѣ, гдѣ, кромѣ соображеній, аналогичныхъ приведеннымъ выше, было указано еще на то, что при выдачѣ потерпѣвшимъ суммъ, исчисленныхъ иногда десятками тысячъ, суммы эти служатъ не только къ обезпеченію содержанія самихъ потерпѣвшихъ, но могутъ переходить къ лицамъ, не имѣющимъ права на пользованіе пособіями отъ желѣзныхъ дорогъ; обѣ установленныя закономъ формы вознагражденія оказываются, такимъ образомъ, не эквивалентными.

Съѣздъ этотъ положилъ ходатайствовать объ измѣненіи п. 5 ст. 683 въ слѣдующемъ видѣ: «Вознагражденіе съ владѣльцевъ желѣзныхъ дорогъ, *принадлежащихъ акціонернымъ обществамъ или правительству*, назначается въ видѣ ежегоднаго или въ опредѣленные сроки уплачиваемаго пособія и только на леченіе въ видѣ единовременно выдаваемой суммы, а съ владѣльцевъ пароходныхъ предпріятій и другихъ владѣльцевъ желѣзныхъ дорогъ вознагражденіе назначается сообразно съ желаніемъ потерпѣвшихъ: а) или въ видѣ единовременно выдаваемой суммы, или же б) въ видѣ ежегоднаго или въ опредѣленные сроки

уплачиваемыхъ пособій». (Протоколъ засѣданія XL сѣзда стр. 130, 134.

д) Первый сѣздъ желѣзнодорожныхъ юрисконсультовъ.

Вопросъ этотъ обсуждался и на первомъ сѣздѣ желѣзнодорожныхъ юрисконсультовъ. Здѣсь, кромѣ приведенныхъ уже выше доводовъ противъ настоящаго положенія дѣль, сводящаго на нѣтъ пенсіонную систему вознагражденія, указывалось еще на то, что назначеніе капитала вмѣсто содержанія противорѣчитъ понятію объ алиментахъ, какъ оно выработано наукой права и законодательной практикой. Право на алименты есть право срочное, ограниченное извѣстнымъ моментомъ (смертью, выходомъ замужъ, возстановленіемъ трудоспособности); размѣръ алиментовъ не можетъ быть установленъ разъ навсегда и измѣняется въ зависимости отъ измѣненія въ положеніи той или другой стороны; право на алименты строго личное, связанное съ личностью потерпѣвшаго и не можетъ быть отчуждаемо ни въ какой формѣ. Всѣмъ этимъ условіямъ, по самому существу дѣла, удовлетворяютъ алименты только въ видѣ повременныхъ платежей, а не въ видѣ единовременно уплачиваемыхъ капиталовъ. Такіе капиталы по смерти потерпѣвшихъ переходятъ въ видѣ наслѣдства въ руки тѣхъ лицъ, которыя по закону вовсе не имѣли бы права на вознагражденіе. Вдовѣ и дѣтямъ потерпѣвшаго, по смыслу закона, назначается содержаніе до выхода замужъ, а въ дѣйствительности выдаются средства для выхода замужъ.

На сѣздѣ, однако, нашлись защитники системы единовременнаго вознагражденія въ извѣстныхъ случаяхъ, и Сѣздъ, обсудивъ всѣ высказанныя мнѣнія, нашелъ, что «какъ ни справедливо мнѣніе, что вознагражденіе въ видѣ повременныхъ платежей болѣе соотвѣтствуетъ интересамъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и правильно понимаемымъ интересамъ самихъ потерпѣвшихъ, тѣмъ не менѣе нельзя отрицать, что и вознагражденіе въ видѣ единовременнаго капитала можетъ быть допускаемо въ отдѣльныхъ случаяхъ или для особыхъ категорій дѣль, когда такая уплата мо-

жетъ оказаться для обѣихъ сторонъ болѣе выгодной и болѣе справедливой, чѣмъ назначеніе пенсіи. Но по вопросу о томъ, при какихъ условіяхъ можетъ быть предоставлено это право потерпѣвшимъ, Съѣздъ не пришелъ къ единогласному заключенію, оставивъ открытымъ, слѣдуетъ ли удовлетвореніе требованія потерпѣвшаго о замѣнѣ временныхъ платажей единовременнымъ вознагражденіемъ предоставить усмотрѣнію суда или только взаимному соглашенію сторонъ». (Протоколы перваго съѣзда желѣзнодорож. юрискон., стр. 42—50).

е) Литература.

Въ общей литературѣ въ послѣднее время обращено вниманіе на злоупотребленія, связанныя съ системой капитализаціи убытковъ. Соблазнъ получить сразу значительную сумму такъ великъ, что дѣйствуетъ часто разлагающимъ образомъ на лицъ, соприкасающихся съ дѣлами о вознагражденіи за личный вредъ. Раньше всего сами потерпѣвшіе симулируютъ всевозможныя болѣзни (см. выше III, 1 объ «эпидеміи» травматическаго невроза, начавшейся въ городѣ С., когда выяснилось благопріятное отношеніе суда къ травматическому неврозу); затѣмъ получается возможность подыскивать лжесвидѣтелей, долженствующихъ показывать о наивозможно высшемъ размѣрѣ заработка потерпѣвшаго; вліять на экспертизу въ надеждѣ, что пре-словутая капитализація все окупить.

Въ Сибири, свидѣтельствуется сенаторъ Змирловъ, были привлечены къ уголовной отвѣтственности врачи, не только выдававшія ложныя свидѣтельства о потерѣ трудоспособности, но и дававшіе потерпѣвшимъ указанія, какъ отвѣчать на судѣ при освидѣтельствovanіи. Въ округахъ нѣкоторыхъ судебныхъ палатъ и Европейской Россіи, какъ усмотрѣно изъ Сенатскихъ дѣлъ, встрѣчаются такого рода случаи, что въ заключеніи врачей экспертовъ относительно состоянія здоровья истцовъ значилось, что истцы утратили полную способность къ труду, а между тѣмъ по даннымъ дѣла было обнаружено, что они не только до освидѣтельствovanія, но и послѣ освидѣтельствovanія ихъ вра-

чами въ теченіе всего производства дѣла, длившагося 4, 7, а иногда и 9 лѣтъ продолжали нести тѣ же обязанности и получать то же содержаніе; какъ и до несчастнаго случая. (Змирловъ. Ж. М. 10. 1910 г. кн. 5).

Несомнѣнно, что введеніе системы исключительно пенсіоннаго вознагражденія уменьшило бы какъ эти злоупотребленія, такъ и широко развитый промыселъ торговли исками за личный вредъ, вызывавшій появленіе большихъ конторъ съ агентами по пріисканію кліентовъ (см. выше I, 2).

Въ защиту системы единовременнаго вознагражденія приводятся слѣдующіе доводы.

Одинъ тотъ общеизвѣстный фактъ, что потерпѣвшіе домогаются исключительно единовременнаго вознагражденія свидѣтельствуется, что для нихъ эта система является невыгоднѣйшей и нѣтъ поэтому достаточныхъ основаній рѣшать за нихъ этотъ вопросъ въ противоположномъ смыслѣ. Что же касается дорогъ, то и для нихъ выгоднѣе заплатить сразу, чѣмъ выдавать пенсіи въ теченіе многихъ лѣтъ, тѣмъ болѣе, что выдача пенсій сопряжена съ необходимостью веденія бухгалтеріи, съ учетомъ пострадавшихъ, ихъ періодическими переосвидѣтельствowanіями, съ надзоромъ за ними. При незначительныхъ ограниченіяхъ трудоспособности, справедливая капитализація несомнѣнно выгодна для обѣихъ сторонъ; необходима она также и для той многочисленной категоріи увѣчныхъ, которые живутъ внѣ городовъ, вдали отъ желѣзнодорожныхъ линій и которымъ при нашихъ разстояніяхъ крайне затруднительно получать пенсію.

Со злоупотребленіями въ отношеніяхъ между пострадавшими и ихъ повѣренными слѣдуетъ бороться не отмѣной системы единовременнаго вознагражденія, а мѣрами общаго характера: на примѣръ, запрещеніемъ гонораровъ выше опредѣленнаго процента.

Наконецъ, та особенность единовременныхъ выдачъ, на которую нападаютъ противники этой системы и кото-

рая состоятъ въ томъ, что капиталъ переходитъ къ лицамъ, которыя не имѣютъ на него права, является, въ сущности, главнымъ достоинствомъ этой системы, такъ какъ такимъ путемъ въ тоже время обезпечиваются справедливыя интересы семьи покойнаго, и отмѣна системы единовременнаго вознагражденія допустима только вмѣстѣ съ введеніемъ принципа наслѣдственности повременныхъ выдачъ (ср. выше VI, 3).

