ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА 24.2.336.02,
созданного на базе федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации

ПО ДИССЕРТАЦИИ
НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ КАНДИДАТА НАУК

аттестационное дело № _____
решение диссертационного совета от 17.06.2025 года № 49

О присуждении Ананенко Андрею Олеговичу,
гражданину Российской Федерации, ученой степени кандидата юридических наук

Диссертация Ананенко Андрея Олеговича «Административно-правовое регулирование применения беспилотных транспортных средств» по специальности 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки принята к защите 25 февраля 2025 года (протокол заседания № 21) диссертационным советом 24.2.336.02, созданным на базе федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, адрес: 125993, Россия, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 9, (Приказ Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 20 июля 2022 года № 904/нк).

Соискатель Ананенко Андрей Олегович, 06 мая 1994 года рождения, в 2015 году окончил федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский государственный университет путей сообщения» по направлению подготовки «40.03.01 Юриспруденция» с присвоением квалификации «бакалавр» (диплом о высшем образовании: серия 107724 № 1068222), в 2017 году окончил федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II» по направлению подготовки «40.04.01 Юриспруденция» с присвоением квалификации «магистр» (диплом о высшем образовании: серия 107727 № 0000276).

В настоящее время работает в Министерстве транспорта Российской Федерации в должности консультанта отдела стратегического развития и мониторинга реализации государственной политики Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта.

Диссертация выполнена на кафедре административного права и процесса имени Л.Л. Попова федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)» в период с 2021 по 2023 гг. (Приказ № 4863 от 27 октября 2021 г. о прикреплении для подготовки кандидатской диссертации; Приказ № 5654 от 17 октября 2023 г. об исключении из числа соискателей, справка № 279 от 30.08.2021 г. о сдаче кандидатских экзаменов по специальности «Административное право и административный процесс»).

Научный руководитель – Кинев Александр Юрьевич, доктор юридических наук, доцент кафедры административного права и процесса имени Л.Л. Попова федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «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 федерального государственного научно-исследовательского учреждения «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»

– дали **положительные** отзывы на диссертацию.

Ведущая организация – федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования «Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации И.Д. Путилина» в

своем положительном отзыве, подготовленном кандидатом юридических наук, доцентом, начальником кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта ФГКОУ ВО «Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени И.Д. Путилина» подполковником полиции Котаревым Сергеем Николаевичем и кандидатом юридических наук, доцентом кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта ФГКОУ ВО «Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени И.Д. Путилина», полковником полиции Панфиловой Ольгой Валентиновной, обсужденном и одобренном на заседании кафедры административной деятельности органов внутренних дел 20 мая 2025 года (протокол № 20), а также утвержденном начальником ФГКОУ ВО «Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени И.Д. Путилина», Александровым Алексеем Николаевичем, указала, что диссертация Ананенко А.О. на тему «Административно-правовое регулирование применения беспилотных транспортных средств» является самостоятельно выполненным и завершенным исследованием, отвечает требованиям, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата юридических наук согласно Положению о присуждении ученых степеней, утверждённому Постановлением Правительства РФ от 24 сентября 2013 г. № 842, а её автор, Ананенко Андрей Олегович заслуживает присуждения искомой учёной степени кандидата юридических наук по научной специальности 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки.

Выбор ведущей организации и официальных оппонентов обуславливается их соответствием требованиям, предъявляемым Положением о присуждении ученых степеней, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 г. № 842, сферой научных исследований, наличием у них соответствующих компетенций и большого числа научных публикаций, в том числе по направлению представленной на защиту диссертационной работы.

Соискатель имеет 8 научных публикаций общим объемом 4,18 п.л.: из них 3 научные статьи опубликованы в Перечне рецензируемых научных изданий,

в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата юридических наук.

Наиболее значимые научные работы по теме диссертации:

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.).

Все публикации соискателя полностью соответствуют теме диссертационного исследования и раскрывают его содержание.

На диссертацию и автореферат поступили положительные отзывы от:

1. Ведущей организации – федерального государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени И.Д. Путилина». В отзыве дана положительная оценка диссертационной работы, отмечается актуальность выбранной темы, обоснованность и достоверность выводов соискателя, совокупность которых можно квалифицировать как научное достижение. Вместе с тем в отзыве приводятся следующие дискуссионные положения:

1) Следует поддержать позицию автора в том, что в настоящее время правовое регулирование и применение беспилотных транспортных средств носит ярко выраженный ведомственный характер. На протяжении всей диссертации эта проблема неоднократно анализируется, но среди задач диссертации, ни в положениях, выносимых на защиту, эта проблема не решена.

