

ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВНЕДРЕНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ: ОПЫТ, ПРОБЛЕМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ ИХ РЕШЕНИЯ

© 2023 г. А. И. Землин*, М. А. Матвеева**

Российский университет транспорта, г. Москва

*E-mail: zemlin.aldr@yandex.ru

**E-mail: matveeva1987@mail.ru

Поступила в редакцию 03.09.2023 г.

Аннотация. В статье представлены результаты исследования актуальных проблем правового обеспечения допуска и безопасного использования беспилотных автомобилей как в экспериментальном, так и в общем режиме эксплуатации, полученные в процессе реализации научного проекта, поддержанного Российским научным фондом, и озвученные в рамках пленарного доклада на V Международной научно-практической конференции «Проблемы развития и перспективы предпринимательского права в современных экономических условиях» («Лаптевские чтения-2023») (27 апреля 2023 года, ИГП РАН). Целью подготовки статьи стало доведение до сведения научной общественности результатов осмысления новой для российского транспортного права проблемы, связанной с сущностным изменением парадигмальных подходов к построению системы обеспечения безопасности на транспорте и организации дорожного движения на автомобильных дорогах, а также некоторых сформулированных авторами предложений по совершенствованию системы правового регулирования в указанной сфере. Легализация в российском праве предложений, по мнению авторов, позволит минимизировать риски эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на дорогах общего пользования, что имеет существенное значение для развития отечественного предпринимательства, решения задач обеспечения суверенитета Российской Федерации. В соответствии с поставленной авторами целью решен ряд частных исследовательских задач. В частности, на основе применения методик историко-правового анализа обосновывается вывод о том, что появление инновационных видов транспорта осознается, как правило, со значительным опозданием, в результате чего отсутствие правовой основы традиционно выступает сдерживающим фактором для его внедрения, а легализация норм, регулирующих отношения с его участием, имеет бессистемный характер. Применение инструментария сравнительно-правового анализа позволило сформулировать вывод о том, что указанная ранее тенденция характерна для всех без исключения развитых стран. Однако в КНР, США и государствах ЕС понимание необходимости урегулирования с использованием средств как публичного, так и частного права вопросов, связанных с переходом на общий режим эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, не предусматривающих наличия водителя, произошло ранее, чем в Российской Федерации, где правовое регулирование имеет лишь экспериментальный характер. Формально-догматический анализ действующего российского законодательства и проектов нормативных правовых актов дал основание авторам сделать вывод о бессистемном, не основанном на результатах достижений юридической науки правовом регулировании исследуемых закономерностей. Изложенное позволило высказать умозаключение о необходимости принятия срочных мер к устранению выявленных пробелов в законодательстве, поскольку дальнейшее сохранение имеющегося состояния дел может повлечь за собой неустранимое отставание Российской Федерации от высокоразвитых государств в области внедрения и безопасного использования высокоавтоматизированных транспортных средств.

Ключевые слова: транспортное право, инновационный транспорт, высокоавтоматизированные транспортные средства, безопасность.

Цитирование: Землин А.И., Матвеева М.А. Правовое обеспечение внедрения и использования беспилотных автомобилей: опыт, проблемы и направления их решения // Государство и право. 2023. № 12. С. 121–130.

Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда в рамках научного проекта № 22-28-20334 «Правовые средства обеспечения безопасности использования беспилотных автомобилей в мегаполисе», <https://rscf.ru/project/22-28-20334/>

DOI: 10.31857/S102694520029378-6

LEGAL SUPPORT FOR THE IMPLEMENTATION AND USE OF UNMANNED VEHICLES: EXPERIENCE, PROBLEMS AND DIRECTIONS FOR THEIR SOLUTION

© 2023 A. I. Zemlin*, M. A. Matveeva**

Russian University of Transport, Moscow

*E-mail: zemlin.aldr@yandex.ru

**E-mail: matveeva1987@mail.ru

Received 03.09.2023

Abstract. The article presents the results of a study of current problems of legal support for the admission and safe use of unmanned vehicles both in experimental and general operation modes, obtained during the implementation of a scientific project supported by the Russian Science Foundation, and voiced as part of a plenary report at the V International Scientific and Practical Conference “Problems of development and prospects of Business Law in modern economic conditions” (“Laptev Readings-2023”) (April 27, 2023, IGP of the RAS).

The purpose of preparing the article was to bring to the attention of the scientific community the results of understanding a new problem for Russian Transport Law associated with an essential change in paradigmatic approaches to building a system for ensuring transport safety and organizing traffic on roads, as well as some proposals formulated by the authors for improving the system of legal regulation in this area. Legalization of proposals in Russian law, according to the authors, will minimize the risks of operating highly automated vehicles on public roads, which is essential for the development of domestic entrepreneurship and solving the problems of ensuring the sovereignty of the Russian Federation. In accordance with the goal set by the authors, a number of specific research problems have been solved. In particular, based on the application of methods of historical and legal analysis, the conclusion is substantiated that the emergence of innovative modes of transport is perceived, as a rule, with a significant delay, as a result of which the lack of a legal basis traditionally acts as a limiting factor for its implementation, and the legalization of norms regulating relations with his participation is unsystematic. The use of comparative legal analysis tools allowed us to conclude that the previously mentioned trend is characteristic of all developed countries without exception. However, in the China, the USA and the EU, understanding of the urgent need to resolve, using both public and private law, issues related to the transition to a general mode of operation of highly automated vehicles that do not require a driver, occurred earlier than in the Russian Federation, where legal regulation is still experimental in nature. A formal and dogmatic analysis of the current Russian legislation and draft normative legal acts gave the authors grounds to conclude that the legal regulation of the relations under study is unsystematic and not based on the results of the achievements of legal science. The foregoing allowed us to draw a reasonable conclusion about the need to take urgent measures to eliminate the identified gaps in the legislation, since further preservation of the current state of affairs may entail an irreparable lag of the Russian Federation from highly developed countries in the field of implementation and safe use of highly automated vehicles.

Key words: Transport Law, innovative transport, highly automated vehicles, safety.

For citation: Zemlin, A.I., Matveeva, M.A. (2023). Legal support for the implementation and use of unmanned vehicles: experience, problems and directions for their solution // Gosudarstvo i pravo=State and Law, No. 12, pp. 121–130.

