
ПРОБЛЕМЫ ГРАЖДАНСКОГО, ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОГО, СЕМЕЙНОГО И МЕЖДУНАРОДНОГО ЧАСТНОГО ПРАВА

PROBLEMS OF CIVIL, BUSINESS, FAMILY AND PRIVATE INTERNATIONAL LAW

Научная статья

УДК/UDC 347.447.5

DOI: 10.21779/2224-0241-2024-50-2-112-118

Пределы ответственности перевозчика по договору перевозки автомобильным транспортом

М. Ш. Мазанаев¹, А.А. Мельников²

^{1,2} Дагестанский государственный университет, г. Махачкала, Российская Федерация

¹ Mmsh79@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0007-3101-6899>

² Alex77093@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы разграничения пределов ответственности перевозчика на автомобильном транспорте в рамках договорных отношений. Особое внимание уделяется ответственности субъектов таких правоотношений при перевозке грузов и при пассажирских перевозках. В рамках исследования проводится комплексный анализ положений главы 40 ГК РФ, в частности, статей 784, 785, 786, а также специального законодательства в области договора поставки. Кроме того, в работе задействован большой объем судебной практики по конкретным делам и обобщающие акты высших судебных инстанций. Цели данной статьи – выяснить и четко обозначить пределы ответственности перевозчика в каждом представленном случае договора, разобрать специфические особенности и правовую природу такой ответственности, выявить проблемы ее определения на практике, установить причины возникновения таких проблем, а также попытаться найти возможные пути их решения.

Ключевые слова: договор перевозки, перевозчик, отправитель, получатель, автомобильный транспорт, пределы ответственности

Для цитирования: Мазанаев М. Ш., Мельников А.А. Пределы ответственности перевозчика по договору перевозки автомобильным транспортом // Юридический вестник ДГУ. 2024. Т. 50, № 2 (70). С. 112–118. DOI: 10.21779/2224-0241-2024-50-2-112-118

Original article

Limits of liability of the carrier under the contract of carriage by road transport

Murad Sh. Mazanaev¹, Alexander A. Melnikov²

^{1,2} Dagestan State University, Makhachkala, Russian Federation

¹ Mmsh79@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0007-3101-6899>

² Alex77093@mail.ru

Abstract. The article surveys the problems of differentiations the limits of liability of the carrier in road transport within the framework of contractual relations. The main attention is paid to the responsibility of the subjects of such legal relations in the transportation of goods and passenger transportation. The scrutiny provides a comprehensive analysis of the provisions of Chapter 40 of the Civil Code of the Russian Federation. The articles 784, 785, 786, particularly and the special legislation as well. In addition, the work involves a large amount of judicial practice on specific cases and generalizing acts of higher judicial instances. The aim of the article is to clarify and clearly define the limits of the carrier's liability in each case of the contract presented, to analyze the specific features of such liability, to identify problems of its definition in practice, to establish the causes of such problems, and also to try to find possible ways to solve it.

Keywords: contract of carriage; road transport carrier; sender; recipient; automobile transport; limits of liability

For citation: Mazanaev M. Sh., Melnikov A. A. Limits of liability of the carrier under the contract of carriage by road transport. *Yuridicheskii vestnik DGU = Law Herald of DSU*, 2024, vol. 50, no. 2 (70), pp. 112–118. DOI: 10.21779/2224-0241-2024-50-2-112-118. (In Russ.).

Согласно общим положениям, содержащимся в главе 40 ГК РФ, договор перевозки, подобно большинству договорных отношений, порождает у его сторон комплекс взаимных прав и обязанностей. И, соответственно, за ненадлежащее исполнение сторонами возложенных на них после заключения такого договора обязанностей возникает ответственность. Причем пределы такой ответственности, как следует из ст. 793 ГК РФ, могут быть самыми разными и варьироваться в зависимости от множества факторов: типа перевозки (грузов, пассажиров, т.д.); транспорта, посредством которого осуществляется такая перевозка (наземный, воздушный, морской) и т.д. Ответственность сторон и ее пределы по договору перевозки помимо ГК РФ устанавливаются также нормами иных кодексов (Водного, Воздушного, Торгового мореплавания), правилами различных транспортных уставов и иными законами. Диапазон таких пределов довольно широк – от штрафов до компенсаций. В зависимости от вышеуказанных характеристик ответственность может наступать как при наличии вины стороны, так и при ее отсутствии.