2) Диссертант утверждает, что для административно-правового регулирования беспилотных транспортных средств характерен приоритет запретов и ограничений. Так, по мнению автора приоритетом должен стать принцип - любая хозяйственная или иная деятельность может оказать негативное воздействие при применении беспилотных транспортных средств (приложение № 2, выносимое на защиту). Иначе говоря, акцент сделан в значительной степени на карательную функцию административного права. Не противоречит ли все это содержанию части 1 ст. 3.1 КоАП РФ?

3) Требуют пояснения условия и критерии проведения эмпирического социологического исследования (цель, метод, критерии выборки респондентов, период проведения исследования и др.). Представляются дискуссионными выводы автора, аргументированные результатами, проведенного анкетирования (социологического исследования), представленные в приложении № 2. Кроме того, автором не обосновываются доказательства теоретической и практической значимости анкетирования.

4) В тексте диссертации имеют место анализ и ссылки на использование нормативных правовых источников, которые на момент исследования и рецензирования утратили силу, либо актуальность (с. 15, 20, 21, 48, 62 и др.).

5) В выводах параграфа 2 главы 1, а также в заключении диссертации (с. 127 абзац 6) автор, как представляется, демонстрирует внутреннее противоречие в своей аргументации. С одной стороны, обосновывается принцип уменьшения административных барьеров при нормативно-правовом регулировании применения беспилотных транспортных средств. С другой стороны, автор приходит к выводу о необходимости установления административно-правовых механизмов регулирования использования беспилотных транспортных средств.

6) Следует поддержать попытку автора представить единую классификацию беспилотных транспортных средств по различным классифицирующим признакам как объектов административно-правового регулирования. Вместе с тем, не уделяется достаточного внимания анализу юридически значимых критериев классификации с примерными прогнозами практического применения. Требует пояснения положение

№ 3 (с. 9), выносимое на защиту, в части предложения видовой классификации беспилотных транспортных средств по критерию правомерности применения: правомерное применение; применение в противоправных целях.

7) В работе автор отмечает необходимость разработки единого подхода к определению беспилотного транспортного средства с учетом его существенных признаков. (с. 18). Следует согласиться с утверждением о том, что беспилотные транспортные средства, независимо от вида транспорта, являются подкатегорией транспортного средства. Однако, представляется спорным предложения автора о необходимости внести в статью 1079 ГК РФ путем закрепления беспилотных транспортных средств как поименованного источника повышенной опасности (с. 23), поскольку в пункте 1, указанной статьи, предусмотрена ответственность юридических лиц и граждан, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств).

8) Автор раскрывает особенности административно-правового регулирования беспилотных транспортных средств, вместе с тем не предлагает реального механизма и условий привлечения к ответственности всех участников правоотношений с применением беспилотных транспортных средств.

2. Официального оппонента – Зырянова Сергея Михайловича, доктора юридических наук, профессора, главного научного сотрудника отдела административного законодательства и процесса ФГНИУ «Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации». Несмотря на положительную оценку рецензируемой диссертации высказаны следующие замечания:

1) В диссертации автором предложена классификация беспилотных транспортных средств. В основе классификации беспилотных транспортных средств заложены критерии, которые носят исключительно информационно-описательный характер. Диссертант не объяснил, почему использованы именно указанные критерии для классификации беспилотных транспортных средств, а также не обосновал целесообразность таких критериев, ее практическую и (или) теоретическую значимость.

2) В положении № 3 диссертант не связывает предложенную им классификацию беспилотных транспортных средств с необходимостью использовать специальные правовые средства и методы правового регулирования. Какие именно правовые средства и методы следует использовать, не уточняется. Теории права известны основные правовые средства, совокупность которых образует механизм правового регулирования (С.С. Алексеев).

3) Одним из важнейших итогов диссертационного исследования стоит признать предложенную автором структуру проекта федерального закона «О беспилотных транспортных средствах» (стр. 155), охватывающую практически все существующие вопросы, связанные с производством и эксплуатацией таких транспортных средств. Однако из этой структуры не видно, какой правовой режим предлагается установить - разрешительный, уведомительный или свободный. И если предлагается использовать разрешительные механизмы, то необходимо определить объекты разрешений.

