

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

---

**ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ УКРЕПЛЕНИЯ  
РОССИЙСКОЙ  
ГОСУДАРСТВЕННОСТИ**

Часть 48

ИЗДАТЕЛЬСТВО ТОМСКОГО УНИВЕРСИТЕТА  
2011

населения в целом; уменьшению количества общеобразовательных учреждений.

В свете вышеизложенного необходимо предложить законодателям рассмотреть вариант отказа от насильственного перехода к автономным образовательным учреждениям и возможности полного государственного финансирования общеобразовательных учреждений некоторых регионов РФ с целью укрепления системы образования и обеспечения равных возможностей граждан РФ на образование.

## **К ВОПРОСУ О ПУБЛИЧНОМ ХАРАКТЕРЕ ДОГОВОРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

**Д.А. Гребенников**

В действующем уставе впервые появился термин «отказ в согласовании заявки на перевозку грузов». Можно выделить четыре вида оснований для отказа перевозчика в согласовании заявки: 1) отказ по «формальным причинам» (ч. 10 Правил приема заявок); 2) отказ по основаниям, указанным в ч. 4 ст. 11 УЖТ; 3) отказ по причине несогласования с владельцем инфраструктуры (ч. 11 ст. 11 УЖТ); 4) частичное согласование заявки, т.е. отказ от заключения договора, и офферта на новых условиях (пп. 11, 12 Правил приема заявок). Правила предусматривают возможность перевозчика и владельца инфраструктуры не только отказать в принятии заявки, но и «согласовать частично» заявку грузоотправителя на перевозку грузов. По существу «частичное согласование» заявки перевозчиком в соответствии с нормой ст. 443 ГК РФ является отказом от акцепта и в то же время оффертой на новых условиях.

В юридической литературе высказываются критические замечания о введении оснований отказа в согласовании заявки. В.В. Витрянский замечает: «...расширение круга законодательно установленных оснований к отказу грузоотправителям в удовлетворении их заявок на перевозку грузов не будет способствовать развитию имущественного оборота»<sup>1</sup>. Т.Е. Абова делает вывод о том, что

---

<sup>1</sup> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (2-й завод). М.: Статут, 2004. С. 380.

предоставление перевозчику широких возможностей отказывать в принятии заявок является отступлением от правила ст. 789 ГК РФ, при этом положение грузоотправителя резко ухудшается<sup>1</sup>.

Высказанные замечания верны, так как грузоотправитель и перевозчик находятся в экономически неравном положении. Поэтому заключение договора-заявки является обязательным для экономически сильной стороны – перевозчика. В этой связи возникает вопрос: могут ли применяться к договору-заявке общие правила гражданского законодательства о публичном договоре?

В Гражданском кодексе и Уставе железнодорожного транспорта не содержится указаний о публичном характере договора заявки. Вместе с тем полагаю, что нормы ст. 426 ГК должны применяться к договору-заявке. Это является необходимым условием для реализации правил ст. 789 ГК РФ о публичном характере реального договора перевозки грузов. По действующему законодательству грузоотправитель сначала согласует заявку с перевозчиком, заключает договор-заявку, а затем предъявляет грузы к перевозке в количестве, сроки и на станции назначения, указанные в заявке. Заключение договора-заявки является необходимым условием для принятия перевозчиком грузов к перевозке, т.е. условием для заключения разового договора перевозки.

В соответствии со ст. 789 ГК договор перевозки грузов транспортом общего пользования РФ является публичным договором. Перевозчик во исполнение правила п. 1 ст. 426 ГК РФ обязан заключать договоры перевозки с каждым, кто к нему обратиться. По существу отказ от согласования заявки влечет отказ перевозчика от принятия груза к перевозке, т.е. отказ от заключения договора перевозки.

Следовательно, предусмотренный нормами ст. 426, 789 ГК публичный характер реального договора перевозки обуславливает применение к договору-заявке правил ст. 426 ГК РФ.

Если не распространять на договор-заявку правила ст. 426 ГК РФ, то императивные требования гражданского законодательства о публичном характере реального договора перевозки транспортом общего пользования становятся практически невыполнимыми. Поскольку в ситуации, когда железнодорожный перевозчик может произвольно отказывать отправителю в согласовании заявки, а следова-

---

<sup>1</sup> *Абова Т.Е.* Обязательство перевозки грузов железнодорожным транспортом // ЭЖ-ЮРИСТ. 2003. № 41, окт. С. 3.

тельно, отказывать в подаче транспортных средств и приеме грузов, ни о каком публичном договоре железнодорожной перевозки грузов речи быть не может.

Обеспечение публичного характера договора перевозки должно выражаться в установлении как можно меньших оснований отказа в принятии заявки, предусмотренных в законе. Эти основания должны иметь объективный характер. Железнодорожный перевозчик, как и любой предприниматель, несет риск, обуславливающий необходимость иметь представление о будущей клиентуре, т.е. создавать условия для удовлетворения заявок будущих грузоотправителей. Поэтому в законодательстве не должны устанавливаться субъективные основания отказа от заявки.

В Уставе должен быть представлен исчерпывающий перечень объективных оснований для отказа в согласовании заявки на перевозки грузов<sup>1</sup>. Указание в действующем Уставе на конкретные причины отказа позволит исключить ведомственное нормотворчество по данному вопросу, что обеспечит большую стабильность имущественного оборота в сфере железнодорожных грузоперевозок.

## **ОБЩИЕ УСЛОВИЯ СОВЕРШЕНИЯ СДЕЛОК ПО ГРАЖДАНСКОМУ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ ГЕРМАНИИ**

**К.П. Татаркина**

В современном гражданском обороте широкое распространение получили такие общественных отношений, одна из сторон которых, обычно коммерческая организация или предприниматель, в связи с характером осуществляемой деятельности ежедневно заключает однородные договоры с иными субъектами (например, в банковской и страховой деятельности, энергетике и т.д.). Стремления участников

---

<sup>1</sup> При изложении оснований для отказа в принятии заявки можно использовать опыт законодательства прошлых лет. Например, ст. 6 Устава железных дорог СССР 1927 г. предусматривала более ясную формулировку для объяснения технической невозможности железной дороги принять груз к перевозке: «...когда перевозка груза воспрещена (ст. 96), или требует особых перевозочных средств, которые железная дорога не имеет и не обязана иметь по правилам технической эксплуатации...» (См. Устав железных дорог Союза ССР., утв. постановлением СНК от 24 мая 1927 г.// Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства Союза ССР ст. № 30 от 16 июня 1927 г. Ст. 308).