ж) Новѣйшіе
законы и
проекты.

Новѣйшіе законодательные акты наши о вознагражденіи увѣчныхъ, какъ видно было выше, придерживаются системы пенсіоннаго обезпеченія и допускаютъ единовременное вознагражденіе въ крайне ограниченныхъ предѣлахъ. Законъ 2 іюня 1903 г. допускаетъ замѣну пенсій единовременными выдачами только по взаимному соглашенію, при чемъ даетъ подробныя правила для вычисленія единовременныхъ выдачъ, а именно: а) годовыя пенсіонныя платежи самихъ потерпѣвшихъ, ихъ вдовъ и родственниковъ въ прямой восходящей линіи помножаются на 10, при чемъ для потерпѣвшихъ малолѣтнихъ и подростковъ принимаются пенсіонныя платежи, которые причитались бы имъ до достиженія ими возраста взрослыхъ рабочихъ; б) годовыя пенсіонныя платежи дѣтямъ обоего пола: законнымъ, узаконеннымъ, усыновленнымъ и внѣбрачнымъ, а равно воспитанникамъ и приемышамъ и братьямъ и сестрамъ, круглымъ сиротамъ, помножаются на число лѣтъ, въ теченіе которыхъ они должны были выплачиваться, но не болѣе какъ на 10; в) всѣ произведенныя въ счетъ пенсіи до соглашенія о единовременной выдачѣ платежи, но въ совокупности не свѣше одной трети, опредѣляемыхъ согласно пунктамъ а и б настоящей статьи, суммъ вычитаются изъ послѣднихъ (ст. 19).

Законъ 9 іюня 1904 г. и всѣ послѣдовавшіе за нимъ (6 іюня 1905 г., 6 марта 1906 г., 19 апрѣля 1906) допускаютъ замѣну, по желанію потерпѣвшаго, пенсіи единовременными выдачами только для *незначительныхъ* пенсій и также указываютъ порядокъ вычисленія этихъ единове-

менныхъ выдачъ. Пенсія, не превышающая 24 рубъ въ годъ, можетъ быть замѣнена, по *желанію совершеннолѣтняго пенсіонера* (за исключеніемъ дѣтей, воспитанниковъ и пріемышей, признанныхъ по медицинскомъ освидѣтельствованіи навсегда совершенно неспособными къ труду) единовременной выдачей, исчисляемой посредствомъ помноженія годичнаго пенсіоннаго оклада на 10 и вычета изъ этого произведенія всѣхъ сдѣланныхъ въ счетъ пенсіи до этой замѣны платежей, но въ совокупности не свыше одной трети сказаннаго произведенія. Ходатайства о такой замѣнѣ не подлежатъ удовлетворенію, если заявлены позднѣе года со дня опредѣленія окончательнаго размѣра пенсіи; для пенсіонера, достигшаго совершеннолѣтія послѣ этого дня, означенный годовой срокъ исчисляется со дня достиженія имъ совершеннолѣтія (ст. 18 зак. 9 іюня 1904 г.).

Проектъ правилъ Совѣщанія представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ, предлагая систему обезпеченія въ видѣ пенсій, которыя могутъ быть выданы не болѣе чѣмъ за 3 мѣсяца впередъ, допускаетъ замѣну временныхъ платежей единовременной выдачей *по взаимному соглашенію*. Но, примѣнительно къ законопроекту Министерства Торговли и Промышленности, если пенсія не превышаетъ 5 руб. въ мѣсяць и 15% годоваго заработка потерпѣвшаго, то, по *требованію лица*, имѣющаго право на пенсію, она замѣняется единовременной выдачей причемъ пожизненныя пенсіи капитализируются изъ 10 процентовъ, а пенсіи срочныя по числу лѣтъ выдачи, но не свыше 10 (ст. 3). Въ этомъ правилѣ, какъ видимъ, скомбинированы начала закона 2 іюня 1903 г. и закона 9 іюня 1904 г. по этому вопросу.

Проектъ Министерства Путей Сообщенія, принимая пенсіонную систему обезпеченія, для единовременныхъ выдачъ предлагаетъ слѣдующее правило: *по желанію пенсіонеровъ и Совѣта Управленія* подлежащей казенной желѣзной дороги или правленія общества подлежащей частной дороги пенсіи могутъ быть замѣнены едино-

временными выдачами, если годовой окладъ пенсіи не превышаетъ 36 р., составляя при томъ 15⁰/₀ годового заработка пострадавшаго (ст. 38 Положенія). Порядокъ исчисления единовременной выдачи такой же, какъ въ законѣ 2 іюня 1903 г.

з) Западно-европейскія законодательства.

Западно-европейскія законодательства даютъ по вопросу о выборѣ способа вознагражденія различныя постановленія. По французскому праву присужденіе капитала или ренты зависитъ отъ усмотрѣнія суда (Sourdat t. I, 132 bis, 468 bis. Проектъ гражд. улож. т. V, стр. 582); такъ же рѣшается вопросъ по Швейцарскому желѣзнодорожному закону 1 іюня 1875 г. (ст. 6). По Германскому закону 7 іюня 1871 г. (въ новой редакціи, согласованной съ Гражданскимъ уложеніемъ) вознагражденіе выдается *въ видѣ ренты* (ни предѣльной цифры ренты, ни какого-либо процентнаго отношенія ея къ прежнему заработку законъ не устанавливаетъ), но, если есть существенное основаніе (ein wichtiger Grund), потерпѣвшій можетъ вмѣсто ренты требовать уплаты капитала (ст. 7 закона 7 іюня 1871 г., и ст. 843 B. G. B.). Небезынтересно еще замѣтить, что по Швейцарскому закону 25 іюня 1881 г. о вознагражденіи за вредъ, происшедшій на фабрикахъ отъ преступнаго дѣянія хозяина, вознагражденіе опредѣляется въ *видѣ капитала* (не свыше суммы 6-мѣсячнаго заработка и не болѣе 6000 франковъ) и лишь *въ случаѣ согласія участвующихъ сторонъ* оно можетъ быть назначено въ видѣ повременныхъ платежей (ст. 6).

и) Проектъ Гражданскаго Уложенія.

Редакторы нашего Проекта Гражданскаго Уложенія не находятъ возможнымъ принять за основаніе устанавливаемой ими усиленной отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, фабрикъ, заводовъ, горныхъ промысловъ и другихъ производствъ, сопряженныхъ съ опасностями, принципъ профессиональнаго риска (см. выше V, 4) и исходятъ изъ того начала «что каждый потерпѣвшій долженъ имѣть право на *возможно полное вознагражденіе и что въ особенности вредъ, происшедшій отъ причиненія смерти или тѣлесныхъ повреж-*

деній, никогда не можетъ быть вознагражденъ вполне». Проектъ «не считаетъ поэтому возможнымъ дѣлать какое-либо различіе между пострадавшими и установить, напр., только для пострадавшихъ рабочихъ *уменьшенный* размѣръ вознагражденія, какъ это принято въ нѣкоторыхъ иностранныхъ законахъ и законодательныхъ проектахъ» (Объясненія т. V, стр. 610).

Къ мысли объ отсутствіи основаній для установленія ограниченной отвѣтственности передъ рабочими и служащими (что можетъ быть поднятъ вопросъ объ ограниченной отвѣтственности *и предъ посторонними лицами*, редакторы Проекта, очевидно, и не предполагаютъ) редакторы Проекта возвращаются еще разъ и подчеркиваютъ, что по мысли Проекта «жизнь и здоровье *каждаго* должны быть *одинаково ограждены* противъ опасностей, сопряженныхъ съ производствомъ упомянутыхъ въ ст. 1087 и 1088 предпріятій», и Проектъ «сообразно съ однородными иностранными законами (Австрійскимъ отъ 5 марта 1869 г., Германскимъ отъ 7 іюня 1871 г. и Швейцарскимъ отъ 1 іюня 1875 г.) устанавливаетъ условія отвѣтственности собственниковъ желѣзныхъ дорогъ, фабрикъ, заводовъ и горныхъ промысловъ, *не дѣлая различія* между тѣмъ или другимъ видомъ лицъ, могущихъ понести смерть или тѣлесное поврежденіе вслѣдствіе дѣйствія означенныхъ предпріятій, то есть между *рабочими, пассажирами и посторонними лицами* (Объясненія, т. V, обязательства стр. 583).

