

А.А. Борзенко

**Концессия Железнодорожного
Права: Опыт Сравнительно-
Законодательного исследования**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
А11

A11 **А.А. Борзенко**
Концессия Железнодорожного Права: Опыт Сравнительно-Законодательного
исследования / А.А. Борзенко – М.: Книга по Требованию, 2021. – 593 с.

ISBN 978-5-517-84430-9

ISBN 978-5-517-84430-9

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

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

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

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

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



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

Феликс Данъ,—авторъ многочисленныхъ историческихъ, драматическихъ и повѣствовательныхъ произведеній,—на мою просьбу позволить ему посвятить настоящее мое изслѣдованіе прислалъ слѣдующій отвѣтъ:

HOCHVEREHRTER HERR COLLEGE!

BESTEN DANK FÜR IHREN WERTHEN BRIEF, DEN ICH VON EINER REISE HEIMGEHEND VORFINDE. DIE WIDMUNG IHRER ARBEIT WIRD MIR EINE HOHE EHRE SEIN. FÜR DIE ANBAHUNG BESSERER ZUSTÄNDE IN IHREM SCHWER LEIDENDEN STAT BESTE WÜNSCHE.

HOCHACHTUNGSVOLL ERGEBEN

F. D A H N.

K. 13. V. 81.

Herrn Alexander Borsenko, Stellvertretender Docent
an dem juridischen Lyceum zu Jaroslaw an der Wolga.

ОБЗОРЪ СОДЕРЖАНІЯ.

	Стран.
Предисловіе	I—VI.
ГЛАВА ПЕРВАЯ.—Культурное и политическое значеніе желѣзныхъ дорогъ.—Общественное сознаніе (popular sentiment) и желѣзныя дороги въ Америкѣ.—Проектъ имперскихъ желѣзныхъ дорогъ въ Германіи и отношеніе къ нему научной литературы.	1—11.
ГЛАВА ВТОРАЯ.—Желѣзнодорожные сервитуты французскаго права.—Законъ объ экспроприаціи 3-го мая 1841 года и практика гражданскаго жюри.—Законъ о полиціи на желѣзныхъ дорогахъ 15-го іюля 1845 г. и «льготные желѣзнодорожные сервитуты по закону».—Королевскій ордоннансъ о полиціи, безопасности и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ 15-го ноября 1845 года и правительственный надзоръ во Франціи за желѣзнодорожными компаніями.—Характеристика желѣзнодорожнаго дѣла во Франціи Лоренца фонъ Штейна, Вагнера, Ламартина, Дюмэ.	12—39.
ГЛАВА ТРЕТЬЯ.—Желѣзнодорожные сервитуты англійскаго права.—Сводный желѣзнодорожный парламентскій актъ 8-го мая 1845 г. и «ограничительные желѣзнодорожные сервитуты» въ Англии.—Правила при сооруженіи линіи,—«приспособленіе (accomodation) ея къ смежнымъ участкамъ,—отношеніе къ горнозаводскому производству.	40—54.
Приложеніе къ главѣ третьей. 8—9 Vist. SAR. 20.—Актъ для свода въ одинъ актъ нѣкоторыхъ правилъ, обыкновенно включаемыхъ	

въ акты, дозволяющіе сооруженіе рельсовыхъ путей, 8-го мая 1845 года. 55—78.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.—Понудительное отчужденіе для государственной или общественной пользы (право экспроприаціи).—Основные начала понудительнаго отчужденія для государственной и общественной пользы (право экспроприаціи) въ Англіи и во Франціи.—Ученіе Гуго Гроція о «*dominium eminens*» и частноправный принципъ для экспроприаціи у Монтескье.—Мнѣніе Грюнхута. - - - - 79—93.

ГЛАВА ПЯТАЯ.—Понудительное отчужденіе для государственной или общественной пользы (право экспроприаціи) во Франціи.—Конституція 3—14 сентября 1791 года и административная экспроприація.—Законъ 8-го марта 1810 года и административно-судебная экспроприація.—Законъ 7-го іюля 1833 г. и 3-го мая 1841 года вводятъ «спеціальный жюри» для экспроприаціи. — Характеристика дѣйствующаго права экспроприаціи во Франціи. - - - - 94—125.