Особое значение в данном вопросе занимает ответственность перевозчика. Законодатель отдельно отмечает недопустимость (за небольшим исключением¹) ограничения или устранения ответственности перевозчика, установленной законом. Соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами, устанавливающие подобные условия, будут являться недействительными.

Поэтому полагаем необходимым определить пределы ответственности перевозчика в рамках договора перевозки. Так как рассредоточенность таких норм в разных законодательных источниках, их объемное количество и сложная специфика часто создают спорные ситуации на практике, попытаемся осветить данную тему в рамках представленной статьи и найти решение на основе анализа имеющейся теоретической базы и судебной практики.

Далее подробно рассмотрим наиболее повседневную сторону обширной среды договорных отношений сферы перевозок, а именно: договор перевозки автомобильным транспортом и пределы ответственности перевозчика в рамках таких правоотношений.

Как уже было сказано выше, такие пределы могут зависеть от комплекса различных факторов. Остановимся на каждом из них применительно к договорам перевозки автомобильным транспортом.

Прежде всего, рассмотрим пределы ответственности, когда речь идет о типе перевозки. Здесь большое значение имеет объект договора, а именно что или кого необходимо перевезти по условиям соглашения. На основе данного критерия можно выде-

лить такие виды договоров, как договор перевозки грузов и договор перевозки пассажиров.

Договором перевозки грузов признается, согласно положениям Гражданского кодекса РФ, такой договор, по условиям которого перевозчик обязуется переместить груз в пространстве в конкретное место, обеспечить сохранность груза и выдать его уполномоченному на получение груза лицу. Причем сохранность груза имеет в данном случае особое значение, ведь при отсутствии соответствующего условия в договоре к таковому, согласно положениям п. 19 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 г. № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции», не будут применяться нормы ГК РФ и Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (далее – УАТ).

Заключение договора перевозки груза подтверждается, согласно пункту 2 статьи 785 ГК РФ, подписанием транспортной накладной. Законодатель в рамках специально-установленных Правил регламентирует также форму и содержание такой накладной. Притом что необходимость заключения таких документов устанавливается практически для каждого вида перевозок, Верховный суд, разъясняя положения УАТ, отдельно указывает, что отсутствие, неправильное составление или утрата транспортной накладной сами по себе не будут являться основанием для признания договора перевозки груза незаключенным или недействительным. В таком случае наличие соответствующих договорных отношений между сторонами может подтверждаться иными способами².

Однако на практике возникали ситуации, когда отсутствие транспортной накладной являлось основанием для перекалфикации возникших между сторонами перевозочных правоотношений в обычный договор оказания услуг. Соответственно и требования законодателя к условиям и обязательствам сторон в таком случае изменяется. Так, например, это может повлечь за собой применение иных правил исчисления срока исковой давности, разграничения ответственности сторон и т.д.

К примеру, согласно Постановлению Восьмого арбитражного апелляционного суда от 9 апреля 2018 г. по делу № А75-14025/2017³ суд квалифицировал спорные правоотношения как договор

¹ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апр. 1999 г. № 81-ФЗ; в ред. от 19 окт. 2023 г., п. 5. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

² О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26 июня 2018 г. № 26, п. 20. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

³ Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 9 апр. 2018 г. № 08АП-1566/2018 по делу № А75-14025/2017. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

об оказании услуг, так как сторонами не было представлено соответствующим образом оформленная и подписанная транспортная накладная, а в тексте договора термины «перевезти» и «перевозка» использовались не раз. Соответственно, процесс разрешения дела в данном случае уже осуществлялся на основе главы 39 ГК РФ.