Что касается размѣра и способа вознагражденія, то они, по Проекту, опредѣляются по правиламъ касающимся вообще обязательства вознагражденія за вредъ (ст. 1047—1049) и въ частности вознагражденія за причиненіе смерти и тѣлесныхъ поврежденій (ст. 1053—1055).

«Виновные въ причиненіи вреда обязаны вознаградить за всѣ убытки, т. е. какъ за ущербъ въ имуществѣ, такъ и за ту прибыль, какую потерпѣвшій могъ бы получить въ обыкновенномъ порядкѣ вещей, если-бъ дѣянія, причинившаго вредъ не послѣдовало» [ст. 1047, (1077)]. «Раз-

мѣръ вознагражденія за вредъ опредѣляется по усмотрѣнiю суда, сообразно обстоятельствамъ. Если потерпѣвшiй самъ отчасти виновенъ, по своей неосторожности въ причиненiи ему вреда, то судъ можетъ уменьшить размѣръ вознагражденія» [ст. 1048 (1078)]. «При опредѣленiи размѣра содержанiя судъ принимаетъ въ соображенiе какъ потребности потерпѣвшаго, такъ и имущественное положенiе виновнаго [ч. 2 ст. 1049 (1079)].

Таковы общiя правила о размѣрѣ вознагражденiя за вредъ; эти правила имѣютъ примѣненiе и къ случаямъ причиненiя смерти или тѣлеснаго поврежденiя, поскольку они не видоизмѣняются ст. 1053—1055, которыя даютъ слѣдующiя опредѣленiя: «Виновный въ совершенiи дѣянiя причинившаго кому-либо смерть, обязанъ возмѣститъ расходы на погребенiе, а если смерть послѣдовала черезъ нѣкоторое время по совершенiи дѣянiя, то и расходы на леченiе и на попеченiе о больномъ» [ст. 1053 (1084)] и кромѣ того «обязанъ также вознаградить тѣхъ, которые въ день смерти по закону имѣли, либо впослѣдствiи могли бы прiобрѣсти, право на полученiе содержанiя отъ лишившагося жизни (ст. 1054, ч. 1) «Вознагражденiе производится доставленiемъ содержанiя въ томъ размѣрѣ, въ какомъ потерпѣвшiя получали или должны были получать его отъ умершаго. Содержанiе назначается на такое время, въ продолженiе котораго умершiй, если бы онъ былъ живъ, обязанъ былъ бы доставлять содержанiе, но не болѣе вѣроятной продолжительности жизни умершаго» (ст. 1054 ч. 4).

«Виновный въ причиненiи кому-либо тѣлеснаго поврежденiя обязанъ возмѣститъ расходы на леченiе и на попеченiе о больномъ и въ случаѣ необходимости выдать впередъ требуемую сумму.

Если пострадавшiй временно или навсегда лишился вполне или отчасти возможности добывать средства своимъ трудомъ или если потребности его возросли вслѣдствiе причиненнаго ему тѣлеснаго поврежденiя, то виновный обязанъ производить пострадавшему временное или пожиз-

ненное содержаніе въ томъ размѣрѣ, въ какомъ онъ понесъ убытокъ вслѣдствіе утраты или уменьшенія способности къ труду, либо вслѣдствіе увеличенія потребностей» (ст. 1054).

Въ мотивахъ къ этимъ статьямъ разъясняется, что имущественная отвѣтственность причинившаго смерть заключается въ вознагражденіи за *убытки*, происшедшіе для третьихъ лицъ вслѣдствіе лишенія ихъ содержанія, а не *въ обязанности содержать ихъ вмѣсто умершаго*. Хотя по ст. 1054 (ч. 3) обязанность эта заключается въ доставленіи средствъ на содержаніе, но обязанность эта шире понятія объ алиментахъ; размѣръ содержанія въ пользу лишившихся его опредѣляется не по мѣрѣ ихъ потребностей и не по мѣрѣ средствъ обязаннаго лица, но по размѣру того содержанія, которымъ потерпѣвшіе *дѣйствительно пользовались*. Руководствуясь этимъ *общимъ* принципомъ, судъ по свободному усмотрѣнію, согласно обстоятельствамъ дѣла, (ст. 1048) опредѣляетъ детали и отступаетъ отъ этого принципа и примѣняетъ общія правила о вознагражденіи за вредъ, установленныя въ ст. 1047, 1048, 1049 (ч. 2), когда потерпѣвшіе не лишились содержанія, когда нѣтъ возможности опредѣлить того содержанія, котораго они лишились, или когда нѣтъ достаточнаго имущества у виновнаго.

Точно также, при доставленіи содержанія самому потерпѣвшему отъ причиненнаго ему тѣлеснаго поврежденія, размѣръ его долженъ опредѣляться не количествомъ расходовъ, потребныхъ на личное содержаніе пострадавшаго, и не степенью состоятельности виновнаго, какъ это постановлено въ 2 ч. 1049 ст. для случаевъ назначенія содержанія вообще, а *размѣромъ того убытка*, который понесенъ пострадавшимъ; убытокъ же отъ лишенія способности къ труду заключается не только въ потерѣ средствъ, необходимыхъ на содержаніе или для существованія, но вообще въ потерѣ заработка, который можетъ превышать расходы на содержаніе самого потерпѣвшаго,

вслѣдствіе чего для возможно полного вознагражденія его за *всю* убытки необходимо исчислять ихъ по *доходу*, котораго лишился потерпѣвшій вслѣдствіе утраты или уменьшенія способности къ труду.

При опредѣленіи убытковъ судъ можетъ дѣйствовать по свободному усмотрѣнію (ст. 1078), руководствуясь вообще заработкомъ потерпѣвшаго и тѣмъ положеніемъ, въ которомъ онъ находился во время причиненія ему тѣлеснаго поврежденія, но можетъ принимать въ расчетъ и возможное уменьшеніе или увеличеніе заработка въ будущемъ. (Объясненія т. V, обязательства стр. 566—568, 574—575).

Что касается *формы* вознагражденія, то составители Проекта, считаютъ что поврежденные платежи представляются болѣе цѣлесообразнымъ и справедливымъ по отношенію какъ къ потерпѣвшему, такъ и причинившему вредъ. Присужденіе капитала для содержанія потерпѣвшаго можетъ вполне разорить лицо, причинившее вредъ, и не достигнетъ цѣли, если у него нѣтъ достаточнаго имущества; главное преимущество поврежденныхъ платежей передъ единовременными платежами капитала заключается въ томъ, что первый способъ удовлетворенія допускаетъ возможность послѣдующаго уменьшенія или увеличенія платежей въ случаѣ измѣнившихся обстоятельствъ.

Но признавая поврежденные платежи нормальнымъ способомъ вознагражденія, слѣдуетъ допустить взаимнъ нихъ единовременный платежъ капитала (размѣръ его судъ опредѣляетъ по своему усмотрѣнію съ тѣмъ условіемъ, чтобы капиталъ былъ достаточенъ на содержаніе потерпѣвшаго, такъ какъ этотъ способъ вознагражденія допускается только «взаимнъ содержанія») лишь по требованію потерпѣвшаго, когда это будетъ признано справедливымъ, напр., въ случаѣ согласія обѣихъ сторонъ, въ случаѣ затруднительности производства поврежденныхъ платежей по отдаленности мѣсто жительства, въ случаѣ перехода обязательства вознагражденія къ многочисленнымъ наслѣдникамъ виновнаго и т. п. (Объясненія стр. 533).

Проектируемое по этому вопросу правило изложено такъ: «Содержаніе назначается въ видѣ повременныхъ платежей, выдаваемыхъ за мѣсяцъ и не болѣе чѣмъ за три мѣсяца впередъ; по просьбѣ потерпѣвшаго судъ можетъ, если признаетъ это справедливымъ, присудить отвѣтчика къ единовременному платежу капитала взамѣнъ содержанія» (ч. 3 ст. 1049).

Все изложенное въ этой главѣ возбуждаетъ слѣдующіе вопросы:

1) *Слѣдуетъ ли установить въ законъ определенный размѣръ вознагражденія потерпѣвшихъ (и членовъ ихъ семействъ) въ процентномъ отношеніи къ ихъ прежнему заработку?*

2) *Если слѣдуетъ, то для всѣхъ ли потерпѣвшихъ или только для служащихъ и рабочихъ?*

3) *Каково должно быть отношеніе вознагражденія къ прежнему заработку?*

4) *Слѣдуетъ ли ограничить размѣръ вознагражденія абсолютной цифрою и какова должна быть эта цифра?*

5) *Слѣдуетъ ли зачесть безусловно въ вознагражденіе суммы, на которыя служащіе имѣютъ право, какъ участники пенсіонныхъ и сберегательныхъ кассъ?*

6) *Слѣдуетъ ли изъять изъ подг дѣйствія правила о зачетъ собственные взносы служащаго съ процентами на нихъ?*

7) *Слѣдуетъ ли признать единственной формой обезпеченія пенсіонную систему?*

8) *Если нѣтъ, то какъ опредѣлить условія, при которыхъ допускается замѣна срочной пенсіи единовременнымъ вознагражденіемъ:*

- a) *представить ли выборъ потерпѣвшему,*
- b) *усмотрѣнію суда,*
- v) *соглашенію сторонъ,*
- г) *или точно указать въ законъ случаи?*

VIII.