ГЛАВА ШЕСТАЯ. — Понудительное отчужденіе для государственной и общественной пользы (право экспроприаціи) въ Англіи. — Право экспроприаціи въ Англіи опредѣляется положеніями «своднаго поземельнаго акта 8-го мая 1845 года».—«Заявленіе о вступленіи въ договоръ» (*Notice to treat*) и его значеніе для правительственныхъ органовъ и частныхъ компаній.—Вознагражденіе за ущербъ отъ экспроприаціи отыскивается или въ статутарныхъ судахъ (*statutory tribunal*), или въ судахъ общаго права (*common law courts*), или чрезъ обвиненіе (*indictment*).—Вознагражденіе собственника, арендатора и на основаніи другихъ правоотношеній.—Характеристика права экспроприаціи въ Англіи. 126—177.

Приложение къ главѣ шестой.—*Судебная практика по дѣламъ объ экспроприаціи въ Англии.*—А) I—III. Рѣшенія статутарнаго суда (statutory tribunal) по дѣламъ объ экспроприаціи, введеннаго «своднымъ поземельнымъ актомъ 8-го мая 1845 года» (8—9 Vict. cap. 18. The Lands Clauses Consolidation Act 8-th May 1845). Б) IV. Вызсканіе путемъ уголовного обвиненія (indictment). В) V. Иски о вознагражденіи на основаніи общаго права (common law action) въ общихъ судахъ (common law court). - - - - - 178—190.

ГЛАВА СЕДЬМАЯ. — Желѣзнодорожныя облигаціи въ Австріи, Англии и Бельгіи.—Ближайшій поводъ изслѣдованія: вызсканіе облигаціонеровъ борго-кервоской желѣзной дороги.—Желѣзныя дороги въ значеніи государственныхъ путей сообщенія на основаніи «loi sur la police des chemins de fer 15 juillet 1845» art. 1 и примѣчаніе къ ст. 580 Уст. Пут. Сооб.—Секуляризація желѣзныхъ дорогъ въ законѣ 19-го мая 1874 года въ Австріи. — Мотивы «гражданскихъ ограниченій» (privatrechtliche Beschränkung) и ихъ виды. — Желѣзнодорожныя облигаціи по закону 18-го мая 1873 г. въ Бельгіи «объ обществахъ», по акту парламента 10-го августа 1866 г., 29—30 Vict. cap. 108 въ Англии и по закону 19-го мая 1874 года въ Австріи. - - - - - 191—217.

Приложение къ главѣ седьмой.—Австрийскій законъ относительно учрежденія желѣзнодорожныхъ книгъ,—дѣйствія установленныхъ на желѣзную дорогу ипотечныхъ правъ и крѣпостнаго обезпеченія залоговыхъ правъ владѣльцевъ желѣзнодорожныхъ преимущественныхъ облигацій. Отъ 19-го мая 1874 года. - - - - - 218—247.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Данное нами общее заглавіе настоящему изслѣдованію „*Гражданскія ограниченія желѣзнодорожныхъ предприятий*“ основано на терминологіи, употребляемой въ источникахъ желѣзнодорожнаго права. Такъ въ „мотивахъ“ къ австрійскому закону о желѣзнодорожныхъ книгахъ 19-го мая 1874 года говорится о необходимости подчинить рельсовые пути «гражданскимъ ограниченіямъ» (*privatrechtliche Beschränkungen*). Всѣ многочисленныя и разнообразныя ограниченія, налагаемыя въ англійскомъ статутарномъ правѣ на гражданскія правоотношенія желѣзнодорожныхъ компаній, изъясняются при ихъ примѣненіи противъ компаній. Такъ ст. 18 «парламентскаго акта» относительно улучшенія закона объ обезпеченіяхъ, представляемыхъ желѣзнодорожными компаніями, отъ 10-го августа 1866 года, 29—30 Vict. cap. 108», прямо говоритъ: «ничто въ этомъ законѣ не направлено къ тому, чтобы ослабить отвѣтственность желѣзнодорожной компаніи предъ вѣрителемъ». Здѣсь, слѣдовательно, имѣется въ виду бѣльшая отвѣтственность гражданская, нежели въ обыкновенныхъ долговыхъ обязательствахъ, въ которыхъ должникомъ является не желѣзнодорожная компанія. Усиленная отвѣтственность по обязательствамъ желѣзнодорожныхъ компаній создаетъ ограниченную

ихъ правоспособность въ правѣ гражданскомъ, — она представляется ихъ «гражданскимъ ограниченіемъ».