The research was carried out with the financial support of the Russian Science Foundation within the framework of the scientific project No. 22-28-20334 “Legal means to ensure the safety of the use of unmanned vehicles in the metropolis”, <https://rscf.ru/project/22-28-20334/>

Постановка проблемы

Социальная активность человека и различные формирующиеся отношения связаны с широким внедрением и использованием высоких технологий и высокомобильных или автоматизированных технических средств¹. Происходит это на фоне разрастания и появления новых вызовов и угроз технологического, военного и общественного

характера². Следует согласиться с мнением о том, что глобальные цивилизационные «вызовы, перед которыми стоит человечество, сопровождаются отсутствием идей относительно его дальнейшего движения. В полной мере это касается и такого феномена, как право»³.

¹ См.: Гаврилов С.О., Глебов И.Н., Чукин С.Г. и др. Право в точке бифуркации: обсуждение концептуального исследования военных проблем международного права (Дискуссия в формате «круглого стола» по материалам гл. 6 «Военные проблемы международного права» т. III монографии «Военное право») // Государство и право. 2022. № 12. С. 61. DOI: 10.31857/S1026945200233012

² См.: Наумов П.Ю. Психологические проблемы формирования общей системы ценностей: концептуализация социальных функций российской военной интеллигенции // Профессиональное образование в современном мире. 2022. Т. 12. № 1. С. 163. DOI: 10.20913/2618-7515-2022-1-19

³ Савенков А.Н. Глобальный кризис современности как предмет философии права // Государство и право. 2019. № 4. С. 6. DOI: 10.31857/S013207690004632-7

Неоднократно в работах представителей транспортно-правовой науки отмечался тот факт, что разработка и все более широкое использование автоматизированной системы вождения, ввод в эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств преследует своей целью в первую очередь решение целого комплекса таких значимых для экономики задач, как снижение транспортных расходов за счет сокращения фонда оплаты труда водителей и сопутствующих расходов, оптимизация затрат на содержание, амортизацию, ремонт и страхование транспортных средств, экономия топлива за счет автоматической манеры вождения⁴, обеспечение безопасности на транспорте⁵. Анализ показывает, что высокоавтоматизированные транспортные средства получают все большее распространение в особых условиях обстановки, связанных с необходимостью обеспечения безопасности пассажиров, предупреждения «перекрестного» заражения в условиях распространения эпидемий и пандемий инфекционных заболеваний⁶, безопасного использования беспилотных аппаратов в ситуации возрастания террористических угроз⁷, решения задач, связанных с доставкой в боевые порядки войск (сил) к линии соприкосновения с противником боеприпасов, продовольствия, иных грузов в условиях проведения специальной военной операции⁸, и др. В рамках осуществляемого авторами исследования предметом изучения стали вопросы, связанные с правовыми основами обеспечения безопасности использования беспилотных автомобилей в мегаполисе. В 2022 г. в рамках исполнения 1-го этапа проекта исследовательским коллективом были получены, верифицированы и проанализированы сведения о состоянии и недостатках правового регулирования в указанной сфере⁹, исходя из наличия которых определены перспективные направления дальнейшей научной разработки выявленных проблемных вопросов.

В рамках настоящего исследования поэтапно и системно используется ряд методов правового исследования.

Исторический опыт служит эффективным инструментом познания функционирования социальных явлений¹⁰,

что предполагает как возможность, так и необходимость использования методологии историко-правового анализа.

Авторы отмечают, что представителями правовой науки вполне обоснованно отмечается недостаточная изученность влияния цифровизации экономики на право¹¹. Полагаем, что, поскольку появление и все более широкое внедрение высокоавтоматизированных транспортных средств, включающих в свой состав беспилотные автомобили, представляет собой еще неосознанный до конца разработчиками новых технологий и реализаторами внедренческих процедур вызов традиционной системе управления дорожным движением, основанной, во-первых, на постоянном контроле водителя за дорожной обстановкой и, во-вторых, его ответственности за причинение вреда источником повышенной опасности, постольку активно и регулярно предпринимаемые попытки нормативно урегулировать возникающие отношения, не имея научной проработки, имеют бессистемный характер¹².

Внедрение высокоавтоматизированных автомобилей в транспортный комплекс ставит перед правом как регулятором ряд серьезных вызовов¹³. Эти вызовы касаются многочисленных сфер деятельности людей — экономики, политики, здравоохранения, науки и технологий¹⁴ и др., что, несомненно, требует учета в процессе нормотворческой деятельности. В связи с этим полагаем неслучайным условием достижения исследовательской цели использование методологии формально-догматического анализа, целью которого является оценка соответствия мер, предпринимаемых в целях урегулирования возникающих при внедрении инновационной техники отношений, на предмет их системности, полноты и своевременности. При этом предполагается оценить степень соответствия принятых правовых актов потребностям практики, законам формальной логики и требованиям юридической догматики, а легализованных ими норм — признакам формальной определенности и конкретности содержания, системности и взаимной непротиворечивости. Решение указанной задачи позволит сформулировать направления дальнейшего исследования, выработать предложения по совершенствованию правового регулирования отношений, связанных с внедрением беспилотных автомобилей, что может способствовать решению задач не только теоретического, но и практического характера, возникших в процессе внедрения в транспортную систему Российской Федерации полностью автоматизированных автомобилей.

Опыт правового регулирования отношений, возникающих в связи с внедрением инновационных технологий в сфере транспорта в Российской Федерации и зарубежных государствах

По результатам применения методики историко-правового анализа авторами сформулирован вывод о том, что

⁴ См.: Землин А. И., Матвеева М. А., Гоц Е. В., Торишин А. А. Актуальные проблемы правового регулирования отношений, возникающих в связи с использованием высокоавтоматизированных автомобилей. М., 2022. С. 18.

⁵ См.: Zemlin A., Kharlamova Yu., Pishchelko A. Problems of realisation of public oversight in the field of transport counterterrorism policy // Kutafin University Law Review. 2020. Vol. 7. Iss. 1. P. 71. DOI: 10.17803/2313-5395.2020.1.13.067-078

⁶ См.: Землин А. И. Некоторые аспекты обеспечения безопасности на транспорте в условиях распространения инфекционных заболеваний (на примере пандемии коронавирусной инфекции COVID-19) // Военное право. 2020. № 6 (64). С. 19.—29.

