



## НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 347.4 (075.32)

DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-2-6>

Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 2 (105). С. 54–60

## Проблемы обеспечения безопасной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств с использованием потенциала публичного и частного права

**Александр Игоревич Землин***Российский университет транспорта, Москва, Россия.*✉ [zemlin.aldr@yandex.ru](mailto:zemlin.aldr@yandex.ru).

ORCID: 0000-0001-8988-8517

**Александр ЗЕМЛИН****АННОТАЦИЯ**

Целью исследования стало критическое осмысление ряда значимых для теории транспортного права и практики правового регулирования транспортной деятельности в сфере использования высокоавтоматизированных транспортных средств аспектов соотношения средств публичного и частноправового регулирования транспортных отношений, связанных, соответственно, с типологизацией комплексных правовых образований и с практикой деятельности отраслей экономики.

В число частных исследовательских задач был включён системно-правовой анализ имеющегося в настоящее время ряда современных научных разработок в сфере правового регулирования отношений, связанных с использованием высокоавтоматизированных автомобилей, на предмет наличия недостатков, поиска путей устранения коллизий и пробелов правового регулирования, для чего в качестве основных поисковых методов, используемых в работе, избраны формально-догматический и системный методы специального правового исследования. На этой основе была проведена оценка перспективного вектора развития правового регулирования в данной сфере.

В статье в значительной мере обобщены и расширены результаты исследования, представленные в более ранних публикациях и апробированные в научном докладе в ходе Пятых цивилистических чтений памяти профессора М. Г. Прониной (16 марта 2023 года, Академия управления при Президенте Республики Беларусь (г. Минск, Республика Беларусь)).

По результатам проведённых исследований сделан вывод о том, что ряд пробелов в правовом регулировании отношений, связанных с внедрением и использованием высокоавтоматизированных автомобилей, создаёт существенные препятствия для эффективного развития транспортного комплекса, что повышает актуальность представленных предложений по определению направлений дальнейших исследований в данной сфере. Совершенствование комплекса законодательных и нормативно-правовых норм окажет существенное положительное влияние на успешное расширение использования высокоавтоматизированных автомобилей в транспортной отрасли и экономике в целом.

**Ключевые слова:** транспорт, высокоавтоматизированный автомобиль, правовое регулирование, инновационное развитие, публичное и частное право.

**Благодарности.** 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/>.

**Для цитирования:** Землин А. И. Проблемы обеспечения безопасной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств с использованием потенциала публичного и частного права // Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 2 (105). С. 54–60. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-2-6>.

**Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.**  
**The full text of the article in English is published in the second part of the issue.**

## ВВЕДЕНИЕ

Традиционно высокая степень значимости разветвлённой и эффективно функционирующей транспортной системы для социально-экономического развития любой страны, национальной безопасности и суверенитета какого бы то ни было государства детерминирует обязательность соответствующего уровня правового обеспечения организации деятельности уполномоченных органов в указанной сфере. Все более усложняющаяся система управления транспортом и расширяющаяся организационная структура, обеспечивающая оптимальное функционирование транспортного комплекса, с необходимостью требует использования не только средств частного права, но и инструментария публично-правового регулирования. В современных условиях российской действительности, характеризующейся особыми требованиями к безопасности и эффективности функционирования транспорта одновременно с нарастающим количеством и степенью опасности рисков и угроз безопасной работе транспортного комплекса, мера ригоричности правового регулирования транспортных отношений возрастает вполне закономерно.

Формально-догматический анализ российского позитивного права даёт основания для вывода о том, что в транспортном законодательстве в целом накоплен впечатляющий массив нормативных правовых актов самого высокого уровня. В частности, вопросам транспортного права посвящён целый ряд международных конвенций. Транспортное право включает такое число кодифицированных актов, которое не содержит, пожалуй, ни одна отрасль национального законодательства. Так, Гражданский кодекс Российской Федерации (далее – ГК) в главах 40 («Транспортная экспедиция») и 41 («Перевозка») устанавливает общие, наиболее существенные и значимые правила должного поведения участников транспортных обязательств имущественного характера. Положения Гражданского кодекса конкретизированы в нормах таких кодифицированных актов, как: Воздушный кодекс РФ (1997 г.), Кодекс торгового мореплавания РФ (1999 г.), Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (2001 г.), Устав железнодорожного транспорта РФ (2003 г.), Устав автомобильного транспорта и город-

ского наземного электрического транспорта (2007 г.). Одновременно, поименованные нормативные правовые акты содержат целый ряд установлений публично-правового характера. Указанное обстоятельство неоднократно подчёркивалось представителями транспортно-правовой науки.

При решении задач правового регулирования функционирования высокоавтоматизированных транспортных средств важно обеспечение преемственности в науке, основанной на наработках российских и зарубежных учёных, связанных с мультимодальными перевозками и цифровизацией транспортно-логистических процессов, организацией бесшовного движения. В частности, следует особо отметить вклад профессора М. Г. Прониной, исследовавшей проблемы стимулирования исполнения хозяйственных договоров, правового регулирования предпринимательской и хозяйственной деятельности [1], результаты научной деятельности которой нашли своё развитие в трудах продолжателей традиций белорусской цивилистики [2–4; 5, С. 93].