Так, арбитражный суд Нижегородской области по делу № А43-31430/2018 от 17 декабря 2018 г. посчитал отсутствие транспортной накладной достаточным основанием для признания возникших между сторонами правоотношений, по сути договором оказания услуг¹. Вследствие подобных прецедентов на практике проблема неясности и несформированности в законодательстве четкого перечня действий и списка документов, необходимых к оформлению, чтобы возникающий между сторонами договор перевозки официально считался заключенным, не раз поднимался многими исследователями [1]. На основе толкования ст. 785 ГК РФ можно заключить, что договор перевозки грузов является реальным договором [3]. Иными словами, договор будет считаться заключенным с момента передачи груза перевозчику (ст. 433, 224 ГК РФ). В то же время действующее транспортное законодательство в ряде случаев также содержит императивные указания о необходимости составления и подписания сторонами ряда документов при заключении договора перевозки грузов до передачи груза перевозчику.

В 2021 году законодатель также ввел норму, детально указывающую на то, когда договор перевозки груза будет считаться заключенным, а груз вверенным перевозчику: «после погрузки груза грузоотправителем (лицом, осуществившим погрузку груза) в транспортное средство перевозчика, заполнения и подписания обеими сторонами раздела 8 «Прием груза» транспортной накладной»². С одной стороны, закрепление данных положений позволило внести большую ясность в вопрос о моменте возникновения договорных отношений между сторонами, тем не менее, вопрос о природе договора стал более неоднозначным. Ведь помимо непосредственной «передачи» груза, теперь необходимо письменное подтверждение согласия сторон в отношении приема груза, что свидетельствует о наличии признаков консенсуальной модели договора [2, с. 60].

К такому выводу мы приходим также и в связи с наличием множества преддоговорных правоотно-

шений сторон, предшествующих перевозке, что не характерно для реальных договоров. В качестве таковых можно привести установленную законом возможность заключения договора перевозки путем принятия перевозчиком к исполнению заказа либо (при наличии договора об организации перевозок грузов) заявки грузоотправителя. Законодатель предусматривает возможность оформления таких документов как на бумажном носителе, так и в электронной форме (ст. 8 УАТ, п. 5). Это, в свою очередь, создает обязательство для перевозчика – предоставить в сроки, установленные договором перевозки груза, транспортные средства, контейнеры, пригодные для перевозок соответствующего груза, что, соответственно, порождает ответственность в случае ненадлежащего исполнения такого обязательства, а именно – подачи непригодного для перевозки транспортного средства либо подачи такого средства «с опозданием» (с задержкой более чем на 2 часа от обусловленного договором времени³).

С учетом изложенного полагаем, что по своей природе договор перевозки грузов автомобильным транспортом целесообразно отнести к категории смешанных.

При погрузке товара, его принятии ответственность перевозчика ограничивается проверкой недопущения помех водителю и иным участникам движения, а также недопущением превышения весовых и габаритных ограничений. Погрузка же самого груза и соблюдение правил такой погрузки, по общему правилу, лежит на грузоотправителе⁴.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, произошедшие ввиду ненадлежащей упаковки, только в случае, если он принял на себя обязанность упаковать груз; в момент принятия груза недостатки упаковки были явными либо известными перевозчику исходя из информации, предоставленной грузоотправителем, но перевозчик не сделал соответствующих оговорок в транспортной накладной (пункт 3 статьи 307 Гражданского кодекса Российской Федерации). Такие выводы подтверждаются и существующей судебной практикой: в случаях, когда в отношении перевозчика подаются иски о возмещении им реального ущерба, возникшего при повреждении не надлежаще упакованного товара, ответчик-перевозчик освобождается от ответственности⁵.

³ Там же, п. 27.