⁷ См.: Безопасность беспилотных воздушных средств: информационные, функциональные и уголовно-правовые аспекты / под ред. А. И. Чучаева. М., 2022. С. 25.

⁸ См.: Землин А. И. Актуальные вопросы военной деятельности государства: правовое измерение // Военное право. 2022. № 6 (76). С. 71.

⁹ См.: Землин А. И. Правовые средства обеспечения безопасности использования беспилотных автомобилей в мегаполисе. НИР: грант № 22-28-20334. Российский научный фонд. 2022; Правовые средства обеспечения безопасности использования беспилотных автомобилей в мегаполисе. Отчет о НИР № 22-28-20334. Российский научный фонд. 2022.

¹⁰ См.: Холиков И. В., Большакова В. М., Наумов П. Ю., Зеленин Р. В. Ценности и смыслы главного судебного акта XX века: аксиологические концепты книги А. Н. Савенкова «Нюрнберг: Приговор во имя Мира» (Материалы дискуссии) // Государство и право. 2022. № 10. С. 51. DOI: 10.31857/S102694520021789-8

¹¹ См.: Габов А. В. Цифровая платформа как новое правовое явление // Пермский юрид. альманах. 2021. № 4. С. 17.

¹² См.: Землин А. И., Гоц Е. А., Матвеева М. А., Торишин А. А. Противодействие распространению коронавирусной инфекции COVID-19 в мегаполисах с использованием беспилотных автомобилей: опыт, правовые и организационные аспекты // Siberian Journal of Life Sciences and Agriculture. 2022. Т. 14. № 6. С. 459.

¹³ См.: Землин А. И. Проблемные вопросы правового обеспечения использования высокоавтоматизированных транспортных средств // Транспортное право. 2022. № 4. С. 15.

¹⁴ См.: Холиков И. В., Милованович А., Наумов П. Ю. Динамика функционирования международного права в условиях трансформации современного миропорядка: постнеклассический подход // Журнал рос. права. 2022. Т. 26. № 11. С. 134. DOI: 10.12737/jrl.2022.122

для Российской Федерации является традиционным существенное отставание в осознании необходимости правового урегулирования, основанного на достижениях юридической науки, отношений, возникающих в связи с внедрением новых, прорывных, инновационных технологий. Ранее нами уже отмечался тот подтвержденный отечественным историческим опытом факт, что указанная необходимость осознается только после возникновения в процессе реализации инновационных решений затруднительных для разрешения проблем¹⁵. Именно после этого возникает понимание особой значимости неотложного урегулирования законодательным образом порядка и правил использования новых видов транспорта¹⁶, а также подготовки квалифицированных кадров, обладающих необходимым и достаточным уровнем профессиональной правовой культуры для осуществления управленческой деятельности в сфере транспорта на основе знаний и умений применения юридических норм¹⁷.

Сравнительно-правовое исследование, целью осуществления которого являлся критический анализ опыта правового обеспечения внедрения и использования беспилотных автомобилей в зарубежных государствах, необходимо для выявления перспективных направлений и форм регулирования отношений, имеющих, как уже отмечалось ранее, существенное значение для повышения эффективности предпринимательской деятельности.

Весьма широкое распространение высокоавтоматизированных транспортных средств, в том числе беспилотных автомобилей, вполне очевидное и обоснованное в силу тех преимуществ для экономики, которые представляют инновационные транспортные средства, объективно детерминирует потребность правового урегулирования возникающих при этом отношений.

Авторы, опираясь на результаты ранее проведенных исследований¹⁸, полагают вполне достаточным для понимания проблемы правового обеспечения внедрения и использования беспилотных автомобилей предложить обобщающие выводы о состоянии нормотворчества в указанной сфере лишь в нескольких зарубежных государствах, а именно КНР, США и странах Евросоюза. Более основательно и детализированно результаты сравнительно-правового анализа представлены нами в публикациях, отражающих результаты, полученные в процессе реализации упомянутого ранее научного проекта¹⁹.

Если еще три года назад законодательство КНР исключало саму возможность испытаний полностью автономных

транспортных средств на скоростных автомагистралях, то уже к началу 2021 г. для тестирования интеллектуальных подключенных транспортных средств было открыто 2 тыс. км дорог общего пользования, а с 1 августа 2022 г. вступило в силу Положение об управлении интеллектуальными и подключенными транспортными средствами в Шэньчжэньской особой экономической зоне (КНР), в соответствии с которым введено постоянное регулирование для высокоавтоматизированных автомобилей с водителем за рулем, а также разрешается использование полностью автоматизированных автомобилей в специально отведенных зонах²⁰.

В США начало 2022 г. также характеризовалось активизацией нормотворческой деятельности в интересах обеспечения скорейшего перехода от стадии экспериментального правового регулирования к стадии ограниченного введения всеобщего регулирования в области высокоавтоматизированных транспортных средств. В частности, 11 марта 2022 г. Национальная администрация безопасности дорожного движения США пересмотрела требование Федеральных стандартов безопасности транспортных средств об обязательном присутствии руля в конструкции автомобиля, устранив таким образом ключевое регуляторное препятствие для внедрения полностью автономных автомобилей²¹.

В ЕС с 6 июля 2022 г. начал действовать Регламент (ЕС) Европейского Парламента и Совета 2019/2144 о требованиях к безопасности транспортных средств²², в котором, среди прочего, выдвигаются базовые требования к безопасности высокоавтоматизированных и полностью автоматизированных автомобилей (ст. 11).

Таким образом, даже самый общий анализ законодательства наиболее развитых в технологическом отношении государств, основанный на результатах ранее осуществленного исследования²³, свидетельствует о том, что с 2022 г. в КНР, США и странах ЕС началась активная фаза перехода от экспериментального законодательства к всеобщему правовому регулированию внедрения и ограниченного использования автономных автомобилей на дорогах общего назначения.

Дальнейший анализ состояния и динамики развития российского законодательства в исследуемой сфере позволит авторам выявить их соответствие общим тенденциям, установить возможные недостатки, определить направления и предложить вероятные пути совершенствования правовой основы использования беспилотных автомобилей.