Д а в н о с т ь .

1. Моментъ,
съ котораго
начинается те-
ченіе давности

«Для начатія исковъ по дѣламъ объ означенномъ въ пунктѣ 1 вознагражденіи полагается *годовой* срокъ, если несчастье произошло на желѣзной дорогѣ... Срокъ для начатія исковъ исчисляется: 1) если несчастье произошло на желѣзной дорогѣ, *то со дня вослѣдованія 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... Ходатайства этого рода, предъявляемыя по истеченіи срока, не подлежатъ удовлетворенію. Подача просьбъ объ измѣненіи размѣра присужденнаго срочнаго пособія (п. 5, б) не ограничивается никакимъ срокомъ» (п. 7 ст. 683).

Редакція этого пункта ст. 683 по изд. 1879 г. была иная, а именно «Для начатія исковъ по дѣламъ объ означенномъ въ п. 1 вознагражденіи полагается *годовой* срокъ, если несчастье произошло на желѣзной дорогѣ, при чемъ... срокъ этотъ исчисляется *со дня послѣдовавшей смерти или поврежденія въ здорovьѣ*» (см. выше I; 1).

Теперешняя редакція является результатомъ согласованія кодификаторами Свода п. 7 ст. 683 изд. 1879 г. съ п. 4 ст. 136 *Общ. Уст. Россійскихъ жел. дор.*, который гласитъ: «для всѣхъ прочихъ исковъ — со дня вослѣдованія событія, служащаго поводомъ къ иску, а если событіе это вызвало уголовное преслѣдованіе, то со дня прекращенія сего послѣдняго или вступленія въ силу приговора уголовного суда».

Такое кодификаціонное измѣненіе закона не можетъ быть признано правильнымъ, какъ неоднократно разъяснялъ Сенатъ (р. 1880 г. № 252, р. 1882 г. № 128). Теперешняя судебная практика, такимъ образомъ, по вопросу

о начальномъ моментѣ теченія давности держится на шаткомъ базисѣ.

По буквѣ дѣйствующаго закона моментомъ, съ котораго начинается теченіе давности, является: 1) день, въ который послѣдовало событіе, служащее поводомъ къ иску; 2) день прекращенія уголовного преслѣдованія; 3) день вступленія въ законную силу приговора уголовного суда.

Выраженіе закона «со дня воспослѣдованія событія» не совсѣмъ ясно и вызываетъ сомнѣніе въ томъ, о какомъ событіи говоритъ законъ: о событіи ли несчастнаго случая при эксплуатаціи дороги (крушеніе поѣзда, наприм.) или о событіи появившейся болѣзни, какъ послѣдствія несчастнаго случая.

Сенатъ разъясняетъ, что теченіе годичной давности на предъявленіе иска о вознагражденіи за увѣчье начинается со дня воспослѣдованія событія, служащаго поводомъ къ иску, а не со времени обнаруженія послѣдствій этого событія (р. 1891 г. № 65).

Не имѣетъ никакого значенія при исчисленіи давности, когда заинтересованное лицо *узнало* о принадлежащимъ ему правѣ, если только со времени событія прошелъ годъ; не принимаетъ практика во вниманіе и того, что самое право на вознагражденіе возникло послѣ истеченія годового срока, съ момента случая, причинившаго личное поврежденіе (р. 10 мая 1902 г., д. 2024—1899 г.).

Правило объ исчисленіи краткой давности *со дня несчастнаго событія*, причинившаго смерть, *а не со дня смерти*, принято и въ Швейцарскомъ законѣ отъ 1 іюня 1875 г. (Vom Tage der Tödtung ст. 10) и въ Германскомъ законѣ 7 іюня 1871 г. Въ послѣднемъ допускается, однако, исключеніе для лицъ, лишившихся содержанія, которые пользуются двухлѣтней давностью на предъявленіе своего иска, *со смерти пострадавшаго*, хотя бы она послѣдовала по истеченіи двухъ лѣтъ со времени несчастнаго событія. Самая статья закона (въ редакціи, согласованной съ Гражданскимъ Уложеніемъ—В. Г. В.) изложена такъ: «Требо-

ванія о вознагражденіи (§§ 1—3) погашаются давностью въ теченіе двухъ лѣтъ съ несчастнаго случая (Von dem Unfalle an; въ старой редакціи сказано было: von dem Tage des Unfalles). Относительно тѣхъ лицъ, которыхъ потерпѣвшій обязанъ былъ содержать (§ 3 ч. 2) теченіе давности начинается со смертію (mit dem Tode; въ старой редакціи—mit dem Tage des Todes (§ 8)).

2. Срокъ
давности.

Что касается самого срока давности, то раньше всего возникаетъ сомнѣніе въ справедливости и цѣлесообразности примѣненія сокращенной давности къ искамъ о личномъ вредѣ. Введеніе краткаго срока давности по искамъ къ владѣльцамъ желѣзныхъ дорогъ и нѣкоторыхъ другихъ предпріятій объясняется обыкновенно желаніемъ законодателя облегчить владѣльцамъ предпріятій, которые несутъ усиленную отвѣтственность и на которыхъ возложено *onus probandi*, возможность представленія доказательствъ, которыя въ такихъ сложныхъ предпріятіяхъ, какъ желѣзныя дороги, легко теряются и трудно подаются возстановленію по истеченіи продолжительнаго времени.

Но несчастные случаи, причиняющіе личный вредъ, регистрируются обыкновенно независимо отъ возникновенія дѣла о вознагражденіи и протоколы и акты дознанія о несчастныхъ случаяхъ все равно хранятся въ соотвѣтствующихъ учрежденіяхъ; казалось бы, поэтому что къ искамъ о причиненіи личного вреда нѣтъ достаточныхъ основаній примѣнять сокращенную давность и, во всякомъ случаѣ, годичный срокъ, указывается въ литературѣ нашей, слишкомъ кратокъ въ виду обширности нашей государственной территоріи. Рабочій, служащій, пассажиръ могутъ пострадать на желѣзной дорогѣ далеко отъ мѣста своей родины, такъ что родственники, имѣющіе право на вознагражденіе, не успѣютъ въ годъ узнать о несчастіи и осуществить свое право на вознагражденіе (см. Осецкій, стр. 317).

Въ Германскомъ законѣ 7 іюня 1871 г. и Швейцарскомъ законѣ 1 іюня 1875 г. установленъ *двухлѣтній* срокъ давности, несмотря на то что территорія Германіи и Швей-

царіи по сравненію съ територіей Россіи, незначительны, несмотря на лучшее развитіе тамъ путей сообщенія и на несравненно бѣльшее распространеніе грамотности среди населенія.

Но ко веѣмъ ли искамъ потерпѣвшихъ къ желѣзнымъ дорогамъ о вознагражденіи за личный вредъ примѣняется годичный срокъ давности?

Ст. 135 Общ. Уст. Росск. ж. д. говоритъ. «Срокъ для предъявленія къ желѣзнымъ дорогамъ исковъ о вознагражденіи за причиненный при эксплуатаціи жел. дорогъ *личный* или имуществвенный вредъ.. полагается годовой...»

Статью эту можно понять въ томъ смыслѣ, что она содержитъ *общее* правило, въ силу котораго *всѣ* иски, предъявляемые къ желѣзной дорогѣ, погашаются годичной давностью, слѣдовательно, и иски о вознагражденіи за личный вредъ, предъявляемые по ст. 684 т. X ч. I.