⁴ Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (ред. от 19.10.2023). Ч. 6, 8, 9: Федеральный закон от 8 нояб. 2007 г. № 259-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

⁵ Решение от 23 июля 2023 г. по делу № А43-3289/2023 // Арбитражный суд Нижегородской области (АС Нижегородской области); Постановление от 20 сент. 2023 г. URL: <https://sudrf.cntd.ru/document/1303080086?ysclid=lt40uyo5u1514726291> (дата обращения: 12.12.2023).

¹ Решение от 17 дек. 2018 г. по делу № А43-31430/2018 г.; Постановление от 4 апр. 2019 г. по делу № А43-31430/2018. URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc/nyS6jcPGM0ou/?ysclid=lt40n3c5s269943420> (дата обращения: 12.12.2023).

² О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 21 дек. 2020 г. № 2200; Постановление Правительства РФ от 30 нояб. 2021 г. № 2116. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

Сложнее обстоят дела с перевозкой пассажиров. В связи с предметной спецификой договоров перевозки пассажиров на автомобильном транспорте, наряду с классическим транспортным законодательством, к таким правоотношениям в ряде случаев могут применяться также нормы Закона «О защите прав потребителей». Государство во многих случаях регулирует и стоимость платы за услуги перевозки, тарифицируя соответствующими нормами ее пределы¹ [5]. Во исполнение государственной социальной политики законодатель для отдельной категории граждан устанавливает различные льготы при заключении ими договоров перевозки² [5, 7]. Несмотря на то, что в таких случаях законодатель устанавливает возможность возмещения убытков, которые может понести перевозчик в связи с этим³, некоторые исследователи отмечают затруднительность и практическую неразвитость реализации данных норм на практике [4].

Общие положения, включая определение понятия договора перевозки пассажиров, также содержатся в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 г. № 26. Однако за последние несколько лет в данной сфере был принят ряд более детальных нормативных правовых актов, регулирующих такие правоотношения⁴. Здесь пределы ответственности перевозчика будут зависеть от способа осуществления таких перевозок, а также от наличия необходимости перевозить багаж пассажира (ст. 786 ГК РФ.) В данном случае, заключение договора удостоверяется выдачей проездного билета и (в случае необходимости) багажного удостоверения. Некоторые исследователи выделяют договор перевозки багажа в качестве отдельного вида перевозок [2], мы же предпочитаем рассмат-

ривать его в рамках договора перевозки пассажира. По способу осуществления перевозки пассажиров можно выделить:

- 1) регулярные перевозки пассажиров и багажа;
- 2) перевозки пассажиров и багажа по заказу;
- 3) перевозки пассажиров и багажа легковым такси.

Нормам, регулирующим правила организации каждого такого способа перевозки, законодатель посвятил отдельные главы Постановления, где подробно указаны требования, которым должно соответствовать транспортное средство, где осуществляется перевозка пассажиров, их багажа или ручной клади. Такие нормы содержат также порядок осуществления перевозок для каждого отдельного способа перевозки: необходимость должного информирования перевозчиком пассажиров о графике остановок, расписании и маршруте – при регулярных перевозках; обязанность фрахтовщика должным образом зарегистрировать информацию о заказе фрахтователя в регистрационном журнале (на бумажном или электронном носителе), а также целый ряд иных обязанностей и требований, которым должен соответствовать перевозчик при перевозке пассажиров и багажа легковым такси⁵.

Такие правила имеют публичный характер и направлены, прежде всего, на недопущение нарушения Закона «О защите конкуренции». Ответственность за такие нарушения носит административный характер⁶ [3], и наступает наряду с гражданско-правовой ответственностью, вытекающей из договорных отношений. Судебная практика назначает административную ответственность в соответствии с КоАП РФ также за ненадлежащее информирование пассажира при осуществлении перевозок⁷. В данном случае элементы публичности необходимы для наиболее эффективной защиты пассажира, что подтверждается и судебной практикой⁸.