Становление и развитие российского законодательства о беспилотных автомобилях

В Российской Федерации, как и в других высокоразвитых в техническом отношении государствах, в последнее десятилетие активно развиваются технологии беспилотного вождения. Однако в настоящее время полностью

¹⁵ См.: Землин А.И. Проблемные вопросы правового регулирования отношений, связанных с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств // Журнал рос. права. 2022. Т. 26. № 12. С. 62.

¹⁶ См.: Петров Ю.И., Землин А.И., Землина О.М. Зарождение системы управления путями сообщения и транспортного законодательства России в IX–XVIII веках // Мир транспорта. 2019. Т. 17. № 3 (82). С. 262. DOI: 10.30932/1992-3252-2019-17-3-260-277

¹⁷ См.: Землин А.И., Петров Ю.И. Опыт правового регулирования и организации обучения и преподавания в Императорском московском инженерном училище: 1896—1913 // Вестник архивиста. 2021. № 1. С. 251. DOI: 10.28995/2073-0101-2021-1-248-258

¹⁸ См.: Землин А.И. Проблемные вопросы правового регулирования отношений, связанных с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств. С. 59; Его же. Проблемные вопросы правового обеспечения использования высокоавтоматизированных транспортных средств. С. 25.

¹⁹ См.: Землин А.И., Гоц Е.А., Матвеева М.А., Торшин А.А. Указ. соч. С. 455—483.

²⁰ См.: URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202207/1269924.shtml>

²¹ См.: URL: <https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/2022-03/Final-Rule-Occupant-Protection-Amendment-Automated-Vehicles.pdf>

²² См.: Regulation (EU) 2019/2144 of the European Parliament and of the Council of 27 November 2019 on type-approval requirements for motor vehicles and their trailers, and systems, components and separate technical units intended for such vehicles, as regards their general safety and the protection of vehicle occupants and vulnerable road users.

²³ См.: Землин А.И., Матвеева М.А., Гоц Е.В., Торшин А.А. Указ. соч. С. 37—72.

беспилотное такси применяется для перевозки пассажиров исключительно в пределах закрытых территорий (Инновационный центр «Сколково», Иннополис). При этом рассматривается возможность проведения эксперимента по тестированию беспилотных автомобилей без водителей (в том числе и в качестве такси) на дорогах общего пользования²⁴.

Экспериментальные правовые режимы внедрения и эксплуатации беспилотных автомобилей вводились в Российской Федерации подзаконными актами. В частности, положение о проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств было утверждено Постановлением Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415²⁵.

Позже Постановлением Правительства РФ от 9 марта 2022 г. № 309²⁶ установлен экспериментальный правовой режим в сфере цифровых инноваций. Тем же постановлением утверждена Программа экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, принятая в соответствии с Федеральным законом от 22 июля 2020 г. «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации»²⁷, нормой ч. 2 ст. 1 которого установлено, что направлением разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций являются проектирование, производство и эксплуатация беспилотных транспортных средств.

Таким образом, Российская Федерация продолжает находиться в стадии экспериментального правового режима, регламентированного подзаконными актами.

Следует, тем не менее, отметить, что имеются признаки законодательской активности в указанной сфере, направленной на подготовку проектов законодательных актов. В частности, проект федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдель-

в эксплуатацию на дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств без присутствия инженера-испытателя в салоне транспортного средства, предусматривающих их опытную коммерческую эксплуатацию в отдельных субъектах Российской Федерации, от 12 марта 2021 г. № 2189п-П50. Согласно пояснительной записке проект федерального закона направлен на регулирование отношений, возникающих в связи с изготовлением и эксплуатацией высокоавтоматизированных транспортных средств. Таким образом, в данном случае речь идет уже не об экспериментальном правовом режиме, а об основе для общего правового регулирования, что можно было бы считать существенным «прорывом» в области правового обеспечения внедрения и использования беспилотных автомобилей в случае, естественно, оперативного принятия законопроекта²⁹.

Что касается содержательной и формальной характеристик действующих подзаконных актов и проектов федеральных законов, то результаты формально-догматического анализа приводят к выводу о том, что во всех них именно наличие автоматизированной системы вождения рассматривается в качестве сущностного и, по сути, единственного признака высокоавтоматизированного транспортного средства, позволяющего отграничить его от иных транспортных средств³⁰.

Осуществленный нами ранее анализ проблемных вопросов, связанных с определением таких базовых правовых терминов, как «высокоавтоматизированное транспортное средство», «автоматизированная система вождения» и др., позволяет ограничиться лишь самым кратким описанием в представленной ниже таблице демонстрируемых в подзаконных актах и законопроектах подходов в той степени, в которой это необходимо для понимания теоретической основы для формирования системно упорядоченного категориального ряда значимых для правового регулирования понятий.

Таблица

Подходы к определению понятия «автоматизированная система вождения» в российском законодательстве³¹

Анализируемый правовой акт / законопроект	Определение автоматизированной системы вождения
Положение о проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств. Утв. постановлением Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415	программно-аппаратные средства , осуществляющие управление транспортным средством без физического воздействия со стороны водителя
Программа экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств. Утв. постановлением Правительства РФ от 9 марта 2022 г. № 309	автоматизированная система управления программно-аппаратные средства , осуществляющие управление транспортным средством без физического воздействия со стороны водителя-испытателя

ные законодательные акты Российской Федерации» подготовлен Минтрансом России и представлен на рассмотрение Государственной Думы 10 июня 2021 г.²⁸ во исполнение п. 1 Комплекса мероприятий по тестированию и поэтапному вводу

²⁴ См.: Землин А. И., Торшин А. А. Характеристика беспилотных автомобилей в контексте обязательств вследствие причинения вреда // Транспортное право и безопасность. 2021. № 1 (37). С. 114.

²⁵ См.: СЗ РФ. 2018. № 49 (ч. VI), ст. 7619.

²⁶ См.: СЗ РФ. 2022. № 12, ст. 1817.

²⁷ См.: СЗ РФ. 2020. № 31 (ч. I), ст. 5017.

²⁸ ID проекта 02/04/06-21/00116763.

