

3850
p 90

АНГЛІЙСКОЕ

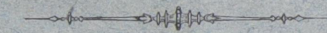
~~С. 216~~
3.

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЕ

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО.

СОСТАВИЛЪ

Инженеръ М. Рутковскій.



САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Министерства Путей Сообщенія (А. Бенке),
по Фонтану, № 99.

1881.

Агентство навуково-технічних центрів
Дата 2007

~~С. Губ~~
3

АНГЛІЙСКОЕ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЕ

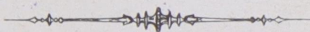
С. 159
4

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО.

556668

СОСТАВИЛЪ

Инженеръ М. Рутковскій.



САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Министерства Путей Сообщенія (А. Бенке)
по Фонтанкѣ, № 99.

1881.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Командированный Министромъ путей сообщенія въ 1878 году за границу для изученія вопроса безопасности движенія по желѣзнымъ дорогамъ Франціи и Англіи, я при изслѣдованіи этого вопроса былъ пораженъ замѣчательною организаціею желѣзнодорожнаго дѣла въ Англіи.

Англія—колыбель желѣзнодорожнаго дѣла, впервые дала чело-вѣчеству это могущественное орудіе прогреса и теперь наглядно указываетъ, до какихъ высокихъ предѣловъ совершенства можетъ быть доведено это орудіе. Примѣръ организаціи движенія подземныхъ лондонскихъ дорогъ, извѣстныхъ всякому поближе знакомому съ столицею Великобританіи, указываетъ предѣлы, до которыхъ можетъ быть доведено развитіе желѣзныхъ дорогъ и далѣе которыхъ оно невозможно при теперешнемъ состояніи желѣзнодорожной техники.

Естественно поэтому было желаніе поближе вникнуть въ причины такого удивительнаго прогреса желѣзнодорожнаго дѣла, коему нѣтъ у Англіи соперника на нашемъ земномъ шарѣ, и опредѣлить условія, при которыхъ постепенно совершенствовалась эта организація. Въ историческомъ развитіи народа, его умственномъ и промышленномъ прогресѣ слѣдовало бы искать причины этихъ явленій, но подобныя изслѣдованія выходили за предѣлы моихъ занятій и я ограничился болѣе скромною задачею, изслѣдовать живое англійское желѣзнодорожное законодательство, которому основа была положена при первой попыткѣ чело-вѣческаго ума приложить силу пара къ передвиженію на сушѣ, которое постепенно росло вмѣстѣ съ прогресомъ желѣзнодорожнаго дѣла и коего окончательное развитіе, формулированное въ актахъ Парламента, не оказалось безъ могущественнаго вліянія на ростъ важнѣйшей отрасли промышленности государства.

Благодаря покровительству графа П. А. Шувалова, бывшаго въ то время посланникомъ въ Лондонѣ, мнѣ была доставлена возможность имѣть доступъ въ 1878 и 1879 годахъ въ архивамъ Парламента и нынѣ въ 1881 году ознакомиться съ англійскимъ желѣзнодорожнымъ законодательствомъ по подлиннымъ актамъ Парламента, работамъ различныхъ парламентскихъ комиссій и отчетамъ департамента желѣзныхъ дорогъ министерства торговли.

Излагая живыя впечатлѣнія, вынесенныя мною изъ обзора этихъ памятниковъ законодательства, считаю долгомъ заявить глубокую признательность нынѣшнему Министру путей сообщенія К. Н. Посѣту, графу П. А. Шувалову и директору департамента желѣзныхъ дорогъ Д. И. Журавскому, не отказавшему въ своемъ просвѣщенномъ руководствѣ и указаніи предмета изслѣдованій.

Мой трудъ достигнетъ цѣли, если обратитъ вниманіе людей, болѣе меня свѣдущихъ, на эту отрасль законодательства, коей тщательная разработка не можетъ не оказать вліянія на созданіе желѣзнодорожнаго законодательства въ Россіи, и дать намъ возможность воспользоваться плодами полувѣковой законодательной работы такого высококультурнаго государства, какъ Великобританія.

С.-Петербургъ
1-го мая 1881 года.

ВВЕДЕНІЕ.

Когда впервые гениальное изобрѣтеніе Стефенсона выдвинуло въ Англіи вопросъ о желѣзныхъ дорогахъ, то, естественно, въ странѣ вѣковыхъ парламентскихъ традицій должна была явиться мысль регулировать развитіе желѣзнодорожнаго дѣла законами.

Во время преній, возбужденныхъ въ Парламентѣ послѣ открытія первой желѣзной дороги, герцогъ Веллингтонскій предложилъ при созиданіи желѣзнодорожнаго законодательства руководствоваться аналогіею между грунтовыми и желѣзными дорогами.

Аналогія была принята Парламентомъ, и въ основу законодательства, коимъ желали регулировать развитіе новой системы дорогъ, были положены тѣ же начала, какъ для грунтовыхъ дорогъ, а именно: право собственности дороги было отдѣлено отъ права перевозки.

Парламентъ, выдавая первыя концессіи, вводилъ въ нихъ соотвѣтствующія постановленія, полагая, что право пользоваться желѣзною дорогою, для перевозки по ней грузовъ своимъ подвижнымъ составомъ, должно быть предоставлено всякому на извѣстныхъ условіяхъ и что только этимъ путемъ возможно избѣгнуть монополя.

Опытъ перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ быстро показалъ ложность базиса, легшаго въ основу законодательства. Условія эксплуатаціи желѣзной дороги сдѣлали въ скорое время невозможнымъ вмѣшательство постороннихъ лицъ въ управленіе движеніемъ на дорогѣ, и право пользованія путемъ желѣзныхъ дорогъ отдѣльными отпавителями осталось мертвою буквою.

Поэтому, для предупрежденія монополя были установлены

предельные максимальные тарифы и сборы за право пользования желѣзною дорогою (toll).

Вскорѣ опять результаты опыта выяснили недѣйствительность этихъ попытокъ регулировать тарифы. Принимаемые желѣзнодорожными обществами тарифы были значительно ниже предельныхъ и, не смотря на то, общество жаловалось на высокіе сборы за перевозку и на неудовлетворительное состояніе законодательства.

Парламенту показалось, что лучшее средство предупредить желѣзнодорожный монополизмъ и регулировать тарифы состоитъ въ постройкѣ параллельныхъ конкурирующихъ желѣзныхъ дорогъ, и обсужденіе этого вопроса и пересмотръ изданныхъ по сему предмету законоположеній впервые были переданы особой комиссіею изъ членовъ обѣихъ палатъ.

Комиссія признала принципъ свободной конкуренціи лучшимъ регуляторомъ для желѣзныхъ дорогъ. Было высказано предположеніе, что просвѣщенный взглядъ правителей желѣзныхъ дорогъ укажетъ имъ необходимость въ видахъ своей же пользы наилучшимъ образомъ удовлетворять требованіямъ общества. Руководствуясь этими соображеніями Парламентъ счелъ нужнымъ разрѣшить постройству конкурирующихъ желѣзныхъ дорогъ и оказывать самую широкую поддержку свободной конкуренціи. Дороги начали строиться съ удивительною быстротою и въ 1844 году Англія перешла отъ мечтаній о безпредѣльномъ богатствѣ къ печальной дѣйствительности экономическаго кризиса, и Парламенту показалось, что принципъ свободной конкуренціи не можетъ быть примѣненъ въ данномъ случаѣ, и явилась новая парламентская комиссія, коей главными руководителями были Гладстонъ и Робертъ Пилъ. «Просвѣщенный взглядъ правителей желѣзныхъ дорогъ» оказался недостаточнымъ, найдена не соответствующая цѣли и слишкомъ дорогою — свободная конкуренція между желѣзными дорогами и явилось предположеніе, что должно принять систему постройки и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ Правительствомъ, коей начало довольно удачно было положено въ то время въ Бельгіи.

Работы комиссіи закончились представленіемъ проекта закона, которымъ желала комиссія опредѣлить порядокъ выкупа желѣзныхъ дорогъ Правительствомъ по происшествіи 21 года.

Въ 1865 году истекъ срокъ проектируемаго закона, между тѣмъ Парламентъ не приходилъ еще къ рѣшенію все болѣе усложняющагося желѣзнодорожнаго законодательства. Между тѣмъ конкурирующія желѣзныя дороги начали входить между собою въ соглашеніе, и общества во многихъ случаяхъ, отказываясь конкурировать, сливались между собою съ удивительною быстротою. Продолжающееся сліяніе желѣзнодорожныхъ обществъ встревожило Парламентъ. Въ 1865 году была назначена новая комиссія, которая къ сожалѣнію пошла по старой рутинной дорогѣ, но на этотъ разъ съ цѣлью выработать проектъ закона о выкупѣ желѣзныхъ дорогъ Правительствомъ. Высказывалось мнѣніе, что при быстромъ и все продолжающемся сліяніи желѣзныхъ дорогъ онѣ вскорѣ обратятся въ одну сѣть, весьма грозную для Правительства, и что слѣдовательно послѣднее должно взять управление дорогъ въ свои руки. Событія, казалось, подтверждали это мнѣніе. Сѣть одного желѣзнодорожнаго общества возрасла до 2300 вер., капиталъ затраченный на ея постройку и сосредоточенный въ однихъ рукахъ возросъ до 630 милліоновъ рублей, а ежегодный доходъ до 70 милліоновъ. Никогда невиданное до тѣхъ поръ скопленіе капиталовъ въ одномъ обществѣ привело въ недоумѣніе всю Англію. Между тѣмъ комиссія продолжала идти по стопамъ своихъ предшественниковъ. Она представила въ Парламентъ обширнѣйшую синюю книгу, оставившую желѣзнодорожный вопросъ не болѣе разъясненнымъ, чѣмъ онъ былъ до сихъ поръ. Между тѣмъ сліяніе дорогъ продолжалось. Вся Англія была раздѣлена на части между нѣсколькими желѣзнодорожными ассоціаціями, не имѣющими уже конкурентовъ въ подлежащихъ областяхъ.

Наконецъ въ 1872 году была образована новая парламентская комиссія для разсмотрѣнія вопроса о сліяніи желѣзныхъ дорогъ. Члены комиссіи Салисбюри и Дерби впервые вступили на нѣсколько иной путь и впервые не оставили желѣзнодорожнаго вопроса, подобно предшествующимъ комиссіямъ, въ томъ положеніи, въ какомъ его нашли.

Пересмотръ результатовъ сорокалѣтняго существованія желѣзныхъ дорогъ привелъ комиссію къ оригинальнымъ выводамъ. Англійское желѣзнодорожное законодательство, по мнѣнію комиссіи, исполнило до сихъ поръ ни одного изъ своихъ предназначеній и не предупредило явленій, которыя оно желало оградить

законом. Между тѣмъ, стоимость каменъ безполезныхъ законодательныхъ постановлений была огромная и обшлась обществу до 80 милліоновъ. Число постановлений простиралось до 3300. Комиссія разсмотрѣла подробно различную теорію, слушавшія до сихъ поръ Парламенту руководящую при созданіи желѣзнодорожнаго законодательства. Аналогія желѣзныхъ дорогъ съ другими была пройдена подробно. Теорія «просвѣщеннаго капитала и руководства» была признана справедливою лишь въ ограниченной степени¹⁾. Найдено также, что свободная конкуренція существовать между желѣзными дорогами только до известныхъ предѣловъ и не можетъ быть регулирована законодательствомъ. Идея покупки желѣзныхъ дорогъ Правительствомъ была найдена формулированою въ законодательномъ актѣ, проецированномъ Гладстономъ, въ силу, невозможности тогдашнему состоянію желѣзнодорожной собственности, и по итѣнію комиссіи, не могла бы быть одобрена Парламентомъ.

Переходя къ разсмотрѣнію вопроса о сліяній желѣзнодорожныхъ обществъ между собою, столь встревожившаго Парламентъ, комиссія указала на примѣръ Сѣверо-Восточной желѣзной дороги, которая, полагаясь до 37 отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, не могла себя соперника на всемъ протяженіи между рѣками Туле и Нумбер. Между тѣмъ ни одно изъ англійскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ не платило большихъ дивидендовъ и не взимало никакихъ тарифовъ. Тогда какъ другія желѣзнодорожныя общества, конкурирующія между собою, давали поводъ къ жалобамъ, ни одной не было подано комиссіи на общество Сѣверо-Восточной желѣзной дороги. Въ виду этихъ фактовъ комиссія пришла къ заключенію, что хотя сліяніе дорогъ и можетъ привести къ монополю, но не приноситъ въ данномъ случаѣ тѣхъ вредовъ, какихъ опасались, и что долговременный опытъ указалъ, что Парламентъ не могъ ни помѣшать сліянію обществъ; ни выработать общіе законы, которые бы могли ограничить это сліяніе въ иныя предѣлахъ.

Наконецъ комиссія разсмотрѣла тарифный вопросъ и многозначительные прозеты, имѣвшіе цѣлью создать регулированіе этого вопроса Правительствомъ.

¹⁾ Общества водопроводовъ, газопроводовъ и пр.

Однообразный поперстный тарифъ былъ найденъ невозможнымъ и не соотвѣтствующимъ условіямъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Идея общаго пересмотра тарифовъ съ цѣлью установить законный тарифъ, который бы могъ покрыть расходы эксплуатаціи и дать разумное вознагражденіе на затраченный на постройку желѣзныхъ дорогъ капиталъ, а не болѣе, найдена была невыполнимою. Предѣльные максимальные тарифы, дарованные по концессіямъ, остались мертвою буквою, такъ какъ въ дѣйствительности тарифы никогда не возвышались до этого предѣла. Наконецъ, періодическій пересмотръ тарифовъ Правительствомъ въ случаяхъ, когда доходы желѣзной дороги превосходятъ извѣстный предѣлъ, комиссія нашла практически невозможнымъ до тѣхъ поръ, пока не будетъ выработанъ способъ пересмотра. Вмѣстѣ съ тѣмъ комиссія нашла не соотвѣтствующимъ духу англійскаго законодательства и условіямъ развитія желѣзныхъ дорогъ постановленіе, чтобы въ случаяхъ, когда доходъ желѣзныхъ дорогъ превосходитъ извѣстный предѣлъ, избытокъ дѣлился бы между обществомъ и Правительствомъ. Наконецъ комиссія признала, что хотя вопросъ пріобрѣтенія всѣхъ желѣзныхъ дорогъ Правительствомъ и можетъ быть поднятъ въ будущемъ, но теперь, по мнѣнію комиссіи, рѣшеніе этого вопроса преждевременно.

