

Рабинович Исаак Моисеевич

**Теория и практика
железнодорожного права по
перевозке грузов, багажа и
пассажиров**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 656
ББК 39.1
И85

И85 **Исаак Моисеевич Р.**
Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров /
Рабинович Исаак Моисеевич – М.: Книга по Требованию, 2025. – 612 с.

ISBN 978-5-519-80118-8

ISBN 978-5-519-80118-8

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2025
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2025

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг — не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель — вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания — решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

съ 1 января 1893 года. Почти во всѣхъ государствахъ, припавшихъ Бернскую Конвенцію, идетъ реформа внутренняго желѣзнодорожнаго законодательства съ тою же цѣлью согласованія его съ Бернскою Конвенціею, что даетъ основаніе надѣяться на объединеніе законодательства объ условіяхъ желѣзнодорожной перевозки во всей Европѣ не для одного только международного общенія (см. Eger. Handbuch des preussischen Eisenbahnrechts, II, 268).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Спб.
Февраль 1891 г.

ПРЕДИСЛОВІЕ КЪ II-МУ ИЗДАНІЮ.

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

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

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

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

Спб.
Февраль 1898 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

ОТДѢЛЪ ПЕРВЫЙ.

Перевозка грузовъ.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Договоръ перевозки.

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

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

ГЛАВА ВТОРАЯ.

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

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

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

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

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