²⁹ В настоящее время законопроект проходит процедуру оценки регулирующего воздействия в соответствии с постановлением Правительства РФ от 17.12.2012 г. № 1318 «О порядке проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов, проектов поправок к проектам федеральных законов и проектов решений Совета Евразийской экономической комиссии, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации».

³⁰ См.: Землин А. И. Проблемные вопросы легализации понятий, используемых в целях правового регулирования транспортных отношений с участием автомобилей с автоматизированной системой вождения // Мир транспорта. 2022. Т. 20. № 5 (102). С. 31.

³¹ См.: Землин А. И., Матвеева М. А., Гоц Е. В., Торшин А. А. Указ. соч. С. 102, 103.

Анализируемый правовой акт / законопроект	Определение автоматизированной системы вождения
Проект федерального закона № 710083-7 «Об опытной эксплуатации инновационных транспортных средств и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» 15 мая 2019 г. законопроект внесен депутатом С.А. Жигаревым на рассмотрение Государственной Думы ФС РФ 8 октября 2019 г. снят с рассмотрения Государственной Думы ФС РФ в связи с отзывом субъектом права законодательной инициативы	комбинация аппаратного и программного обеспечения, осуществляющая управление транспортным средством в режиме автоматического управления без физического воздействия со стороны водителя
Проект федерального закона № 910152-7 «Об инновационных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» 27 февраля 2020 г. внесен на рассмотрение Государственным Советом Республики Татарстан 23 июня 2020 г. законопроект возвращен авторам в связи с несоблюдением требований ч. 3 ст. 104 Конституции РФ и ст. 105 Регламента Государственной Думы ФС РФ	комбинация аппаратного и программного обеспечения, осуществляющая на постоянной основе управление транспортным средством в режиме автоматического управления без физического воздействия со стороны водителя
Проект федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» 10 июня 2021 г. подготовлен Минтрансом России В настоящее время законопроект проходит процедуру оценки регулирующего воздействия	техническое средство, обеспечивающее динамическое управление транспортным средством

Очевидно, что все приведенные выше определения автоматизированной системы как некоего технического средства основаны на технократическом подходе, что не представляется возможным признать основательным и допустимым в гносеологическом аспекте и с точки зрения базовых основ правовой герменевтики.

Более того, они явно не соответствуют подходам, реализованным в действующих правовых документах.

Во-первых, согласно определению, содержащемуся в ГОСТ 30372-95 «Совместимость технических средств электромагнитная. Термины и определения»³², техническое средство рассматривается исключительно как «изделие, оборудование, аппаратура или их составные части...».

Межгосударственный стандарт ГОСТ 34.003-90 «Информационная технология. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Автоматизированные системы»³³ (далее — Межгосударственный стандарт), действовавший на момент подготовки и внесения на рассмотрение всех представленных законопроектов, устанавливал, что под автоматизированной системой понимается система, состоящая из персонала и комплекса средств автоматизации его деятельности, реализующая информационную технологию выполнения установленных функций. При этом Межгосударственным стандартом установлено, что автоматизированную систему образуют следующие структурные элементы: пользователь автоматизированной

системы; эксплуатационный персонал; организационное обеспечение автоматизированной системы; методическое обеспечение; техническое обеспечение; лингвистическое обеспечение; правовое обеспечение и др.

Таким образом, содержательно понятие «автоматизированная система» значительно шире понятия «техническое средство», структурно включает его в свой состав лишь как один из иных многих элементов.

Очевидно, что при определении автоматизированной системы вождения разработчиками не были учтены такие важнейшие составляющие автоматизированной системы, как программное обеспечение; информационное обеспечение; организационное обеспечение системы, как совокупность документов, устанавливающих организационную структуру, права и обязанности пользователей и эксплуатационного персонала АС в условиях функционирования, проверки и обеспечения работоспособности системы.

Особо в Межгосударственном стандарте выделено правовое обеспечение автоматизированной системы. Однако в проекте федерального закона от 10 июня 2021 г. «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» какого-либо упоминания о правовом обеспечении автоматизированной системы не содержится.

С 1 января 2022 г. ГОСТ 34.003-90 «Термины и определения» заменен на Национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 59853-2021 «Информационные технологии. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Автоматизированные системы. Термины и определения»³⁴, который «распространяется на автоматизированные системы, используемые в различных видах деятельности, включая их сочетания». Согласно Национальному стандарту

³² Принят Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации 12.10.1995 г. в качестве межгосударственного стандарта; введен в действие Постановлением Госстандарта России от 15.05.1996 г. № 308 в качестве государственного стандарта Российской Федерации с момента принятия указанного постановления и признан имеющим одинаковую силу с ГОСТ Р 50397-92 на территории Российской Федерации в связи с полной аутентичностью их содержания.

³³ Утв. и введен в действие постановлением Государственного комитета СССР по управлению качеством продукции и стандартам от 27.12.1990 г. № 3399.

³⁴ Утв. и введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 19.11.2021 г. № 1520-ст.

автоматизированная система — это система, состоящая из комплекса средств автоматизации, реализующего информационную технологию выполнения установленных функций, и персонала, обеспечивающего его функционирование. При этом выделены автоматизированные системы управления (АСУ). Национальный стандарт выделяет такие виды обеспечения автоматизированной системы, как лингвистическое, математическое, методическое, организационное, правовое.

Особо интересующее в силу направленности исследования правовое обеспечение автоматизированной системы рассматривается согласно Национальному стандарту как «совокупность правовых норм, регламентирующих правовые отношения при функционировании автоматизированной системы и юридический статус результатов ее функционирования».

Полагаем, что учет представленных обстоятельств в ходе дальнейшей работы над проектом федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» может способствовать выработке единого, научно обоснованного подхода к определению высокоавтоматизированного транспортного средства. Речь идет не только и не столько о теоретико-правовых основах регулирования отношений, возникающих по поводу внедрения инновационных транспортных средств, сколько об однозначном и адекватном толковании, а затем и применении в юридической практике базового определения, являющегося основой для формирования целого ряда системы терминов, необходимых, в свою очередь, для установления правового статуса участников отношений: «собственник высокоавтоматизированного транспортного средства»; «водитель высокоавтоматизированного транспортного средства»; «испытательная лаборатория» и пр. Без решения указанной теоретической проблемы невозможно в дальнейшем адекватное потребностям правового регулирования закрепление режимных требований к порядку использования транспортных средств, оснащенных автоматизированной системой вождения, установление ответственности участников отношений, возникающих в процессе эксплуатации высокоавтоматизированных автомобилей и т.п.