Однако, если в случае с договорами перевозки транспортом общего пользования контроль за соблюдением субъектами таких договоров, в частности, перевозчиками, предусмотренных обязательств не представляет серьезных проблем, то в области перевозок легковым такси в последнее время дела обстоят иначе.

¹ О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 29 дек. 2017 г. № 442-ФЗ: в ред. от 29 дек. 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

² Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации: Федеральный закон от 29 дек. 2022 г. № 580-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

³ Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации: Федеральный закон от 29.12.2022 г. № 580-ФЗ, п. 4, 5. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

⁴ Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом" (с изм. и доп., вступ. в силу с 1 марта 2022 г.): Постановление Правительства РФ от 1 окт. 2020 г. № 1586: в ред. от 25 авг. 2021 г.

⁵ Там же. Гл. II, III, IV.

⁶ Решение Татарстанского УФАС России от 09.02.2022 г. № ВЧ-08/1781 по делу N 016/01/14.8-1073/2021/. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс». (Документ опубликован не был).

⁷ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 дек. 2001 г. № 195-ФЗ: в ред. от 25 дек. 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

⁸ См., например, Определение Верховного Суда РФ от 17 мая 2022 г. № 307-ЭС22-7709 по делу № А56-50980/2021. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

Отметим, что в действующем законодательстве, наряду с договорами перевозки, существует иная договорная конструкция, применяемая к правоотношениям такого рода. Это – договор фрахтования. Несмотря на то, что, по сути, эти два вида договоров довольно разные, когда речь идет о правоотношениях по оказанию услуг перевозки, законодатель нередко допускает применение обоих договорных конструкций к одним и тем же отношениям, часто синонимизируя понятия «перевозчик» и «фрахтователь» в рамках издаваемых нормативных правовых актов. Так, например, некоторые исследователи отмечают недопустимость применения термина «перевозчик» к водителям легковых такси, аргументируя это тем, что в рамках перевозок пассажиров легковыми такси, возникающие между субъектами правоотношения, следует рассматривать исключительно в рамках договора фрахтования [6, с. 29]. С появлением в данной сфере электронных агрегаторов, так называемых «информационных посредников» между субъектами правоотношений перевозки (таксиста-перевозчика и клиента) – проблемы контроля за соблюдением перевозчиками квалификационных требований, требований технического характера (обеспечение соблюдения транспортного средства в надлежащем, исправном состоянии) вполне явно проявляют себя. Такое положение создает дополнительные риски для защищенности пассажира как потребителя в рамках таких договорных отношений и в некоторых случаях даже угрозу его безопасности. Также неразрешенным остается вопрос о разграничении ответственности между непосредственным водителем-перевозчиком и компанией-агрегатором в случае причинения вреда пассажиру-фрахтователю. В качестве возможных вариантов его разрешения в доктрине предлагалось введение субсидиарной ответственности конкретного водителя и компании агрегатора [9]. К таким решениям прибегали и в судебной практике, когда в связи

с неисправностью транспортного средства компания агрегатор и собственник транспортного средства были привлечены к субсидиарной ответственности¹. В 2022 году после принятия ФЗ "Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации" от 29.12.2022 г. № 580-ФЗ ответственность компаний-агрегаторов или «служб заказа легкового такси» все же была законодательно закреплена [ст. 29], что было позитивно воспринято доктриной [10].

Подводя итог изложенному, прежде всего, отметим, что система норм, регулирующих правоотношения в сфере перевозок, представляет собой довольно сложную и запутанную систему нормативных актов, которая, на наш взгляд, нуждается в дополнительной унификации. При рассмотрении природы договора перевозки грузов нами было установлено, что такой договор следует относить скорее к договорам смешанного типа, нежели к реальным или консенсуальным. При анализе норм законодательства о перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом нами выявлен публичный характер ответственности перевозчика в рамках таких правоотношений, что связано с необходимостью соблюдения законных прав и интересов пассажиров, а также с недопустимостью нарушения норм Закона о «Защите конкуренции». То есть условия договоренностей по перевозке пассажиров и багажа в наибольшей степени подвержены императивному регулированию и содержание норм закона достаточно детально охватывает вопросы порядка заключения таких договоров и их исполнения. Однако даже с учетом изменения и развития законодательства многие нормативные аспекты таких правоотношений все еще не отражают быстро развивающихся реалий и нуждаются в актуализации норм.