4) Рассуждая о проблемах юридической ответственности, соискатель определяет субъектов, обладающих деликтоспособностью, и называет пилота, оператора, владельца и производителя беспилотного транспортного средства. Можно согласиться с предложением установить административную ответственность пилота или оператора, дистанционно управляющего транспортным средством, владельца или лица, отвечающего за техническое состояние и эксплуатацию. Однако насколько целесообразно привлекать к административной ответственности производителя или программистов? Представляется, что гражданско-правовая ответственность, возмещение причиненного вреда (ущерба) была бы более эффективным средством.

3. Официального оппонента – Баканова Кирилла Сергеевича, кандидата юридических наук, начальника отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения ФКУ «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России». В положительном отзыве обращено внимание на актуальность темы исследования, обоснованность и достоверность положений и предложений соискателя. Вместе с тем указаны следующие замечания:

1) В положении № 5 (стр. 10), выносимом на защиту, соискатель утверждает, что в качестве субъекта юридической ответственности может быть признан производитель БТС. Вместе с тем, последний, как правило, включает объединение лиц, производящих запчасти, программное обеспечение или отдельные его элементы, осуществляющих их сборку и обслуживание. Эти лица могут иметь различную организационно-правовую форму, поэтому целесообразно уточнить вопрос о распределении обязанностей и видов юридической ответственности между ними.

2) В диссертации автор достаточно часто использует словосочетание «разработка системы правовых и технических норм по применению единых стандартов технической совместимости» (например, положение №7 (стр. 10). В этой связи следует уточнить, о каких видах норм (правовых, технических) конкретно идет речь.

3) В работе в основном анализируются результаты экспериментального правого режима по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных ТС в рамках Постановления Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415, проводимого на территориях Москвы и Республики Татарстан, завершившегося в 2022 году и предусматривающего нахождение водителя внутри автомобиля, который контролирует действующую «автоматизированную систему вождения».

Вместе тем, известно, что в настоящее время реализуются более масштабные эксперименты с высокоавтоматизированными транспортными средствами (постановления Правительства Российской Федерации от 9 марта 2022 г. № 309, от 17 октября 2022 г. № 1849 и от 29 декабря 2022 г. № 2495), в том числе только посредством удаленного доступа оператора (без водителя в салоне) на специализированных полигонах. Соответствующие результаты будут интересны специалистам в этой области.

В этой связи, выражаем надежду, что в последующем, предварительные результаты указанных экспериментов будут исследованы автором в других работах.

Отзывы на автореферат поступили от:

1. Комовкиной Любови Сергеевны, кандидата юридических наук, доцента, полковника полиции, доцента кафедры административного права Московского университета МВД России имени В.И. Кикотя.

В качестве замечания указано, что на странице 8 автореферата автор отмечает, что беспилотные транспортные средства характеризуются совокупностью общих и специальных признаков, утверждает, что специальные признаки обусловлены особенностями конкретного вида беспилотного транспорта, но не раскрывает их.

2. Кардашовой Ирины Борисовна, доктора юридических наук, профессора, профессора кафедры государственного строительства и права федерального государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Университет прокуратуры Российской Федерации».

В качестве замечания высказано, что важное значение в вопросах административно-правового регулирования играют документы стратегического планирования со ссылкой на Транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 года. По нашему мнению, автору следовало отметить и национальную стратегию развития искусственного интеллекта на период до 2030 года.

3. Болдарева Улюмджи Константиновича, кандидата юридических наук, полковника полиции, доцента кафедры организации внутренних дел центра командно-штабных учений Академии управления МВД России.

В качестве замечаний отмечено, что автором предложена классификация беспилотных транспортных средств, в основе которой заложены критерии, носящие исключительно информационно-описательный характер. Диссертант не пояснил, почему использованы именно указанные критерии для классификации беспилотных транспортных средств, а также не обосновал целесообразность таких критериев, ее практическую и (или) теоретическую значимость.

4. Бегишева Ильдара Рустамовича, доктора юридических наук, доцента, заслуженного юриста Республики Татарстан, Главного научного сотрудника Научно-исследовательского института цифровых технологий и права Казанского инновационного университета имени В.Г. Тимирясова.

В качестве замечаний высказано следующее:

1. В автореферате недостаточно раскрыт вопрос о соотношении понятий «беспилотное транспортное средство» и «высокоавтоматизированное транспортное средство», что представляется важным в контексте упоминаемого автором проекта Федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах».