Ранее нами уже были сформулированы рекомендации по формированию понятийно-категориального аппарата, необходимого для регулирования использования беспилотных автомобилей, включающие определение беспилотного автомобиля³⁵.

В целях устранения выявленных системных недостатков правового регулирования предлагается определить автоматизированную систему вождения как автоматизированную систему, способную осуществлять самостоятельное динамическое управление транспортным средством, закрепить в российском законодательстве требования к автоматизированной системе управления, исходя из положений правовых актов технического регулирования, устанавливающих виды обеспечения автоматизированных систем, включающие, помимо технологического, организационный, правовой и др.³⁶

³⁵ См.: Землин А.И., Гоц Е.А., Матвеева М.А., Торшин А.А. Правовой статус водителя высокоавтоматизированного автомобиля в контексте административно-правового и гражданско-правового регулирования // Право и государство: теория и практика. 2022. № 10 (214). С. 148.

³⁶ См.: Землин А.И., Матвеева М.А., Гоц Е.В., Торшин А.А. Проблемные вопросы правового регулирования использования автомобилей с автоматизированной системой вождения // Мир транспорта. 2022. Т. 20. № 4 (101). С. 118.

Результаты исследования проблем правового регулирования использования беспилотных автомобилей позволяют сформулировать вывод о наличии двух групп барьеров организационного и правового характера, препятствующих внедрению инновационных технологий. К первой группе относятся пробелы в административном регулировании, среди которых следует выделять отсутствие специальных требований безопасности и соответствующих методов оценки соответствия высокоавтоматизированных автомобилей³⁷.

Ко второй группе проблем следует отнести противоречия гражданско-правового характера, связанные в первую очередь с правовой неопределенностью в отношении ответственности за причинение вреда высокоавтоматизированными автомобилями³⁸. Особо следует отметить, что с появлением систем автоматического вождения в контексте гражданско-правовой ответственности кардинальным образом меняются причины причинения вреда источником повышенной опасности. Если раньше в структуре указанных причин превалировал человеческий фактор (нарушение правил дорожного движения, ненадлежащая эксплуатация транспортного средства и т.п.), то в ближайшее время первоочередное значение могут получить сбои в работе оборудования и программного обеспечения³⁹. В этой связи особо следует отметить основательность и своевременность вывода о том, что уточнение характеристики общественной опасности нарушения безаварийного функционирования беспилотного аппарата важно для решения ряда вопросов о криминализации деяния⁴⁰.

Таким образом, результаты системно-правового и формально-догматического анализа нормативных правовых актов и их проектов свидетельствуют о том, что меры, принимаемые в целях урегулирования возникающих при внедрении инновационной техники отношений, осуществляются с существенным опозданием и бессистемно. Как действующие подзаконные акты, так и проекты федеральных законов разрабатываются и принимаются на основе опыта производителей и эксплуатантов новых видов техники, общих представлений о правилах их использования, что влечет за собой существенную дефектность правовых актов с точки зрения как юридической техники, так и формальной логики, что детерминирует необходимость незамедлительного использования потенциала правовой науки.

Заключение

Таким образом, по результатам работ, проведенных в рамках научного проекта № 22-28-20334 «Правовые средства обеспечения безопасности использования беспилотных автомобилей в мегаполисе», в части исследования опыта правового регулирования внедрения инновационных

³⁷ См.: Землин А.И., Торшин А.А. Указ. соч. С. 113–123.

³⁸ См.: Бубновская Т.А. Гражданско-правовая ответственность при использовании «высокоавтоматизированных» автомобилей // Транспортное право. 2019. № 3. С. 6–9; Лантев В.А. Ответственность «будущего»: правовое существо и вопрос оценки доказательств // Гражданское право. 2017. № 3. С. 32–35; Ли Ч., Сунгу М. Внедоговорная ответственность за вред, причиненный высокоавтоматизированными транспортными средствами // Закон. 2020. № 3. С. 49–56.

³⁹ См.: Землин А.И., Торшин А.А. «Система помощи водителю» или «автоматизированная система управления»: вопросы определения границ для публично-правового и частноправового регулирования // Современное право. 2022. № 8. С. 53.

⁴⁰ См.: Безопасность беспилотных воздушных средств: информационные, функциональные и уголовно-правовые аспекты / под ред. А.И. Чучаева. С. 169.

видов транспорта, обоснован вывод о том, что характерных негативных явлений в Российской Федерации несколько.

Во-первых, существенное запаздывание осознания значимости и необходимости правового регулирования отношений, возникающих в процессе внедрения новых видов транспорта, влекущее за собой негативные последствия для социально-экономического развития государства.

Во-вторых, затягивание периода экспериментального, временного правового регулирования отношений, возникающих в связи с внедрением инновационных технологий.

Анализ опыта правового обеспечения внедрения и использования беспилотных автомобилей в зарубежных государствах показал, что для развитых в технологическом отношении стран также был характерен период непонимания значимости правового обеспечения в указанной сфере. Однако под давлением представителей высокотехнологичного бизнеса и транспортных корпораций в 2022 г. предприняты меры к устранению правовых и организационных барьеров для использования беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования. Тем самым обеспечена правовая основа для перехода таких государств, как КНР, США и страны ЕС, от экспериментального правового режима к общему правовому регулированию.

Анализ действующего российского законодательства свидетельствует об отставании в вопросах правового регулирования от указанных выше государств. Российская Федерация находится на стадии экспериментального правового регулирования отношений, связанных с допуском к эксплуатации и использованием беспилотных автомобилей, осуществляемого на основе подзаконных актов. Законодательное регулирование исследуемых нами отношений в России находится на подготовительном уровне.

Результаты формально-догматического анализа нормативных правовых актов и законопроектов свидетельствуют о наличии существенных проблем легитимизации терминологии, используемой в целях правового обеспечения использования высокоавтоматизированных автомобилей. Авторами предложена основа для построения логично взаимосвязанного категориального ряда. При этом особо отмечена необходимость использования инструментария технического регулирования, которое должно рассматриваться именно как правовое регулирование отношений в области установления, применения и исполнения обязательных требований к продукции, производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации и утилизации, а также в области применения на добровольной основе требований к указанным объектам, и правовое регулирование отношений в области оценки соответствия.