На первый взглядъ казалось бы, что комиссія пришла лишь къ отрицательнымъ результатамъ, но въ дѣйствительности она пришла къ весьма важному заключенію: было признано естественное развитіе желѣзныхъ дорогъ, какъ системы, и бесполезность стѣснительнаго желѣзнодорожнаго законодательства. Комиссія признала необходимымъ предоставить желѣзнодорожныя общества естественному развитію до тѣхъ поръ, пока, черезъ сліянія или инымъ путемъ, конкуренція между желѣзнодорожными обществами не замѣнится монополіею и пока они не возрастутъ до такихъ предѣловъ, что Правительству будетъ необходимо выработать отношенія къ желѣзнодорожнымъ обществамъ, вытекающія изъ характера ихъ полезности для всего государства. Комиссія полагала, что это еще все таки вопросъ будущаго, а можетъ быть и отдаленнаго будущаго, а слѣдовательно Правительство должно держаться выжидательной политики, и, признавъ за желѣзнодорожными обществами характеръ монополюный, ограничиться лишь наблюденіемъ, чтобы эти общества не злоупотребляли своимъ мо-

гуществомъ во вредъ государству. Только тогда было бы полезно, по мнѣнію комиссіи, вмѣшательство Правительства, теперь же еще не представляется необходимости въ коренномъ преобразованіи желѣзнодорожнаго законодательства.

Выжидательная желѣзнодорожная политика была принята Парламентомъ, и въ 1873 году была учреждена высшая желѣзнодорожная комиссія, коей назначеніемъ было наблюдать за дальнѣйшимъ естественнымъ развитіемъ желѣзнодорожнаго вопроса, облегчить сношенія между желѣзнодорожными обществами и обезпечить интересы частныхъ лицъ.

Права комиссіи были судебнаго и исполнительнаго характера и весьма широки. Ея обязанностью было не только удовлетворять жалобамъ частныхъ лицъ, но и быть посредникомъ между желѣзнодорожными обществами въ случаяхъ разногласія между ними по вопросамъ прямаго сообщенія, взиманія тарифовъ и др., однимъ словомъ, обезпечить легкій и правильный обмѣнъ товаровъ по желѣзнодорожной сѣти государства.

Назначеніемъ комиссіи былъ признанъ наконецъ исключительный характеръ желѣзнодорожной системы и сдѣлана была попытка регулировать ее соотвѣтствующимъ ея характеру образомъ.

Со времени назначенія комиссіи проходитъ восьмой годъ, два раза уже въ 1879 и 1880 году Парламентъ нашелъ нужнымъ продлить полномочія комиссіи, коихъ срокъ теперь истекаетъ въ 1882 году. Какъ видно изъ годовыхъ отчетовъ комиссіи, случаи, въ которыхъ общество и желѣзныя дороги обращались къ посредничеству ея, не многочисленны и не имѣютъ особенно важнаго значенія. Но изъ этаго не слѣдовало бы еще заключать, что желѣзнодорожная комиссія болѣе не нужна. Напротивъ, слѣдуетъ признать, что въ Англіи никакое учрежденіе, имѣющее спеціальныя права въ родѣ тѣхъ, какія дарованы желѣзнодорожной комиссіи, не будетъ имѣть много случаевъ для рѣшенія. Одно существованіе учрежденія, которое можетъ скоро и окончательно рѣшить спорные вопросы, — прекращаетъ разногласія, такъ какъ заинтересованныя стороны скорѣе пожелаютъ сами прійти къ соглашенію, чѣмъ предоставить Правительственному учрежденію рѣшеніе, всегда влекущее за собою для проигравшей стороны большія денежныя затраты и судебныя издержки. Подобныя англійскія учрежденія всегда составлялись изъ

лицъ, вполне компетентныхъ, и не трудно поэтому объяснить, почему представители желѣзныхъ дорогъ, зная впередъ ихъ рѣшеніе, не желаютъ просить ихъ посредничества. Наконецъ часто рѣшеніе одного вопроса можетъ служить желѣзнодорожнымъ обществамъ указаніемъ, какъ будутъ рѣшены всѣ вопросы, съ нимъ однородные, и сдѣлать излишнимъ вмѣшательство Правительственнаго учрежденія.

Такимъ образомъ въ Великобританіи желѣзнодорожная политика Парламента находится въ фазисѣ выжидательномъ. Минуваль періодъ регулирующаго и стѣснительнаго законодательства и желѣзнодорожный вопросъ предоставленъ теперь своему естественному развитію при условіи, чтобы при этомъ онъ не нарушалъ правъ общества. Быть можетъ въ недалекомъ будущемъ вся желѣзнодорожная сѣть въ Англіи будетъ принадлежать одному или нѣсколькимъ обществамъ, точно также, какъ и теперь многіе города снабжаются газомъ и водою однимъ обществомъ безъ конкуренціи. Но этотъ результатъ не устрашаетъ болѣе Парламента, который, судя по исторіи развитія богатѣйшихъ желѣзнодорожныхъ обществъ Великобританіи, приходитъ къ заключенію, что, вмѣстѣ съ возрастаніемъ могущества желѣзнодорожныхъ корпорацій, ихъ руководящій духъ дѣлается все болѣе и болѣе либеральнымъ и гуманнымъ.

Сдѣлавъ краткій обзоръ исторіи развитія желѣзнодорожнаго законодательства, перейдемъ къ разсмотрѣнію полувѣковой законодательной работы Парламента по этому вопросу.

АНГЛІЙСКОЕ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО.

Порядокъ выдачи концессій.

Права и отвѣтственность желѣзнодорожныхъ обществъ вытекаютъ изъ уставовъ ихъ и концессій, которыя выдаются исключительно Парламентомъ.

Порядокъ выдачи концессій слѣдующій:

Учредители желѣзнодорожнаго общества, которое желаетъ получить концессию, обязаны представить въ Парламентъ слѣдующіе документы:

1) Проектъ условій испрашиваемой концессіи.

2) Декларацию о размѣрахъ собраннаго и предполагаемаго капитала. Въ деклараціи должно быть указано число акцій и ихъ цѣна, количество взноса, произведеннаго по акціямъ, имена и мѣстожительство подписчиковъ и пр.

3) Удостовереніе въ томъ, что о постройкѣ предполагаемой желѣзной дороги было опубликовано въ законный срокъ и что всѣ владѣтели земель и недвижимой собственности мѣстности, по которой пройдетъ желѣзная дорога, были письменно о томъ увѣдомлены учредителями. Должны быть также представлены письменные отвѣты владѣтелей земель и недвижимостей.

4) Карту данной мѣстности съ указаніемъ направленія дороги, продольную профиль дороги и удостоверение въ томъ, что представлено по одному экземпляру въ желѣзнодорожный департаментъ министерства торговли (Board of Trade) и въ мировые суды графствъ, черезъ которыя предполагается провести желѣз-

ную дорогу. Если направлѣніе дороги можетъ повліять на судоходные пути, то одинъ экземпляръ долженъ быть доставленъ въ департаментъ водяныхъ сообщений Board of Trade (Harbour Department). Если дорога должна пройти въ предѣлахъ города, то и въ городское бюро (Metropolitan Board).

5) Подробный и полный проэктъ желѣзной дороги и разцѣнху стоимости постройки. Если проектируемая желѣзная дорога должна соединяться съ другими существующими желѣзными дорогами, то должно быть показано на планѣ направлѣніе старой дороги на протяженіи 800 ярдовъ. Если грунтовые или иные пути будутъ пересѣчены, или измѣнено ихъ направлѣніе, то должно быть указано отклоненіе этихъ путей.

6) Залогъ въ размѣрѣ 5% стоимости постройки дороги въ государственныхъ консольяхъ или другихъ государственныхъ цѣнностяхъ.

Всѣ представляемые документы должны быть скрѣплены подписью лицъ, уполномоченныхъ отъ акціонеровъ или учредителей, и представлены не позже извѣстнаго срока, опредѣленнаго закономъ.

Въ январѣ начинается разсмотрѣніе прошенія въ бюро частныхъ актовъ (Private Bill Office).

Прозектъ билля предварительно разсматривается съ формальной его стороны, а именно, выполнены ли формальности дѣлопроизводства (standing orders), опредѣленныя Парламентомъ въ концѣ прошлой сессіи для предстоящаго года.

Учредители должны присутствовать при этомъ, такъ какъ инакъ разсмотрѣніе билля вычеркивается изъ очереди дѣлъ текущей сессіи Парламента.

Если нѣкоторыя формальности не выполнены, то дѣло переносится на разсмотрѣніе особыхъ комиссій (Select Committee on Standing orders and Committee of Ways & Means), которыя рѣшаютъ окончательно, можетъ ли быть данъ ходъ биллю или нѣтъ.

По разсмотрѣніи въ комиссіяхъ и съ ихъ заключеніемъ прозектъ билля вносится въ Палату Общинъ однимъ изъ ея членовъ на первое и второе чтеніе. Печатные экземпляры билля должны быть розданы всѣмъ членамъ Палаты.

Послѣ втораго чтенія билль поступаетъ на разсмотрѣніе осо-

бой комиссіи изъ членовъ Палаты, (Committee on Railway & Canal Bills), гдѣ проэктъ билля разсматривается по существу.

Эта комиссія выслушиваетъ учредителей, ходатайствующихъ о выдачѣ концессіи, и всѣхъ лицъ заинтересованныхъ въ томъ, чтобы испрашиваемая концессія не была выдана, или же была выдана на другихъ условіяхъ.

Оппозиція противъ билля принимается не иначе, какъ если было оппонентами письменно доведено до свѣдѣнія комиссіи о предметѣ и причинахъ оппозиціи. Оппозиція дозволяется лишь въ предѣлахъ вопроса, объ которомъ было письменно заявлено; комиссія рѣшаетъ безапелляціонно, имѣютъ ли основаніе оппонировать заинтересованныя лица, или нѣтъ.

Къ оппозиціи допускаются лица, кои непосредственно заинтересованы проектируемымъ предпріятіемъ, напр. представители сосѣднихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, городскихъ и другихъ корпорацій, владѣтели земель или недвижимостей, отходящихъ подъ желѣзную дорогу и пр.

При разсмотрѣніи билля комиссія въ правѣ призывать свѣдѣтелей къ подачѣ показаній подъ присягою.

Комиссія, выслушавъ учредителей общества, оппонентовъ и представителя Board of Trade, согласно выяснившимся обстоятельствамъ, или отвергаетъ вовсе билль, признавая его нарушающимъ общественные интересы, или же измѣняетъ условія билля и со своимъ заключеніемъ представляетъ въ Палату Общинъ, гдѣ онъ читается третій разъ и одобряется Палатою.

Для ускоренія дѣлопроизводства билль одновременно разсматривается въ особой комиссіи Палаты Лордовъ и измѣняется до третьяго чтенія въ Палатѣ Общинъ, согласно замѣчаніямъ комиссіи лордовъ. Этимъ избѣгается возвращеніе билля изъ Палаты Лордовъ въ Палату Общинъ, неизбежное, если Высшая Палата вводитъ въ билль, уже утвержденномъ въ Нижней Палатѣ, какія либо измѣненія.

Послѣ окончательнаго утвержденія билля въ Палатѣ Общинъ, онъ переходитъ на разсмотрѣніе Палаты Лордовъ, гдѣ порядокъ дѣлопроизводства тотъ же, что и въ Палатѣ Общинъ. Послѣ третьяго чтенія и одобренія, Палата Лордовъ представляетъ его на утвержденіе королевской власти, и билль получаетъ силу закона.

Утвержденному биллю присваивается названіе (Special act Victoria) спеціального парламентскаго акта.

Парламентъ назначаетъ также издержки по проведенію билля, которыя должны быть уплочены учредителями желѣзнодорожнаго общества.

По полученіи парламентскаго акта желѣзнодорожныя общества обязаны представить по одному экземпляру копій выданнаго акта въ мировые суды графствъ, черезъ которыя проходитъ желѣзная дорога, разрѣшенная къ постройкѣ, и имѣть одинъ экземпляръ въ правленіи для публики. Мировые судьи обязаны допускать публику къ ознакомленію съ актами и даже для снятія съ нихъ копій.

До 1845 года всѣ общества желѣзныхъ дорогъ руководствовались при постройкѣ и эксплуатаціи ихъ уставами, дарованными каждому изъ нихъ спеціальными парламентскими актами.

Въ 1845 году Парламентъ счелъ нужнымъ привести въ систему массу законодательныхъ актовъ, дарованныхъ различнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, и издалъ сводъ законоположеній, общихъ для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ и извѣстный подъ названіемъ консолидированныхъ актовъ по вопросу о правахъ желѣзнодорожныхъ обществъ (The Companies Clauses Consolidation act 1845), о приобрѣтеніи земель (The Land Clauses Consolidation act 1845), о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ и ихъ эксплуатаціи, ответственности и проч. (The Railways Clauses Consolidation act 1845).

Эти акты легли въ основу англійскаго желѣзнодорожнаго законодательства и съ 1845 года были включаемы во всѣ уставы желѣзныхъ дорогъ.

Желѣзнодорожныя общества, существовавшія до 1845 года, сохранили сначала свои прежніе уставы, но Парламентъ воспользовался ихъ ходатайствомъ о выдачѣ дополнительныхъ концессій, чтобы ввести въ новые уставы основные желѣзнодорожные акты, и нынѣ всѣ англійскія желѣзнодорожныя общества подчиняются однообразнымъ законамъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, чтобы и на будущее время имѣть возможность заставить общества желѣзныхъ дорогъ принять законоположенія, какія найдетъ нужнымъ Парламентъ, съ 1845 года вводилось въ уставахъ и концессіяхъ, выдаваемыхъ обществамъ

спеціальними парламентськими актами, оговорка, что общества будутъ обязаны принять общія законоположенія, какія Парламентъ сочтетъ нужнымъ издать для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ.

Три вышеупомянутые консолидированные акты составили основу англійскаго желѣзнодорожнаго законодательства, которое съ 1845 г. подвергалось лишь различнымъ видоизмѣненіямъ въ деталяхъ, опредѣленныхъ позднѣйшими законодательными актами, дополнившими три основные consolidation acts.

Разсмотримъ, какъ нынѣ дѣйствующее англійское желѣзнодорожное законодательство регулируетъ права, обязанности и отвѣтственность обществъ, эксплуатирующихъ всю сѣть желѣзныхъ дорогъ въ Великобританіи.

Образованіе желѣзнодорожныхъ обществъ.

Собраніе капиталовъ. Права акціонеровъ. Права правленія. (The Companies Clauses Consolidation Act 1845 & Amendment Acts 1863 & 1869).

Отличительная черта англійскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ—частная инициатива безъ участія Правительства. Всѣ желѣзнодорожныя общества образовались на средства частныхъ лицъ и Правительство не издержало ни одного пенса на обширную сѣть, покрывающую нынѣ Великобританію.

Постройка дорогъ производится исключительно на средства акціонернаго капитала, собираемаго по подпискѣ. Списокъ подписчиковъ на акціи проектируемой къ постройкѣ желѣзной дороги долженъ быть представленъ въ Парламентъ до выдачи концессіи. До полной оплаты акцій выдаются временныя именныя свидѣтельства, которыя не могутъ быть продаваемы иначе, какъ съ бланковою подписью. Владѣтели временныхъ свидѣтельствъ, по выдачѣ Парламентомъ концессіи, записываются въ книги, какъ акціонеры общества.

