На правах рукописи

Ананенко Андрей Олегович

Административно-правовое регулирование применения беспилотных транспортных средств

5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Москва — 2025

Работа выполнена на кафедре административного права и процесса в ФГАОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)».

Научный руководитель	**Кинев Александр Юрьевич**, доктор юридических наук, доцент, кафедры административного права и процесса ФГАОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)»
Официальные оппоненты:	**Зырянов Сергей Михайлович** доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник отдела административного законодательства и процесса ФГНИУ «Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации»
	Баканов Кирилл Сергеевич кандидат юридических наук, начальник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения ФКУ «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России»
Ведущая организация	Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования «Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени И.Д. Путилина»

Защита состоится « 17 » июня 2025 г. в 15:00 на заседании диссертационного совета 24.2.336.02, созданного на базе ФГАОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)» по адресу: г. Москва, 123242, Садовая-Кудринская ул., д. 7, стр. 22, зал диссертационного совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте ФГАОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)»: http://msal.ru.

Автореферат разослан «___»_____2025 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
доктор юридических наук, доцент Ю. К. Цареградская

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования обусловлена необходимостью теоретического осмысления возможностей применения беспилотных транспортных средств (далее – БТС) в Российской Федерации, разработки современных нормативных требований к их эксплуатации в том числе в целях безопасной их интеграции с традиционными транспортными средствами. Актуализируют тему диссертационного исследования следующие важные обстоятельства.

Во-первых, до настоящего времени в науке не сложились сколько-нибудь единые и унифицированные подходы к основным понятиям в анализируемой области, наличествуют различные взаимопротиворечивые дефиниции. Используются такие определения БТС, которые содержат не необходимые и достаточные качественные их признаки, а второстепенные, несущественные характеристики. Это затрудняет формирование правовой базы дальнейшего развития БТС, их активного и эффективного применения.

Во-вторых, от состояния доктрины применения БТС напрямую зависит состояние законодательства в этой области. В настоящее время техническая разработка различных видов БТС опережает уровень правового регулирования их применения. Не уделяется должного внимания формированию единого, комплексного, системного подхода к разработке общих требований, принципов их эксплуатации, ответственности за их нарушение. В результате правовое регулирование и применение БТС носит ярко выраженный ведомственный характер.

В-третьих, принимая во внимание значимость транспортной инфраструктуры для экономики государства, возрастает важность совершенствования правового регулирования применения БТС в части создания правовых и организационных механизмов разнообразных мер стимулирования их производства, в том числе в отношении создаваемых по поручению Президента РФ центров поддержки производства БТС в субъектах

Российской Федерации.

В-четвертых, развивая и совершенствуя цифровизацию государственного управления, расширяя область применения БТС, органы государственной власти должны иметь правовые механизмы сдерживания и ограничения в целях предотвращения негативных последствий от повсеместного и необдуманного внедрения БТС. Важно добиться, чтобы применение БТС не создавало новых вызовов и угроз для человека, а, наоборот, приводило к росту качества жизни.

В-пятых, актуальность проведения диссертационного исследования детерминируется важностью закрепления административной ответственности за нарушения в связи с применением БТС, формирование таких административно-правовых норм, которые бы обеспечивали достижение социально значимых целей административного наказания, не препятствуя совершенствованию БТС и расширению областей их применения.

В 2022 г. Министерство транспорта Российской Федерации подготовило проект Федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах», в котором речь идет не о БТС, а лишь о беспилотных автомобилях, что не соответствует ни названию законопроекта, ни его цели. Законопроект имеет значительные недостатки и нуждается в глубоком анализе и существенном совершенствовании.

Указанные обстоятельства предопределяют необходимость разработки принципиально новых подходов в вопросе юридического упорядочивания общественных отношений, складывающихся в связи с применением БТС.

Степень научной разработанности темы исследования.

Проблемам применения БТС посвящены работы представителей различных отраслей отечественной правовой системы. Профессор Ю.А. Тихомиров в рамках разработки юридической концепции роботизации рассматривает высокоавтоматизированные и беспилотные транспортные средства в качестве транспортных роботов.

Возможность применения беспилотных роботизированных средств при расследовании отдельных видов преступлений рассматривается в диссертационных исследованиях Д.Г. Вильмака, М.А. Васильевой,

А.В. Пупцевой. Правовое регулирование робототехники и искусственного интеллекта в уголовно-правовых отношений, в том числе вопросы правового регулирования БТС, исследуются в работах И.Р. Бегишева. Необходимость разработки правил беспилотного вождения определяет в своей работе А.В. Незнамов. Профессор А.И. Коробеев исследует вопросы уголовной ответственности, возникающие в связи с применением БТС.

