В диссертационный совет 24.2.336.02,
созданный на базе ФГАОУ ВО
«Московский государственный
юридический университет имени
О.Е. Кутафина (МГЮА)»
123242, г. Москва, ул. Садовая-
Кудринская, д. 7, стр. 22

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации Ананенко Андрея Олеговича на тему «Административно-правовое регулирование применения беспилотных транспортных средств», представленной на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 5.1.2 - Публично-правовые (государственно-правовые) науки

Диссертация Ананенко Андрея Олеговича на тему «Административно-правовое регулирование применения беспилотных транспортных средств» (далее – диссертация) посвящена исследованию общественных отношений, возникающих при появлении в практике перевозки грузов и пассажиров дистанционно управляемых или автоматически управляемых транспортных средств, названных в диссертации обобщенным определением «беспилотные транспортные средства» - БТС. Уменьшение степени участия людей в процессах управления транспортными средствами вплоть до полного его (участия) отсутствия в связи с появлением так называемых автономных транспортных средств (автомобилей, летательных аппаратов, морских и речных судов), создает совершенно новую структуру общественных отношений, требующую исследования и формирования новых подходов к регулированию в сфере транспорта. Технологические изменения, связанные с цифровизацией, автоматизацией, применением технологий и методов искусственного интеллекта в общественной жизни входят в конфликт со сложившимися за долгие годы стереотипами правового регулирования, создают объективные предпосылки необходимости адаптации правовой системы к изменяющимся условиям. Транспорт в целом, и его отдельные виды (морской, внутренний водный, автомобильный, воздушный, железнодорожный) в частности, не является исключением, а, в некоторой степени, даже находится в условиях наибольшего влияния технологических новаций.

В автореферате на диссертацию (далее – автореферат) актуальность темы исследования обосновывается тем, что в законодательстве и правовой доктрине отсутствуют сформированные понятия в отношении БТС, технические разработки в области БТС опережают развитие законодательства в их использовании, развитие транспортной инфраструктуры имеет большую значимость для развития экономики страны, существует необходимость сдерживания повсеместного применения БТС на государственном уровне, имеется востребованность формирования административно-правовых норм ответственности за нарушения в связи с применением БТС.

Хотя и не все указанные в автореферате тезисы могут быть безусловно поддержаны, в целом актуальность темы исследования не вызывает сомнения. Действительно используемая терминология в области автономного транспорта в правовой науке и в законодательстве не сформировалась. Сам термин, взятый диссертантом на вооружение, «беспилотное транспортное средство» является небезупречным и требует обоснования. Представляется, что термин должен отражать правовую природу общественных отношений в описываемом явлении. Дословно, «беспилотный» означает отсутствие некоего «пилота» на транспортном средстве, но присутствие «пилота» на транспортном средстве и сейчас не является обязательным. В автомобильном, железнодорожном, морском и внутреннем водном транспорте вообще не используется понятие «пилот», соответственно, термин «беспилотный» буквально возможно применить только к авиации.

Диссертантом предложены признаки БТС, сформулирована публично-правовая модель регулирования применения БТС, включающая набор правовых инструментов в иерархическом соотношении, обосновывается, что вид БТС обуславливает не только форму их правового регулирования, но и используемые для такого регулирования специальные правовые средства и методы. В работе приводится классификация БТС, основанная на степени их автономности. Также диссертант предлагает разработать базовый федеральный закон о беспилотных транспортных средствах для создания единого понятийного аппарата и единых процедур применения БТС. В диссертации весьма правомерно уделено особое внимание вопросам ответственности при применении БТС, при этом предлагается дифференцировать такую ответственность в зависимости от степени автономности БТС.

В результате рассмотрения доктринальных новелл и положений, выносимых на защиту, возникает рад вопросов, требующих более детального обсуждения:

1. При обзоре степени научной разработанности темы исследования (стр. 4 – 5 автореферата) диссертантом указаны исследования в области правового регулирования робототехники, искусственного интеллекта в части уголовно-правовых отношений, безопасности дорожного движения, контрольно-надзорных полномочий госавтоинспекции, и на основании этого делается вывод об отсутствии исследований проблем административно-правового регулирования применения БТС. При этом, из автореферата не представляется возможным сделать вывод о каком-либо соотнесении автором публично-правовых, частно-правовых, уголовно-правовых или административно-правовых отношений при эксплуатации БТС.

2. В автореферате упоминается в различных аспектах водный транспорт (положение № 3, пункт 1 параграфа первого первой главы). Кроме того, положением № 2, выносимом на защиту, предлагается создать базовый закон о беспилотных транспортных средствах, адресованный всем БТС, видимо, включая и водный транспорт. Однако в главе 2 ни морской ни внутренний водный транспорт не рассматриваются. Отсутствие в диссертационном исследовании вопросов регулирования общественных отношений, возникающих при эксплуатации морских автономных судов и автономных судов внутреннего водного плавания не позволяет согласится с автором исследования о возможности создания единого законодательного акта в отношении всех БТС. Вопросы правового регулирования автономного судоходства достаточно подробно исследованы, например, В.Н. Гуцуляком[1], С.А. Синицыным[2], В.В. Клюевым[3]. В международной морской организации (ИМО) ведется активная

[1] Гуцуляк, В. Н. Правовые проблемы эксплуатации морских судов без экипажей / В. Н. Гуцуляк, В. В. Клюев // Государство и право. – 2021. – № 10. – С. 163-172. – DOI 10.31857/S102694520017270-8. – EDN PSRQBB.
[2] Синицын, С. А. Развитие законодательства о беспилотном транспорте: проблемы и перспективы (на примере автономных судов) / С. А. Синицын // Российская юстиция. – 2022. – № 1. – С. 53-62. – DOI 10.52433/01316761_2022_01_53. – EDN BDBGIW.
[3] Клюев, В. В. Правовое регулирование использования автономных судов / В. В. Клюев // Транспорт Российской Федерации. – 2018. – № 5(78). – С. 13-15. – EDN YMSLHF.