Общество въ правѣ требовать внесенія въ книгу лицъ, впервые подписавшихся на акціи общества (allotees). Измѣненіе назначенія предпріятія не освобождаетъ первыхъ подписчиковъ отъ внесенія ихъ въ списокъ акціонеровъ и они обязаны нести издержки по выдачѣ концессіи. Подписчикомъ считается лицо, внесшее деньги на оплату временнаго свидѣтельства и вписанное въ реестръ.

Первые подписчики обязаны внести всѣ взносы по акціямъ по требованію общества. Передача и продажа временныхъ свидѣтельствъ до полной ихъ оплаты ограничена условіемъ, чтобы секретарь общества, ведущій списокъ акціонерамъ, былъ объ этомъ увѣдомленъ. По полной оплатѣ временныхъ свидѣ-

тельствъ подписчики становятся акціонерами общества и имъ ведется особый списокъ. Въ списокъ должны быть указаны фамилія акціонеровъ, число и номера акцій, имъ принадлежащихъ, и мѣстожительство. Каждый акціонеръ имѣетъ право требовать предьявленія ему списка. Каждый годъ должны быть исправляемы адреса акціонеровъ, перемѣнившихъ мѣстожительство.

Акціонеры - хозяева предпріятія и въ правѣ озаботиться его выполненіемъ, но обязаны строго придерживаться предѣловъ, указанныхъ въ выданной Парламентомъ концессіи, такъ что даже не вправѣ расширять предѣлы предпріятія безъ особаго на то разрѣшенія Парламента.

Акціонерныя желѣзнодорожныя общества не въ правѣ также передавать свои полномочія другимъ лицамъ или обществамъ, или же арендовать другія желѣзныя дороги или каналы, или уступать эксплуатацію построенной ими желѣзной дороги въ аренду другому обществу (Lease of Railways).

Общество не въ правѣ также входитъ въ соглашеніе о сліяніи съ другими желѣзнодорожными обществами безъ особаго на то согласія и утвержденія Парламентомъ устава новаго общества, образуемаго сліяніемъ двухъ или нѣсколькихъ желѣзнодорожныхъ обществъ (Amalgamation of Railways).

Если собраннаго акціонернаго капитала недостаточно для окончанія постройки желѣзной дороги, или для исправной ея эксплуатаціи, то желѣзнодорожныя общества въ правѣ выпустить дополнительный акціонерный капиталъ, или же заключить займы, подъ залогъ строящейся или построенной желѣзной дороги, на слѣдующихъ условіяхъ:

1) Для выпуска дополнительнаго акціонернаго капитала или заключенія займовъ требуется каждый разъ особое разрѣшеніе Парламента. Общества, не исполнившія этого требованія, уплачиваютъ въ пользу казны штрафъ, равный суммѣ сдѣланнаго займа или увеличенія акціонернаго капитала.

2) Увеличеніе акціонернаго капитала можетъ быть сдѣлано лишь съ согласія $\frac{3}{5}$ голосовъ общаго собранія акціонеровъ. Если выпускаемыя акціи пользуются премією, то выпускъ акцій долженъ быть предоставленъ сначала акціонерамъ и только неразобранное количество акцій можетъ быть предложено публикѣ.

3) Дополнительный акціонерный капиталъ можетъ быть вы-

нужно или на тех же условиях, как и прежнее, или же может быть гарантирована доходность желѣзной дороги и носитъ тогда названіе «*preference stock*». Гарантія состоитъ въ томъ, что по акціямъ *preference stock* уплачивается постоянный процентъ, гарантируемый чистыми доходами желѣзной дороги. *Preference stock* имѣетъ преимущество въ уплатѣ процентовъ передъ обыкновенными акціями, но за то не пользуется дивидендомъ. Разрѣшено Парламентомъ гарантировать уплату процентовъ по «*preference stock*» изъ чистыхъ доходовъ желѣзной дороги за одинъ годъ. Преимущество уплаты процентовъ по «*preference stock*» принадлежитъ имъ въ послѣдовательномъ порядкѣ ихъ выпуска.

4) Займы могутъ быть сдѣланы въ размѣрѣ, не превосходящемъ $\frac{1}{2}$ акціонернаго капитала, и допускаются, когда весь акціонерный капиталъ собранъ и половина его уже потрачена на работы. Займы могутъ быть заключены безъ погашенія на вѣчное время, какъ и концессіи, и носятъ названіе *Debenture Stock* (облигаціи консолидированныя), или же съ погашеніемъ ихъ въ извѣстный срокъ—*Loan Debenture Stock* (облигаціи). Въ обезпеченіе займовъ выдаются обществомъ облигаціи, пользующіяся правами ипотечныхъ займовъ, т. е. въ уплатѣ процентовъ и погашенія, если таковое есть, пользуются преимуществомъ передъ всѣми другими обязательствами общества и обезпечиваются всѣмъ достояніемъ желѣзной дороги.

Преимущество выпускамъ облигацій дается въ хронологическомъ порядкѣ изданія парламентскихъ актовъ, разрѣшавшихъ различные выпуски.

Акціонеры, т. е. владельцы обыкновенныхъ акцій (*ordinary share*), пользуются правомъ полученія чистой прибыли предпріятія пропорціонально суммѣ, вложенной въ предпріятія, т. е. числу акцій. Чистой прибылью считается остатокъ валоваго дохода предпріятія, за вычетомъ изъ него расходовъ по эксплуатаціи желѣзной дороги и расходовъ по уплатѣ процентовъ по капиталамъ облигаціонному и гарантированному акціонерному.

Для управленія дѣлами желѣзнодорожнаго общества въ предѣлахъ правъ, ему предоставленныхъ Парламентомъ, акціонеры должны выбрать отъ себя уполномоченныхъ директоровъ, т. е., правленіе. При выборѣ директоровъ правленія и при рѣшеніи

дѣлъ, касающихся общества, акціонеры пользуются правомъ голоса согласно съ количествомъ акцій въ слѣдующемъ размѣрѣ:

лица, имѣющія отъ 1 до 10 акцій, пользуются правомъ одного голоса; за каждыя добавочныя 5 акцій сверхъ десяти по одному голосу и наконецъ за каждыя добавочныя 10 акцій сверхъ 100 тоже по одному голосу.

Голоса подаются только самими акціонерами отъ себя, или же отъ имени другихъ акціонеровъ по довѣренности, форма коей предписана закономъ. Довѣренности на передачу правъ голосованія должны быть представлены въ правленіе.

Выборъ директоровъ правленія производится въ общихъ собраніяхъ акціонеровъ. Концессією опредѣляется число директоровъ, подлежащихъ избранію. Каждый изъ директоровъ обязанъ имѣть опредѣленное число акцій желѣзной дороги и не можетъ участвовать въ подрядахъ этой дороги или занимать другое мѣсто въ томъ же обществѣ. Въ случаѣ неисполненія этихъ условій полномочія директора прекращаются и заключенныя имъ сдѣлки не имѣютъ законной силы. Срокъ полномочій большею частью трехлѣтній. Выбывающіе по очереди директора могутъ быть вновь избираемы. Если кто либо изъ директоровъ выбываетъ до срока, то на его мѣсто можетъ быть выбранъ правленіемъ другой директоръ изъ кандидатовъ, но правленіе можетъ и не избрать его.

Для рѣшенія дѣлъ директора собираются по своему усмотрѣнію. Уставомъ всегда опредѣляется минимумъ числа голосовъ, нужный для рѣшенія вопросовъ. Правленіе изъ своей среды выбираетъ предсѣдателя на одинъ годъ. Правленіе въ правѣ назначать отдѣльныя комиссіи для рѣшенія нѣкоторыхъ дѣлъ. Вознагражденіе директорамъ назначается общимъ собраніемъ акціонеровъ.

Директора правленія имѣютъ по закону полномочія вести всѣ дѣла Общества, но по нѣкоторымъ вопросамъ, кои перечислены въ уставахъ, требуется предварительное согласіе общаго собранія акціонеровъ. Акціонеры отвѣтственны за всѣ сдѣлки, контракты и коммерческіе документы, совершенные директорами правленій въ предѣлахъ ихъ законныхъ полномочій и скрѣпленные подписью правленія. Дѣламъ правленія ведется протоколъ.

Правленіе обязано:

- а) Составлять отчеты о дѣйствіяхъ общества за каждое полугодіе.

- b) Сдѣлать распредѣленіе чистой прибыли, полученной отъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ за каждый годъ.
- c) Представлять въ особое бюро (Registrar of joint Stock Co^o), гдѣ имѣются свѣдѣнія о финансовомъ положеніи всѣхъ акціонерныхъ обществъ, отчеты о размѣрахъ займовъ, разрѣшенныхъ Парламентомъ и заключенныхъ правленіемъ съ одобренія общаго собранія. Дѣлаемые обществами займы должны сопровождаться удостовѣреніемъ двухъ директоровъ правленія, что займы не превосходятъ суммы, разрѣшенной Парламентомъ.
- d) Дважды въ годъ созывать общія собранія акціонеровъ для представленія имъ на разсмотрѣніе и утвержденіе полугодовыхъ отчетовъ о дѣйствіяхъ правленія и вопросовъ, для рѣшенія которыхъ требуется по уставу согласіе общаго собранія акціонеровъ. Для рѣшенія особо важныхъ дѣлъ правленіе въ правѣ созвать экстренное общее собраніе акціонеровъ. О днѣ общаго собранія и о вопросахъ, подлежащихъ обсужденію, публикуется за двѣ недѣли.

По уставамъ, утвержденію общаго собранія подлежатъ слѣдующіе вопросы:

Выборъ директоровъ правленія, казначеевъ и главнаго секретаря общества.

Опредѣленіе вознагражденія правленію и другимъ лицамъ, выбираемымъ общимъ собраніемъ.

Утвержденіе отчетовъ и распредѣленіе дивидендовъ.

Утвержденіе займовъ и выпускъ дополнительнаго акціонернаго капитала.

Выборъ членовъ ревизіонной коммисіи, коей обязанности провѣрять отчеты правленія и представлять общему собранію свои заключенія.

Общія собранія акціонеровъ имѣютъ законную силу, когда на собраніи присутствуетъ не менѣе извѣстнаго числа акціонеровъ, представляющихъ минимумъ числа голосовъ, предписанное уставомъ. На общихъ собраніяхъ допускается только разсмотрѣніе вопросовъ, о которыхъ акціонеры были увѣдомлены правленіемъ. Но если акціонеры недовольны дѣйствіями правленія, то могутъ потребовать отъ него созванія экстреннаго общаго собра-

нія, и, если правленіе не исполнить этого требованія, то извѣстное опредѣленное закономъ число акціонеровъ въ правѣ само созвать экстренное общее собраніе.

Созванное самими акціонерами экстренное общее собраніе въ правѣ ограничить полномочія директоровъ правленій и даже совсѣмъ ихъ лишить этихъ полномочій.

Судъ въ правѣ уполномочить и отдѣльныхъ акціонеровъ приступить къ провѣркѣ книгъ общества, но ходатайствующій о томъ акціонеръ обязанъ довести до свѣдѣнія суда мотивы пересмотра.

Такимъ образомъ акціонеры имѣютъ всегда возможность контролировать дѣйствія правленія.

Преступленія директоровъ противъ гражданскаго и уголовнаго права наказуются по общимъ законамъ.

Приобрѣтеніе земель подъ желѣзныя дороги.

Занятіе земель для изысканій.—Покупка по добровольному соглашенію.—Отчужденіе.—Временное занятіе и продажа излишнихъ земель. (The Land Clauses Consolidation Act 1845 & Amendment Act 1860 & 1869).

Учредители желѣзнодорожнаго общества, ходатайствующіе въ Парламентѣ о выдачѣ имъ концессіи на постройку дороги, обязаны, какъ выше было разсмотрѣно, предварительно письменно обратиться къ владѣтелямъ земель и недвижимой собственности, которыя придется приобрести подъ проектируемую желѣзную дорогу, предупредивъ ихъ о желаніи произвести изысканія дороги и спросивъ ихъ объ условіяхъ, на которыхъ они были бы согласны уступить желѣзнодорожному обществу нужныя для постройки земли.

По предупрежденіи владѣтелей земель допускается производство изысканій для желѣзной дороги при томъ условіи, чтобы владѣтелямъ были возмѣщены убытки, причиненные имъ изысканіями.

Убытки опредѣляются или по добровольному соглашенію, или же третейскимъ судомъ, или особымъ жури.

Если для изысканій требуется занять земли до уплаты вознагражденія за убытки, коихъ цифра еще не опредѣлена, то учредители обязаны до рѣшенія дѣла внести залогъ, соответствующій размѣру убытковъ по назначенію эксперта или мирового судьи.

По окончаніи изысканій учредители общества, получивъ отвѣтъ отъ владѣтелей земель, обязаны, какъ выше уже было сказано, представить отвѣты въ Парламентъ при прошеніи о выдачѣ концессіи, раздѣливъ отвѣты на три категоріи: согласившихся, несогласившихся и неотвѣтившихъ.

До изданія парламентскаго акта, дарующаго учредителямъ концессию, желѣзнодорожныя общества могутъ приобрѣтать земли лишь по добровольному соглашенію, при чемъ общество въ правѣ заключать съ владѣтелями земель контракты на покупку съ оговоркою, что договоры вступаютъ въ законную силу только въ томъ случаѣ, если Парламентъ выдастъ концессию.

Послѣ изданія парламентскаго акта желѣзнодорожныя общества въ правѣ приобрѣтать земли, нужныя подь постройку желѣзной дороги, или по добровольному соглашенію, или же по отчужденію, если владѣтели не согласны уступить свои земли. При этомъ правомъ отчужденія общества пользуются лишь по собраніи всего акціонернаго капитала.

Порядокъ приобрѣтенія земель по добровольному соглашенію не нуждается въ объясненіи.

Приобрѣтеніе земель по соглашенію ограничено лишь нѣкоторыми условіями въ случаяхъ, когда прибрѣтаемыя земли принадлежатъ лицамъ неправоспособнымъ, городскимъ корпораціямъ, или же назначаются для построекъ, могущихъ стѣснить навигацію. Необходимо въ этихъ случаяхъ выполненіе формальностей, предписанныхъ закономъ.

Порядокъ отчужденія земель слѣдующій:

Желѣзнодорожное общество обращается письменно къ владѣтелямъ и арендаторамъ земель или недвижимой собственности, извѣщая ихъ о желаніи отчудить принадлежащія имъ земли и спрашивая объ условіяхъ. Если въ продолженіи 21 дня общество не получитъ отвѣта, то оно въ правѣ считать это отказомъ со стороны владѣтелей и обращается къ подлежащимъ властямъ.