Если къ этому мы прибавимъ тѣ «ограничительные сервитуты», которымъ подлежатъ въ Англіи рельсовые пути въ пользу смежныхъ владѣльцевъ на основаніи «своднаго желѣзнодорожнаго акта 8-го мая 1845 года, 8—9 Vict. cap. 20», приведеннаго въ переводѣ на русскій языкъ въ приложеніи къ главѣ третьей настоящаго изслѣдованія; — если, далѣе, вспомнимъ, что принудительная власть компаніи относительно занятія и покупки необходимыхъ для осуществленія ея предпріятія частныхъ земель ограничивается тѣми предѣлами, которые ей указаны въ статутѣ парламента ¹⁾, — то исходное начало желѣзнодорожнаго права выяснится въ полной очевидности. Оно состоитъ изъ тѣхъ «гражданскихъ ограниченій», которыя неотступно слѣдятъ за желѣзнодорожными компаніями во всѣхъ ихъ гражданскихъ правоотношеніяхъ.

Исходя изъ «гражданскихъ ограниченій» желѣзнодорожное право въ теченіе незначительнаго промежутка времени своего существованія, — всего лишь полстолѣтія, — создало рядъ особенныхъ институтовъ въ правѣ гражданскомъ, изученію которыхъ мы посвятили свой посильный трудъ.

Въ самомъ дѣлѣ, благодаря возникновенію и быстрому развитію желѣзнодорожнаго дѣла сложились такія правоотношенія, какъ «желѣзнодорожные

¹⁾ См. ниже стр. 134—5.

III

сервитуты»; только теперь «право экспроприации» получает самостоятельное значеніе; наконецъ образуется особый видъ долговыхъ обязательствъ, имѣющихъ вещное обезпеченіе, — такъ называемыя «преимущественныя облигаціи».

Кромѣ исчисленныхъ правоотношеній, созданныхъ или развитыхъ благодаря желѣзнымъ дорогамъ, въ Англіи законъ опредѣляетъ положеніе въ правѣ «учредителей предпріятія» (*promoters of the undertaking*) въ парламентскомъ актѣ, извѣстномъ подъ названіемъ «сводный поземельный актъ 8-го мая 1845 года, 8—9 Vict. cap. 18». Относительно ихъ примѣняется та-же господствующая въ желѣзнодорожномъ правѣ точка зрѣнія о «гражданскихъ ограниченіяхъ», которымъ подлежатъ правоотношенія рельсовыхъ путей.

Первая часть нашего труда, посвященнаго изслѣдованію «гражданскихъ ограниченій» желѣзнодорожныхъ предпріятій, касается однихъ лишь отношеній вещныхъ, куда мы отнесли ученіе о сервитутахъ, право экспроприации и облигаціи.

Вторая часть обниметъ отношенія обязательственныя желѣзнодорожныхъ компаній. Для нихъ примѣняется опять то же основное начало желѣзнодорожнаго права относительно «гражданскихъ ограниченій». Справедливость выставленнаго положенія находитъ свое подтвержденіе въ словахъ знаменитаго германскаго ученаго *Генриха Теля*, который въ книгѣ своей «*Das Transportgewerbe*» (Leipzig, 1880) говоритъ:

ихъ правоспособность въ правѣ гражданскомъ, — она представляется ихъ «гражданскимъ ограниченіемъ».

Если къ этому мы прибавимъ тѣ «ограничительные сервитуты», которымъ подлежатъ въ Англіи рельсовые пути въ пользу смежныхъ владѣльцевъ на основаніи «своднаго желѣзнодорожнаго акта 8-го мая 1845 года, 8—9 Vict. cap. 20», приведеннаго въ переводѣ на русскій языкъ въ приложеніи къ главѣ третьей настоящаго изслѣдованія; — если, далѣе, вспомнимъ, что принудительная власть компаніи относительно занятія и покупки необходимыхъ для осуществленія ея предпріятія частныхъ земель ограничивается тѣми предѣлами, которые ей указаны въ статутѣ парламента ¹⁾), — то исходное начало желѣзнодорожнаго права выяснится въ полной очевидности. Оно состоитъ изъ тѣхъ «гражданскихъ ограниченій», которыя неотступно слѣдятъ за желѣзнодорожными компаніями во всѣхъ ихъ гражданскихъ правоотношеніяхъ.

Исходя изъ «гражданскихъ ограниченій» желѣзнодорожное право въ теченіе незначительнаго промежутка времени своего существованія, — всего лишь полстолѣтія, — создало рядъ особенныхъ институтовъ въ правѣ гражданскомъ, изученію которыхъ мы посвятили свой посильный трудъ.

Въ самомъ дѣлѣ, благодаря возникновенію и быстрому развитію желѣзнодорожнаго дѣла сложились такія правоотношенія, какъ «желѣзнодорожные

¹⁾ См. ниже стр. 134—5.