

ЮРИДИЧЕСКАЯ ПРИРОДА УЧАСТИЯ ПРОМЕЖУТОЧНОГО И КОНЕЧНОГО ПЕРЕВОЗЧИКОВ В ОБЯЗАТЕЛЬСТВЕ ПЕРЕВОЗКИ

© 2008 г. Д. В. Тариканов¹

Вопрос об основаниях участия промежуточного и конечного перевозчиков в обязательстве перевозки при прямой и прямой смешанной перевозке продолжает оставаться предметом дискуссий.

Эти дискуссии имеют немаловажное практическое значение, поскольку той или иной теоретической позицией будет определяться отношение правоприменителя к возможности участия промежуточных перевозчиков, непосредственно не принимавших груз, но допустивших нарушение прав грузоотправителя (грузополучателя).

Можно выделить два принципиально противостоящих друг другу направления взглядов: согласно одному, перевозчики, непосредственно не взаимодействовавшие с грузоотправителем при отправлении им груза, не состоят с ним в правоотношениях, согласно второму, – такие правоотношения существуют.

Первая группа авторов исходит из того, что основанием участия в исполнении обязательства по перевозке иных перевозчиков, кроме первоначального, является возложение должником исполнения на третье лицо (п. 1 ст. 313 Гражданского кодекса РФ).

Так, Х. И. Шварц указывал: “...если, обычно заключая договор перевозки с отправителем, перевозчик обязуется доставить груз этого отправителя своими перевозочными средствами, то по договору прямой перевозки он обязуется обеспечить доставку груза использованием своих транспортных средств с последующей передачей груза для доставки его транспортными средствами, принадлежащими другим перевозчикам; участие этих последних в исполнении договора перевозки в прямом сообщении гарантировано действующим транспортным законодательством, государственным планом перевозок и фактом последовательной передачи груза для дальнейшего перемещения тем транспортным предприятием, которое уже выполнило свою часть транспортной работы, связанной с перевозкой данного груза”². Однако автор оставил открытым вопрос о месте этого “факта последовательной передачи груза для дальнейшего перемещения” как основания возложения исполнения в системе юридических фактов гражданского права, фактически не дав ответа на юридическую природу рассматриваемого явления.

Другой представитель данной теории, Е.Д. Шешенин, полагал, что его концепция могла бы принести пользу практике в плане появления “стабильного ответчика” по искам клиентуры (таким ответчиком он предлагал сделать перевозчика, принявшего груз от

грузоотправителя)³. Но, как представляется, выбор законодателя при концентрации конфликтных вопросов вокруг перевозчика, выдавшего груз, не случаен – именно здесь сосредоточены доказательства по делу (раскредитованная накладная и акты, составленные в ходе исполнения обязательства перевозки). Поэтому практическая пригодность предложенной Е.Д. Шешениным новеллы вызывает сомнения.

В настоящее время теорию возложения исполнения защищают М.И. Брагинский, В.В. Витрянский⁴, В.Б. Белов⁵, полагая, что только она соответствует системе гражданского законодательства. Основной вопрос данной теории заключается в основании ответственности конечного перевозчика перед клиентом – ст. 403 ГК РФ допускает возложение ответственности на третье лицо, непосредственно исполнявшее обязательство, даже если оно не является юридическим должником.

Представляется, что доводы этих авторов основаны на формально-юридическом подходе, они не пытаются обосновать, какие экономические особенности перевозки вызвали это явление. Такой анализ не был бы излишним с учетом того, что сама конструкция ст. 403 ГК РФ требует тщательного анализа. Действительно, если она допускает юридические претензии кредитора к третьему лицу, не состоящему с кредитором в формализованном гражданском правоотношении, то фактически она признает связь между этим кредитором и третьим лицом, другими словами, правоотношение. Это правоотношение можно иначе квалифицировать (фактически речь идет о деликтном правоотношении, которое в порядке исключения может доминировать над договорным, состоявшимся между кредитором и должником; подтверждением этого являются случаи, когда общее правило ст. 403 ГК РФ получает конкретное воплощение в специальных нормах Особенной части этого Кодекса: ст. 800, п. 2 и 3 ст. 872 и п. 1 ст. 1096), но отрицать его отсутствие невозможно. Но если ответственность третьего лица основывается на деликте, то оно должно быть непосредственным причинителем вреда.