разработка международного правового инструмента, регулирующего безопасность морских автономных надводных судов (МАНС)[4].

3. Формулируя понятие беспилотного транспортного средства (положение № 1, стр. 13 – 14 автореферата) диссертант смешивает воедино разнородные и несовместимые по своей правовой природе понятия, такие как, «беспилотный» (без пилота), «высокотехнологичный» (использование прогрессивных технологий, видимо технического характера), автономный (автономия, независимость воли в принятии решений). При этом применение БТС обуславливается автором рамками технологической инфраструктуры, и субъектами, обладающими специальными знаниями. Если использование БТС возможно только субъектами со специальными знаниями, то как в эту конфигурацию укладываются полностью автономные транспортные средства, в контуре управления которыми субъекты полностью отсутствуют?

4. В положении № 5, в качестве субъекта, на которого может быть возложена юридическая ответственность, указывается оператор, очевидно в предположении дистанционного способа управления БТС. Аналогичный посыл о дистанционном управлении БТС есть и в положении № 3. Однако при классификации БТС по степени автономности на стр. 14 автореферата, такой способ управления БТС не упоминается. Диссертант рассматривает ответственность исключительно с точки зрения возможного нарушения обязательных требований, которых пока нет, хотя явно это и не указывает. Представляется, что конструирование норм административной или уголовной ответственности за нарушение обязательных требований возможно только после формулирования таковых с определением предмета и субъекта ответственности. Кроме того, вопрос гражданской ответственности за возможный ущерб, причиненный в связи с эксплуатацией БТС, остался вне исследования, хотя является ключевым при внедрении автономных транспортных средств[5].

5. Как следует из положений № 1, № 3, № 5, диссертантом утверждается, что полностью автономное управление БТС осуществляется искусственным

---

[4] Клюев, В. В. Сравнительный анализ российского законодательства об автономном судоходстве и проекта Международного кодекса безопасности морских автономных надводных судов / В. В. Клюев, Н. Н. Харченко // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право. – 2023. – № 11. – С. 138-146. – DOI 10.37882/2223-2974.2023.11.17. – EDN CNIBHU.

[5] Клюев, В. В. Правовые вопросы ответственности за причинение ущерба, связанного с эксплуатацией автономных судов / В. В. Клюев // Актуальные проблемы российского права. – 2024. – Т. 19, № 11(168). – С. 123-135. – DOI 10.17803/1994-1471.2024.168.11.123-135. – EDN MNZYCA.

интеллектом. При этом из автореферата подтверждение такому утверждению не усматривается. Юридическое определение термину «искусственный интеллект» встречается в российском законодательстве дважды [6, 7] и соотносится со способностью компьютеризированной системы исполнять когнитивные функции человека. При разработке автономных транспортных средств, в частности в области морского транспорта, автомобильного транспорта, используются алгоритмические способы управления движением, что не может быть, в юридическом смысле, соотнесено с понятием и технологией искусственного интеллекта. Регулирование общественных отношений при использовании (применении) искусственного интеллекта и без такового будет существенно отличаться и требует иного подхода.

В целом, диссертация А.О. Ананенко представляет собой актуальное и проработанное исследование, которое в значительной степени углубляет понимание и формирование целостного подхода к правовому регулированию общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных транспортных средств. В работе диссертант формулирует ряд обоснованных теоретических положений, которые могут служить основой для предложений по оптимизации правового регулирования отношений при эксплуатации автономных транспортных средств на современном этапе развития законодательства РФ. Теоретическая значимость диссертационного исследования состоит в создании автором оригинальных научно-теоретических, научно-практических и научно-методологических подходов и парадигмальных основ доктринальной интерпретации правовой регламентации общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных транспортных средств.

Как можно судить по автореферату, диссертация Ананенко Андрея Олеговича соответствует всем критериям, установленным требованиями Положения «О порядке присуждения ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 года № 842. Тема и содержание представленной к защите диссертации соответствуют

---

[6] Федеральный закон от 24.04.2020 № 123-ФЗ "О проведении эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации - городе федерального значения Москве и внесении изменений в статьи 6 и 10 Федерального закона "О персональных данных".

[7] Указ Президента РФ от 10.10.2019 № 490 "О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации".

паспорту специальности 5.1.2. – Публично-правовые (государственно-правовые) науки. Диссертация является научно-квалификационной работой, в которой содержится решение научной задачи, имеющей значение для юридической науки, а ее автор заслуживает присуждения ученой степени кандидата юридических наук по специальности 5.1.2 Публично-правовые (государственно-правовые) науки.

«21» мая 2025 г.

Директор департамента государственной политики в области морского и внутреннего водного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации

Клюев Виталий Владимирович

Место работы:
Министерство транспорта Российской Федерации
Адрес: 109012, г. Москва,
ул. Рождественка, д. 1, стр. 1.
Телефон: +7 (499) 495-05-50
Электронная почта: 0550@mintrans.ru
Сайт: https://www.mintrans.gov.ru/

Подпись Клюева Виталия Владимировича заверяю.

Заместитель директора Департамента кадровой и молодежной политики В.А. Рекимсова 21.05.2025