

участниками кооперации, не являющимися собственниками имущества. Во-вторых, при государственно-колхозном кооперировании право оперативного управления имуществом устанавливается государством в связи с передачей из государственного фонда определенного имущества государственно-колхозным организациям и объединениям, а также колхозами-собственниками и совхозами. В-третьих, межхозяйственные предприятия, пользуясь имуществом на праве оперативного управления, могут быть участниками производственного объединения, поэтому они также устанавливают в определенных пределах содержание права оперативного управления имуществом, закрепляемого за объединением. В-четвертых, производственные объединения являются юридическими лицами и пользуются имуществом также на праве оперативного управления. Однако это право не распространяется на имущество, состоящее на балансе совхозов, колхозов и других организаций, входящих в объединение на правах юридического лица. В-пятых, правомочия владения, пользования и распоряжения осуществляются на демократических началах: в межхозяйственном предприятии — через собрания уполномоченных представителей хозяйств, в производственном объединении — через совет объединения. Таким образом, право оперативного управления имуществом в условиях одновременного функционирования нескольких форм социалистической собственности выступает в усложненном виде и характеризуется многоступенчатостью. Это право — юридическая форма реализации системы материальных интересов в условиях межхозяйственного кооперирования, оно способствует сближению двух форм социалистической собственности: государственной и колхозно-кооперативной.

Список литературы: 1. Маркс К. Энгельс Ф. Соч., т. 1, 3, 4, 18, 46, ч. I. 2. Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 2, 18, 36. 3. Плеханов Г. В. Избранные философские произведения.—М.: Госполитиздат, 1956, т. 2.—456 с. 4. Общее положение о межхозяйственном предприятии (организации) в сельском хозяйстве от 14 апреля 1977 г.—СП СССР, 1977, № 13, ст. 80. 5. Положение о производственном объединении в сельском хозяйстве от 7 декабря 1978 г.—СП СССР, 1979, № 3, ст. 15.

Поступила в редколлегию 27.12.79.

Л. Я. Носко, канд. юрид. наук
Харьков

О ЮРИДИЧЕСКОЙ ПРИРОДЕ ДОГОВОРОВ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЕЙ

Повышение эффективности работы на подъездных путях требует дальнейшего совершенствования правовых форм коор-

динирования совместной работы предприятий магистрального и промышленного железнодорожного транспорта по организации перевозочного процесса путем четкого определения объема их прав и обязанностей и взаимной материальной ответственности.

Юридическая природа Договора на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей и договора на подачу и уборку вагонов¹ определяется по-разному. Если ограничиться анализом чисто внешних форм, в которых выражается перевозочный процесс магистрального железнодорожного транспорта с участием железнодорожных подъездных путей, то можно заключить, что он ничем не отличается от процессов, составляющих предмет регулирования других известных и хорошо изученных гражданско-правовых договоров.

Договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей предусматривают выполнение такой работы, которая обеспечивает перемещение грузов из сферы производства в сферу обращения. Но выполнение работ обычно достигается путем договора подряда. Рассматриваемыми договорами охватываются и погрузочно-разгрузочные работы, когда их выполнение возлагается на грузоотправителей, находящихся на железнодорожных подъездных путях. Далее, поскольку по договорам на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей на железнодорожные пути или к прирельсовым складам и погрузочно-разгрузочным площадкам подаются вагоны, которые до возвращения железной дороге находятся во владении контрагентов транспорта и используются в их интересах, создается впечатление, что в этих договорах встречаются элементы имущественного найма. Наконец, подавая вагоны на железнодорожные подъездные пути своим локомотивом, железные дороги оказывают предприятиям, организациям или учреждениям услуги. Исходя из этого, некоторые авторы считают договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей специальной разновидностью договора подряда в форме предоставления услуг, включающую в себя ряд других правовых элементов, либо разновидностью договора имущественного найма или договора об оказании услуг. Рассматривают их и как разновидность договора перевозки. Однако ни одну из указанных точек зрения нельзя признать правильной [2, с. 127].

Исследуя этот вопрос, во-первых, надо учитывать, что юридическая природа гражданско-правовых договоров определяется по его основной (конкретной) цели или, иначе говоря, по тому правовому результату, на достижение которого направлен договор, но не по сопутствующим его условиям [1, с. 60]. Основная

¹ Поскольку договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей и на подачу и уборку вагонов однотипны, в дальнейшем изложении упоминается только договор на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей.