³ См.: Шешенин Е.Д. Некоторые вопросы правовой природы договоров перевозки // Сборник научных трудов Свердловского юридического ин-та. Вып. 13. Свердловск, 1970. С. 122.

⁴ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4 (Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта). М., 2006. С. 86–87, 300–303; Гражданское право / Под ред. Е.А. Суханова. Т. IV. Изд. 3-е. М., 2006. С. 137 (автор главы – В.В. Витрянский).

⁵ Очерк основных понятий торгового права. М., 2001. С. 403–404 (Прим. к переизд. кн. П.П. Цитовича).

¹ Кандидат юридических наук.

² Шварц Х.И. Договоры автомобильной перевозки по советскому гражданскому праву. Автореф. дисс. ... доктора юрид. наук. М., 1956. С. 16.

В действительности же все транспортные уставы и кодексы содержат императивную норму, согласно которой адресатом претензий, возникающих из перевозки грузов, является транспортная организация назначения, независимо от того, произошло нарушение обязательства перевозки в зоне совершаемого непосредственно ею исполнения или нет (п. 2 ст. 403 Кодекса торгового мореплавания РФ, п. 7 ст. 114 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ, ст. 179 Устава железнодорожного транспорта РФ, п. 159 Устава автомобильного транспорта РСФСР, утвержденного постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г. ст. 107 ныне утратившего силу Воздушного кодекса СССР). Следовательно, ответственность этой организации основана не на деликте (общей норме). Коль скоро клиент основывает свою претензию на документе, удостоверяющем прием груза транспортной организацией отправления, основание этой ответственности указано в этом документе (будет он именоваться договором или односторонней сделкой, для целей этой дискуссии безразлично; принципиально то, что иск носит специальный, а не генеральный характер).

Кроме того, существует направление, которое признает промежуточного и конечного перевозчиков участниками правоотношения перевозки. Однако в рамках этого направления выделилось несколько теорий, в достаточной мере автономных по отношению друг к другу.

Так, теория, представляющая собой крайнюю противоположность теории возложения исполнения, признает наличие правоотношений грузоотправителя с каждым из перевозчиков, рассматривая договор прямой и смешанной перевозки как совокупность договоров грузоотправителя, заключенных последовательно с каждым из перевозчиков⁶ (в этой связи она будет именоваться далее как теория совокупности договоров).

В объяснении механизма заключения договоров грузоотправителя с промежуточными и конечным перевозчиками, когда реального правоотношения между ними не происходит, большинство сторонников этой теории использует институт представительства первым перевозчиком грузоотправителя перед остальными перевозчиками. Так, Г.Ф. Шершеневич указывал: «Отправитель, сдавая груз первому, ближайшему перевозчику, заключает с ним двойной договор – перевозный и комиссионный. В силу договора перевозки отправитель обязывает первого перевозчика переместить груз по своей линии движения и своими средствами, а в силу договора комиссии отправитель обязывает того же перевозчика совершить с другим перевозчиком договор о дальнейшей перевозке от своего лица, но за счет отправителя»⁷. С ним был солидарен П.П. Цитович: «Поручение, данное отправителем начальному перевозчику, последовательно переходит, через ряд договоров поручения, от одного перевозчика к другому»⁸. Ныне этой позиции придерживается В.А. Егiazаров⁹.

Л.Я. Носко квалифицировал движение груза как одновременную уступку передающим перевозчиком принима-

ющему прав требований и перевод долга по отношению к грузоотправителю и грузополучателю¹⁰.

Принципиальная ошибка данной теории видится в том, что она признает каждое из таких правоотношений самодостаточным. Однако там, где нет экономической самодостаточности, не может быть и самодостаточности юридической.

С формально-юридической стороны она неверна потому, что прямая и прямая смешанная перевозка оформляются в виде единого транспортного документа (абз. 2 ст. 65 Устава железнодорожного транспорта РФ, абз. 2 п. 1 ст. 104 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ). В этом характерная черта такой перевозки – альтернативой прямой смешанной перевозке является оформление в пункте перевалки или пересадки нового проездного документа с тем, что с каждой транспортной организацией у грузовладельца или пассажира складываются самостоятельные отношения¹¹, но такая модель не удобна для заказчика, поэтому составление единого документа является преобладающим.