Изучению проблем обеспечения безопасности дорожного движения (далее – БДД) в связи с применением БТС, исследованию контрольно-надзорных полномочий госавтоинспекции, в том числе специальных технических средств фото- и видеофиксации правонарушений посвящены работы В.В. Денисенко, О.Н. Дунаевой, Ю.Н. Калюжного, В.И. Майорова, С.В. Поляковой, М.С. Прокопова, Н.Ю. Понежиной, П.В. Смолина и др.

Таким образом, можно с полной уверенностью утверждать, что проблемы правового регулирования применения БТС достаточно активно исследуются представителями иных отраслей юридической науки.

Вместе с тем до настоящего времени системное исследование проблем административно-правового регулирования применения беспилотных транспортных средств отсутствует. Этот пробел восполнен в настоящей диссертации.

Объектом диссертационного исследования являются общественные отношения, складывающиеся в процессе административно-правового регулирования применения БТС.

Предмет исследования составляют правовые нормы в области применения БТС, практика их применения, определяющая направления и перспективы дальнейшего совершенствования законодательства, научные публикации в исследуемой сфере.

Цель исследования заключается в разработке научно обоснованных предложений и рекомендаций, направленных на совершенствование административно-правового регулирования применения БТС с учетом современных тенденций развития.

Для достижения указанной цели определены следующие **задачи**:

1) на основе конструктивных признаков сформулировать комплексное понятие беспилотного транспортного средства;

2) основываясь на выделении различных критериев, провести классификацию БТС;

3) рассмотреть беспилотное транспортное средство как объект административно-правового регулирования;

4) изучить институт юридической ответственности при применении БТС;

5) выявить особенности административно-правового регулирования применения беспилотных автомобилей;

6) определить особенности административно-правового регулирования применения беспилотных летательных аппаратов;

7) выявить и изучить особенности административно-правового регулирования применения беспилотных железнодорожных транспортных средств.

Методология и методы исследования. Методологическую основу исследования составляет диалектический метод научного познания. В ходе проводимого исследования диссертантом использовались общенаучные методы познания, частные методы общественных наук и специальные методы юридической науки.

Из использованных в работе общенаучных методов можно выделить методы индукции и дедукции, системного анализа, синтеза и обобщения, сравнения и аналогии. Наряду с названными методами при решении поставленных задач диссертационного исследования использовался статистический общенаучный метод научного познания, а также специально-юридические методы исследования – сравнительно-правовой и формально-юридический. Отдельные аспекты проводимого исследования рассматривались в качестве межотраслевых, существующих на стыке отраслей права.

С помощью использования приемов формальной логики и лексикограмматического анализа была осуществлена трактовка юридических понятий и терминов. Применение указанных научных методов позволило обеспечить комплексный подход к настоящему диссертационному

исследованию.

Нормативную основу исследования составили Конституция Российской Федерации, федеральные законы, правовые акты управления, а также международные и национальные стандарты, имеющие отношение к теме диссертационного исследования.

Эмпирическую основу исследования составили статистические данные органов государственной власти, имеющих отношение к применению БТС, результаты анкетирования 250 сотрудников различных подразделений Министерства транспорта Российской Федерации, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального дорожного агентства, Федерального агентства морского и речного транспорта.

В диссертации использованы статистические данные, характеризующие применение БТС, примеры судебной практики по делам об административных правонарушениях в области применения БТС.

Научная новизна исследования заключается в том, что диссертация представляет собой комплексное, межотраслевое, междисциплинарное исследование, посвященное изучению важной научной проблемы совершенствования правового регулирования и практики применения БТС.

По результатам проведенного исследования:

- предложена и обоснована модель публично-правового регулирования применения беспилотного транспорта, в основу которой положена идея о необходимости комплексной регламентации применения БТС с учетом специфики отдельных их видов;

- представлено авторское определение «беспилотное транспортное средство» как техническое устройство, имеющее характерные необходимые и достаточные признаки;

- на основании выделения различных критериев представлена классификация БТС, что позволяет дифференцировать правовые формы их применения;

- раскрыты особенности административно-правового регулирования

применения автомобильного, воздушного и железнодорожного беспилотного транспорта;

- сформулированы классификационные признаки субъектов юридической ответственности при применении БТС, основанные на критерии степени их автономности.

Положения, выносимые на защиту.