Если цѣнность отчуждаемаго имущества не превышаетъ 50 фунтовъ стерлинговъ, то вопросъ рѣшается двумя мировыми судьями.

Если цѣнность отчуждаемаго имущества превосходитъ 50 фунтовъ стерлинговъ, то назначается особая коммиссія присяжныхъ (jury) для опредѣленія вознагражденія и заинтересованныя стороны извѣщаются о днѣ сбора jury.

Владѣтели земель въ правѣ требовать опредѣленія вознагражденія третейскимъ судомъ, и желѣзнодорожное общество обязано согласиться; само же оно не въ правѣ требовать рѣшенія дѣла этимъ способомъ.

Третейскіе судьи назначаются: одинъ обществомъ, другой владѣтелемъ, третій—мѣстными властями.

Если въ продолженіи 3 мѣсяцевъ вопросъ не рѣшенъ третейскимъ судомъ, то общество въ правѣ просить назначенія júгу, опредѣляющаго окончательно размѣръ вознагражденія.

Владѣтели земель въ правѣ просить суды (Court of Common Pleas) рассмотреть ихъ дѣло, но только со стороны права получить возмѣщеніе убытковъ, размѣръ же убытковъ опредѣляется исключительно júгу, которое въ свою очередь не можетъ входить въ рассмотрениеъ правъ владѣтелей на вознагражденіе, а ограничивается лишь опредѣленіемъ суммы.

Законъ требуетъ, чтобы, при опредѣленіи вознагражденія владѣтелямъ за отчуждаемое имущество, júгу принималъ во вниманіе не только стоимость отчуждаемаго имущества, но и убытки, какіе можетъ потерпѣть владѣтель вслѣдствіе отчужденія въ оставшейся части имущества; но не могутъ быть приняты во вниманіе убытки, какіе могутъ послѣдовать въ будущемъ.

Владѣтели домовъ и недвижимой собственности по близости желѣзной дороги въ правѣ требовать вознагражденія за неприятности, причиняемыя имъ шумомъ, тряскою, дымомъ и пр.

Владѣтели недвижимой собственности, коей часть должна быть отчуждена подъ желѣзную дорогу, въ правѣ требовать, чтобы общество приобрѣло и остальную часть недвижимости цѣликомъ, напр., въ случаѣ отчужденія части фабрикъ, заводовъ и пр., но не могутъ требовать, чтобы общество приобрѣтало часть недвижимости, которая не нужна подъ желѣзную дорогу, т. е. могутъ продать или все недвижимое имущество, или только часть, которая требуется обществу.

Въ открытыхъ и незастроенныхъ мѣстностяхъ, если желѣзная дорога раздѣляетъ земли такимъ образомъ, что съ одной стороны дороги остается участокъ въ 20 акровъ, владѣтель имѣетъ право требовать, чтобы общество приобрѣло этотъ участокъ.

Вознагражденіе за убытки, причиняемые владѣтелямъ земель обществами желѣзныхъ дорогъ, но не при исполненіи работъ, разрѣшенныхъ Парламентомъ, опредѣляется обыкновенными судами, куда слѣдуетъ обращаться потерпѣвшимъ.

Правомъ отчужденія земель желѣзнодорожныхъ общества пользуются только въ продолженіи срока, опредѣленнаго уставомъ.

Если этотъ срокъ не опредѣленъ уставомъ, то право отчужденія сохраняется въ продолженіи 3 лѣтъ. По прошествіи законнаго срока для отчужденія новыхъ земель требуется согласіе Парламента. Исключеніе допускается въ случаяхъ, когда необходимость отчужденія вызвана безопасностью движенія. Тогда, какъ увидимъ ниже, Board of Trade въ правѣ разрѣшить обществу требуемое отчужденіе.

Если во время постройки желѣзной дороги потребуется занять временно земли, не застроенныя, подъ склады матеріаловъ и временныя подъѣздыя дороги и эти земли не будутъ нужны обществу по окончаніи желѣзной дороги, то общество желѣзной дороги обязано до занятія письменно увѣдомить владѣтелей земель о необходимости занять таковыя.

Владѣтели земель могутъ временно уступить земли за вознагражденіе по добровольному соглашенію или же протестуютъ передъ мировыми судьями. Рѣшеніе послѣднихъ окончательно. Желѣзнодорожныя общества обязаны при этомъ представить въ мировой судъ залогъ, соотвѣтствующій вознагражденію, требуемому владѣтелями. Владѣтели въ правѣ требовать вознагражденіе за всѣ вынутыя матеріалы, каковы балластъ, глина, камни, не считая убытковъ за поврежденія.

Желѣзнодорожныя общества въ правѣ продавать излишнія земли, оставшіяся послѣ окончанія работъ дороги, и употребить вырученныя за нихъ суммы согласно желанію акціонеровъ.

Право продажи сохраняется обществомъ въ продолженіи 10 лѣтъ со дня изданія Парламентскаго акта. Послѣ этого срока излишнія земли отходятъ въ собственность ближайшихъ владѣльцевъ.

Постройка и эксплуатация желѣзныхъ дорогъ.

The Railway Consolidation Act 1845 & Amendment Act 1863, 1864, 1868 & 1870. Постройка желѣзныхъ дорогъ.—Эксплоатація построенныхъ дорогъ.—Право взимать тарифы и сборы. Ответственность желѣзнодорожныхъ обществъ.

Постройка дороги. Желѣзнодорожныя общества, получившія концессию, согласно точному смыслу Парламентскихъ актовъ въ правѣ построить разрѣшенную имъ желѣзную дорогу (it is lawful to build the Railway), но не обязаны это сдѣлать.

Постройка желѣзныхъ дорогъ для обществъ обязательна только въ томъ случаѣ, если объ этомъ сказано въ специальномъ парламентскомъ актѣ, дарующемъ концессию.

Желѣзная дорога должна быть построена согласно съ проектомъ, принятымъ Парламентомъ при выдачѣ концессіи. Допускаются только крайне незначительныя измѣненія противу первоначальнаго проекта, а именно:

Направленіе желѣзной дороги въ мѣстахъ застроенныхъ и въ городахъ можетъ уклониться отъ предполагаемаго по проекту на 10 ярдовъ, въ открытыхъ мѣстностяхъ на 100 ярдовъ. При измѣненіи направленія дороги земли могутъ быть приобрѣтены только по добровольному соглашенію.

Измѣненіе уровня желѣзной дороги допускается въ городахъ не болѣе 2 футъ, въ открытыхъ мѣстностяхъ не болѣе 5 футъ и при этомъ не требуется согласіе сосѣднихъ владѣтелей. Если требуется измѣнить уровень желѣзной дороги въ ея части, проходящей противъ улицъ, каналовъ или грунтовыхъ дорогъ, то это измѣненіе допускается лишь съ согласія мѣстныхъ властей, коимъ по закону принадлежитъ наблюденіе за этимъ.

Уклоны могутъ быть измѣнены: меньшіе 0.01 на величину не болѣе 10 футъ на милю, большіе 0.01—не болѣе 3 футъ на милю.

Если требуется въ проектѣ произвести большія измѣненія, противу вышеуказанныхъ, то для этого должно быть испрошено предварительно согласіе Board of Trade и, если испрашиваемыя измѣненія превосходятъ полномочія Board of Trade, то—согласіе Парламента. Предѣлъ правъ и полномочій Board of Trade въ разрѣшеніи измѣненій разсмотрѣнъ ниже.

Если въ проектъ вкравлись незначительныя ошибки, то онѣ могутъ быть исправлены по рѣшенію мировыхъ судей, къ коимъ желѣзнодорожное общество обязано обратиться для исправленія.

Проекты, по которымъ разрѣшена Парламентомъ постройка желѣзной дороги, должны быть представляемы желѣзнодорожными обществами въ мировые суды графствъ, черезъ которыя пройдетъ строящаяся желѣзная дорога. Разсмотрѣніе проектовъ доступно публикѣ, которая въ правѣ не только ознакомиться съ проектами, но и снимать съ нихъ копіи. Точно также должны быть представлены въ мировые суды и проекты всѣхъ измѣненій, кои общество сдѣлало въ законныхъ предѣлахъ, или въ силу разрѣшенія Board of Trade.

Мѣстные пути сообщенія и условія мѣстности, пересѣкаемой строящимися желѣзными дорогами, не должны быть нисколько нарушены и, въ силу точнаго смысла парламентскаго акта 1845 г., желѣзнодорожныя общества обязаны привести мѣстность, по которой проложены желѣзныя дороги, по возможности въ положеніе, какое она имѣла до постройки.

Такъ общества обязаны при пересѣченіи грунтовыхъ дорогъ устроить путепроводы подъ или надъ уровнемъ строящейся желѣзной дороги. До постройки путепроводовъ должны быть устроены временныя обводныя грунтовыя дороги, такъ чтобы мѣстное сообщеніе не было прерываемо. Парламентскимъ актомъ 1845 г. опредѣлены условія, въ какихъ должны быть устроены путепроводные мосты, ихъ высота, ширина и пр.

Ремонтъ путепроводовъ долженъ быть производимъ на средства желѣзной дороги и мѣстные мировые судьи въ правѣ заставлять желѣзнодорожныя общества содержать путепроводы въ должномъ порядкѣ. Подѣзды къ путепроводамъ должны быть устроены за счетъ дороги.

Переходы въ уровнѣ рельсовъ допускаются для желѣзныхъ дорогъ съ небольшимъ движеніемъ съ согласія мѣстныхъ миро-

выхъ судей. Сосѣдніе владѣтели могутъ оппонировать. Board of Trade имѣетъ право требовать замѣны переходовъ въ уровнѣ рельсовъ (level crossing) путепроводами.

Переходы въ уровнѣ рельсовъ должны закрываться воротами и содержаться за счетъ желѣзной дороги. Маневры съ поѣздами на переходахъ воспрещаются.

Если строящаяся желѣзная дорога пересѣкаетъ мѣстные водоотводные каналы или дренажныя трубы и вообще нарушаетъ мѣстное распределеіе грунтовыхъ водъ, то желѣзнодорожное общество обязано сдѣлать должный отводъ воды, чтобы по возможности привести пересѣченную мѣстность въ прежнее положеніе.

Земли желѣзной дороги должны быть ограждены, чтобы мѣстный скотъ не попадалъ на путь.

Если постройкою желѣзной дороги были отрѣзаны отъ фермы источники воды, служившіе для напоенія скота, то общество обязано устроить новый водоной.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда при продажѣ земель владѣтели ихъ согласились получить денежное вознагражденіе за ущербъ, нанесенный имъ постройкою дороги, желѣзнодорожныя общества не обязаны производить вышеуказанныя работы.

Право взимать сборы и тарифы за перевозку. Когда окончена постройка желѣзной дороги, то желѣзнодорожныя общества могутъ приступить къ эксплуатаціи предпріятія, т. е. открыть правильное пассажирское и грузовое движеніе при соблюденіи формальностей, предписанныхъ закономъ¹⁾.

По точному смыслу законодательныхъ актовъ, желѣзнодорожныя общества въ правѣ (lawful) перевозить пассажировъ, животныхъ и всѣ грузы, какіе могутъ быть имъ предъявлены для перевозки, но не обязаны перевозить всѣ товары, и могутъ отказать отъ перевозки взрывчатыхъ веществъ и товаровъ, бо ихъ транспортъ сопряженъ съ опасностью для желѣзной дороги, или можетъ ей причинить значительные убытки. Точно также желѣзнодорожное общество можетъ прекратить перевозку грузовъ или пассажировъ на какомъ либо участкѣ принадлежащихъ ему желѣзныхъ дорогъ. Но если общество приняло къ перевозкѣ какіе либо грузы по всему протяженію принадлежащихъ ему же-

¹⁾ См. ниже отдѣлъ о правахъ Board of Trade.

лѣзныхъ дорогъ, или же по части этой сѣти, то оно обязано принять къ перевозкѣ грузы того же рода отъ всѣхъ другихъ товароотправителей (equality clause).

Въ такомъ смыслѣ разъяснили значеніе законодательныхъ актовъ суды всѣхъ инстанцій, разсматривавшіе жалобы товароотправителей на отказъ желѣзнодорожныхъ обществъ перевозить нѣкоторые товары. Въ своемъ рѣшеніи суды руководствовались тѣми соображеніями, что по точному смыслу парламентскихъ актовъ, пользованіе собственно путемъ желѣзныхъ дорогъ доступно для всѣхъ (конечно только въ теоріи) при уплатѣ обществу, владѣющему дорогою, желѣзнодорожнаго сбора, (toll, rѣage), а потому, по мнѣнію судовъ, желѣзнодорожныя общества не обязаны перевозить всякаго рода грузы и могутъ даже вовсе отказаться отъ перевозки пассажировъ и грузовъ на какомъ либо участкѣ своихъ дорогъ.

За перевозку пассажировъ, животныхъ и грузовъ желѣзнодорожныя общества въ правѣ взимать сборы (tolls) и тарифы (rates) по своему усмотрѣнію при соблюденіи слѣдующихъ условій:

1) Размѣръ взыскиваемыхъ сборовъ и тарифовъ не долженъ превосходить предѣловъ, назначенныхъ по уставу каждаго желѣзнодорожнаго общества.

2) Со всѣхъ грузоотправителей, предъявляющихъ къ перевозкѣ товары въ одинаковыхъ условіяхъ, должны быть взыскиваемы одинаковые тарифы и сборы¹⁾ и въ приѣмѣ и выдачѣ грузовъ должны быть всѣмъ грузоотправителямъ предоставлены одинаково справедливыя облегченія (reasonable facilities)²⁾.

За нагрузку и выгрузку товаровъ, сборъ и выдачу ихъ и за другія станціонныя обрядности разрѣшается желѣзнодорожнымъ обществамъ взимать дополнительные сборы (terminal charges), коихъ размѣръ опредѣленъ уставомъ или желѣзнодорожною комиссіею, если спеціальныи актъ Парламента, выдавшій концессию, не опредѣлилъ этого размѣра.

Всѣ желѣзнодорожныя общества должны имѣть на станціяхъ

¹⁾ Equality clause & undue preference. The Railway & Canal Traffic act 1854.

²⁾ Значеніе „equality clause, — undue preference & reasonable facilities“. см. ниже въ отдѣлѣ о правахъ желѣзнодорожной комиссіи, гдѣ указанъ взглядъ этой комиссіи и судовъ высшей инстанціи на точный смыслъ этихъ выраженій законодательныхъ актовъ.

для пользованія публики, книги взимаемыхъ ими тарифовъ и сборовъ, съ подраздѣленіемъ ихъ на:

- a) сборы за пользованіе собственно путемъ желѣзной дороги.
- b) сборы за пользованіе вагонами.
- c) сборы за пользованіе силою тяги.
- d) сборы за перевозку товаровъ средствами дороги (a, b, c), т. е. собственно тарифы.
- e) дополнительные сборы за станціонныя обрядности.