Кроме того, эта теория обнаруживает свою непригодность на практике – если груз будет утрачен до поступления в ведение транспортной организации назначения, то ее нельзя считать связанной правоотношением с клиентом. Однако претензию следует адресовать именно ей, а не тому перевозчику, в зоне деятельности которого произошла утрата груза¹².

Более мягкие теории основания вступления промежуточного и конечного перевозчиков в правоотношение перевозки состоят в том, что перевозчик, принимающий груз от грузоотправителя, является законным (легальным) представителем всех остальных¹³.

¹⁰ См.: Носко Л.Я. Правовое регулирование перевозок. Харьков, 1973. С. 46–48.

¹¹ См.: Ходунов М.Е. Правовые вопросы перевозок прямого сообщения. М., 1960. С. 13.

¹² См.: Рабинович И.М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров. Изд. 2-е. СПб., 1898. С. 399.

¹³ См.: там же. С. 393–394; Антошин А.Н. Материалы к курсу коммерческой эксплуатации. М., 1927. С. 10; Покровский Б.В. Понятие и участники договора железнодорожной перевозки // Ученые записки юридического факультета КазГУ. Вып. 4. Алма-Ата, 1957. С. 184; Астановский Г.Б. Гражданско-правовые вопросы перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. Л., 1960. С. 9–10; Его же. Комментарий к Уставу железных дорог СССР. М., 1986. С. 77, 217; Ходунов М.Е. Указ. соч. С. 31–32; Его же. Правовое регулирование деятельности транспорта. М., 1965. С. 72; Его же. Комментарий к Уставу внутреннего водного транспорта СССР. М., 1972. С. 98; Александров-Дольник М.К. Договоры советского транспортного права. Автореф. дисс. ... доктора юрид. наук. М., 1963. С. 9; Тарасов М.А. Договор перевозки. Ростов, 1965. С. 95, 257, 267; Хозяйственное право / Под ред. В.В. Лаптева. М., 1967. С. 303 (автор главы – Т.Е. Абова); Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к уставам автомобильного транспорта союзных республик. М., 1978. С. 153–154; Смирнов В.Т. Грузовые перевозки в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. М., 1981. С. 29; Гражданское право. Ч. II / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. М., 1997. С. 383 (авторы главы – Д.А. Медведев, В.Т. Смирнов). К этому направлению присоединился и Х.И. Шварц (см.: Шварц Х.И. Указ. соч. С. 18–19), который, как указывалось, первоначально придерживался концепции исполнения обязательства третьим лицом.

⁶ См.: Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. М., 1958. С. 125–126.

⁷ Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. II. М., 2003. С. 267.

⁸ Цитович П.П. Очерк основных понятий торгового права. Киев, 1886. С. 306.

⁹ См.: Егiazаров В.А. Транспортное право. М., 1999. С. 60.

Смещение этой теории с теорией возложения исполнения на третье лицо является течение, которое признает юридические отношения с клиентурой у начальной и конечной транспортных организаций, а промежуточных перевозчиков квалифицирует как третьих лиц, на которых должником возложено исполнение обязательства¹⁴ (в дальнейшем это течение будет именоваться переходной теорией).

Как теория легального представительства, так и переходная теория опираются на ранее упомянутую норму, согласно которой адресатом претензий, возникающих из перевозки грузов, является транспортная организация назначения.

Однако на этом единомыслие теории легального представительства и переходной теории исчерпывается – вторая отказывает промежуточному перевозчику в статусе участника обязательства перевозки и рассматривает его лишь как исполнителя.

Возражения против переходной теории по этой позиции могут быть адресованы и ранее рассмотренной теории возложения исполнения, которая в части статуса промежуточного перевозчика совпадает с переходной.

Основное возражение против этих теорий заключается в праве грузоотправителя произвести переадресовку, которая, будучи обязательной для транспортной организации, в ведении которой находится в данный момент груз, служит доказательством наличия с ней юридических отношений у грузоотправителя.

М.А. Тарасов отмечал также не только на право переадресовки, но и обязанность порта (пристани) перевалки ее запросить, если грузы, принятые станциями отправления до срока окончания приема их к перевозке водным транспортом, не могут быть доставлены в пункты назначения водным транспортом в связи с прекращением навигации¹⁵ (п. 3 ст. 109 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ, ст. 72 Устава железнодорожного транспорта РФ, §21 Правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении).