1. Установлено, что на современном уровне технического развития БТС характеризуются не просто высокой технологичностью, они проектируются и создаются с использованием технологии искусственного интеллекта и характеризуются совокупностью общих и специальных признаков. К общим признакам БТС относятся: определенная степень его автономности; функционирование исключительно в рамках специального транспортного комплекса (системы); высокая технологичность, позволяющая принимать, обрабатывать и передавать большие объемы информации; самообучаемость искусственного интеллекта, предопределяющего вид БТС (опционно беспилотный, дистанционно беспилотный, управляемый искусственным интеллектом); обладание необходимыми специальными компетенциями по управлению БТС, позволяющими безопасно и эффективно его применять. Специальные признаки обусловлены особенностями конкретного вида беспилотного транспорта.

2. Модель публично- правового регулирования применения БТС включает в себя следующие положения: в основу определения целей и приоритетных направлений развития системы БТС следует положить документы стратегического планирования, предусматривающие нормативно-правовое, информационное, научно-техническое, финансовое и иное ресурсное обеспечение; разработка и принятие системного, базового Федерального закона «О беспилотных транспортных средствах»; разработка и принятие отраслевых законов, регулирующих применение отдельных видов БТС; разработка и принятие нормативных правовых актов Правительства РФ и иных федеральных органов исполнительной власти, определяющих порядок реализации законов.

3. Доказано, что вид БТС обуславливает не только форму их правового

регулирования, но и используемые для регламентации их применения специальные правовые средства и методы. В этих целях предложена следующая классификация БТС. По видам транспорта: беспилотные автомобильные, железнодорожные, водные транспортные средства, беспилотные летательные аппараты (воздушные, космические), БТС гибридного типа. По целям применения БТС: для перевозки пассажиров или грузов; в специальных целях (осмотр места происшествия, облет подконтрольных территорий, в военных целях), в спасательных и научно-исследовательских целях. По степени автономности БТС: управление в определенной степени осуществляется водителем (пилотом, машинистом), контроль за управлением осуществляется оператором системы управления, полностью автономное управление (искусственный интеллект). По области применения БТС: в военной и в гражданской областях, двойного назначения? По критерию правомерности применения БТС: применяются правомерно или противоправно.

4. Обоснована необходимость разработки базового, системного Федерального закона «О беспилотных транспортных средствах», принятие которого обеспечит эффективное регулирование общественных отношений, возникающих в связи с применением БТС, создаст единый понятийный аппарат и определит единые процедуры их применения. Закон позволит разграничить сферы и условиях применения БТС, разработать общие требования к ним и к операторам управления, создать правовую основу формирующейся Единой транспортной системы Российской Федерации, объединяющей объекты транспортной инфраструктуры всех видов транспорта. В диссертации изложена примерная структура такого закона.

5. Предложено при установлении субъектов юридической ответственности при применении БТС исходить из основного критерия – автономности транспортного средства. Правовое регулирование юридической ответственности при применении БТС следует осуществлять на основе выделения трех уровней автономности. Первый уровень: транспортное средство управляется (контролируется) пилотом, который при необходимости

может взять управление на себя. Субъектами юридической ответственности могут признаваться водитель (пилот), оператор, производитель, владелец БТС. Второй уровень: водитель (пилот) отсутствует в транспортном средстве и, следовательно, выбывает из числа субъектов юридической ответственности. Таковыми могут стать оператор, производитель и владелец БТС. Третий уровень: БТС полностью автономен, решение, по управлению им принимает искусственный интеллект. Субъектами юридической ответственности на этом уровне могут быть признаны производитель и владелец БТС.

6. Доказано, что с учетом выявленной потенциальной и высокой степени общественной опасности применения беспилотного воздушного транспорта в противоправных целях, необходим переход от рекомендательного к императивному методу правового регулирования, путем установления дополнительных запретов и ограничений по применению такого вида беспилотного транспорта.

7. Обоснована необходимость разработки системы правовых и технических норм по применению беспилотного железнодорожного транспорта в рамках единых стандартов технической совместимости железнодорожного и иных видов транспорта в целях обеспечения мультимодальности транспортной области.

Теоретическая и практическая значимость результатов исследования обусловлена полученными новыми знаниями, методическими и практическими рекомендациями по совершенствованию применения беспилотным транспортных средств. Выводы и предложения автора могут быть использованы в целях проведения дальнейших научных исследований по проблемам совершенствования указанной деятельности, в том числе в части применения государственными органами мер административно-правовой ответственности.