Въ этомъ именно смыслѣ и истолковалъ ст. 135, опираясь на сужденія Государственнаго Совѣта, имѣвшія мѣсто при разсмотрѣніи ст. ст. 135, 136 Общ. Уст. («Сохраненіе общаго десятилѣтняго срока земской давности для какихъ бы то ни было желѣзнодорожныхъ дѣлъ представляется весьма неудобнымъ. Въ виду громадной массы производимыхъ желѣзными дорогами *перевозокъ* и выдаваемыхъ ими документовъ точная повѣрка, по истеченіи нѣсколькихъ лѣтъ, обстоятельствъ, относящихся къ отдѣльному какому-либо случаю, является вообще крайне затруднительной, а нерѣдко и совершенно невозможной. При томъ же существованіе десятилѣтняго срока для предъявленія *хотя бы нѣкоторыхъ разрядовъ исковъ* налагала бы на желѣзныя дороги крайне тягостную для нихъ обязанность сохранять въ теченіе цѣлыхъ десяти лѣтъ всѣ документы и свѣдѣнія, касающіеся *производимыхъ ими операций* и тѣмъ увеличивало бы ихъ расходы на администрацію», Общ. Уст. съ изложеніемъ сужденій изд. 1886 г. стр. 107), С.-Петербургской Окружной Судъ въ извѣстномъ рѣшеніи по дѣлу Аكوпова (отъ 27 марта 1908 г.)

отказавъ въ искѣ по ст. 684 т. X ч. I за пропускомъ *годового* срока давности. Нельзя не замѣтить, что ссылка на приведенныя сужденія Государственнаго Совѣта врядъ ли можетъ поддержать мнѣніе о примѣненіи годовичнаго срока давности къ искамъ о вознагражденіи за личный вредъ по ст. 684, такъ какъ, хотя въ этихъ сужденіяхъ и выражено, что «сохраненіе общаго десятилѣтняго срока давности для какихъ бы то ни было желѣзнодорожныхъ дѣлъ представляется весьма неудобнымъ», но изъ *всего* содержанія этихъ сужденій явствуетъ, что рѣчь здѣсь идетъ объ искахъ, возникающихъ по «перевозкамъ» и подобнымъ «операціямъ».

Вопросъ о томъ, примѣнимъ ли годовой срокъ давности къ искамъ по ст. 684 былъ предметомъ доклада и преній на второмъ сѣздѣ желѣзнодорожныхъ юрисконсультовъ.

Сѣздъ, принимая во вниманія, что ст. 135 Общ. Уст., какъ содержащая правило исключительное, не можетъ подлежать распространительному примѣненію: что хотя ст. 135 говоритъ о вознагражденіи за причиненный при эксплуатаціи личный вредъ безъ ссылки на ст. 683 т. X ч. 1, но пробѣлъ этотъ восполняется ст. 92 Общ. Уст., гдѣ содержится прямая ссылка на эту статью; что, слѣдовательно, иски о вознагражденіи за личный вредъ, не подлежащіе нынѣ (при томъ толкованіи понятія «эксплуатація», котораго придерживается теперь Сенатская практика) дѣйствию ст. 683, не подлежатъ также и дѣйствию установленной ст. 135 Общ. Уст. краткой давности; что обратное толкованіе (о примѣненіи годоваго срока давности къ искамъ о вознагражденіи за личный вредъ по ст. 684 т. X ч. 1) особенно тяжело отзывалось бы на положеніи желѣзнодорожныхъ служащихъ, потерпѣвшихъ личный вредъ не при движеніи, — всѣми голосами противъ двухъ призналъ, что не представляется возможнымъ руководствоваться на судѣ доводами и соображеніями (о примѣненіи *годового* срока давности къ искамъ о вознагражденіи за личный вредъ,

предъявленнымъ по ст. 684 т. X ч. 1), приведенными докладчикомъ. (Протоколы второго Съезда желѣзнодорожныхъ юрисконсультовъ стр. 243—248).

3. Перерывъ и
пріостановле-
ніе давности.

Та же цѣль, которую преслѣдуетъ законодатель при установленіи краткаго срока давности, вызываетъ и необходимость нѣкоторыхъ отступленій отъ общихъ нормъ гражданскаго права объ исковой давности и въ вопросѣ о пріостановленіи ея; давность не пріостанавливается для малолѣтнихъ и для лицъ, состоящихъ подъ опекой (Герм. Зак. 7 іюня 1871 г. § 8, ст. 137 Общ. Уст. Рос. ж. д.).

Въ нашемъ желѣзнодорожномъ правѣ вопросъ о пріостановленіи и перерывѣ срока давности вызываетъ споры въ литературѣ и рѣзкія колебанія судебной практики, причиною которыхъ является недостаточно ясная редакція ст. 137 Общ. Уст. Рос. ж. д., содержащей правила объ этомъ.

Подъ исковой давностью понимается потеря или погашеніе права обращаться къ судебной защитѣ посредствомъ иска по неосуществленію права въ теченіе установленнаго по законамъ времени. Теченіе исковой давности начинается съ того момента, когда возникаетъ право на искъ. Съ этого времени теченіе давности идетъ непрерывно. Но положительными законодательствами признается, что при нѣкоторыхъ условіяхъ теченіе давности не начинается, а если началось, *то пріостанавливается* на все время, пока существуетъ признаваемое закономъ препятствіе для теченія ея, и только по устраненіи препятствія давность продолжаетъ свое теченіе, какъ если бы не было никакой остановки, такъ что время, протекшее отъ момента пріостановленія, исключается изъ давностнаго срока. Условія, вызывающія пріостановленіе давности, разнообразны, но большей частью давность пріостанавливается тогда, когда управомоченная сторона не въ состояніи почему либо осуществить свое право на искъ.

Въ противоположность пріостановленію, *перерывъ* давности не задерживаетъ дальнѣйшаго теченія ея, но уничтожаетъ значеніе прежняго. Все теченіе давности, имѣвшее мѣсто

до наступленія извѣстнаго обстоятельства, лишается всякихъ юридическихъ послѣдствій и открывається возможность только *новаго* теченія давности. Обстоятельствами, прерывающими давность, являются: а) прекращеніе нарушенія матеріальнаго права, б) предъявленіе иска со стороны субъекта права, в) признаніе права со стороны нарушителя.

Таковы общепризнанныя въ теоріи начала о перерывѣ и пріостановленіи давности. Ст. 137. Общ. Устава Рос. ж. д. говоритъ о перерывѣ и пріостановленіи давности слѣдующее: «Теченіе годового срока, опредѣленнаго въ статьѣ 135 на предъявленіе указанныхъ въ ней исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ, *не пріостанавливается* для малолѣтнихъ и вообще для лицъ, состоящихъ подъ опекой. Теченіе означенной годовой давности *прерывается* какъ предъявленіемъ иска въ надлежащемъ судѣ, такъ равно и подачей въ правленіе или управленіе одной изъ отвѣтственныхъ дорогъ письменнаго требованія о вознагражденіи указаннымъ въ ст. 122 порядкомъ. *Въ семъ послѣднемъ случаѣ, время, протекшее отъ заявленія требованія до объявленія заявителю отвѣта на оное желѣзной дороги и возвращенія ему представленныхъ имъ документовъ, не засчитывается въ срокъ исковой давности*».

Послѣдняя фраза этой статьи даетъ основаніе приписать законодателю смѣшеніе понятій «перерыва» и «пріостановленія» давности. Такъ, г. Осецкій напримѣръ, находитъ, что ст. 137 совершенно правильно постановляетъ, что давность *прерывается* предъявленіемъ иска, но невѣрно прибавляетъ, что давность *прерывается* и подачей въ правленіе или управленіе желѣзной дороги письменнаго требованія. Изъ того, что въ этомъ послѣднемъ случаѣ «время, протекшее отъ заявленія требованія до объявленія заявителю отвѣта... не засчитывается въ срокъ исковой давности», слѣдуетъ, по мнѣнію г. Осецкаго, что здѣсь законъ говоритъ о *пріостановленіи* давности, которое, по недоразумѣнію, называется перерывомъ.

Мысль закона, правильно выраженная, должна была бы имѣть, думаетъ г. Осецкій, слѣдующую редакцію: «теченіе означенной исковой давности *прерывается* предъявленіемъ иска въ надлежащій судъ и *пріостанавливается* подачей въ правленіе или управленіе одной изъ отвѣтственныхъ дорогъ письменнаго требованія о вознагражденіи указаннымъ въ ст. 122 порядкомъ» (Осецкій, стр. 122—123).

Такъ же понималъ эту статью раньше и Сенатъ. По смыслу рѣшенія № 76/1891 г., въ которомъ Сенатъ призналъ, что перерывъ исковой давности, о которой говоритъ ст. 137 Общ. Уст. состоитъ лишь въ томъ, что время, прошедшее отъ заявленія требованія до объявленія отвѣта, не засчитывается въ годичный срокъ, назначенный для предъявленія иска, видно, что законодатель, по мнѣнію Сената, или обмолвился, говоря «теченіе исковой давности прерывается» (вмѣсто «*пріостанавливается*») или не видитъ разницы между понятіемъ о перерывѣ и пріостановленіи давности.