2. Представляется целесообразным более подробно осветить зарубежный опыт административно-правового регулирования применения БТС, что могло обогатить предлагаемую автором модель публично-правового регулирования в России.

3. Автором предлагается внести в главу 11 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях «Административные правонарушения на транспорте» общие и специальные нормы, регулирующие ответственность за нарушения применения БТС. Однако в автореферате не приводятся конкретные формулировки предлагаемых норм, что затрудняет оценку их практической применимости.

4. В исследовании недостаточное внимание уделено вопросам административно-правового регулирования применения беспилотных морских и речных транспортных средств, которые тоже являются перспективным направлением развития транспортной отрасли.

5. Клюева Виталия Владимировича, директора Департамента государственной политики в области морского и внутреннего водного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

В качестве замечаний высказано:

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, уголовно-правовых или административно-правовых отношений при эксплуатации БТС.

2. В автореферате упоминается в различных аспектах водный транспорт (положение № 3, пункт 1 параграфа 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, С.А. Синицыным, В.В. Клюевым. В международной морской организации (ИМО) ведется активная разработка международного правового инструмента, регулирующего безопасность морских автономных надводных судов (МАНС).

3. Формулируя понятия 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 технологичной 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 предложении 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 с точки зрения возможного нарушения обязательных требований, которых пока нет, хотя явно это не указывает. Представляется, что конструирование норм административной или уголовной ответственности за нарушения 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. Как следует из положений № 1, № 3, № 5, диссертантом утверждается, что полностью автономное транспортное средство осуществляется искусственным интеллектом. При этом из автореферата подтверждение такому утверждению не усматривается. Юридическое определение термину «искусственный интеллект» встречается в российском законодательстве дважды (Указ Президента Российской Федерации от 10 октября 2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации», Федеральный закон от 24 апреля 2020 г. № 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»), 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 отличаться и требует иного подхода.

6. Нагорных Романа Владимировича, доктора юридических наук, доцента, почетного работника высшего профессионального образования Российской

Федерации, профессора кафедры административно-правовых дисциплин федерального казенного образовательного учреждения высшего образования «Вологодского института права и экономики Федеральной службы исполнения наказаний. В отзыве замечания отсутствуют.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований новизна диссертации заключается в следующем:

– предложена и обоснована модель публично-правового регулирования применения беспилотного транспорта, в основу которой положена идея о необходимости комплексной регламентации применения беспилотных транспортных средств 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 беспилотных транспортных средств, 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 беспилотных транспортных средств, основанные на критерии степени их автономности.

– предложено ввести в научный оборот авторское определение понятия «беспилотное транспортное средство».

Теоретическая значимость результатов исследования обоснована тем, что:

раскрыты и доказаны сущностные признаки беспилотных транспортных средств, формулирующие о них целостное научное представление;

применительно к проблематике диссертации результативно (эффективно, то есть с получением обладающих новизной результатов) использованы научные административно-правовые подходы и методы исследования, в том числе

общенаучные (анализ, синтез, индукция, дедукция, аналогии, системный и др.) и частнонаучные (формально-юридический, сравнительно-правовой и др.);

предложена классификация беспилотных транспортных средств по различным основаниям;

представлены выводы и предложения, которые 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.

Значение полученных соискателем результатов исследования для практики подтверждается тем, что:

научные выводы и предложения, сформулированные в диссертации могут быть применены в процессе преподавания в образовательных учреждениях высшего образования юридического профиля учебного курса «Административное право», в образовательных учреждениях системы МВД России — учебного курса «Административная деятельность ГИБДД МВД России», в процессе преподавания на курсах повышения квалификации практических работников, непосредственно применяющих в своей деятельности беспилотные транспортные средства;

предложены перспективные направления практического использования полученных выводов и предложений в работе органов государственной власти, органов местного самоуправления;

полученные результаты направлены на совершенствование правового регулирования применения беспилотных транспортных средств;

представлены конкретные предложения по совершенствованию законодательства, направленные на восполнение пробелов, устранение правовых неопределенностей и противоречий, обнаруженных в ходе проведения исследования, которые могут быть использованы при подготовке нормативных правовых актов, в том числе при внесении изменений в КоАП РФ.