Практическая значимость исследования заключается в возможности использования полученных результатов при совершенствовании правового регулирования и организации применения БТС. Результаты диссертационного исследования могут быть использованы при подготовке нормативных правовых

актов, в том числе для совершенствовании проекта федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», проекта нового процессуального кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Результаты диссертации будут способствовать повышению безопасности применения БТС, совершенствованию профилактики и предотвращению случаев причинения ими вреда жизни и здоровью граждан.

Предложения и рекомендации, сформулированные в диссертации, послужат совершенствованию практики контрольно-надзорной деятельности в области применения БТС.

Результаты диссертационного исследования могут быть использованы в процессе преподавания в образовательных организациях высшего образования юридического профиля учебных курсов «Административное право», «Государственное управление», в процессе преподавания на курсах повышения квалификации практических работников.

Степень достоверности и апробация результатов. Результаты диссертации докладывались на различных научно-практических конференциях: на совместной XX Международной научно-практической конференции «Кутафинские чтения» Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА) и XXII Международной научно-практической конференции юридического факультета Московского государственного университета имени М.В.Ломоносова на тему «Роль права в обеспечении благополучия человека» (г. Москва, 23 ноября – 26 ноября 2021 г.); на международной научно-практической конференции, посвященной памяти Ю.М. Козлова на тему «Стратегическое планирование в теории административного права и правоприменительной практике» (г. Москва, 17 февраля 2021 г.); на международной научно-практической конференции, посвященной памяти доктора юридических наук, профессора, заслуженного деятеля науки РФ, заслуженного юриста РФ Ю.Е.Аврутина в связи с 75-летием со дня рождения на тему «Актуальные проблемы административного

и административно-процессуального права (Сорокинские чтения)» (г. Санкт-Петербург, 25 марта 2022 г.); на международной научно-практической конференции на тему «Административно-правовые режимы в кризисных ситуациях» (г. Москва, 24 ноября 2022 г.); на научно-практической конференции института имени Н.Е. Жуковского на тему «О включении в образовательный процесс изучения беспилотных авиационных систем» (г. Москва, 9 декабря 2022 г.).

Структура и содержание работы обусловлены целями и проблематикой научного исследования. Диссертация включает в себя введение, 2 главы, состоящие из 7 параграфов, заключение, список литературы и приложения.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении дается общая характеристика работы: обосновывается актуальность темы, определяются объект, предмет, цель и задачи диссертационного исследования, характеризуется научная новизна работы, формулируются положения, выносимые на защиту, обосновывается теоретическое и практическое значение результатов исследования.

В первой главе «Беспилотные транспортные средства как объект административно-правового регулирования» раскрывается понятие беспилотного транспортного средства, предложена классификация БТС, проведен анализ правоприменительной практики, связанный с применением БТС, а также проведено исследование, связанное с изучением практики применения зарубежного опыта правового регулирования применения БТС.

В первом параграфе «Беспилотные транспортные средства: понятие, классификация» анализируются сущностные признаки беспилотных транспортных средств, приводится их классификация.

Автор приходит к выводу, что БТС представляет собой высокотехнологичное транспортное средство, обладающее определенной степенью автономности, применение которого возможно только в рамках технологической инфраструктурной системы (комплекса) субъектами, обладающими специальными знаниями и навыками.

Автор отмечает, что БТС многообразны, что дает возможность классифицировать их по различным основаниям:

1) по видам транспорта БТС подразделяются на: беспилотные автотранспортные средства; беспилотные железнодорожные транспортные средства; беспилотные летательные аппараты (воздушные, космические); беспилотный водный транспорт; беспилотные транспортные средства гибридного типа;

2) по сфере применения БТС подразделяются на используемые в военной и гражданской сферах;

3) по целям применения БТС подразделяются на используемые для

перевозки (пассажиров, грузов), применяемые в специальных служебных целях (осмотр места происшествия, облет подконтрольных территорий), применяемые в спасательных и в научно-исследовательских целях;

4) по степени автономности БТС можно подразделить на три вида БТС: первый – водитель (пилот, машинист) не осуществляет управление, но может взять его на себя при возникновении экстраординарной ситуации; второй – водитель (пилот, машинист) не осуществляет постоянный контроль над ситуацией, системы транспортного средства способны самостоятельно реагировать на все ситуации; третий – транспортное средство полностью автономно осуществляет движение, управление осуществляет искусственный интеллект;

5) исходя из критерия правомерности БТС можно классифицировать на те, которые применяются правомерно, и те, которые применяются в противоправных целях.