Иначе толкуетъ статью 137 Общ. Уст. сенаторъ Змирловъ. Выяснивъ подробно понятія перерыва и пріостановленія исковой давности, сен. Змирловъ показываетъ, что эти понятія не только въ теоріи и западноевропейскихъ законодательствахъ строго различаются, но и не смѣшиваются нашими гражданскими законами, нѣтъ поэтому и аргюмента основаній приписывать такое смѣшеніе понятій составителямъ Общаго Устава Рос. ж. д., а тщательный анализъ источниковъ и мотивовъ ст. 137 Общ. Уст. приводитъ сен. Змирлова къ выводу, что о смѣшеніи авторами Общ. Уст. понятій перерыва и пріостановленія давности въ ст. 137 не можетъ быть и рѣчи. Давность по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, какъ и по другимъ, можетъ быть съ одной стороны пріостановлена, съ другой прервана, причемъ въ послѣднемъ случаѣ теченіе давности начинается снова. Слова закона, «время, протекшее... не засчитывается въ срокъ исковой давности», должны быть дополнены словомъ «новой»: «время, протекшее... не засчитывается въ

срокъ *новой* исковой давности» — таковъ смыслъ, вызывающихъ недоумѣніе словъ закона. Слова эти введены въ законъ въ виду ст. 123 Общ. Уст. («Правленіе или Управленіе обязано извѣстить заявившаго требованіе по указанному послѣднимъ мѣсту жительства, о своемъ согласіи или же 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 представленные при подачѣ требованія документы»), которая не имѣетъ санкціи и если бъ моментомъ перерыва давности считалась одна подача требованія, то вслѣдъ за этой подачей должна была бы начаться свое теченіе новая давность, и дорога, не отвѣчая въ теченіе года, могла бы такимъ образомъ погасить право на искъ. Вообще новое теченіе давности, прерванной какимъ-либо дѣйствіемъ управомоченнаго, не начинается большей частью съ этого дѣйствія, если оно вызвало судебную дѣятельность или дѣятельность должника. Такъ, предъявленіе иска въ подлежащій судъ прерываетъ давность, но не всегда съ этого момента можетъ начаться вновь ея теченіе. Если за такимъ обращеніемъ къ суду послѣдовали судебныя дѣйствія (вызовъ отвѣтчика, сообщеніе копій) и дѣло потомъ вслѣдствіе возраженій отвѣтчика будетъ прекращено, положимъ, на основаніи ст. 258 Уст. Гражд. Судопроизв., то, очевидно, новое теченіе давности начинается съ момента окончательнаго рѣшенія о прекращеніи дѣла.

Точно также подача заявленія въ Правленіе прерываетъ давность, и новая давность начинается свое теченіе со времени полученія заявителемъ отвѣта. Такое толкованіе ст. 137. Общ. Уст. не противорѣчитъ буквальному ея смыслу и находится вмѣстѣ съ тѣмъ въ полномъ согласіи съ общимъ разумомъ нашихъ законовъ о погасительной давности и тѣми безспорными научными положеніями о перерывѣ и приостановленіи давности, которыя

нашли себѣ выраженіе въ западно-европейскихъ кодексахъ (М. Ю. Змирловъ. Жур. № 10. 1895 г. кн. 12).

Въ 1897 г. Сенатъ отказался отъ своего прежняго толкованія ст. 137 Общ. Уст. и въ пространно мотивированномъ рѣшеніи (№ 42) сталъ на только что изложенную точку зрѣнія сен. Змирлова. Такое толкованіе ст. 137 значительно увеличиваетъ установленный закономъ годичный срокъ давности.

Но кромѣ указанныхъ въ ст. 137 Общ. Уст. случаевъ перерыва давности она еще прерывается для желѣзнодорожныхъ дѣлъ и въ силу статьи 1550 т. X ч. I («Въ тѣхъ случаяхъ, когда должникъ уплачиваетъ часть долга, а контрагентъ выполняетъ часть принятой на себя обязанности и послѣ назначенныхъ сроковъ, подтверждая тѣмъ дѣйствительность выданныхъ обязательствъ, началомъ давности считается первый день послѣ того, въ который сдѣлана позднѣйшая уплата или выполненіе обязанности, если при томъ будутъ доказательства, что уплата или выполненіе обязанности произведены до истеченія давности»), по крайней мѣрѣ таково неуклонное направленіе Сенатской практики (р. 7715 за 1888 г., р. № 5935 за 1889 г., р. 1893 г. № 30, р. 8 апрѣля 1899 г., д. 2164—1898 г. и др.).

Стоитъ еще обратить здѣсь вниманіе на часто встрѣчающіеся и ведущіе къ злоупотребленіямъ случаи, когда желѣзнодорожный служащій, которому причинено увѣчье, оставляется на службѣ и продолжаетъ получать жалованье и не обращается поэтому къ суду (ср. выше VII, I, в). Можетъ ли такой служащій, если будетъ уволенъ со службы черезъ годъ послѣ несчастнаго случая съ нимъ, обратиться въ судъ, т. е. считается ли оставленіе на службѣ фактомъ прерывающимъ или приостанавливающимъ теченіе давности?

Сенатъ отвѣчаетъ на этотъ вопросъ отрицательно (р. 10 мая 1902 г., д. 2024—1899).

Такъ же рѣшаетъ этотъ вопросъ и Германская судебная практика, которая фактомъ прерывающимъ давность,

считаетъ признаніе со стороны предпринимателя своей обязанности вознаградить потерпѣвшаго *), но такимъ признаніемъ не является оставленіе на службѣ и платежъ прежняго жалованья (р. Герм. Сената 15 янв. 1881 г., Осецкій стр. 321).

4. Новѣйшіе
законы и
проекты.

Законъ 2 іюня 1903 г. даетъ о давности слѣдующія постановленія. «Для предъявленія исковъ о назначеніи вознагражденія полагается *2-лѣтній* срокъ, исчисляемый для потерпѣвшаго *со дня несчастнаго случая*, а для членовъ семейства умершаго *со дня его смерти* (ст. 36).— Комментаторъ закона 2 іюня 1903 г., г. Литвиновъ-Фаллинскій, объясняетъ, что краткій срокъ давности установленъ для облегченія доказательствъ объ обстоятельствахъ дѣла, но годовой срокъ давности ставилъ бы въ крайне затруднительное положеніе потерпѣвшаго, такъ какъ года часто недостаточно, чтобы выяснитъ послѣдствія тѣлеснаго поврежденія, особенно въ случаяхъ, требующихъ продолжительнаго леченія. Кромѣ того, благодаря существованію у насъ отхожихъ промысловъ, обширности территоріи, слабому развитію грамотности и средствъ сношеній, оставшіеся послѣ убитаго члены семьи его могутъ получить свѣдѣнія о смерти его по истеченіи года (Литвиновъ-Фаллинскій. Новый законъ о вознагражденіи рабочихъ, стр. 72).

«Пріостанавливается теченіе давностнаго срока со дня обращенія одной стороны къ фабричному инспектору или окружному инженеру до дня выдачи сторонѣ, ищущей вознагражденія, копии съ акта о всѣхъ обстоятельствахъ несчастнаго случая» (ст. 27).

Нововведеніемъ, ограждающимъ интересы потерпѣвшихъ въ вопросѣ о пріостановленіи давности, является ст. 38: «Если владѣлецъ предпріятія вступитъ съ потерпѣвшимъ или членами семейства умершаго рабочаго въ словесное или письменное, но незасвидѣтельствованное

*) Въ виду того, что Германскій Законъ 7 іюня 1871 г. не содержитъ ничего о перерывѣ давности, Германская Судебная практика придерживается общихъ началъ о перерывѣ давности.

порядкомъ, указаннымъ въ ст. 31, соглашеніе о вознагражденіи или о предоставленіи средствъ существованія, то такое соглашеніе не лишаетъ потерпѣвшаго или членовъ семейства умершаго рабочаго права требовать вознагражденія на основаніи настоящихъ правилъ. На все время исполненія такого соглашенія владѣльцемъ предпріятія теченіе давностнаго срока, установленнаго для предьявленія исковъ о назначеніи вознагражденія (ст. 36), пріостанавливается (ст. 38).

Двухлѣтняя же давность установлена въ законѣ 9 іюня 1904 г. и во всѣхъ послѣдовавшихъ за нимъ.