Список источников

1. Бажина М.А., Воронова Т.Л. Договорная работа в транспортных организациях, осуществляющих перевозку грузов // Юрист. 2019. № 12. С. 31–38.
2. Любавина И.В. Концепция и правовая природа договора перевозки в соответствии с действующим законодательством // Евразийский экономический журнал. 2022. №12. С. 60–61.
3. Тололаева Н.В., Церковников М.А. Научно-практический комментарий к Постановлению Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2016 г. № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств» (начало) // Вестник гражданского права. 2023. № 5. С. 153–199. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».
4. Абрамова Е.Н., Рудой А.А. Компенсация ущерба, причиненного правомерными действиями государства, связанными с установлением льгот и иных преимуществ // Хозяйство и право. 2022. № 3. С. 99–105.
5. Полякова В.Э. Перевозка детей автобусами. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

¹ Определение Первого кассационного суда общей юрисдикции от 21 окт. 2021 г. по делу № 88-20667/2021. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

6. Бельх А. С. Услуги перевозок пассажиров и багажа легковыми такси и возмещение вреда вследствие ненадлежащего их оказания: монография Москва: Проспект, 2021. С. 128. URL: <https://www.studentlibrary.ru/book/ISBN9785392342310.html> (дата обращения: 14.12.2023).
7. Гриднева О.В. Договор перевозки автомобильным транспортом в системе транспортных договоров // Проблемы экономики и юридической практики. Том XV 6-2019. С. 204-208. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/dogovor-perevozki-avtomobilnym-transportom-v-sisteme-transportnyh-dogovorov> (дата обращения: 14.12.2023).
8. Микрюкова Г.А. Развитие гражданского законодательства о фрахтовании автотранспорта для перевозки пассажиров // Юридическая наука. 2021. № 4. С. 28–31.
9. Долгов С.Г. Гражданско-правовая ответственность агрегаторов такси // Гражданское право. 2021. № 1. С. 3–8.
10. Григорович Е.В. К вопросу об ответственности агрегаторов такси // Правовое регулирование экономической деятельности (ПРЭД). 2023. № 4. С. 21–28.