Тарифы и сборы могутъ быть уплачиваемы обществу грузоотправителями или при сдачѣ грузовъ, или же по доставкѣ ихъ на мѣсто назначенія.

Желѣзнодорожныя общества могутъ требовать уплаты сборовъ и тарифовъ до отправки товаровъ, но если грузъ принятъ уже къ отправкѣ безъ предварительной уплаты, то общество уже не въ правѣ требовать уплаты денегъ до доставки грузовъ на мѣсто назначенія.

Если по доставкѣ товаровъ сборы и тарифы не уплачиваются получателемъ, то общество въ правѣ продать грузъ для взысканія стоимости перевозки по тарифу.

Отвѣтственность желѣзнодорожныхъ обществъ. При сдачѣ къ перевозкѣ товаровъ и грузовъ должны быть заявлены: количество и родъ товара, мѣсто назначенія и отправки, тарифъ, по которому желательно отправить, и въ нѣкоторыхъ случаяхъ цѣнность ихъ.

Отвѣтственность желѣзнодорожныхъ обществъ ограничивается предѣлами сѣти желѣзныхъ дорогъ, имъ принадлежащихъ, и зависитъ отъ тарифа, по какому производится перевозка.

Желѣзнодорожное общество, принявшее къ перевозкѣ товары по общему тарифу, дѣлается отвѣтственнымъ за цѣлость и сохранность ихъ на основаніи общаго гражданскаго права (Common Law) и обязано принятый для перевозки товаръ доставить на мѣсто назначенія и выдать получателю въ разумный срокъ. (reasonable time).

Общество становится отвѣтственнымъ съ момента выдачи товароотправителю квитанціи въ полученіи грузовъ для перевозки и даже съ момента, когда отправителю словесно заявлено о приѣмѣ агентомъ общества (verbal statement). Выдаваемая обществомъ

квитанція єсть, такимъ образомъ, договоръ о перевозкѣ, обязательный для общества и имѣющій законную силу и безъ подписи товароотправителя и независимо отъ того, уплачены-ли тарифы или нѣтъ.

За поврежденіе, пропажу или несвоевременную доставку принятыхъ товаровъ, за исключеніемъ цѣнныхъ, которые должны быть заявляемы особо, желѣзнодорожныя общества отвѣтственны по общему гражданскому праву, какъ обыкновенные перевозчики (common carriers), т. е. должны возмѣстить убытки полностью. При этомъ ихъ отвѣтственность не превосходитъ отвѣтственности обыкновенныхъ перевозчиковъ, которая была опредѣлена закономъ еще до основанія желѣзныхъ дорогъ.

Исключеніе составляютъ случаи, кои устранить не во власти человѣка, напр. война, землетрясеніе и пр.

Общества отвѣтственны передъ грузоотправителями за цѣлость и сохранность товаровъ даже въ томъ случаѣ, если порча произведена посторонними лицами, пожаромъ и т. д., или товары украдены не служащими общества, но въ правѣ преслѣдовать по закону похитителей или взыскивать поврежденія съ лицъ, ихъ причинившихъ.

Въ случаѣ недоставки принятыхъ къ отправленію товаровъ желѣзнодорожныя общества платятъ убытки, опредѣляемые ягу, какъ за нарушеніе контракта перевозки. Спорные случаи рѣшаются судомъ.

Суды отклоняли до сихъ поръ взысканіе съ желѣзнодорожныхъ обществъ убытковъ, кои послѣдовали въ предпріятіяхъ отправителей вслѣдствіе несвоевременной доставки, если соответствующая случаю оговорка не была включена въ договоръ о перевозкѣ.

Декларациі желѣзнодорожныхъ обществъ объ ограниченіи отвѣтственности за перевозку и храненіе товаровъ, перевозимыхъ по общимъ тарифамъ, не имѣютъ силы и суды не признають ихъ законности.

Если перевозка товаровъ производится желѣзнодорожнымъ обществомъ по специальнымъ, т. е. удешевленнымъ, тарифамъ, то общество въ правѣ ограничить нѣсколько свою отвѣтственность. Но признаются законными только тѣ ограниченія, на кои отправитель изъявилъ письменное свое согласіе и кои включены

въ договоръ о перевозкѣ. Этотъ договоръ долженъ быть непременно подписанъ отправителемъ, иначе онъ теряетъ силу. Бромъ того ограниченія должны быть справедливы (reasonable) по мнѣнію суда и, если судъ не признаетъ справедливости ограниченія ответственности, то декларация общества теряетъ законную силу даже въ томъ случаѣ, когда была подписана отправителемъ.

Въ случаѣ споровъ доказательство справедливости ограниченія ответственности лежитъ на обязанности желѣзной дороги.

Суды признали справедливымъ ограниченіе ответственности за послѣдствія дурной нагрузки, если таковая производится средствами отправителей, и отклоняли жалобы за недоставку къ извѣстному сроку, напр. къ ярмаркамъ. Признается также законнымъ продленіе срока доставки. Не подлежатъ также ответственности желѣзнодорожныя общества за перевозку товаровъ, ложно заявленныхъ.

Актомъ 1868 года ограничена ответственность обществъ за доставку товаровъ моремъ, если перевозка морскимъ путемъ производится средствами того же общества, и ограниченіе признается законнымъ и безъ письменнаго согласія товароотправителя. Только въ документахъ, выдаваемыхъ отправителямъ, должна быть введена соответствующая декларация и объявленія о томъ вывѣшены у кассъ.

Для обезпеченія доставки товаровъ, отправляемыхъ моремъ, отправители могутъ обращаться въ страховыя общества.

Актомъ 1830 года, извѣстнымъ подъ именемъ «Carriers act» и включеннымъ потомъ въ «Railway Canal & Traffic Act 1854», ограничена ответственность желѣзнодорожныхъ обществъ за перевозку цѣнныхъ предметовъ, каковы золото, серебро, драгоценныя камни, денежные документы и пр.

Общества ответственны за цѣлость и сохранность цѣнныхъ предметовъ только въ случаѣ, если стоимость ихъ была заявлена отправителемъ и за перевозку ихъ былъ взысканъ дополнительный сборъ.

Актъ приѣмки цѣнныхъ товаровъ, коихъ стоимость была объявлена, возлагаетъ на желѣзнодорожное общество обязанность доставки предметовъ безъ поврежденія и ответственность за утрату, хотя бы при этомъ не была взыскана дополнительная плата.

Общества обязаны выдавать квитанцію въ полученіи цѣн-

ныхъ предметовъ для перевозки; въ случаѣ не выдачи ея, общества отвѣтственны по общему гражданскому праву и «Carriers act» не ограждаетъ ихъ отвѣтственности.

Желѣзнодорожныя общества отвѣтственны за несчастія съ пассажирами, если несчастіе происходитъ по винѣ или небрежности общества, но неосторожность или небрежность самихъ пассажировъ лишаетъ ихъ права взысканія убытковъ.

Парламентскимъ актомъ, извѣстнымъ подъ названіемъ «Lord Campbells act», предоставлено право наслѣдникамъ пострадавшихъ взыскивать убытки съ желѣзнодорожныхъ обществъ. Размѣръ убытковъ опредѣляется судами согласно съ потерями, понесенными наслѣдниками пострадавшихъ; взыскиваются лишь убытки матеріальные, которые могутъ быть оцѣнены на деньги. Нравственные потери не могутъ быть взыскиваемы.

Отвѣтственность желѣзнодорожныхъ обществъ не уменьшается въ случаѣ смерти или увѣчья пассажировъ, даже если они себя страховали и наслѣдники получили страховую премію, которая не должна быть вычитаема изъ суммъ, кои общество обязано уплатить по суду.

Доказательство вины или небрежности желѣзнодорожнаго общества лежитъ на пострадавшихъ, или ихъ наслѣдникахъ.

Желѣзнодорожныя общества не обязаны издавать распisanія хода пассажирскихъ поѣздовъ (time tables). Расписанія публикуются обществами для удобства публики и не считаются обязательствомъ общества доставить пассажировъ непременно къ часу, назначенному по распisanію. Таковъ былъ взглядъ парламентскихъ комиссій, полагавшихъ, что если законодательнымъ актомъ будетъ предоставлена возможность пассажирамъ взыскивать за опозданіе поѣздовъ, то такое постановленіе будетъ имѣть послѣдствіемъ значительное уменьшеніе скорости сообщенія, отчего общественные интересы могутъ только пострадать, а не выиграть.

Обязательства желѣзнодорожныхъ обществъ по отношенію къ Правительству.

Перевозка почты.—Перевозка войскъ.—Устройство телеграфа.—Уплата податей.—Перевозка бѣдныхъ и рабочихъ.—Выкупъ желѣзныхъ дорогъ.

Перевозка почты. На основаніи парламентскихъ актовъ, изданныхъ въ различное время¹⁾, желѣзнодорожныя общества обязаны перевозить почту на всемъ протяженіи принадлежащихъ имъ или арендуемыхъ ими, желѣзныхъ дорогъ.

Директоръ почтъ въ правѣ требовать отъ обществъ перевозки почты во всякихъ поѣздахъ и во всякое время. Общества обязаны перевозить, кромѣ почты, почтовыхъ чиновниковъ, сопровождающихъ почту. Всѣ приспособленія для перевозки почты дѣлаются обществомъ.

За перевозку почты желѣзнодорожныя общества получаютъ вознагражденіе по соглашенію съ директоромъ почты. Въ случаяхъ разногласія вознагражденіе опредѣляется третейскимъ судомъ.

Если директоромъ почтъ требуется увеличеніе или уменьшеніе отправокъ почты, то желѣзнодорожныя общества обязаны подчиняться, не дожидаясь рѣшенія вопроса о вознагражденіи, и не въ правѣ останавливать пересылку почты.

Право требовать перевозку почты предоставлено также желѣзнодорожной комиссіи.

Перевозка войскъ и военной аммуниціи. Желѣзнодорожныя общества обязаны перевозить войска всѣхъ родовъ оружія съ багажемъ, аммуниціею и военными припасами и пр. по тарифу:

За офицеровъ по 2 пенса за милю.

За каждаго солдата и моряка по пенсу за милю.

За багажъ, аммуницію и пр. не болѣе 2 пенсовъ за милю и тонну.

¹⁾ The Conveyance of Mails Act. & 1 & 2 Vict.—10 & 11 Vict.

Перевозка взрывчатыхъ веществъ производится на условіяхъ, по соглашенію съ военнымъ министерствомъ.

Въ случаѣ войны правительство въ правѣ завладѣть желѣзною дорогою, но обязуется уплатить желѣзнодорожному обществу всѣ убытки.

Устройство телеграфа. Желѣзнодорожныя общества обязаны дозволить правительству устроить телеграфныя линіи на земляхъ, принадлежащихъ обществу, и доставить всѣ справедливыя облегченія (reasonable facilities), какъ при постройкѣ, такъ и при пользованіи телеграфными линіями. За постройку телеграфныхъ линій обществу уплачивается отъ правительства вознагражденіе по добровольному соглашенію. Спорные случаи рѣшаются третейскимъ судомъ.

Телеграфныя линіи, построенныя правительствомъ на земляхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, могутъ быть уступлены обществамъ во временное пользованіе на условіяхъ, определенныхъ по соглашенію или третейскимъ судомъ.

Если желѣзнодорожныя общества прокладываютъ телеграфныя линіи для своихъ надобностей, то пользованіе устроенными линіями должно быть предоставлено публикѣ на условіяхъ, какія будутъ для этого изданы обществомъ. При этомъ общество при передачѣ депешъ пользуется преимуществомъ передъ публикою.

Уплата податей. Желѣзнодорожныя общества уплачиваютъ въ пользу правительства 5% изъ суммъ, получаемыхъ за пассажирское движеніе въ видѣ налога.

Каждое изъ обществъ обязано показывать въ книгахъ сборы за пассажирское движеніе и эти книги должны быть доступны правительственнымъ инспекторамъ, наблюдающимъ за взиманіемъ налоговъ.

Перевозка рабочихъ и бѣдныхъ. По требованію Board of Trade желѣзнодорожныя общества обязаны назначать дешевые поѣзда III класса для перевозки рабочихъ и бѣдныхъ съ платою не выше пенса за милю¹⁾.

Сборы съ этихъ поѣздовъ освобождаются отъ налога.

Board of Trade въ правѣ отмѣнять требованія этого акта.

Парламентская коммиссія 1872 года не одобрила этого акта и пришла къ заключенію, что желѣзнодорожныя общества сдѣлали

¹⁾ The Cheap Trains Act. 7 & 8 Vict.

сами больше на пути къ удешевленію перевозки бѣдныхъ и рабочихъ, чѣмъ этого требовалъ Парламентъ.

Не смотря на то, законъ сохраненъ въ силѣ.

Выкупъ желѣзныхъ дорогъ правительствомъ. Парламентскимъ актомъ 1844 г.¹⁾ Правительство уполномочено выкупить желѣзныя дороги по прошествіи 21 года со дня выдачи концессій, уплачивая желѣзнодорожному обществу сумму, равную чистому доходу дороги за 25 лѣтъ, или же по рѣшенію третейскаго суда. Покупка дорогъ правительствомъ можетъ послѣдовать не иначе, какъ по предварительномъ о томъ постановленіи Парламента.

По прошествіи 21 года со дня выдачи концессій, Правительство въ правѣ приступить къ пересмотру тарифовъ, если чистый доходъ желѣзной дороги составляетъ или превосходитъ 10% на затраченный на постройку капиталъ, и назначить новые максимальные сборы и тарифы, но при этомъ правительство обязано гарантировать обществу доходъ не менѣе 10%. Въ новому пересмотру тарифа нельзя приступить ранѣе, какъ по истеченіи періода въ 21 годъ со дня перваго пересмотра тарифовъ.

Правительство не въ правѣ также въ продолженіи того же срока, выкупить желѣзныя дороги, въ уставы коихъ введены тарифы, подвергшіеся пересмотру и измѣненію.

¹⁾ Government Purchase & Revision of Tolls 8 & 9 Vict. 1844.

Парламентъ, создавъ Англійское желѣзнодорожное законодательство, передалъ наблюдение за выполнениемъ этого законодательства правительственнымъ учрежденіямъ троякаго рода.

I. Министерству торговли (Board of Trade), коего желѣзнодорожный департаментъ по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ былъ облеченъ административною властью.

II. Желѣзнодорожной комиссіи (Railway Commission), облеченной Парламентомъ властью административнаго и судебного характера.

III. Судамъ высшихъ и низшихъ инстанцій (Court of Common Pleas in England, Court of Session in Scotland, Superior Courts in Ireland), кои облечены согласно общимъ законамъ властью чисто судебного характера.

Разсмотримъ характеръ и предѣлы полномочій этихъ учреждений.

І. Права «Board of Trade».