О.С. Иоффе, возражая против данного довода, указывал, что переадресовка есть изменение договора¹⁶, однако достаточных комментариев по этой позиции не привел.

Представляется, что обсуждаемый упрек в адрес теории О.С. Иоффе может быть отведен (по меньшей мере в области железнодорожных перевозок) существующим в транспортном праве принципом обязательности перевозки для перевозчика. Действительно, переадресовку можно рассматривать как прекращение первоначального правоотношения и возникновение нового (фактически это и есть изменение договора, о котором вел речь О.С. Иоффе). Право интересанта (стороны в гражданском правоотношении, в пользу которой осуществляется исполнение, характеризующее это отношение) на односторонний отказ от соответствующего правоотношения получило доста-

точную разработку в теории гражданского права¹⁷ и выражение в законодательстве (например, ст. 717, п. 1 ст. 782, п. 1 ст. 859, ст. 904, п. 2 ст. 978, п. 1 ст. 1003 ГК РФ), поэтому не может ныне оспариваться. Прекращение первоначального отношения перевозки можно основывать именно на этом праве. Возникновение же нового правоотношения ничем не отличается от возникновения любого правоотношения перевозки *ab initio*. Ведь распоряжение о новом пункте назначения груза формализуется составлением новой накладной, символизирующей договор перевозки ныне утративших силу Правил переадресовки грузов, утвержденных МПС СССР 9 августа 1965 г. (разд. 17 Правил перевозок грузов), п. 9 Правил переадресовки грузов на железнодорожном транспорте, утвержденных приказом МПС России от 29 марта 1999 г. Кроме того, исполнение переадресовки будет ограничено внутренним планом перевозок перевозчика, в ведении которого находится в данный момент груз. Переадресовку можно рассматривать как одностороннюю сделку грузоотправителя (грузополучателя) на вступление в правоотношение перевозки (представители договорной теории перевозки вполне могут именовать ее офертой на вступление в договор).

Другое возражение против переходной теории заключалось в том, что без привлечения третьих лиц обязательство по перевозке вообще не может быть исполнено, в то время как возложение исполнения на третье лицо зависит от воли должника¹⁸.

Следует поддержать предложенное ранее О.С. Иоффе опровержение этого довода: принимая на себя обязательство, должник вовсе не должен иметь физическую возможность его непосредственного исполнения, его право привлечь третьих лиц для исполнения ничем не ограничено.

Но наибольшую уязвимость (по мнению ее противников) переходная теория обнаруживает в связи с правилом абз. 3 п. 8 постановления Пленума Верховного Суда СССР “О некоторых вопросах применения судами законодательства при рассмотрении споров, возникающих из перевозки грузов и багажа” от 11 апреля 1969 г. (в ред. от 27 ноября 1981 г.), согласно которому, если имеются данные, что груз утрачен или поврежден до передачи его дороге или пароходству назначения, суд должен обсудить вопрос о привлечении к участию в деле в качестве соответчика того перевозчика, в отношении которого имеются материалы о том, что в пункте перевалки он не передал груз или передал его с недостатками или поврежденным либо испорченным.

Таким образом, суд может возложить ответственность перед клиентом на промежуточного перевозчика (пусть и в порядке исключения). Предложенный О.С. Иоффе комментарий, что, поскольку такой перевозчик привлекается как соответчик, а не в порядке замены ответчика, это правило не сообщает ему правоотношения с клиентом¹⁹, ничего не меняет.

¹⁷ См.: Алексеев С.С. Гражданское право в период развернутого строительства коммунизма. М., 1962. С. 51; Яковлев В.Ф. Гражданско-правовой метод регулирования общественных отношений. Свердловск, 1972. С. 106.

¹⁸ Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР. Автореф. дисс. ... доктора юрид. наук. Л., 1970. С. 13.

¹⁹ Иоффе О.С. Указ. соч. С. 556.

¹⁴ Иоффе О.С. Обязательственное право. Л., 1975 (Цит. по переизд.: Иоффе О.С. Избр. труды. Т. 3. СПб., 2004. С. 559).

¹⁵ См.: Тарасов М.А. Указ. соч. С. 95.

¹⁶ См.: Иоффе О.С. Указ. соч. С. 559.