Во втором параграфе «Применение транспортных средств – проблемы теории и практики» анализируются доктрина применения БТС и практика их применения. Доказано, что БТС сравнительно недавно появились в Российской Федерации и активно внедряются в различные сферы жизнедеятельности человека. Установлено, что право как социальный регулятор в силу своей консервативности не способно во многих случаях оперативно регулировать возникающие отношения, обусловленные применением БТС. Кроме того, сложность правового регулирования в рассматриваемой области обусловлена и рядом дополнительных факторов, к числу которых относится высокотехнологичность данного вида транспорта, что требует проведения экспериментов по его применению, необходимость создания или адаптации инфраструктурной системы (комплекса), решения ряда морально-этических вопросов и другие.

Современные условия информатизации и цифровизации общественных отношений проводят к определенной трансформации правового регулирования. Замена не просто человеческого труда, а труда человеческого интеллекта, требует от государства новых подходов к правовому регулированию. В этой

связи актуальной является практика проведения правовых экспериментов в различных сферах экономики и государственного управления.

Развитие законодательства Российской Федерации, практика применение БТС в значительной степени обусловлены административными барьерами, избыточностью управленческих процедур, пробельностью уже существующих норм.

Рассматривая концептуальные основы правового регулирования БТС, автор полагает оправданным введение особого правового регулирования в данной сфере, реализуемого в Российской Федерации в рамках экспериментального правового режима, что позволяет осуществлять «ручное правовое управление» в установленной сфере деятельности, снять определенные административные барьеры. Применение беспилотного транспорта в таких условиях позволит накопить необходимый опыт, выбрать оптимальный вариант правового регулирования.

На наш взгляд, принципиально важным считаем необходимость разработки проекта федерального закона, который бы комплексно осуществлял регулирование БТС всех видов. Выполнение указанного требования позволит сформировать целостное правовое пространство в сфере инновационного транспорта, включить в качестве объекта правового регулирования гибридный транспорт, создание которого с учетом высоких темпов технического прогресса, дело времени.

Автор отмечает, что принятие предлагаемого федерального закона будет выступать в качестве завершающего этапа реализации экспериментального правового режима по использованию беспилотных транспортных средств.

В третьем параграфе «Зарубежный опыт правового регулирования применения беспилотных транспортных средств» выявлены достоинства и недостатки зарубежного опыта правового регулирования применения БТС на предмет его использования в Российской Федерации.

Транспортная сфера в большей степени нуждается в интегрированном правовом регулировании. Принципиально важно осуществление правового регулирования в указанной сфере на основе гармонизации и унификации

правовых предписаний прежде всего в рамках государств, с которыми имеются единые транспортные системы, осуществляется интенсивное экономическое сотрудничество, есть общие границы.

По мнению автора, не раз высказывались предложения о формировании международных правил взаимодействия человека и роботов, инициированные отдельными государствами, экспертными сообществами и даже частными компаниями. Однако, как правило, речь идет о разрозненном наборе неких правил (как правило этического характера), определяющих основные подходы к регулированию общественных отношений в контексте развития робототехники и технологий искусственного интеллекта.

Анализируя зарубежный опыт юридической регламентации БТС, автор предлагает обозначить две модели: принятие одного, общего закона о БТС (Франция, КНР); внесение поправок, касающихся применения БТС, во множество правовых актов (США, ФРГ, Израиль).

Следует учитывать зарубежный опыт правового регулирования процессов цифровизации, в том числе связанных с беспилотным транспортом. Активно применяется «экспериментальное тестирование», предусматривающее, в частности, апробацию БТС с ограниченными временными и территориальными рамками. Такой способ внедрен в Германии в отношении беспилотных автомобилей, а также в США в отношении беспилотных летательных аппаратов гражданской авиации. Экспериментальное тестирование применяется и в Российской Федерации. Постановлением от 26 ноября 2018 года № 1415 принято решение о проведении на территориях Москвы и Республики Татарстан эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств.

Следует изучить опыт правового регулирования целевой поддержки применения БТС, представляющий собой финансирование в виде инвестиций, грантов, субсидий, разработки и внедрения различных инновационных цифровых продуктов. Так, в Германии действует цифровая платформа «Индустрия 4.0». В Российской Федерации в рассматриваемой сфере

осуществляется «точечное» предоставление субсидий для российских компаний на компенсацию части затрат, возникающих в связи с организацией и проведением оценки в форме испытаний высокоавтоматизированных транспортных средств на соответствие обязательным требованиям, установленным техническими регламентами Таможенного союза.