Права, дарованныя Парламентомъ этому учрежденію, со дня постройки первой желѣзной дороги до нынѣшняго времени подвергались многочисленнымъ измѣненіямъ. Коммисіи, назначаемыя Парламентомъ изъ своей среды для изслѣдованія желѣзнодорожнаго вопроса, въ періодъ продолжительной законодательной дѣятельности, высказывались то за расширеніе правъ Board of Trade, то за передачу части исполнительной власти другимъ учрежденіямъ, но никогда не совѣтовали Парламенту отрѣшиться отъ высшаго контроля надъ выполненіемъ желѣзнодорожнаго законодательства. Желѣзнодорожное законодательство принадлежитъ, по мнѣнію коммиссій, къ вопросамъ еще мало изслѣдованнымъ, подвижнымъ и способнымъ къ быстрому прогрессу, а слѣдовательно, задача Парламента должна была состоять въ томъ, чтобы создать желѣзнодорожное законодательство подвижное, имѣющее въ себѣ элементы будущаго прогресса и развитія.

Такой взглядъ законодательнаго собранія создалъ парламентскій режимъ желѣзныхъ дорогъ въ Англии, столь отличающійся отъ административнаго режима желѣзныхъ дорогъ континента Европы.

Исторія развитія правъ Board of Trade не будетъ здѣсь разсмотрѣна, а лишь указаны права, которыя имѣетъ это учрежденіе въ настоящее время въ силу актовъ и постановленій Парламента, касающихся общаго желѣзнодорожнаго законодательства.

Постройка желѣзныхъ дорогъ. Право выдачи концессій желѣзнодорожнымъ обществамъ, какъ это было разсмотрѣно выше, Парламентъ сохранилъ исключительно за собою, предоставивъ Board of Trade позднѣйшими законодательными актами только право разрѣшать нѣкоторыя измѣненія въ уставахъ и концессіяхъ, которыя до этого времени подлежали утвержденію Парламента.

Во время постройки желѣзной дороги, разрѣшенной парламентскимъ актомъ, роль Board of Trade ограничивается только наблюдениемъ за тѣмъ, чтобы не были нарушены условія частнаго билія Парламента, разрѣшающаго постройку желѣзной дороги, т. е. не было измѣнено направленіе дороги, размѣры сооружений и пр.

Во время постройки желѣзной дороги Board of Trade не въ правѣ требовать представленія проектовъ сооружений и инспектора не имѣютъ права наблюдать за производствомъ работъ до ихъ окончанія, а досмотръ сооружений дозволенъ инспекторамъ только по полученіи въ Board of Trade увѣдомленія о томъ, что постройки готовы къ открытію.

Board of Trade не утверждаетъ проектовъ сооружений; причина, удержавшая Парламентъ отъ предписанія этой мѣры, заключается въ тѣхъ обстоятельствахъ, что по мнѣнію законодателя этимъ устраняется отвѣтственность правительственнаго учрежденія за сооружения, которыхъ правильность проектировки и прочная постройка всецѣло должна лежать на отвѣтственности лицъ, возводившихъ сооружения.

Когда недавнее несчастіе съ Тейскимъ мостомъ встревожило общественное мнѣніе въ Англій, Board of Trade, при разбирательствѣ этого дѣла, не высказался въ пользу измѣненія существующаго законодательства и расширенія правъ Board of Trade въ надзоръ за постройками.

Однимъ изъ доводовъ въ пользу сохраненія statu quo было то соображеніе, что если бы Board of Trade утверждалъ проекты, то ему пришлось бы имѣть огромный личный составъ, на столько же опытный и также вознаграждаемый, какъ составъ гражданскихъ инженеровъ желѣзнодорожныхъ обществъ, подъ надзоромъ которыхъ производятся нынѣ всѣ сооружения.

Этотъ способъ признанъ Board of Trade непрактичнымъ. Съ утвержденіемъ проектовъ въ Board of Trade дѣйствительная отвѣтственность строителей замѣняется коллективною, а слѣдовательно несуществующею отвѣтственностью общественнаго учрежденія.

Открытіе построенныхъ желѣзныхъ дорогъ для пассажирскаго движенія. Когда постройка желѣзной дороги окончена, то желѣзнодорожное Общество обязано (5 & 6 Vict.) за мѣсяць

до открытія увѣдомить Board of Trade объ окончаніи работъ и представить при семь чертежи сооружений, профиль дороги и другіе документы, за подписью строителей и отвѣтственныхъ лицъ управленія.

По полученіи извѣщенія Board of Trade назначаетъ для осмотра дороги инспекторовъ изъ инженеровъ, которые имѣютъ право осмотрѣть всѣ желѣзнодорожныя сооружения, путь, подвижной составъ и пр. Если послѣ осмотра инспектора доносятъ, что желѣзная дорога еще не можетъ быть открыта для движенія и что вслѣдствіе недодѣлокъ движеніе можетъ подвергаться опасности, то Board of Trade въ правѣ отложить открытіе до выполнения его требованій, но не болѣе какъ на одинъ мѣсяць. При этомъ Board of Trade обязанъ вручить желѣзнодорожному обществу копию доклада инспектора и свое распоряженіе.

Тѣ же формальности установлены и для открытія питательныхъ вѣтвей и другихъ желѣзнодорожныхъ сооружений актомъ 1871 года ¹⁾.

Board of Trade не въ правѣ предписывать условія, при которыхъ можетъ быть открыта желѣзная дорога, а только отложить это открытіе.

До 1873 года Board of Trade не имѣлъ права откладывать открытіе желѣзной дороги болѣе, чѣмъ на одинъ мѣсяць, и каждый разъ долженъ былъ посылать инспекторовъ для осмотра, но актомъ 1873 года эта формальность была уничтожена и теперь Board of Trade въ правѣ откладывать открытіе желѣзной дороги каждый разъ на одинъ мѣсяць, не назначая инспекторскаго дозора, до тѣхъ поръ пока, по его мнѣнію, желѣзнодорожное движеніе можетъ быть безопасно открыто.

Право Board of Trade утверждать измѣненія въ первоначальныхъ концессіяхъ. Когда при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ общества встрѣчаютъ надобность въ измѣненіи нѣкоторыхъ статей уставовъ и концессій, или въ измѣненіи направленія или сооружений желѣзной дороги противу постановленій спеціального парламентскаго акта, даровавшаго обществу концессію, то Board of Trade въ правѣ утверждать измѣненія съ тѣмъ однако, чтобы измѣненія не нарушали ни одного изъ общихъ основныхъ желѣзнодорожныхъ актовъ Парламента.

¹⁾ The Regulation of Railways Act.

Парламентскими актами 1864, 1868 и 1870 года ¹⁾ разрешено Board of Trade утверждать:

1. Продление срока продажи лишних земель.
2. Увеличение капитала общества съ соблюденіемъ слѣдующихъ условій:
 - а) Общество не имѣетъ права дѣлать займа до тѣхъ поръ, пока весь акціонерный капиталъ не подписанъ и половина его не внесена.
 - б) Величина займа не должна превышать $\frac{1}{3}$ акціонернаго капитала.
 - в) Изъ займа воспрещается уплачивать проценты по акціямъ, вносить залогъ Правительству и пр.
3. Измѣненія нѣкоторыхъ правъ общества ²⁾ а именно:
 - а) относительно общихъ собраній и правъ голоса.
 - б) назначенія и выбора директоровъ.
 - в) правъ директоровъ.
 - г) дѣйствія и отвѣтственности директоровъ.
 - д) назначенія и обязанностей ревизоровъ счетовъ.
4. Измѣненія въ исполненіи инженерныхъ работъ, каковы измѣненія направленія дороги, размѣровъ и рода сооруженій, измѣненіе уклоновъ. Таковыми измѣненіями не должны быть нарушены общественные интересы ³⁾, а именно:
 - а) не должны быть стѣснены существующія сообщенія, т. е. грунтовые дороги, шоссе, каналы, судоходныя рѣки, tramway и пр.
 - б) въ случаяхъ, когда движенію по этимъ дорогамъ можетъ угрожать опасность, должны быть возведены соответствующія сооруженія, напр. путепроводы надъ и подъ путемъ, переѣзды и пр.; мостовые быки и другія сооруженія въ каналахъ должнымъ образомъ освѣщены для предупрежденія судовъ объ опасности.
 - в) мосты надъ каналами должны имѣть высоту и пролеты достаточные для мѣстнаго судоходства.
- 5) Измѣненіе условій постройки желѣзной дороги, признавъ

¹⁾ The Railway Companies Clauses Act 1845 and—Amendment Act 1868 & 1870.

²⁾ The Regulation of Railways Act. 1868.

³⁾ The Regulation of Railways Act 1845 & 1863.

строющуюся желѣзную дорогу за второстепенную¹⁾ и ограничивъ вѣсь паровозовъ, скорость движенія и пр.

6) Прекращеніе постройки желѣзной дороги или закрытіе движенія на построенной дорогѣ.

Прекращеніе постройки желѣзной дороги можетъ быть разрѣшено при условіи, чтобы объ этомъ ходатайствовало не менѣе $\frac{3}{5}$ акціонеровъ.

Board of Trade, получивъ ходатайство правленія желѣзной дороги, утвержденное общимъ собраніемъ акціонеровъ, и удостовѣрившись въ томъ, что о предполагаемомъ прекращеніи постройки дороги было своевременно опубликовано, утверждаетъ ходатайство выдачею сертификата на общемъ основаніи. При этомъ желѣзнодорожное общество обязано уплатить убытки, какіе могутъ потерпѣть лица, заинтересованные въ окончаніи постройки желѣзной дороги.

Board of Trade можетъ отклонить ходатайство²⁾.

Точно также Board of Trade можетъ разрѣшить закрытіе движенія на желѣзной дорогѣ.

7. Опредѣленіе нормальной ширины колеи³⁾.

Постройка второстепенныхъ желѣзныхъ дорогъ и питательныхъ вѣтвей. Въ виду облегченія постройки питательныхъ вѣтвей и желѣзныхъ дорогъ небольшого протяженія, а также производства значительныхъ новыхъ работъ на существующей дорогѣ, Парламентъ актомъ 1864 года⁴⁾ предоставилъ Board of Trade право выдавать концессіи на постройку такихъ дорогъ, но при соблюденіи слѣдующихъ условій:

Строители вѣтви или желѣзной дороги, проектируемой къ постройкѣ, должны сначала войти въ добровольное соглашеніе на покупку съ владѣтелями земель, по которымъ пройдетъ желѣзная дорога, и заключить съ ними контракты.

Затѣмъ строители представляютъ въ Board of Trade:

1. Карту, профиль, проектъ сооруженія желѣзной дороги, смѣту на ея постройку и проектъ устава.

2. Удостовереніе въ томъ, что своевременно и въ законный срокъ было опубликовано о предполагаемой постройкѣ.

¹⁾ Light Railways 31 & 32 Vict. The Regulation of Railways Act. 1868.

²⁾ The Abandonment of Railways Act. 1850. 13 & 14. Vict.

³⁾ Gauge Act. 9 & 10 Vict.

⁴⁾ The Railways Construction facilities Act. 1864.

Board of Trade, рассмотрѣвъ представленные документы и убѣдившись въ томъ, что испрашиваемую концессію не будутъ нарушены общіе желѣзнодорожные акты и что ходатайство учредителей утверждено общимъ собраніемъ акціонеровъ, выдаетъ временное свидѣтельство (certificate), удостовѣряющее въ томъ, что обществу разрѣшается постройка желѣзной дороги на извѣстныхъ условіяхъ, изложенныхъ въ удостовѣреніи. Сертификатъ по выполненіи процедуры, узаконенной Парламентомъ для всѣхъ разрѣшеній Board of Trade, пріобрѣтаетъ силу спеціальнаго парламентскаго акта, и учредители, получившіе разрѣшеніе строить желѣзную дорогу, пріобрѣтаютъ права другихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, а слѣдовательно подлежатъ тѣмъ же общимъ желѣзнодорожнымъ законоположеніямъ или актамъ, кои включаются въ выданный сертификатъ.

Сертификатъ разрѣшаетъ обществу взимать опредѣленные тарифы за перевозку, указанные въ сертификатѣ, но Board of Trade имѣетъ право измѣнить эти тарифы, если это сочтеть нужнымъ.

Въ каждый изъ сертификатовъ вносится оговорка, что всѣ измѣненія въ желѣзнодорожныхъ парламентскихъ актахъ, какія Парламентъ найдетъ необходимымъ ввести впослѣдствіи, обязательны для обществъ.

Въ обезпеченіе постройки желѣзной дороги, разрѣшаемой сертификатомъ, требуется внесеніе Правительству залога въ размѣръ 8% стоимости постройки, если учредители не принадлежатъ къ существующимъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, и залогъ выдается учредителямъ или послѣ окончанія постройки, или же когда половина капитала затрачена на постройку, а другая внесена обществомъ.

Если въ продолженіи срока, означеннаго въ сертификатѣ, желѣзная дорога не будетъ построена или открыта для движенія, то выданное разрѣшеніе теряетъ силу для части желѣзной дороги въ этотъ срокъ непостроенной, и залогъ удерживается Правительствомъ.

Порядокъ выдачи сертификатовъ. Порядокъ выдачи желѣзнодорожнымъ обществамъ сертификатовъ отъ Board of Trade и узаконенія ихъ слѣдующій:

Желѣзнодорожныя общества представляютъ въ Board of Trade

свои ходатайства, скрѣпленные подписью правленія и печатью общества, а также проект сертификата, который желательно получить отъ Board of Trade, и удостовѣреніе въ томъ, что о предполагаемыхъ измѣненіяхъ въ проектахъ или постройкахъ было своевременно опубликовано въ законномъ порядкѣ.

Board of Trade, удостовѣрившись, что представленное ходатайство не нарушаетъ постановленій общихъ желѣзнодорожныхъ актовъ и интересовъ общественныхъ, представляетъ ходатайство желѣзнодорожнаго общества вмѣстѣ съ своими заключеніями въ Парламентъ.

Если нѣтъ оппозиціи ходатайству общества со стороны другихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, корпорацій или отдѣльных лицъ и, если въ продолженіи 6 недѣль со дня представленія ходатайства въ Парламентъ ни одна изъ его палатъ не сдѣлала въ немъ измѣненій, то сертификатъ пріобрѣтаетъ силу частнаго парламентскаго акта.

Если же ходатайство желѣзнодорожнаго общества встрѣчаетъ оппозицію, то Board of Trade представляетъ протестъ и удостовѣреніе въ особую парламентскую комиссію, какъ въ случаяхъ, когда дѣло идетъ о выдачѣ спеціальнаго парламентскаго акта, и сертификатъ получаетъ законную силу только по утвержденіи его Парламентомъ.

Board of Trade въ правѣ отложить разсмотрѣніе ходатайства или выдачу сертификата, если считаетъ его нарушающимъ общіе желѣзнодорожные акты.

Board of Trade въ правѣ исправить ошибки, вкравшіяся въ выданный сертификатъ и даже измѣнить его, конечно съ согласія Парламента. Ошибки сертификатовъ не влекутъ за собою денежной отвѣтственности Board of Trade.