Легализация предложений авторов позволит не только выстроить логически упорядоченную систему правовых категорий, но и обеспечить классификацию высокоавтоматизированных транспортных средств в зависимости от возможностей автоматизированной системы вождения; определить порядок допуска к опытной и полноценной эксплуатации беспилотных автомобилей; закрепить в законодательстве недостатки беспилотного автомобиля, исходя из его существенных признаков и видов обеспечения автоматизированной системы вождения, а в последующем — адекватно распределить ответственность участников отношений, связанных с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Безопасность беспилотных воздушных средств: информационные, функциональные и уголовно-правовые аспекты / под ред. А.И. Чучаева. М., 2022. С. 25, 169.
2. Бубновская Т.А. Гражданско-правовая ответственность при использовании «высокоавтоматизированных» автомобилей // Транспортное право. 2019. № 3. С. 6–9.
3. Габов А.В. Цифровая платформа как новое правовое явление // Пермский юрид. альманах. 2021. № 4. С. 17.
4. Гаврилов С.О., Глебов И.Н., Чукин С.Г. и др. Право в точке бифуркации: обсуждение концептуального исследования военных проблем международного права (Дискуссия в формате «круглого стола» по материалам гл. 6 «Военные проблемы международного права» т. III монографии «Военное право») // Государство и право. 2022. № 12. С. 61. DOI: 10.31857/S1026945200233012
5. Землин А.И. Актуальные вопросы военной деятельности государства: правовое измерение // Военное право. 2022. № 6 (76). С. 71.
6. Землин А.И. Некоторые аспекты обеспечения безопасности на транспорте в условиях распространения инфекционных заболеваний (на примере пандемии коронавирусной инфекции COVID-19 // Военное право. 2020. № 6 (64). С. 19–29.
7. Землин А.И. Правовые средства обеспечения безопасности использования беспилотных автомобилей в мегаполисе. НИР: грант № 22-28-20334. Российский научный фонд. 2022; Правовые средства обеспечения безопасности использования беспилотных автомобилей в мегаполисе. Отчет о НИР № 22-28-20334. Российский научный фонд. 2022.
8. Землин А.И. Проблемные вопросы легализации понятий, используемых в целях правового регулирования транспортных отношений с участием автомобилей с автоматизированной системой вождения // Мир транспорта. 2022. Т. 20. № 5 (102). С. 31.
9. Землин А.И. Проблемные вопросы правового обеспечения использования высокоавтоматизированных транспортных средств // Транспортное право. 2022. № 4. С. 15.
10. Землин А.И. Проблемные вопросы правового регулирования отношений, связанных с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств // Журнал рос. права. 2022. Т. 26. № 12. С. 59, 62.
11. Землин А.И., Гоц Е.А., Матвеева М.А., Торишин А.А. Правовой статус водителя высокоавтоматизированного автомобиля в контексте административно-правового и гражданско-правового регулирования // Право и государство: теория и практика. 2022. № 10 (214). С. 148.
12. Землин А.И., Гоц Е.А., Матвеева М.А., Торишин А.А. Противодействие распространению коронавирусной инфекции COVID-19 в мегаполисах с использованием беспилотных автомобилей: опыт, правовые и организационные аспекты // Siberian Journal of Life Sciences and Agriculture. 2022. Т. 14. № 6. С. 455–483.
13. Землин А.И., Матвеева М.А., Гоц Е.В., Торишин А.А. Актуальные проблемы правового регулирования отношений, возникающих в связи с использованием высокоавтоматизированных автомобилей. М., 2022. С. 18, 37–72, 102, 103.
14. Землин А.И., Матвеева М.А., Гоц Е.В., Торишин А.А. Проблемные вопросы правового регулирования использования автомобилей с автоматизированной системой вождения // Мир транспорта. 2022. Т. 20. № 4 (101). С. 118.
15. Землин А.И., Петров Ю.И. Опыт правового регулирования и организации обучения и преподавания в Императорском московском инженерном училище: 1896–1913 // Вестник архивиста. 2021. № 1. С. 251. DOI: 10.28995/2073-0101-2021-1-248-258
16. Землин А.И., Торишин А.А. «Система помощи водителю» или «автоматизированная система управления»: вопросы определения границ для публично-правового и частноправового регулирования // Современное право. 2022. № 8. С. 53.
17. Землин А.И., Торишин А.А. Характеристика беспилотных автомобилей в контексте обязательств вследствие причинения