(конкретная) цель договоров на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей состоит в том, чтобы организовать перевозочный процесс по перевозке магистральным железнодорожным транспортом с использованием железнодорожных подъездных путей.

Во-вторых, нельзя выяснить правовую природу исследуемых договоров без учета специфики регулируемых ими общественных отношений, которая определяется особенностью железнодорожного транспорта как отрасли материального производства, и без анализа взаимосвязи этих договоров с обязательством по перевозке грузов. Главное состоит в том, что производимый железнодорожным транспортом продукт — перевозка — это результат производственной деятельности — перевозочного процесса, от которого он неотделим. Что касается взаимосвязи договора на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей и договора перевозки грузов, то она выражается в том, что договор на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей организует перевозочный процесс магистрального транспорта с использованием железнодорожных подъездных путей, а договоры перевозки опосредствуют его осуществление.

В связи со сказанным представляется более правильной позиция Г. В. Ферапонтова. Особенность рассматриваемых договоров состоит в том, что в них присутствуют элементы, характерные для договоров подряда, имущественного найма и поручения. Однако ни один из них, как главный, не определяет их правовую природу. Только совокупность всех этих элементов дает качественное образование, составляющее основную (конкретную) цель договора на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей. В таком аспекте Г. В. Ферапонтов выделяет его в качестве особого рода договора. Он пишет: «Договор на эксплуатацию подъездных путей — это специфическая форма договора, включающая в себя все элементы взаимоотношений, возникающих между железной дорогой и ветвевладельцем в процессе эксплуатации подъездного пути необщего пользования. Договор является организующим началом обеспечения четкой, слаженной работы станции и подъездных путей или предприятий, организаций и учреждений, имеющих свои прирельсовые склады и погрузочно-разгрузочные площадки на подъездных путях, прилегающих к железной дороге» [6, с. 7]. Что следует понимать под организующим началом с правовой точки зрения, показал В. И. Сухинин, предпринявший попытку раскрыть природу этих договоров через связь последних с «грузоперевозочными отношениями», т. е. с отношениями по договору перевозки грузов. Поскольку в договоре перевозки грузов в начальных и конечных моментах перевозочного процесса сторонам необходимо организовать выполнение грузоперевозочных обязанностей, между ними возник-

кают определенные отношения, которые направлены на организацию выполнения имущественных отношений. Такие отношения В. И. Сухинин называет организационными, так как они построены на началах координации и направлены на упорядочение (нормализацию) иных общественных отношений, в частности упорядочивают начальные и конечные моменты перевозочных отношений путем установления места, срока, способа, порядка исполнения имущественно-правовых перевозочных отношений [5, с. 109—110]. Вместе с тем В. И. Сухинин отмечает их гражданско-правовую природу, поскольку эти отношения основаны на началах равенства участников. С таким выводом следует согласиться, но надо добавить, что хотя они организационные, их гражданско-правовая природа определяется не только началом равенства участников (координацией), но и тем, что они направлены на организацию иных общественных отношений, в данном случае имущественных. Такие отношения возникают на основе договоров, которые О. А. Красавчиков правильно выделяет в самостоятельный тип гражданско-правовых договоров [3, с. 56].

Ближайшая (конкретная) цель договоров на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей, как было отмечено, состоит в том, чтобы организовать перевозочный процесс магистральным железнодорожным транспортом с использованием железнодорожных подъездных путей.

Таким образом, особенность гражданско-правовых отношений, возникающих на основании договоров на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей состоит в том, что они обслуживают другие гражданские правоотношения, основанные на плане и договоре перевозки, представляют собой определенное организационно-правовое средство, используемое сторонами в целях упорядочения своих основных имущественных отношений. Именно этим и определяется соотношение обязательств, основанных на договорах на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей и договорах перевозки грузов. Обязанность соблюсти место, способ, порядок подачи вагонов под погрузочно-разгрузочные операции возникает из договора на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей, а обязанность подать вагоны под погрузочно-разгрузочные операции, очистить вагоны, загрузить их и выгрузить и др. — из обязательств, основанных на плане и договоре перевозки.

Поскольку при перевозке грузов потребляется не услуга, а производственная деятельность транспорта, ее овеществленный материальный результат — перевозочный процесс, договор перевозки грузов рассматривается в системе гражданско-правовых договоров как самостоятельный тип договора [4, с. 39]. Органическая связь договоров на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей с договорами перевозки свидетельствует о том,

что эти договоры опосредствуют транспортную деятельность — перевозочный процесс. Следовательно, и договор на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей по юридической природе тоже относится к самостоятельному виду транспортных договоров.