Всѣ документы, исходящіе изъ Board of Trade, имѣютъ силу, когда скрѣплены подписью секретаря Board of Trade или лица, которое будетъ уполномочено на это, и суды не могутъ требовать удостовѣренія подлинности документовъ, если они скрѣплены надлежащею подписью.

Board of Trade издаетъ правила дѣлопроизводства по ходатайствамъ желѣзныхъ дорогъ и опредѣляетъ, какіе документы должны быть представляемы при этомъ. Правила получаютъ законную силу, если въ теченіе 6 недѣль со дня представленія

ихъ въ Парламентъ ни одна изъ палатъ не сдѣлала въ нихъ измѣненій.

Къ 1-му января каждаго года Board of Trade представляетъ Парламенту отчетъ о ходатайствахъ желѣзнодорожныхъ обществъ и о своихъ распоряженіяхъ.

Надзоръ за эксплуатациею желѣзныхъ дорогъ. Когда построенныя желѣзныя дороги открыты для движенія, то Board of Trade въ правѣ наблюдать, чтобы желѣзнодорожными обществами не были нарушены ни общіе желѣзнодорожные акты, ни условія частныхъ актовъ, даровавшихъ концессіи.

Если Board of Trade замѣтитъ нарушеніе законоположеній и считаетъ нужнымъ прекратить ихъ, то увѣдомляетъ объ этомъ генеральнаго прокурора, который поступаетъ по закону для взысканій съ общества и для прекращенія его незаконныхъ дѣйствій.

За 3 недѣли до увѣдомленія генеральнаго прокурора Board of Trade обязанъ извѣстить желѣзнодорожное общество о желаніи преслѣдовать за нарушеніе парламентскихъ актовъ.

Генеральный прокуроръ, получивъ увѣдомленіе отъ Board of Trade о нарушеніи обществомъ законоположеній, обязанъ приступить къ преслѣдованію и не въ правѣ доискиваться причинъ подачи жалобы отъ Board of Trade.

Но такое преслѣдованіе можетъ быть начато не иначе, какъ по заявленіи о томъ Board of Trade.

Съ 1873 года преслѣдованіе за нарушеніе Railway & Canal Traffic Act 1854 или Regulation of Railways Act 1868 & 1873 подлежитъ высшей желѣзнодорожной комиссіи (Railway Commissioners) и Board of Trade только въ правѣ назначить лицо для преслѣдованія общества передъ желѣзнодорожной комиссіей. Жалобы отдельныхъ лицъ или корпорацій на нарушеніи этихъ актовъ могутъ быть отклонены желѣзнодорожною комиссіею, если не сопровождаются удостовѣреніемъ Board of Trade, что жалобы на законномъ основаніи.

Для облегченія Board of Trade наблюденія надъ выполненіемъ парламентскихъ актовъ, желѣзнодорожныя общества обязаны представлять въ это учрежденіе:

- 1) Правила (Bye laws) пользования желѣзною дорогою и инструкціи (Regulations) по ея эксплуатаци.
- 2) Отчеты объ оборотѣ суммъ и книги взимаемыхъ тарифовъ.

3) Отчеты о происшествіяхъ и несчастныхъ случаяхъ.

1) Board of Trade имѣеть право измѣнять или утверждать представляемыя правила или инструкціи и правила, которыя не были одобрены Board of Trade не имѣють силы. Инструкціи и правила не могутъ противорѣчить общимъ парламентскимъ постановленіямъ.

Правила для пассажировъ дѣлаются для нихъ обязательными, если они были опубликованы и объявленія вывѣшены на стѣнахъ вагоновъ, станцій и пр.

Правила и инструкціи, издаваемыя желѣзнодорожными обществами и подлежащія утвержденію Board of Trade, касаются росписаній поѣздовъ, правилъ приѣма, выдачи и перевозки товаровъ, скорости движенія, пользованія желѣзною дорогою для пассажировъ и пр.

2) Отчеты объ оборотахъ суммъ должны быть представляемы за каждое полугодіе, по формѣ, предписанной Board of Trade. Въ отчетахъ должны быть показаны¹⁾.

- a) Оборотъ капиталовъ, акціонернаго, облигаціоннаго и пр.
- b) Расходы эксплуатаціи и чистый доходъ.
- c) Количество наличнаго подвижнаго состава.
- d) Протяженіе дороги.
- e) Количество перевезенныхъ пассажировъ и грузовъ и валовой доходъ.

3) Въ отчетахъ о происшествіяхъ и несчастныхъ случаяхъ желѣзнодорожныя общества обязаны²⁾ помѣщать свѣдѣнія:

- a) О случаяхъ, сопровождавшихся смертью или увѣчиемъ людей.
- b) О столкновеніи пассажирскихъ поѣздовъ.
- c) О сходѣ съ рельсовъ пассажирскихъ поѣздовъ.
- d) Вообще о всѣхъ другихъ случаяхъ, которые Board of Trade найдетъ нужнымъ предписать.

Кромѣ представленія отчетовъ о несчастныхъ случаяхъ желѣзнодорожныя общества обязаны доносить о вышеуказанныхъ происшествіяхъ съ первою почтою.

Board of Trade предписалъ³⁾ болѣе 20 случаевъ, о кото-

¹⁾ The Regulation of Railways Act. 1868 & 1871.

²⁾ Idem.

³⁾ Order of the Board of Trade in pursuance of the Regulation of Railways Act. 1871 in November 1874.

рыхъ общество обязано доносить, но не требовалъ донесенія телеграммами.

Актомъ 1873 года желѣзнодорожнымъ обществамъ предписано представлять свѣдѣнія ¹⁾:

а) О протяженіи дороги, эксплуатируемой при помощи «block system, block permissive system, staff system» и пр.

б) О постепенномъ ходѣ введенія interlocking system, т. е. введенія концентраціи и механическаго соподчиненія маневровъ сигналовъ и стрѣлокъ.

в) О числѣ случаевъ, въ которыхъ требованія инспекторовъ Board of Trade относительно первыхъ двухъ пунктовъ были выполнены, или нѣтъ.

Наконецъ актомъ 1878 года ²⁾ парламентъ потребовалъ отъ обществъ представленіе полугодовыхъ отчетовъ о результатахъ введенія непрерывныхъ тормазовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ и Board of Trade предоставлено право предписать форму, по которой должны быть представляемы отчеты.

Право Board of Trade назначать осмотръ желѣзныхъ дорогъ. Board of Trade въ правѣ назначать время отъ времени осмотръ желѣзной дороги для изслѣдованія причинъ несчастныхъ случаевъ или удостовѣренія въ томъ, что всѣ парламентскіе акты выполняются должнымъ образомъ. Осмотръ производится инспекторами Board of Trade, которымъ предоставлено право осматривать всѣ желѣзнодорожныя сооруженія, требовать открытія книгъ и документовъ, какіе они считаютъ нужными, приглашать лицъ изъ управленія дороги для подачи показаній и пр. ³⁾

Въ случаѣ болѣе важныхъ происшествій Board of Trade имѣетъ право приглашать къ разслѣдованію въ помощь инспектору экспертовъ, представителей мѣстнаго суда или полиціи.

Обзоръ правъ Board of Trade, дарованныхъ Парламентомъ этому учрежденію для надзора за эксплуатаціею желѣзныхъ дорогъ, показываетъ, что контроль этого учрежденія ограничивается наблюденіемъ за исполненіемъ актовъ Парламента и оно не имѣетъ власти исполнительной, всецѣло переданной обыкновенному судопроизводству.

¹⁾ Return of signal Arrangements 1873.

²⁾ The Railway Return Continuous Brake Act. 41 Vict. 1878.

³⁾ The Regulation of Railways Act. Inspection 1871.

За исключеніемъ вопросовъ безопасности движенія (safety) и удобства публики (public convenience), въ которыхъ Board of Trade имѣетъ нѣкоторую, хотя крайне ограниченную, власть, такъ какъ его утвержденію подлежатъ правила пользованія желѣзными дорогами для пассажировъ, росписанія, инструкціи и пр., во всѣхъ остальныхъ случаяхъ желѣзныя дороги отвѣтственны передъ судами, по жалобамъ Board of Trade или частныхъ лицъ, потерпѣвшихъ убытки вслѣдствіе нарушенія законоположеній желѣзнодорожными обществами.

Убытки, причиненные желѣзными дорогами вслѣдствіе несвоевременной доставки товаровъ, несчастныхъ случаевъ, пожаровъ, какъ мы видѣли выше, взыскиваются съ обществъ судами по жалобамъ частныхъ лицъ и даже въ вопросахъ безопасности движенія требованія Board of Trade могутъ остаться неисполненными. Желѣзнодорожныя общества рискуютъ только уплатить большія суммы за убытки вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ, если будетъ доказано, что были своевременно затребованы инспекторами Board of Trade приспособленія для огражденія безопасности движенія, и это требованіе не было исполнено.

Когда случилось несчастіе съ Тейскимъ мостомъ и общественное мнѣніе начало высказываться за необходимость болѣе строгаго контроля Board of Trade надъ эксплуатаціею построенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Board of Trade высказался за сохраненіе нынѣшняго порядка контроля.

По мнѣнію Board of Trade безопасность движенія и удобство публики должны составлять единственную задачу этого учрежденія и эти вопросы не выигрываютъ въ рѣшеніи, если существующая нынѣ строгая отвѣтственность желѣзнодорожныхъ обществъ передъ судами будетъ уменьшена и замѣнена отвѣтственностью правительственнаго учрежденія, несуществующею въ дѣйствительности. Недостатокъ надзора можетъ показаться послабленіемъ дурной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, болѣе же строгій надзоръ свяжетъ руки желѣзнодорожнымъ обществамъ.

По мнѣнію Board of Trade, совершенно достаточно, если это учрежденіе въ вопросахъ безопасности и удобства публики будетъ наблюдать за тѣмъ, чтобы существующія сообщенія по грунтовымъ дорогамъ, каналамъ и другимъ путямъ, пересѣкаемымъ желѣзной дорогой, были не прерываемы, пассажиры не были

вынуждены ожидать долго въ узловыхъ пунктахъ, росписанія были составлены соотвѣтственнымъ образомъ и движеніе было бы безопасно. Существующихъ правъ, по мнѣнію Board of Trade, достаточно для достиженія этихъ результатовъ и нынѣ не требуется дополнять законоположенія новыми парламентскими актами.

Парламентъ согласился съ заключеніемъ Board of Trade.

II. Права желѣзнодорожной комиссіи.

До 1873 года наблюденіе за исполненіемъ желѣзнодорожными обществами общихъ и частныхъ парламентскихъ актовъ было возложено на Board of Trade и, въ случаяхъ нарушенія законоположеній, желѣзнодорожныя общества преслѣдовались общими судами страны, по заявленіи о томъ въ законномъ порядкѣ Board of Trade.

Въ вопросахъ измѣненія тарифовъ, гдѣ страдали интересы частныхъ лицъ, дѣйствія желѣзныхъ дорогъ могли быть обжалованы въ судахъ безъ посредства Board of Trade ¹⁾).

19 лѣтъ существованія акта 1854 года, которымъ была дарована частнымъ лицамъ возможность преслѣдовать желѣзнодорожныя общества за неправильное примѣненіе или взиманіе тарифовъ, не оправдали возложенныхъ надеждъ. Жалобы были крайне рѣдки и не важны.

Парламентская желѣзнодорожная комиссія 1873 года при изслѣдованіи этого вопроса пришла къ заключенію, что при рѣшеніи вопросовъ этого рода Board of Trade недостаточно компетентенъ въ юридическомъ отношеніи, суды мало свѣдуши и ознакомлены съ вопросами желѣзнодорожнаго хозяйства, а парламентскія комиссіи существуютъ слишкомъ короткое время. По сему парламентская комиссія полагала полезнымъ образовать особую желѣзнодорожную комиссію изъ трехъ лицъ, которые бы занимали высокое общественное положеніе и изъ которыхъ одинъ былъ бы хорошо знакомъ съ законами, а другой съ техникою и администраціею желѣзнодорожнаго дѣла. Желѣзнодорожная комиссія должна была бы заботиться не о предупрежденіи желѣзно-

¹⁾ The Railway & Canal Traffic Act. 1854.

дорожного монополя, и не о пониженіи тарифовъ въ тѣхъ случаяхъ, когда доходность желѣзной дороги значительно увеличивается, а обратить преимущественно вниманіе на то, чтобы

1) Сохранить существующую конкуренцію каналовъ съ желѣзными дорогами, оградивъ закономъ захватъ водяныхъ путей сообщенія желѣзнодорожными обществами и давъ разумную поддержку обществамъ каналовъ.

2) Дать всему обществу возможность знать, какіе съ него взимаются тарифы, за что именно и какой оно имѣетъ путь для взысканія съ желѣзныхъ дорогъ, если таковыя нарушаютъ общественные интересы.

Парламентъ согласился съ мнѣніемъ своей комиссіи и послѣдствіемъ этого было образованіе въ 1873 году желѣзнодорожной комиссіи, которая существуетъ и по нынѣ.

Согласно парламентскимъ актамъ 1873, 1874 и 1876 года желѣзнодорожной комиссіи подлежитъ:

1) Наблюденіе за тѣмъ, чтобы желѣзнодорожныя общества рациональнымъ образомъ организовали приѣмъ, выдачу и транспортъ грузовъ и предоставили пассажирамъ и грузоотправителямъ всѣ облегченія для перевозки, которыя можно справедливо отъ нихъ требовать. Подлинный терминъ акта «reasonable facilities for the receiving, forwarding and delivering of traffic» точнымъ образомъ характеризуетъ родъ вопроса.

2) Наблюденіе за тѣмъ, чтобы желѣзныя дороги не давали предпочтенія нѣкоторымъ изъ своихъ кліентовъ въ ущербъ другимъ, такъ что если нѣкоторые изъ грузоотправителей, будутъ ли это частные лица, или корпораціи, пользуются извѣстными льготами тарифовъ, то всѣ другіе грузоотправители должны быть допущены къ тѣмъ же льготамъ при одинаковыхъ съ первыми условіяхъ. Подлинный терминъ парламентскаго акта характеризуетъ эти вопросы словами «undue preference».

3) Рѣшеніе разногласій между желѣзнодорожными обществами по вопросамъ прямого сообщенія (through traffic) относительно направленія, по которому должны быть перевозимы грузы съ одной желѣзной дороги на другую, величины тарифа и его распределенія между желѣзными дорогами, принимавшими участіе въ перевозкѣ.

4) Наблюденіе за тѣмъ, чтобы на станціяхъ желѣзныхъ до-

рогъ были въ распоряженіи публики книги тарифовъ, въ которыхъ должно быть указано распредѣленіе тарифовъ на части, а именно: сколько слѣдуетъ платить за пользование дорогою, подвижнымъ составомъ и тягою, и сколько по дополнительнымъ сборамъ за грузку, храненіе, развозку и доставку и пр.