References

1. Bazhina M.A., Voronova T.L. Dogovornaya rabota v transportnykh organizatsiyakh, osushchestvlyayushchikh perevozku грузов [Contractual work in transport organizations carrying out cargo transportation]. Yurist. 2019, no. 12, pp. 31–38. (In Russ.).
2. Lyubavina I.V. Kontseptsiya i pravovaya priroda dogovora perevozki v sootvetstvi s deistvuyushchim zakonodatel'stvom [The Concept and legal nature of the contract of carriage in accordance with current legislation], *Evrasiiskii ekonomicheskii zhurnal [Eurasian Economic Journal]*, 2022, no. 12, p. 60-61 (In Russ.) Available at: <https://sudrf.cntd.ru/document/1303080086?ysclid=lt40uyo5u1514726291> (accessed 14.12.2023).
3. Tololaeva N.V., Tserkovnikov M.A. Nauchno-prakticheskii kommentarii k Postanovleniyu Plenuma Verkhovnogo Suda RF ot 24 marta 2016 g. No 7 "O primeneniі sudami nekotorykh polozhenii Grazhdanskogo kodeksa Rossiiskoi Federatsii ob otvetstvennosti za narushenie obyazatel'stv" (nachalo) [Scientific and practical commentary on the Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation dated March 24, 2016 No. 7 "On the application by courts of certain provisions of the Civil Code of the Russian Federation on liability for violation of obligations" (beginning)], *Vestnik grazhdanskogo prava [Bulletin of Civil Law]*, 2023, no. 5, pp. 153–199. Access from the closed Legal Reference System "Consultant-plus". (In Russ.).
4. Abramova E.N., Rudoy A.A. Kompensatsiya usherba, prichinennogo pravomernymi deystviiyami gosudarstva, svyazannymi s ustanovleniem l'got i inyh preimushhestv [Compensation for damage caused by lawful actions of the state related to the establishment of benefits and other advantages], *Hozjajstvo i pravo [Economics and law]*, 2022, no. 3, pp. 99–105. (In Russ.).
5. Polyakova V.E. Perevozka detei avtobusami [Transportation of children by buse], Access from the Consultant Plus legal system.
6. Belykh A. S. Usługi przewozok passazhirov i bagazha legkovymi taksi i vozmeshchenie vreda vsledstvie nenadlezhazhego ikh okazaniya [Passenger and baggage transportation services with passenger cars and compensation for damage due to their improp], Moscow: Prospect Publ., 2021, p. 128. (In Russ.) Available at: <https://www.studentlibrary.ru/book/ISBN9785392342310.html> (accessed 14.12.2023).
7. Gridneva O.V., Dogovor perevozki avtomobil'nyim transportom v sisteme transportnykh dogovorov [Contract of carriage by road in the contracting system], *Problemy ekonomiki i yuridicheskoi praktiki [Problems of economics and legal practice]*, Volume XV 6-2019, pp. 204-208 (In Russ.). Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/dogovor-perevozki-avtomobilnym-transportom-v-sisteme-transportnyh-dogovorov> (accessed 14.12.2023).
8. Mikryukova G.A., Razvitie grazhdanskogo zakonodatel'stva o frakhtovanii av-totransporta dlya perevozki passazhirov [Development of civil legislation on chartering vehicles for transporting passengers], *Yuridicheskaya nauka [Legal science]*, no. 4., 2021, pp. 28–31 (In Russ.).
9. Dolgov S.G., Grazhdansko-pravovaya otvetstvennost' agregatorov taksi [Civil liability of taxi aggregators], *Grazhdanskoe parvo [Civil Law]*, no. 1, 2021, pp. 3–8 (In Russ.).
10. Grigorovich E.V., K voprosu ob otvetstvennosti agregatrov taksi [On the issue of liability of taxi aggregators], *Pravovoe regulirovanie ekonomicheskoi deyatel'nosti (PRED) [Legal regulation of economic activity]*, no. 4, 2023, pp. 21-28 (In Russ.).

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.
Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Authors' contribution: All authors have made an equivalent contribution to the preparation of the publication.
The authors declare that there is no conflict of interest.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Мазанаев Мурад Шабанович, заведующий кафедрой гражданского права Юридического Института Дагестанского государственного университета, кандидат юридических наук, доцент, г. Махачкала, Российская Федерация. *E-mail: Mmsh79@mail.ru*

Мельников Александр Алексеевич, студент магистрант кафедры гражданского права Юридического Института Дагестанского государственного университета, г. Махачкала, Российская Федерация. *E-mail: Alex77093@mail.ru*

*Поступила в редакцию 19.03.2024 г.;
одобрена после рецензирования 01.04.2024 г.;
принята к публикации 05.04.2024 г.*

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Mazanaev Murad Shabanovich, head of the department of civil law at the Law Institute of the Dagestan State University, candidate of legal sciences, associate professor, Makhachkala, Russian Federation. *E-mail: Mmsh79@mail.ru*

Melnikov Alexander Alekseevich, master's student of the Department of Civil Law, Institute of Law, Dagestan State University, Makhachkala, Russian Federation. *E-mail: Alex77093@mail.ru*

*Received 19.03.2024; approved after reviewing
01.04.2024; accepted for publication 05.04.2024*