Как представляется, поставленный вопрос может получить решение и с точки зрения теории легального представительства, и с точки зрения переходной теории. С одной стороны, можно оценивать требование клиента к промежуточному перевозчику как имеющее договорное происхождение (этой позиции придерживался В.К. Райхер²⁰). С другой стороны, такую ситуацию можно расценивать как право суда для целей процессуальной экономии разрешить конкуренцию общего (деликтного) и специального (договорного) требований в пользу первого²¹ и тогда переходная теория не теряет своего фундамента. Представляется, что эта квалификация более правильна. Подобный “мягкий” режим, отдающий решение казуса на усмотрение суда, характерен для деликтного, а не договорного права, где ответчик раз и навсегда определен (именно эта диалектика договора и деликта была отмечена в настоящей работе ранее, при критике теории возложения исполнения на третье лицо).

Переходная теория имеет то преимущество перед теорией легального представительства, что транспортный документ, составляемый при приеме груза для перевозки в прямом сообщении, формализует только транспортную организацию отправления и назначения – маршрут следования груза в накладной при ее составлении не определяется. Следовательно, грузоотправитель может лишь догадываться, исходя из объективно сложившихся транспортных путей о промежуточных перевозчиках. Но такие догадки могут не оправдаться ввиду субъективно сложившихся отношений передающего перевозчика с последующим (например, условия соглашения с перевозчиком, не обеспечивающим кратчайшее расстояние между пунктами отправления и назначения, делают себестоимость перевозки для передающего перевозчика более дешевой; если при этом выдерживается нормативный срок доставки груза, он естественно воспользуется этим маршрутом)²².

Таким образом, при передаче груза в прямом сообщении грузоотправитель не имеет однозначного представления о перевозчиках, которые будут осуществлять перевозку. Наличие же с ними специального (договорного) правоотношения неизбежно предполагает их идентификацию.

Кроме того, теория легального представительства не учитывает качественной специфики представительства перевозчиками друг друга.

Во-первых, юридическое действие, совершаемое представителем, получает правовой эффект не только в отношении представляемых (промежуточных и конечного перевозчиков), но и в отношении самого представителя, который непосредственно исполняет часть

обязательства перевозки и может в связи с этим сам оказаться виновным в порче или утрате принятого груза и соответственно адресатом требований клиента.

Во-вторых, представительство здесь имеет место не только в отношении сделокоспособности (как это имеет место при добровольном (договорном) представительстве, а здесь существует представительство именно на основании договора – узлового соглашения), но и в отношении деликтоспособности, поскольку транспортная организация назначения выступает представителем начального и промежуточных перевозчиков, в том числе и виновного, если она сама не является виновной (такая кумуляция представительства в части сделокоспособности характера для законного представительства). Но, в отличие от законного представительства, охватывающего всю имущественную сферу представляемого, рассматриваемое представительство касается только прямых и прямых смешанных перевозок и не лишает каждого из перевозчиков права совершать перевозки в пределах линии своего движения от собственного имени.

Переходная теория не может дать ответа на вопрос, на основании чего перевозчик, принимающий груз, осуществляет представительство того, кто груз выдает. Связь эту можно объяснить только взаимными правоотношениями между этими перевозчиками и промежуточными перевозчиками.

Таким образом, эти две теории необходимо приблизить. Это представляется возможным сделать в рамках теории “единого перевозчика”²³, которая должна расцениваться как ветвь теории легального представительства.

Следовательно, признавая перевозчиков представителями друг друга, признают и взаимопроникновение их правосубъектных форм, создающее основу для большей правосубъектности.

²³ В литературе эта теория не представлена как полноценная, ее присутствие может быть выявлено через отдельные вскользь упоминаемые высказывания. Так, Г. Ф. Шершеневич признал в данном случае “особого рода товарищеское отношение”, хотя и ограничил его железнодорожными прямыми перевозками (см.: *Шершеневич Г.Ф.* Указ. соч. С. 214). Выражение “единая транспортная организация” применительно к совокупности перевозчиков применил В.А. Егизаров (см.: *Егизаров В.А.* Указ. соч. С. 61). Хотя, как будет указано далее, эти два автора придерживались иной теории. Признал свою приверженность концепции единого перевозчика Б.В. Покровский (см.: *Покровский Б.В.* Указ. соч. С. 185), правильно отмечая при этом, что представительство перевозчиками друг друга является специфическим институтом, не знакомым Гражданскому кодексу (с. 186). Его критика квалификации отношений между перевозчиками как товарищеских основана на формально-юридических доводах – по существу же он солидарен с ней. Иллюстративна также следующая фраза Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда СССР: “...при перевозке прямым сообщением все транспортные организации выступают перед отправителем как единый перевозчик и, поэтому принимая груз к перевозке, начальный перевозчик – паромходство – должно было учесть, выдержит ли тара двойную перевозку по морю” (Сборник постановлений Пленума и определений Коллегий Верховного Суда СССР, 1941 г. М., 1947. С. 131 (Цит. по: *Ходунов М.Е.* Правовые вопросы перевозок прямого сообщения. С. 31).