5) Рѣшеніе разногласій между желѣзнодорожными обществами и между публикою и желѣзными дорогами ¹⁾ въ томъ случаѣ, если обѣ стороны обращаются, или согласно актамъ Парламента должны обращаться за посредничествомъ комиссіи.

6) Утвержденіе договоровъ между желѣзнодорожными обществами или обществомъ желѣзной дороги или канала о пользованіи дорогою, или ея частью, объ общемъ пользованіи различными сооружеженіями, путемъ или подвижнымъ составомъ, о распредѣленіи расходовъ и доходовъ и пр. (Working Agreement). Договоры не важны, если не утверждены желѣзнодорожною комиссіею.

7) Наблюденіе за тѣмъ, чтобы желѣзнодорожныя общества не ставили препятствій правильному сообщенію по водянымъ путямъ, чтобы принадлежащіе имъ каналы содержались въ исправномъ видѣ и чтобы желѣзнодорожныя общества не могли заключать съ обществами каналовъ договоровъ, по которымъ онѣ имѣли бы право вмѣшиваться въ управленіе каналами; далѣе, чтобы при пользованіи дарованными правами содержать корабли, движимые паромъ, желѣзнодорожныя общества не нарушали общественныхъ интересовъ и пр.

8) Рѣшеніе разногласій, могущихъ возникнуть при постройкѣ телеграфныхъ линій ²⁾.

Желѣзнодорожная комиссія приступаетъ къ преслѣдованію обществъ, владѣющихъ желѣзными дорогами или каналами, въ предѣлахъ ея правъ:

1) По жалобѣ частныхъ лицъ, потерпѣвшихъ убытки, обществъ или корпорацій.

2) По жалобѣ лица, уполномоченнаго на то черезъ Board of Trade.

3) По жалобѣ городскихъ или другихъ общественныхъ учрежденій и при удостовѣреніи Board of Trade. Въ этихъ случаяхъ

¹⁾ Arbitration Act. 1874.

²⁾ The Telegraph Act. 1876.

не требуется доказательства, подобно двумъ предъидущимъ, что жалующіяся стороны понесли убытки.

По своему собственному почину комиссія можетъ приступить къ преслѣдованію только въ случаяхъ, если замѣчено явное нарушение общихъ парламентскихъ актовъ.

Рѣшенія принимаются желѣзнодорожною комиссіею или въ полномъ ея составѣ, или же однимъ изъ лицъ комиссії, получившимъ на это полномочіе другихъ членовъ. Въ послѣднемъ случаѣ рѣшеніе можетъ быть апеллировано въ полномъ составѣ комиссії.

Желѣзнодорожная комиссія въ своихъ рѣшеніяхъ пользуется правами, предоставленными по закону судамъ, а именно можетъ призывать и допрашивать свидѣтелей подъ присягою, наказывать за неуваженіе къ суду, назначать денежные штрафы, опредѣлять судебныя издержки, приглашать экспертовъ для осмотра сооружений и пр. Во всѣхъ своихъ дѣйствіяхъ однако руководствуется частными или общими актами, изданными Парламентомъ.

Рѣшеніе желѣзнодорожной комиссії можетъ быть обжаловано въ высшій судъ (High Court of Justice), но только въ вопросахъ, касающихся юридической стороны дѣла, или же въ случаяхъ, когда комиссія превысила свои полномочія. При этомъ предоставляется усмотрѣнію желѣзнодорожной комиссії признать, есть ли спорный вопросъ, подлежащій обжалованію, вопросъ юридическій, или касающійся фактической стороны дѣла. Только въ первомъ случаѣ аппеляція поступаетъ на разсмотрѣніе высшаго суда, во второмъ же случаѣ, нѣтъ аппеляціи.

Высшій судъ въ правѣ утвердить рѣшеніе желѣзнодорожной комиссії, или его измѣнить, или же возвратить въ комиссію со своими заключеніями и вообще сдѣлать по разсматриваемому дѣлу всѣ постановленія, какія считаетъ необходимыми, конечно, въ предѣлахъ закона.

На рѣшеніе высшаго суда нѣтъ аппеляціи.

Желѣзнодорожная комиссія въ правѣ измѣнять изданныя ею постановленія и рѣшенія.

Желѣзнодорожная комиссія опредѣляетъ порядокъ дѣлопроизводства въ вопросахъ, подлежащихъ ея рѣшенію. Эти правила подлежатъ утвержденію лорда канцлера и должны быть представлены палатамъ, которыя могутъ еще ихъ измѣнить.

Разъ въ годъ комиссія представляетъ Парламенту отчетъ о своихъ дѣйствіяхъ.

Права, дарованныя желѣзнодорожной комисіи парламентскимъ актомъ 1873 года на пять лѣтъ, были продлены дважды Парламентомъ и теперь срокъ ея полномочій истекаетъ 31-го декабря 1882 г.

За это время было представлено комиссіею въ Парламентъ шесть годовыхъ отчетовъ объ ея дѣйствіяхъ, въ которыхъ указаны родъ и число дѣлъ, подлежащихъ обсужденію комисіи.

Отчеты выясняютъ взгляды комисіи и высшаго суда, высказанные ими при рѣшеніи различныхъ дѣлъ, на весьма важные вопросы эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ и служатъ теперь желѣзнодорожнымъ обществамъ драгоценнымъ указаніемъ.

Такъ, напримѣръ, при разсмотрѣніи нѣкоторыхъ дѣлъ желѣзнодорожная комиссія была того мнѣнія, что постройка станціи ближе къ центру городовъ или постройка промежуточныхъ станцій, расширеніе станціонныхъ сооружений, постройка платформъ, залъ для публики могутъ быть причислены къ разряду вопросовъ, охарактеризованныхъ названіемъ «reasonable facilities» и что, слѣдовательно, комиссія въ правѣ требовать расширенія сооружений.

Желѣзнодорожныя общества въ аппеляціяхъ передъ высшимъ судомъ толковали «reasonable facilities» въ такомъ смыслѣ, что желѣзныя дороги обязаны озаботиться о правильномъ и рациональномъ пользованіи сооружений, а не о постройкѣ недостающихъ, и что, слѣдовательно, комиссія не въ правѣ требовать новыхъ сооружений.

Высшій судъ раздѣлилъ взглядъ желѣзнодорожныхъ обществъ и въ своемъ заключеніи не призналъ за комиссіею права рѣшать эти вопросы согласно ея взгляду.

Желѣзнодорожная комиссія полагала, что вопросъ правильнаго составленія росписаній поѣздовъ въ узловыхъ пунктахъ можетъ быть тоже причисленъ къ «reasonable facilities».

Вопросъ мѣстныхъ тарифовъ можетъ быть тоже разсматриваемъ, по мнѣнію комисіи, какъ «reasonable facilities».

Высшій судъ не имѣлъ еще случая высказать свое мнѣніе по этимъ вопросамъ.

Въ рѣшеніи вопросовъ «undue preference» (недолжнаго пред-

почтенія) комиссія высказала взглядъ, что если желѣзнодорожныя общества въ своихъ спеціальныхъ тарифахъ предоставляютъ какія либо льготы нѣкоторымъ грузоотправителямъ, то тѣ же льготы должны быть предоставлены всѣмъ грузоотправителямъ, которые пожелаютъ пользоваться услугами желѣзной дороги на такихъ же условіяхъ.

Такъ комиссія не считала вопросомъ «undue preference» пониженіе тарифа нѣкоторыми желѣзнодорожными обществами для грузоотправителей, которые обязывались пользоваться услугами только желѣзныхъ дорогъ тѣхъ же обществъ.

Такой же взглядъ высказала комиссія и въ рѣшеніи дѣла по жалобѣ частныхъ вощиковъ, доставлявшихъ грузы на станціи желѣзныхъ дорогъ. Общество желѣзной дороги имѣло своихъ агентовъ, собиравшихъ грузы по городу и доставлявшихъ ихъ на станцію, и взидало съ другихъ вощиковъ плату за нагрузку, станціонные расходы и пр. Общество желѣзной дороги предложило постороннимъ вощикамъ тѣ же условія, какъ и своимъ агентамъ, и комиссія не нашла возможнымъ принудить желѣзную дорогу не взымать дополнительныхъ сборовъ съ лицъ, не состоящихъ агентами общества, такъ какъ оно соглашалось допустить постороннихъ лицъ на тѣхъ же условіяхъ, какъ своихъ агентовъ.

При разсмотрѣніи вопросовъ, касавшихся примѣненія тарифовъ прямаго сообщенія, комиссія высказалась за пользу расширенія существующихъ ея правъ.

Актъ 1873 года предоставилъ желѣзнымъ дорогамъ право требовать отъ сосѣднихъ дорогъ прямаго сообщенія по предложенному тарифу, и, если желѣзнодорожныя общества не могутъ согласиться между собою, вопросъ поступаетъ на разрѣшеніе желѣзнодорожной комиссіи, которая можетъ согласиться на предлагаемый тарифъ и произвести его распредѣленіе между желѣзными дорогами, или же отказать въ ходатайствѣ, но комиссія лишена права предписывать тарифы по своему усмотрѣнію.

При этомъ права желѣзнодорожной комиссіи ограничены тѣмъ обстоятельствомъ, что къ разсмотрѣнію вопроса комиссія можетъ приступить только по жалобѣ одной изъ желѣзныхъ дорогъ и не можетъ навязывать своего посредничества, если жалоба поступаетъ отъ грузоотправителей.

Коммиссія высказалась за пользу расширенія ея правъ въ этомъ направленіи, а именно, чтобы кромѣ наблюденія за правильнымъ взиманіемъ тарифовъ, коммиссіи было дано право наблюдать за тѣмъ, чтобы тарифы, оставаясь ниже нормальныхъ по концессіи, были бы все же не высоки и чтобы въ примѣненіи тарифовъ былъ рѣшаемъ не только вопросъ «undue preference», но и «reasonableness».

Коммиссія полагала полезнымъ облегчить частнымъ лицамъ подачу жалобъ въ случаяхъ неисправности желѣзныхъ дорогъ. Незначительное число жалобъ частныхъ лицъ коммиссія объясняетъ нежеланіемъ публики подвергаться судебнымъ издержкамъ въ случаѣ отклоненія жалобы и полагала бы полезнымъ постановленіе, чтобы представители Board of Trade, при подачѣ жалобъ частными лицами, должны были дать имъ дальнѣйшій ходъ передъ коммиссіею. До сихъ поръ не было, по заявленію коммиссіи, случая, чтобы Board of Trade защищалъ интересы частныхъ лицъ.

По возбужденнымъ коммиссіею вопросамъ Парламентъ не издалъ никакихъ новыхъ законоположеній.

III. Судебныя учрежденія.

Нарушеніе общихъ желѣзнодорожныхъ законоположеній, кои неподсудны желѣзнодорожной комиссіи, а также преступленія противу общаго гражданскаго и уголовнаго права преслѣдуются обыкновенными судами государства, по заявленіи о томъ:

Генеральнаго прокурора,

Представителя Board of Trade и

Лицъ, непосредственно пострадавшихъ отъ нарушенія законоположеній.

Преслѣдованіе производится по всѣмъ правиламъ англійскаго гражданскаго и уголовнаго судопроизводства, разсмотрѣніе котораго выходитъ за предѣлы предмета изслѣдованія.



ИСТОЧНИКИ:

Парламентские акты:

- 1 Vict. c. 83. Deposit of Parliamentary Plans with Clerks of the Peace.
- 1 & 2. Vict. c. 98. Conveyance of Mails by Railway.
- 2 & 3. Vict. c. 45. Maintaining gates on Railway Crossings.
- 3 & 4. Vict. c. 97. Railway regulation Act 1840.
- 5 & 6. Vict. c. 55. Railway Regulation Act 1842. Inspection of Railway before opening.
- 7 & 8 Vict. c. 79. Passenger Duties.
85. „The Cheap Trains Act“. Government Purchase and Revision of Tolls.
- 8 Vict. c. 16. Companies Clauses Consolidation Act 1845.
18. Land Clauses Consolidation Act 1845.
20. Railway Clauses Consolidation Act 1845.
- 8 & 9 Vict. c. 96. Act to restrict Powers of selling or Leasing Railways.
113. Admission in Evidence of Official and other Documents.
- 9 Vict. c. 20. Custody of Deposits under Standing orders.
- 9 & 10 Vict. c. 57. Act to regulate Gauge of Railways.
- 93 Lord Campbells Act.
- 10 & 11 Vict. c. 42. Transfer or Collection of Duties to Excise.
69. The House of Commons Costs Taxation Act 1847.
- 85 s 16. Conveyance of Mails without Guard.
- 12 & 13 Vict. c. 78. The House of Lords Costs Taxation Act 1849.
- 13 & 14 Vict. c. XXXIII. The Railway Clearing Act 1850.
83. The Abandonment of Railways Act. 1850.
- 14 & 15 Vict. c. 49. The Preliminary Inquiries Act 1851.
64. Abolition of Commissioners of Railways.
70. The Railways Act (Jreland) 1851.
- 17 & 18 Vict. c. 31. The Railway & Canal Traffic Act. 1854.
- 18 & 19 Vict. c. 122 s 6. The Metropolitan Building Act 1855.
- 21 & 22 Vict. c. 75. „The Farthings Act“. Canal Leases.
- 22 & 23 Vict. c. 59. Railway Companies Arbitration Act 1859.
- 23 & 24 Vict. c. 14 ss 5—6. Income Tax Act.
- c. XXIX. The Clearing Act (Jreland) 1860.
97. Railways Act (Jreland) 1860.
106. Land Clauses Consolidation Amendment Act. 1860.
- 24 & 25 Vict. c. 69. Substitution of Board of Trade for Admiralty as to Tidal Works.
- 102 ss 34—35. Act to Amend Metropolis Local Management Act.

1) The Interlocking & Concentrating of Signal & Point Levers sc.

2) The system or systems upon which the Lines of Railway under their Control were worked. 31 December 1879.

Copy of Circular, issued by Board of Trade to Railway Companies with reference, to Continuous Brakes 1878.

Return by Railway Companies (Continuous Brakes for 6 months ending 31 Dec 1875.

Return by Railway Companies (Continuous Brakes for 6 months ending 30 June 1880.

Replies to Circular letter of Board of Trade dated 10 June 1880, by Ry C^o in re Adoption of Continuous Brakes on Trains.

Railway Returns for England & Wales, Scotland and Ireland for 1879.

General Report to the Board of Trade in regard to the Share & Loan Capital Traffic in Passengers & Goods & working expenditure & net profits from Railway Companies.

Railways. Maximum Rates & Tolls.

Copy of Circular issued by Board of Trade to Ry. Companies with reference to Continuous Footboards & height of Passenger Platforms.

Railway Commission on Railway Accidents.

Analysis & Abstract of the Evidence taken before the Commissioners.