Проектъ правилъ Совѣщанія представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ установить *годовой срокъ* давности, исчисляемый для потерпѣвшаго *со дня несчастнаго случая*, а для членовъ семейства умершаго, независимо отъ ихъ возраста—*со дня его смерти*, послѣдовавшей немедленно за несчастнымъ случаемъ или во время леченія, или же не позднѣе года со дня несчастнаго случая, если леченіе было прекращено ранѣе. Теченіе этого срока *пріостанавливается* подачей заявленія о вознагражденіи въ порядкѣ 121 ст. Общ. Уст. Рос. ж. д. на все время отъ заявленія требованія до объявленія заявителю отвѣта на оное желѣзной дорогѣ, а если отъ этого послѣдняго момента до истеченія годового срока осталось менѣе мѣсяца, то заявителю дается мѣсячный срокъ на предьявленіе иска. Теченіе давностнаго срока не пріостанавливается для малолѣтнихъ и вообще для лицъ, состоящихъ подъ опекой, а равно не пріостанавливается на время производства уголовного дѣла, возникшаго по поводу несчастнаго случая; но если уголовное преслѣдованіе возбуждено противъ самого потерпѣвшаго, то желѣзной дорогѣ предоставляется просить о пріостановленіи дѣла по предьявленному потерпѣвшимъ къ ней иску впредь до окончанія уголовного дѣла (ст. 15).

Проектъ Министерства Путей Сообщенія предлагаетъ для подачи прошеній о назначеніи пособій и пенсій, а

равно для предъявленія судебныхъ исковъ о томъ же *годовомъ срокъ*, исчисляемый для потерпѣвшаго со дня *несчастнаго случая*, а для членовъ семейства умершаго со дня *смерти* потерпѣвшаго, *независимо отъ того, остается ли потерпѣвшій на желѣзнодорожной службѣ или покинетъ ее*. Теченіе давностнаго срока не пріостанавливается для малолѣтнихъ, несовершеннолѣтнихъ и лицъ, состоящихъ подъ опекой. Теченіе давностнаго срока пріостанавливается на все время пока просителю не будетъ объявлено постановленіе дороги по его ходатайству или возраженію или пока не будетъ произведена первая выдача въ счетъ пенсіи, если таковая состоится раньше, а если со времени врученія постановленія или первой выдачи въ счетъ пенсіи, если таковая будетъ произведена ранѣе, до истеченія давностнаго срока останется менѣе *трехъ мѣсяцевъ*, то на предъявленіе иска дается *трехмѣсячный* срокъ, исчисляемый со дня объявленія просителю постановленія дороги по его ходатайству. (Ст. ст. 64, 65 Положенія).

5. Проектъ
Гражданскаго
Уложенія.

Проектъ Гражданскаго Уложенія по данному вопросу содержитъ слѣдующія постановленія. — «Право иска о вознагражденіи за вредъ, предусмотрѣнный въ статьяхъ 1056 и 1057, прекращается по истеченіи *2 лѣтъ со дня воспоминанія событія* причинившаго смерть или тѣлесное поврежденіе. (Въ первой редакціи предлагались два срока, по примѣру ст. 683: *двухлѣтній* по отношенію ко вреду, причиненному на пароходѣ въ морскихъ водахъ, и *годовой* для остальныхъ случаевъ).

Теченіе этой давности, сверхъ случаевъ пріостановленія исковой давности, предусмотрѣнныхъ общими положеніями I книги (ст. 112—115), *пріостанавливается* подачей потерпѣвшимъ требованія о вознагражденіи въ управленіе казенной желѣзной дороги или иного казеннаго предпріятія или въ правленіе акціонернаго товарищества, отвѣчающаго за происшедшій отъ его предпріятія вредъ. Время, претекшее отъ заявленія требованія до объявленія заявителю отвѣта на оное и возвращенія ему представлен-

ныхъ документовъ, не засчитывается въ срокъ давности...» (ст. 1058). Въ первой редакціи этой статьи (ст. 1089) со-держалось указаніе на непріостановленіе теченія давности для несовершеннолѣтнихъ и лицъ, состоящихъ подъ опекой и на перерывъ ея предъявленіемъ иска; эти указанія, по примѣру новой редакціи ст. 8 Германскаго закона 7 іюня 1871 г., выпущены въ виду того, что выражены въ видѣ общихъ правилъ въ книгѣ первой Проекта.

Резюмируя все изложенное въ этой главѣ, можно при-знать заслуживающими вниманія законодателя слѣдующіе вопросы:

1) *Какой моментъ слѣдуетъ признать началомъ теченія давностнаго срока?*

2) *Какой давностный срокъ слѣдуетъ установить для исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ о вознагражденіи за личный вредъ?*

3) *Слѣдуетъ ли установить одинъ давностный срокъ для всѣхъ исковъ (не исключая и тѣхъ, которые нынѣ предъявляются по ст. 684 т. X ч. I) о вознагражденіи за личный вредъ?*

4) *Какъ должны быть формулированы условія пере-рыва и пріостановленія давности?*

5) *Должно ли, въ частности, прервать или пріоста-новить теченіе давности заявленіе (согласно ст. 121 Общ. Уст.) требованія о вознагражденіи въ правленіе или упра-вленіе желѣзной дороги?*

6) *Слѣдуетъ ли оставленіе потерпѣвшаго личный вредъ на службѣ и платежъ ему жалованья считать фактомъ, прерывающимъ (или пріостанавливающимъ) теченіе дав-ности?*

IX.

О правѣ требовать измѣненія размѣра срочнаго пособія и о правѣ желѣзной дороги на регрессъ.

1. О правѣ
требовать
измѣненія раз-
мѣра срочнаго
пособія.

Объ остальныхъ пунктахъ статьи 683 остается сказать не-
много, въ виду ихъ относительной безспорности въ теоріи
и судебной практикѣ.

«Въ случаѣ обнаружившихся впоследствии новыхъ
обстоятельствъ размѣръ срочнаго пособія (п. 5, б) можетъ
быть увеличиваемъ и уменьшаемъ по рѣшенію суда, вслѣд-
ствіе просьбы стороны, получающей или уплачивающей
пособіе (п. 6 ст. 683).

Въ этомъ постановленіи обращаетъ на себя вниманіе
то обстоятельство, что дозволяется только просить объ уве-
личеніи или уменьшеніи уплачиваемаго пособія, но не о
прекращеніи его.

Подъ новыми обстоятельствами, обнаружившимися *впо-
слѣдствіи*, понимаются какъ тѣ обстоятельства, которыя
произошли во время процесса о присужденіи срочнаго воз-
награжденія и почему либо не были извѣстны одной изъ
тяжущихся сторонъ, такъ равно и тѣ обстоятельства, кото-
рыя произошли послѣ вступленія рѣшенія окружнаго суда
въ законную силу или послѣ рѣшенія Судебной Палаты
(Осецкій, 308 стр.).

Не предусмотрѣно въ этомъ постановленіи, можно ли
обратиться вслѣдствіе обнаружившихся новыхъ обстоя-
тельствъ съ требованіемъ присужденія ренты, въ которой
разъ уже было *отказано*.

Спорно еще, примѣнимъ ли п. 6 ст. 683 къ случаямъ,
когда срочныя пособія выдаются дорогой по соглашенію.
Сенат. Змирловъ находитъ, что вопросъ этотъ долженъ
быть разрѣшенъ отрицательно, такъ какъ, съ одной сто-
роны, въ силу ст. 1535 и ст. 1536 т. X ч. 1 договоры
должны быть исполняемы по точному ихъ разуму, а съ
другой—суду не предоставлено право условія, постановлен-

ныя въ договорѣ, замѣнять другими по собственному усмотрѣнію (Змирловъ, Смерть и увѣчье стр. 155).

Сенатъ въ одномъ изъ старыхъ отдѣленскихъ рѣшеній за 1886 г. точно такъ же рѣшалъ этотъ вопросъ (Осецкій, 283 стр.), но въ болѣе новомъ рѣшеніи (р. 1897 г. № 85) Сенатъ сталъ на ту точку зрѣнія, что при назначеніи срочнаго пособія, хотя бы не по судебному рѣшенію, а по добровольному соглашенію желѣзной дороги съ пострадавшими послѣ случившагося съ нимъ несчастья, если впоследствии измѣнятся обстоятельства и здоровье пострадавшаго ухудшится, послѣдній въ правѣ требовать судебнымъ порядкомъ увеличенія размѣра срочнаго пособія, назначеннаго ему дорогой. Слѣдуетъ, впрочемъ замѣтить, что это толкованіе п. 6 ст. 683 не формулировано ясно въ рѣшеніи и не мотивировано, а вытекаетъ изъ существа рѣшенія.