²⁰ См.: *Райхер В.К.* Правовые вопросы договорной дисциплины в СССР. Л., 1958. С. 242–243.

²¹ *Шершеневич Г.Ф.* Указ. соч. С. 270; *Хаскельберг Б.Л.* Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву. Автореф. дисс. ... доктора юрид. наук. Томск, 1969. С. 21–22.

²² Этот аргумент актуален только применительно к прямой перевозке, поскольку при прямых смешанных перевозках в транспортном документе, удостоверяющем прием груза к перевозке, указываются пункты перевалки, что создает ситуацию идентификации грузоотправителем промежуточных перевозчиков.

Экономическая основа такой правосубъектности видится в том, что интерес грузоотправителя может быть достигнут только в результате совместной работы всей системы транспортных предприятий, здесь “законченный производственный процесс – перемещение – не совпадает с границами транспортного предприятия”²⁴. Сбой в работе любого из них в ходе следования груза приводит к полному отсутствию транспортного продукта. Следовательно, товаропроизводителем в прямой и прямой смешанной перевозке выступает не перевозчик, принявший груз, или его выдавший, а вся система в целом. Поэтому механизм правового регулирования должен отразить это обстоятельство, признав элементы правосубъектности за тем образованием, которое создает законченный продукт.

Объективное существование его обеспечивается узловыми соглашениями между перевозчиками. Эти соглашения, во-первых, экономически закрепляет систему (если такого соглашения нет, то и технологически прямая смешанная перевозка оказывается невозможной). Отсюда следует беспочвенность квалификации оппонентами “единого перевозчика” как “некоего фантома”²⁵, коль скоро он имеет экономическую основу. Во-вторых, указанные соглашения служат правовым основанием законного представительства (вопреки утверждениям оппонентов теории легального представительства, которые отрицают основания законного представительства перевозчиками друг друга, предусмотренные п. 1 ст. 182 ГК РФ).

²⁴ Носко Л.Я. Правовое положение железной дороги в советском гражданском праве. Автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. Харьков, 1955. С. 7; Орданский М.С. Правовые проблемы железнодорожного транспорта СССР. Саратов, 1981. С. 20.

²⁵ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 301.

Признанием стороной в правоотношении прямой и прямой смешанной перевозки “единого перевозчика” позволяет объяснить основание представительства перевозчиком, принявшим груз, перевозчика, его выдавшего. Отсутствие между ними непосредственного узлового соглашения компенсируется цепью таких соглашений с участием транспортных организаций, занимающих между ними промежуточное положение.

Эта теория объясняет, почему для грузоотправителя безразличны персоналии промежуточных перевозчиков. Для него значима работа транспортной системы, а перевозчик, принимающий груз, воспринимается как представитель этой системы, обеспечивающий наиболее оптимальную ее работу для данной перевозки.

Благодаря этой теории находит свое место представительство перевозчиками друг друга в системе общегражданского представительства. Перевозчики, принимающий и выдающий груз, становятся своеобразными органами системы, посредством которых она взаимодействует со своими контрагентами.

Между тем данный феномен остался лишь почвой для специфических теоретических конструкций.

Причиной этому служит то обстоятельство, что в структуре экономических операций каждого из перевозчиков основную долю занимают собственные перевозки, совершаемые каждым из них в пределах линии его движения. При осуществлении этих перевозок перевозчик не нуждается в системе, его правосубъектность достаточна для обеспечения перфекции экономического отношения.

“Единый перевозчик” представляет собой весьма неустойчивое образование, существующее лишь в связи с конкретным обязательством перевозки. Такая неустойчивость не может быть согласована с фундаментальной природой правосубъектности.