Во второй главе «Особенности административно-правового регулирования применения отдельных видов беспилотных транспортных средств» раскрываются особенности административно-правового регулирования применения беспилотного автомобильного воздушного транспорта, особенности административно-правового регулирования применения беспилотных железнодорожных транспортных средств, а также административная ответственность за нарушение правил применения БТС.

В первом параграфе «Особенности административно-правового регулирования применения беспилотного транспорта» раскрываются особенности административно-правового регулирования применения беспилотного автомобильного транспорта.

Автомобильный транспорт России является динамично развивающимся видом транспорта, отличающимся высокой маневренностью. Одним из направлений цифровой модернизации автомобильного транспорта выступает разработка и внедрение беспилотного автотранспорта на дорогах общего пользования.

Автор приходит к выводу о том, что внедрение БТС на автомобильных дорогах общего пользования является закономерным этапом развития современных интеллектуальных транспортных систем и преследует следующие цели: повышение безопасности дорожного движения, повышение пропускной способности дорог, оптимизация транспортных процессов, формирование заданного поведения участников дорожного движения и культуры вождения, развитие различных сервисных услуг для пользователей транспортной системы, поддержание заданного уровня содержания дорожного полотна и дорожно-транспортной инфраструктуры.

Работа по формированию нормативно-правовой базы применения БТС

активно продолжается, Минтранс России разработал проект федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В нем содержатся основные дефиниции в анализируемой сфере, закреплены условия допуска к эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств: постановка на государственный учет транспортного средства, подключение к Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС», оснащение транспортного средства бортовым устройством регистрации событий. Установлены требования к автоматизированной системе управления. Определены полномочия органов государственной власти Российской Федерации в рассматриваемой сфере, а также обязанности производителя, диспетчера, владельца высокоавтоматизированного транспортного средства.

Законопроектом предусматривается вступление его в силу только с 1 марта 2025 г. в связи с необходимостью оценки результатов эксперимента опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств, осуществляемого в соответствии с постановлением Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств».

При осуществлении административно-правового регулирования применения беспилотного автотранспорта полагаем необходим учитывать как позитивные, так и негативные последствия такого применения.

В параграфе делается вывод о том, что в настоящее время на основании результатов экспериментальной деятельности, а также опыта применения экспериментального правового режима осуществляется выработка универсальных стандартов применения БТС, способных обеспечить высокий уровень безопасности дорожного движения. Проблема применения беспилотного автомобильного транспорта во многом связана с необходимостью его интеграции в общегосударственную автотранспортную систему.

Во втором параграфе «Особенности административно-правового регулирования применения беспилотного воздушного транспорта» раскрыты признаки такого вида транспорта, выявлены особенности административно-правового регулирования его применения.

В современных условиях модернизации экономики и транспортной сферы беспилотный воздушный транспорт приобретает особое значение. Из всех видов БТС именно беспилотные воздушные суда стали первыми, широко вошедшими в жизнедеятельность современного человека. Накопленный опыт применения беспилотных воздушных судов различного типа, а также учет потенциальных угроз, обусловленных их применением, позволили сформировать определенный уровень юридической регламентации соответствующих отношений.

В транспортной отрасли беспилотные воздушные суда применяются для доставки грузов и почты, в том числе в удаленные и труднодоступные районы, а также для администрирования складов, аэрофотосъемки, патрулирования территорий и прочих авиационных работ.

Автор отмечает, что беспилотные воздушные суда активно используются в правомерных, и к сожалению, в противоправных целях. Правомерное применение беспилотных воздушных судов осуществляется в целях удовлетворения публичных интересов, интересов бизнеса и частных лиц. В целях удовлетворения публичных интересов они используются, например, для мониторинга транспортного потока, исследования климата и экологического мониторинга; поиска и спасания, борьбы с пожарами и стихийными бедствиями, помощи в операциях по поддержанию правопорядка, исследования дикой природы.

В целях удовлетворения интересов бизнеса беспилотные воздушные суда используются в сельском хозяйстве (картирование земель для целей точного земледелия, мониторинг угодий и внесение веществ); в сфере связи (применение БАС как платформ для ретрансляции сигналов).

Вместе с тем, при исследовании особенностей применения беспилотного воздушного транспорта автором проанализированы случаи применения

беспилотных воздушных судов в противоправных целях в качестве средств доставки взрывных устройств и легковесного оружия, распыления отравляющих веществ в местах массового пребывания людей, распространения наркотиков, контрабанды, для передачи информации и запрещенных объектов лицам, отбывающим наказание в местах лишения свободы.