Въ литературѣ, несмотря на категорическое указаніе закона, что подача просьбы объ измѣненіи размѣра присужденнаго срочнаго пособія не ограничивается *никакимъ срокомъ*, высказано, что къ этимъ просьбамъ примѣняется общій 10-лѣтній срокъ давности, который исчисляется съ того времени, какъ обнаружилось новое обстоятельство (Вербловскій, стр. 111). Указывается въ литературѣ еще на то, что не только теперешнее положеніе вопроса, при которомъ право требованія измѣненія срочнаго пособія не ограничивается никакимъ срокомъ, но примѣненіе общаго срока (10-лѣтняго) давности въ данномъ случаѣ нецѣлесообразно, такъ какъ всѣ, даже самыя отдаленныя, послѣдствія несчастнаго случая выясняются вполне въ теченіи значительно меньшаго срока.

Новѣйшіе законы допускаютъ просьбы объ измѣненіи пенсіи въ теченіе *трехъ лѣтъ* со дня первоначальнаго назначенія пенсіи или отказа въ ней. Законъ 2 іюня 1903 г. даетъ образцовое, по точности, съ которой разрѣшаются всѣ возникающія въ этомъ вопросѣ сомнѣнія, опредѣленіе: «Въ теченіе 3-хъ лѣтъ со дня первоначальнаго назначенія

пенсії или отказа въ ней, каждая изъ сторонъ имѣть право требовать медицинскаго переосвидѣтельствованія потерпѣвшаго для опредѣленія состоянія его трудоспособности, въ цѣляхъ измѣненія условленной или присужденной пенсії, а также отказа въ ней, соотвѣтственно вновь обнаружившимся обстоятельствамъ. Измѣненіе размѣровъ производимыхъ единовременныхъ выдачъ не допускается» (ст. 45). Это же постановленіе съ незначительными редакціонными измѣненіями повторяется и въ послѣдовавшихъ за закономъ 2 іюня 1903 г. законахъ.

Правило (ст. 14), предлагаемое по этому вопросу, въ проектѣ Совѣщанія представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ отличается отъ ст. 45 закона 2 іюня 1903 году тѣмъ, что допускаетъ только переосвидѣтельствованіе съ цѣлью измѣненія пенсії, а не отказа въ ней.

Проектъ Министерства Путей Сообщенія содержитъ слѣдующее постановленіе. «Въ теченіе *трехъ лѣтъ* со дня первоначальнаго назначенія пенсії отвѣтственная желѣзная дорога, а также потерпѣвшій имѣютъ право, не чаще одного раза въ годъ, требовать производства медицинскаго переосвидѣтельствованія пострадавшаго для опредѣленія состоянія его трудоспособности въ цѣляхъ измѣненія размѣра пенсії или *полнаго прекращенія* соотвѣтственно вновь обнаружившимся измѣненіямъ въ состояніи трудоспособности пенсіонера» (ст. 70).

Проектъ Гражданскаго Уложенія распространяетъ «справедливое начало» о правѣ требовать измѣненія содержанія на *всѣ* случаи, въ которыхъ пострадавшій имѣетъ право на пенсію и допускаетъ измѣненіе (даже многократное) не только размѣра, но и сроковъ (продолжительности) платежа пенсій: «по обнаружившимся новымъ обстоятельствамъ размѣръ и сроки повременныхъ платежей могутъ быть измѣнены по требованію одной изъ сторонъ» (ст. 1049 п. 6).

2. О правѣ
желѣзной до-
роги на
регрессъ.

По дѣйствующему закону (п. 8 ст. 683) владѣльцы желѣзнодорожныхъ предпріятій имѣютъ право на возмѣщеніе присужденнаго съ нихъ вознагражденія со стороны агентовъ, по винѣ которыхъ произошло несчастье. Каково бы ни было основаніе, въ силу котораго владѣльцы желѣзнодорожныхъ предпріятій отвѣчаютъ за своихъ агентовъ (см. выше V, 1), не представляется возможнымъ отрицать завладѣльцами права на возмѣщеніе и нѣтъ достаточныхъ основаній освободить агентовъ, злоумышленно причинившихъ вредъ, отъ обязанности нести гражданскую отвѣтственность за свои дѣянія.

Обращаетъ на себя вниманіе, что предприниматели по ст. 683 имѣютъ право на возмѣщеніе *присужденнаго* съ нихъ вознагражденія. Это значитъ, что если съ желѣзнодорожнаго предпріятія и не взыскано присужденное вознагражденіе и оно его не уплатило (вслѣдствіе смерти потерпѣвшаго, напримѣръ, и другихъ причинъ) оно все таки можетъ взыскать присужденную сумму съ виновнаго агента.

Не предусматриваетъ п. 8 ст. 683 права владѣльца желѣзнодорожнаго предпріятія на возмѣщеніе уплаченнаго вознагражденія со стороны *постороннихъ* дорогѣ лицъ, виновныхъ въ причиненіи личнаго вреда; между тѣмъ на практикѣ нерѣдки случаи причиненія посторонними дорогѣ злоумышленниками личнаго вреда. Ссылка на такое обстоятельство должна вообще освободить дорогу отъ отвѣтственности, но если освобожденіе дороги отъ отвѣтственности по обстоятельствамъ дѣла невозможно, то ей несомнѣнно должно быть предоставлено право регресса съ такихъ злоумышленниковъ.

Общій Уст. Россійск. жел. дор. (ст. 5) восполняетъ пробѣлъ п. 8 ст. 683 и постановляетъ, что дорога «имѣетъ право на вознагражденіе *уплаченнаго ею или присужденнаго* съ нея вознагражденія за личный или имущественный вредъ или убытокъ изъ имущества *тѣхъ лицъ*, по винѣ которыхъ произошло несчастье или неисправность».

Желѣзнодорожные агенты и постороннія лица, привле-

ченныя къ отвѣтственности по иску о возмѣщеніи могутъ, конечно, на общихъ основаніяхъ возражать противъ иска но объ этомъ, какъ объ обстоятельстве само собой разумѣющемся, въ ст. 683 не содержится указанія.

Статья 683 пунктомъ 8 выгодно отличается отъ германскаго закона 7 іюля 1871 г. который не содержитъ правила о правѣ желѣзнодорожныхъ предпріятій на регрессъ (Швейцарскій законъ 1 іюня 1875 г. въ ст. 3 содержитъ правило, аналогичное нашему п. 8 ст. 683), и германская судебная практика вынуждена была выводить это право изъ общихъ началъ гражданскаго права.

Проектъ Гражданскаго Уложенія предусматриваетъ право собственниковъ желѣзныхъ дорогъ на регрессъ «на томъ основаніи, что означенные собственники въ отличіе отъ хозяевъ... отвѣчаютъ не только за своихъ служащихъ и рабочихъ, но и за вредныя дѣянія постороннихъ лицъ».

Самое правило Проекта Гражданскаго Уложенія по этому вопросу гласитъ такъ. «Если смерть или тѣлесное поврежденіе произошли по винѣ служащаго или рабочаго желѣзной дороги или же вслѣдствіе дѣянія *посторонняго лица*, то владѣлецъ желѣзной дороги, *вознаградившій* потерпѣвшаго (все равно, слѣдовательно, добровольно или по судебному рѣшенію, лишь бы потерпѣвшій былъ *вознагражденъ*, т. е. фактически *получилъ* за причиненный ему вредъ) имѣетъ право обратнаго требованія къ непосредственному виновнику дѣянія (ст. 1056 ч. 4).

Проектъ Совѣщанія представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ слѣдующее по этому вопросу правило: «Владѣльцы желѣзныхъ дорогъ имѣютъ право на возмѣщеніе *присужденныхъ* съ нихъ суммъ со стороны *лицъ*, по винѣ которыхъ произошло несчастье (ст. 16).

Вниманія заслуживаютъ здѣсь слѣдующіе вопросы:

1) *Въ теченіе какого срока слѣдуетъ допустить право требовать измѣненія размѣра срочнаго пособія?*

2) *Слѣдуетъ ли представить потерпѣвшимъ право тре-*

бовать назначенія срочнаго пособія, если въ этомъ было разъ отказано?

3) Слѣдуетъ-ли представить дорогамъ право на регрессъ по отношенію къ постороннимъ дорогъ лицамъ?

4) Должна-ли дорога имѣть право на регрессъ только въ томъ случаѣ, когда уплатила вознагражденіе потерпѣвшему или въ томъ, когда была присуждена къ вознагражденію, хотя не уплатила?