- вреда // Транспортное право и безопасность. 2021. № 1 (37). С. 113–123.
18. Лантев В.А. Ответственность «будущего»: правовое существо и вопрос оценки доказательств // Гражданское право. 2017. № 3. С. 32–35.
 19. Ли Ч., Сунгу М. Внедоговорная ответственность за вред, причиненный высокоавтоматизированными транспортными средствами // Закон. 2020. № 3. С. 49–56.
 20. Наумов П.Ю. Психологические проблемы формирования общей системы ценностей: концептуализация социальных функций российской военной интеллигенции // Профессиональное образование в современном мире. 2022. Т. 12. № 1. С. 163. DOI: 10.20913/2618-7515-2022-1-19
 21. Петров Ю.И., Землин А.И., Землина О.М. Зарождение системы управления путями сообщения и транспортного законодательства России в IX–XVIII веках // Мир транспорта. 2019. Т. 17. № 3 (82). С. 262. DOI: 10.30932/1992-3252-2019-17-3-260-277
 22. Савенков А.Н. Глобальный кризис современности как предмет философии права // Государство и право. 2019. № 4. С. 6. DOI: 10.31857/S013207690004632-7
 23. Холиков И.В., Большакова В.М., Наумов П.Ю., Зелепукин Р.В. Ценности и смыслы главного судебного акта XX века: аксиологические концепты книги А.Н. Савенкова «Нюрнберг: Приговор во имя Мира» (Материалы дискуссии) // Государство и право. 2022. № 10. С. 51. DOI: 10.31857/S102694520021789-8
 24. Холиков И.В., Милованович А., Наумов П.Ю. Динамика функционирования международного права в условиях трансформации современного миропорядка: постнеклассический подход // Журнал рос. права. 2022. Т. 26. № 11. С. 134. DOI: 10.12737/jrl.2022.122
 25. Zemlin A., Kharlamova Yu., Pishchelko A. Problems of realisation of public oversight in the field of transport counterterrorism policy // Kutafin University Law Review. 2020. Vol. 7. Iss. 1. P. 71. DOI: 10.17803/2313-5395.2020.1.13.067-078
 9. Zemlin A.I. Problematic issues of legal support for the use of highly automated vehicles // Transport Law. 2022. No. 4. P. 15 (in Russ.).
 10. Zemlin A.I. Problematic issues of legal regulation of relations related to the use of highly automated vehicles // Journal of Russ. law. 2022. Vol. 26. No. 12. P. 59, 62 (in Russ.).
 11. Zemlin A.I., Gotz E.A., Matveeva M.A., Torshin A.A. The legal status of a driver of a highly automated car in the context of administrative and civil law regulation // Law and the State: Theory and Practice. 2022. No. 10 (214). P. 148 (in Russ.).
 12. Zemlin A.I., Gotz E.A., Matveeva M.A., Torshin A.A. Countering the spread of COVID-19 coronavirus infection in megacities using unmanned vehicles: experience, legal and organizational aspects // Siberian Journal of Life Sciences and Agriculture. 2022. Vol. 14. No. 6. P. 455–483 (in Russ.).
 13. Zemlin A.I., Matveeva M.A., Gotz E.V., Torshin A.A. Actual problems of legal regulation of relations arising in connection with the use of highly automated cars. М., 2022. P. 18, 37–72, 102, 103 (in Russ.).
 14. Zemlin A.I., Matveeva M.A., Gotz E.V., Torshin A.A. Problematic issues of legal regulation of the use of cars with an automated driving system // The world of transport. 2022. Vol. 20. No. 4 (101). P. 118 (in Russ.).
 15. Zemlin A.I., Petrov Yu. I. The experience of legal regulation and organization of education and teaching at the Imperial Moscow Engineering College: 1896–1913 // Bulletin of the archivist. 2021. No. 1. P. 251. DOI: 10.28995/2073-0101-2021-1-248-258 (in Russ.).
 16. Zemlin A.I., Torshin A.A. “Driver assistance system” or “automated control system”: issues of defining boundaries for public and private law regulation // Modern law. 2022. No. 8. P. 53 (in Russ.).
 17. Zemlin A.I., Torshin A.A. Characteristics of unmanned vehicles in the context of obligations due to harm // Transport law and security. 2021. No. 1 (37). P. 113–123 (in Russ.).
 18. Laptev V.A. Responsibility of the “future”: the legal essence and the issue of evaluating evidence // Civil Law. 2017. No. 3. P. 32–35 (in Russ.).
 19. Li Ch., Sungu M. Non-contractual liability for damage caused by highly automated vehicles // Law. 2020. No. 3. P. 49–56 (in Russ.).
 20. Naumov P.Y. Psychological problems of the formation of a common system of values: conceptualization of the social functions of the Russian military intelligentsia // Vocational education in the modern world. 2022. Vol. 12. No. 1. P. 163. DOI: 10.20913/2618-7515-2022-1-19 (in Russ.).
 21. Petrov Yu. I., Zemlin A.I., Zemlina O.M. The origin of the management system of communication routes and transport legislation of Russia in the IX–XVIII centuries // Mir transporta. 2019. Vol. 17. No. 3 (82). P. 262. DOI: 10.30932/1992-3252-2019-17-3-260-277 (in Russ.).
 22. Savenkov A.N. The global crisis of modernity as a subject of Philosophy of Law // State and Law. 2019. No. 4. P. 6. DOI: 10.31857/S013207690004632-7 (in Russ.).
 23. Zemlin A., Kharlamova Yu., Pishchelko A. Problems of realisation of public oversight in the field of transport counterterrorism policy // Kutafin University Law Review. 2020. Vol. 7. Iss. 1. P. 71. DOI: 10.17803/2313-5395.2020.1.13.067-078 (in Russ.).
 24. Kholikov I.V., Bolshakova V.M., Naumov P. Yu., Zelepukin R.V. Values and meanings of the main judicial act of the XX century: axiological concepts of the book by A.N. Savenkov “Nuremberg: Verdict in the name of Peace” (Discussion materials) // State and Law. 2022. No. 10. P. 51. DOI: 10.31857/S102694520021789-8 (in Russ.).
 25. Holikov I.V., Milovanovich A., Naumov P. Yu. Dynamics of the functioning of international law in the context of the transformation of the modern world order: a post-non-classical approach // Journal of Russ. law. 2022. Vol. 26. No. 11. P. 134. DOI: 10.12737/jrl.2022.122 (in Russ.).

REFERENCES

Сведения об авторах

ЗЕМЛИН Александр Игоревич —
доктор юридических наук, профессор,
заслуженный деятель науки РФ,
эксперт — научный руководитель
Научно-исследовательского центра
экспертиз на транспорте
Российского университета транспорта;
127018 г. Москва, 2-й Вышеславцев пер, д. 17;
научный руководитель направления
«Транспортная безопасность»
Научно-экспертного совета
Центра исследования проблем безопасности
Российской академии наук
ORCID: 0000-0001-8988-8517

МАТВЕЕВА Мария Андреевна —
кандидат юридических наук,
доцент кафедры «Транспортное право»
Юридического института
Российского университета транспорта;
127994 г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9
ORCID: 0000-0002-3297-4833

Authors' information

ZEMLIN Aleksandr I. —
Doctor of Law, Professor,
Honored Scientist of the Russian Federation,
Expert — Scientific Director, Research Center
for Expertise in Transport,
Russian University of Transport;
17, 2nd Vyshevlavtsev Lane,
127018 Moscow, Russia;
Scientific Director of the Department
“Transport Security”,
Scientific and Expert Council
of the Center for Security Research
of the Russian Academy of Sciences

MATVEEVA Maria A. —
PhD in Law,
Associate Professor of the Department
of Transport Law, Law Institute,
Russian University of Transport;
9, bld. 9 Obraztsova str., 127994 Moscow, Russia