Автор утверждает, что бесконтрольное применение беспилотных воздушных судов может создавать реальную угрозу охраняемым законным интересам, создавать риск возникновения угрозы общественному порядку и общественной безопасности. За последние годы фиксируются многочисленные случаи выполнения полетов БВС в непосредственной близости от мест массового пребывания людей, вблизи объектов транспорта и других важных стратегических и высокорисковых объектов.

Запрещается выполнять полеты, включая любые виды маневрирования, которые могут создавать опасности для других; летать над людьми, сооружениями или транспортными средствами; приближаться ближе, чем на 50 метров к людям, сооружениям или транспортным средствам; летать на высотах выше 150 метров над уровнем земли; приближаться к выполняющим полет самолетам и вертолетам.

В параграфе делается вывод о том, что представленные рекомендации установить в качестве императивных требований при применении беспилотных воздушных судов, неисполнение которых должно предусматривать наступление юридической ответственности.

В третьем параграфе «Особенности административно-правового регулирования применения беспилотных железнодорожных транспортных средств» автор на многочисленных конкретных примерах рассматривает особенности этого вида транспорта.

Железные дороги в Российской Федерации среди иных видов транспорта имеют доминирующее положение: они самые протяженные, массовые, стабильные, обладают высокой удельной грузоподъемностью и относительно низкой себестоимостью при перевозке грузов на большие расстояния.

За последние годы в отношении железнодорожного транспорта была

реализована модернизация железнодорожной инфраструктуры в ряде регионов страны, запуск скоростных пригородных поездов («Ласточка» и «Иволга») на ряде направлений, внедрение технологий обработки больших данных, использование машинного зрения в вагонном хозяйстве, в области диагностики и мониторинга, обновление подвижного состава грузового и пассажирского железнодорожного транспорта.

ОАО «РЖД» также разрабатывает БТС. Первый электропоезд «Ласточка» с беспилотным управлением представили в тестовом движении на экспериментальном кольце ВНИИЖТ в Щербинке, где с 28 по 31 августа 2019 года проходил Международный железнодорожный салон «PRO//Движение. Экспо». ОАО «РЖД» в 2024 году запустили беспилотное движение поездов по Московскому центральному кольцу.

Важное значение в вопросах административно-правового регулирования применения беспилотного железнодорожного транспорта в современных условиях играют документы стратегического и программного планирования. В Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года предусматривается реализация цифровой трансформации отрасли и ускорение внедрения новых технологий, создание Единой опорной транспортной системы, обеспечивающей мультимодальность транспортной сферы.

В четвертом параграфе «Административная ответственность за нарушение правил применения беспилотных транспортных средства» автор раскрывает особенности административной ответственности за нарушение правил применения БТС.

Автором отмечено, что вопросы, связанные с привлечением к юридической ответственности при применении БТС, в последние годы являются объектом пристальных научных исследований. Применение беспилотного транспорта как разновидности робототехники требует пересмотра традиционного подхода к юридической ответственности, выработку новых правовых механизмов, основанных на комплексном теоретическом и практическом подходе.

Автор утверждает, что проблема установления и совершенствования

юридической ответственности в области применения БТС обусловлена многочисленными факторами, важнейшими из которых являются следующие. Во-первых, виды БТС различны и включают в себя воздушный, автомобильный, железнодорожный, водный и трубопроводный транспорт. Очевидно, что правовое регулирование отношений в этих областях различно, имеются свои особенности, что должно быть учтено при установлении юридической ответственности. Во-вторых, юридическая ответственность за нарушение норм и правил применения БТС в зависимости от степени общественной опасности включает в себя уголовное и административное законодательство. Значительный спектр правового регулирования применения БТС регулируется нормами гражданского законодательства. В-третьих, при установлении юридической ответственности возникают проблемы квалификации деяния – установления субъекта и субъективной стороны правонарушения. Опрос экспертов подтверждает наше мнение о том, что важнейшими факторами установления юридической ответственности в области применения БТС является проблема установление субъекта (82% опрошенных) и объективной стороны правонарушения (74% опрошенных).

На основании изложенного автор полагает необходимым при определении субъектов юридической ответственности при применении БТС исходить из основного критерия – автономности транспортного средства. Степень автономности транспортного средства позволяет выработать различные подходы к определению и установлению круга субъектов юридической ответственности.