Итак, подводя итог сказанному, можно сделать вывод, что договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей по юридической природе являются гражданско-правовыми организационно-имущественными транспортными договорами.

Договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей относятся к числу двусторонних, возмездных, консенсуальных договоров. Обе стороны в этих договорах имеют права и несут обязанности. Железная дорога обязана подавать вагоны на железнодорожные подъездные пути под грузовые операции, а предприятия, организации и учреждения — ветвевладельцы или контрагенты — выполнять определенную норму простоя вагонов на подъездном пути, отправлять грузы маршрутами, механизировать погрузочно-разгрузочные работы и т. д. Здесь происходит использование имущества одной стороны в интересах другой. Поэтому их надо отнести к числу возмездных договоров. Действия одной стороны в договоре компенсируются действием другой. Так, по договорам оплачиваются услуги за содержание участков земли, занятых подъездными путями и сооружениями в полосе отвода, а также за подачу и уборку вагонов и маневровую работу.

Договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей являются консенсуальными договорами. Права у сторон возникают с момента достижения соглашения. Форма рассматриваемых договоров письменная. Они заключаются в соответствии с типовыми договорами.

Договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей имеют большое значение как для железнодорожного транспорта и клиентуры, пользующейся транспортом, так и для всего народного хозяйства в целом. Они выступают правовой формой координации работы железных дорог и железнодорожных подъездных путей, обеспечивают четкость и быстроту выполнения погрузочно-разгрузочных работ на подъездных путях и тем самым оказывают прямое воздействие на выполнение плана перевозок и эффективность работы магистрального транспорта. Своевременность выполнения погрузочно-разгрузочных работ на железнодорожных подъездных путях влияет на оборот вагонов и, следовательно, на эффективность их использования и производительность подвижного состава. От повышения производительности вагона зависит своевременный вывоз готовой продукции со складов предприятий, а значит, и выполнение плана по реализации продукции и своевременное поступление продукции, необходимой для производственных планов.

Особое значение договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей имеют для обеспечения ритмичной работы железнодорожных станций и подъездных путей. На их основе возникают и развиваются прогрессивные формы совместной работы магистрального и промышленного железнодорожного транспорта.

Список литературы: 1. *Гордон М. В.* Система договоров в советском гражданском праве.—Тез. докладов конф. в Харьк. юрид. ин-те.—Харьков, 1954, с. 60—66. 2. *Гуськова И. В.* Новое в правовом регулировании эксплуатации подъездных путей.—Уч. зап. ВНИИСЗ.—М., 1964, 3/20, с. 122—145. 3. *Красавчиков О. А.* Гражданские организационные отношения.—Сов. государство и право, 1966, № 10, с. 50—57. 4. *Носко Л.* Суть та зміст договору перевезки вантажів залізничним транспортом.—Рад. право, 1976, № 9, с. 38—41. 5. *Сухинин В. И.* К вопросу о правовой природе договора на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей.—Тр. Томск. ун-та, 1971, т. 219, с. 109—110. 6. *Ферапонтов Г. В.* Эксплуатация железнодорожных подъездных путей.—М.: Транспорт, 1966.—301 с.

Поступила в редколлегию 13.12.79.

С. А. Черниченко, канд. ист. наук
Харьков

В. И. ЛЕНИН И УКРЕПЛЕНИЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ ЗАКОННОСТИ В ПЕРВЫЕ ГОДЫ НЭП

Развитие советского общества неразрывно связано со всемерным укреплением социалистической законности, т. е. строгим и неуклонным соблюдением законов и основанных на них предписаний Советского государства всеми органами власти и управления, общественными организациями и гражданами.

Созданию и укреплению социалистической законности неослабное внимание в своей повседневной деятельности уделял основатель Коммунистической партии и Советского государства В. И. Ленин. Уже в первый год Советской власти при его непосредственном участии Совнарком и ВЦИК приняли около 550 декретов, появились и первые кодексы советских законов. Все они вместе послужили нормативной основой для внедрения революционной законности в стране.

Важную роль в укреплении начал социалистической законности в молодой Советской республике сыграла Конституция РСФСР, принятая в июле 1918 г. V Всероссийским съездом Советов. В ней в законодательной форме были выражены ленинские принципы организации, строительства и деятельности первого в мире государства диктатуры пролетариата.

В начале ноября 1918 г. В. И. Ленин подготовил «Набросок тезисов постановления о точном соблюдении законов», в котором