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

Результаты и предложения построены на общеизвестных, проверяемых данных, доктринальных положениях науки административного права и административного

процесса, согласуются с опубликованными данными по теме диссертации и смежным научным дисциплинам;

работа базируется на комплексном анализе практики, обобщении отечественного исторического и зарубежного опыта применения беспилотных транспортных средств, результатах комплексного изучения и обобщения особенностей административно-правового регулирования применения различных видов беспилотного транспорта - автомобильного, воздушного и железнодорожного;

совпадений авторских результатов с результатами иных научный исследователей не установлено;

проведенное исследование в полной степени соответствует комплексному и междисциплинарному подходу, основанному на анализе имеющихся знаний, выработанных иными отраслями науки, современных методиках сбора и обработки исходной информации, данных официальной статистики и результатов, полученных в ходе эмпирических исследований.

Автором по специально разработанной анкете проведен опрос 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, имеющих отношение к применению беспилотных транспортных средств.

Личный вклад соискателя состоит в самостоятельной подготовке диссертации, определении эмпирической, нормативной, теоретической основы исследования, ее научной обработке и формулировании основных положений и выводов, составляющих научную новизну и подтверждающих теоретическую и практическую значимость работы, личном проведении апробации результатов исследования, подготовке научных статей и других публикаций по выполненной работе.

В ходе защиты диссертации были высказаны следующие критические замечания и вопросы:

1. Артемов Н.М.: «У меня два вопроса, ответы на которые можете объединить в один ответ. Как вы оцениваете современное состояние качества законодательства о

беспилотных транспортных средствах? На ваш взгляд, есть необходимость принятия федерального закона о беспилотных транспортных средствах? Это, во-первых.

Во-вторых, чем наша модель законодательства принципиально отличается от законодательства Германии, Соединенных Штатов Америки и Китая, где эти технологии сейчас просто бурлят? Что мы можем у них позаимствовать, если мы говорим о принятии российского федерального закона?»

2. Комарова В.В.: « У вас во втором положении, выносимом на защиту, целая ваша авторская модель правового регулирования беспилотных транспортных средств. Тут вопрос в отношении базового федерального закона и отраслевых законов. Что значит «отраслевые»? Туда вносить изменения, куда вы сказали, транспортное законодательство, водное – все, что регулирует сегодня. Или это новое?

Есть еще более сущностный, на мой взгляд, вопрос. Помимо нормативного регулирования, что-то более практичное вы предлагаете? Есть вероятность, что все это будет использовано в практике? Если да, то как? У вас есть приложение, в автореферате указано. Может быть там ваша практическая составляющая?»

То есть фактически тоже два вопроса: практическая составляющая помимо предложений нормативного характера и ваш прогноз - когда будет реализовываться?»

3. Арзуманова Л.Л.: «В пятом положении, выносимом на защиту, вы говорите о классификации субъектов юридической ответственности. Скажите, с учетом того примера, который вы вначале привели, кто будет нести юридическую ответственность в случае ДТП с участием такого автономного беспилотника? Кто будет признан виноватым? В классическом ДТП все понятно, хотя там тоже всегда много вопросов при установлении виновника. А здесь вы себе это уже прослеживаете? Ответ на такой вопрос есть?»

Соискатель Ананенко А.О. ответил на задаваемые ему в ходе заседания вопросы и привел собственную аргументацию.

Диссертационный совет пришел к выводу о том, что диссертация Ананенко Андрея Олеговича «Административно-правовое регулирование применения беспилотных транспортных средств» является самостоятельной, завершенной научно-квалификационной работой, в которой на основании выполненных автором исследований разработаны теоретические и практические положения, совокупность которых можно квалифицировать как научное достижение, имеющее существенное значение в сфере публично-правовых (государственно-правовых) наук.

Данная работа соответствует требованиям, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата юридических наук, установленным Положением о присуждении ученых степеней, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 г. № 842, а также соответствует научной специальности 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки.

На заседании 17 июня 2025 года диссертационный совет принял решение присудить Ананенко Андрею Олеговичу ученую степень кандидата юридических наук по специальности 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки.

При проведении тайного голосования с использованием информационно-коммуникационных технологий диссертационный совет в количестве 17 человек (14 – очно, 3 – дистанционно), из них 17 докторов наук по научной специальности, рассматриваемой диссертации, участвовавших в заседании, из 24 человек, входящих в состав совета, проголосовали: за – 17, против – 0.

Заключение подготовили:

Доктор юридических наук, профессор Г.Д. Садовникова

Доктор юридических наук, доцент М.В. Варлен

Председатель
диссертационного совета,
д.ю.н., профессор О.В. Болтинова

Ученый секретарь
диссертационного совета,
д.ю.н., доцент Ю.К. Цареградская

17 июня 2025 года