К числу субъектов юридической ответственности при применении беспилотных транспортных средств с учетом специфики регулирования рассматриваемых отношений следует относить изготовителя БТС, водителя (пилота) БТС, диспетчера (оператора) БТС, собственника (владельца) БТС.

На основе накопленного опыта в рамках экспериментальной деятельности, научных исследований продолжается процесс выработки оптимальной модели правового регулирования охранительных общественных отношений, связанных с применением БТС, направленной на защиту прав,

свобод и законных интересов всех участников современных транспортных отношений.

Проблема привлечения к административной ответственности за нарушение норм и правил применения БТС по мнению автора представляется достаточно сложной в силу ее комплексного характера, наличия многочисленных субъектов, которые могут быть потенциальными правонарушителями. Как нам представляется, в главе 11 КоАП РФ «Административные правонарушения на транспорте» необходимо внести общие и специальные нормы. Общие нормы должны регулировать отношения для всех видов БТС, специальные — иметь отношение к каждому виду БТС (воздушному, автомобильному, железнодорожному и др.). Как видится, диспозиции предлагаемых норм будут иметь бланкетный характер

В заключении содержится обобщение основных теоретических положений и выводов диссертации и излагаются практические положения, сформулированные в ходе проведенного исследования.

СПИСОК РАБОТ, СОДЕРЖАЩИХ ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

Статьи в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации

1. Ананенко, А. О. Юридическая ответственность в области использования беспилотных транспортных средств / А. О. Ананенко //Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). Выпуск «Институт административного принуждения». — 2021. — № 6 (82). — С. 156–161 (0,69 п. л.).

2. Ананенко, А. О. Беспилотные транспортные средства: проблемы практического использования / А. О. Ананенко //Административное право и процесс. — 2022. — № 8. — С. 71–74 (0,35 п.л.).

3. Ананенко, А. О. Применение беспилотного воздушного транспорта в контексте обеспечения национальной безопасности Российской Федерации / А. О. Ананенко //Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). Выпуск «Актуальные проблемы обеспечения национальной безопасности». —2022. — № 11 (99). — С. 175–182 (0,79 п. л.).

Статьи в иных научных изданиях

4. Ананенко, А. О. Особенности правового регулирования безопасности на железнодорожном транспорте / А. О. Ананенко //Российское правоведение: трибуна молодого ученого: сборник статей / отв. ред. В. А. Уткин. — Томск : Издательство Томского государственного университета. — 2021. — Вып. 21. — С. 25–27 (0,23 п. л.).

5. Ананенко, А. О. Об интегрированном правовом регулировании применения беспилотных транспортных средств / А. О. Ананенко // Образовательное право и законодательство: тренды и стратегия развития :

сборник статей / ред. С. В. Ведяшкин, Д. В. Сенникова. — Томск : Изд-во Том. ун-та, 2022. — С. 102–107 (0,63 п. л.).

6. Ананенко, А. О. К вопросу об административно-правовом регулировании беспилотных транспортных средств / А. О. Ананенко // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права (Сорокинские чтения) : сборник статей по материалам международной научно-практической конференции, посвященной памяти д-ра юрид. наук, проф., засл. деятеля науки РФ, засл. юриста РФ Аврутина Юрия Ефремовича в связи с 75-летием со дня рождения, 25 марта 2022 г. / под общ. ред. д-ра юрид. наук, проф. А. И. Каплунова ; сост.: А. И. Каплунов, Н. М. Крамаренко. — Электрон. дан. (4,98 Мб). — Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2022. — 1 электрон. опт. диск. — Систем. требования: ПК с процессором Intel Core i3 и более; 512 Mb и более; CD/DVD — ROM дисковод; Microsoft Windows XP и выше; SVGA 800×600 .16 bit и более; Internet Explorer; Adobe Acrobat Reader 8.0 и выше — С. 910–915 (0,40 п.л.).

7. Ананенко, А. О. О классификации беспилотных транспортных средств / А. О. Ананенко // Роль права в обеспечении благополучия человека: сборник докладов XI Московской юридической недели: в 5 ч. Ч. 5. — Москва, 2022. — С. 211–214 (0,17 п. л.).

8. Ананенко, А. О. К вопросу об определении круга субъектов юридической ответственности при использовании беспилотного транспорта / А. О. Ананенко //Актуальные проблемы административного права и административного процесса : колл. монография / под общ. ред. С. А. Старостина. — Москва : Проспект, 2022. — С. 359–367 (0,46 п. л.).

Общий объем опубликованных автором работ составляет 4,18 п. л.