Изменение парадигмальных основ и принципиальных подходов к построению системы правового обеспечения организации дорожного движения и безопасности на транспорте, связанное с появлением и всё более активным распространением инноваций на транспорте, направленных на рост автономности транспорта, должно быть сосредоточено на формировании оптимальной системы правовых средств как частного, так и публичного права, обеспечивающих имплементацию в транспортный комплекс беспилотных автомобилей, иных транспортных средств, использующих автоматизированную систему вождения. И это при том, что не решены общие проблемные вопросы правового регулирования. Обоснованно отмечается, что «цифровая экономика не является определённым и чётко визуализированным элементом в идентификации объекта правового регулирования хотя бы потому, что её место в системе общественного производства при замещении классической экономики не определены» [6].

Ряд авторов отмечает ещё более тесную и значимую связь права и новых технологий. В частности, Т. Я. Хабриева обоснованно замечает, что с приходом новой,



«цифровой» реальности, «право ... меняет свои формы, содержание, механизм образования и действия» [7].

Применительно к теме настоящего исследования представляется необходимым исходить из того, что использование высокоавтоматизированного транспорта, включающего в свой состав беспилотные и полностью автономные автомобили, влечёт за собой отказ от традиционного требования об обязательности постоянного, в течение всего периода управления, контроля со стороны водителя за движением транспортного средства, равно как и от презумпции как виновной, так и безвиновной ответственности владельца за вред, причинённый автомобилем как источником повышенной опасности, закреплённой в российском праве.

Солидаризируясь с мнением С. А. Сеницына, обоснованно отмечающего, что «развитие технологий, рост интернет-коммуникаций, глобализация рынков, интернационализация крупного капитала явились теми объективными факторами развития социально-экономических отношений, которые поставили новые задачи перед гражданско-правовым регулированием» [8], необходимо отметить также и особое значение публично-правового регулирования, поскольку именно средствами административного права решаются вопросы установления обязательных требований в области технического регулирования [9] и транспортной безопасности [10], допуска к эксплуатации [11], установления ответственности за нарушения правил эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств [5], в том числе, – в период действия специальных правовых режимов [12].

## РЕЗУЛЬТАТЫ

### Роль транспортного права в регулировании экономики

Значение транспортной системы для решения задач социально-экономического развития, обеспечения обороны и национальной безопасности всё более возрастает. Отмечается, что с 2011 года объём рынка транспортных услуг каждый год увеличивается примерно на семь процентов, а одним из наиболее значимых шагов в логистике является внедрение беспилотного транспорта [13]. При этом, поскольку тех-

нологии автоматизированного вождения, позволяющие обеспечить создание высокоавтоматизированного транспорта, беспилотных автомобилей, развиваются в России с 2015 года, а единая система правового обеспечения их допуска к эксплуатации и последующего функционирования, отсутствует, следует утверждать о наличии противоречия между потребностями практики функционирования высокоавтоматизированного транспорта, внедрения его в транспортную систему России, с одной стороны, и отсутствием теоретического осмысления проблем правового регулирования возникающих при этом правоотношений.

### Эффекты, связанные с разработкой технологий автоматизированной системы вождения

Потребность в чётком и всестороннем правовом регулировании отношений, возникающих в связи с внедрением и все большим распространением высокоавтоматизированных транспортных средств, в том числе, – беспилотных автомобилей, детерминирована потребностями экономики и транспортной логистики.

Обоснованно отмечается, что применение технологий беспилотного вождения позволяет обеспечить решение целого ряда задач, отдельные из которых имеют существенное, особое значение для экономики и инновационного развития транспортной системы страны.

В частности, в сфере экономики транспорта применение технологий беспилотного вождения влечёт за собой снижение транспортных расходов за счёт сокращения фонда оплаты труда водителей и сопутствующих расходов, оптимизацию затрат на содержание, амортизацию, ремонт и страхование транспортных средств, экономию топлива и т. п.<sup>1</sup>

В социальной сфере – это, в первую очередь, их способность минимизировать риски транспортной безопасности [14], имеющие в качестве своей производной «человеческий фактор», роль которого «в системе опасностей возникновения ка-

<sup>1</sup> Российские технологии беспилотного транспорта для «умных» городов. [Электронный ресурс]: <https://naukatehnika.com/tehnologii-bespilotnogo-transporta-dlya-umnyix-gorodov.html?ysclid=1l6dac2r ru396132347>. Доступ 16.04.2023.

гастроф в связи с нарушением правил эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств чрезвычайно высока» [15, Р. 4963].

Кроме того, как показал мировой опыт противодействия распространению пандемии коронавирусной инфекции COVID-19, применение беспилотных транспортных средств в условиях мегаполиса следует рассматривать как, во-первых, новый фактор, «минимизирующий риски распространения инфекционных заболеваний» [16], а, во-вторых, «средство обеспечения доступности транспортных услуг в сложной эпидемиологической обстановке» [17, С. 16]. Дополнительно следует отметить перспективность использования беспилотных автомобилей в целях получения информации о состоянии и распространении инфекционных заболеваний в густонаселённых районах мегаполиса, эффективность и экономность забора анализов у пациентов. Указанные мероприятия при осуществлении их в обычном порядке, предусматривающем участие водителя и экипажей, осуществляющих функции мониторинга эпидемиологической обстановки, получения биологических материалов и т.д., мало того, что создают угрозу так называемого «перекрёстного» инфицирования, но и существенно удорожают процедуры, увеличивают время их проведения в связи с необходимостью проведения мероприятий по дезинфекции персонала, аппаратуры и транспортного средства.

### **Новизна и возникающие лакуны сферы правового регулирования**

История внедрения в социальную практику новых технологий, ставших результатом развития науки и техники, свидетельствует о том, что понимание значимости их чёткого и полного правового урегулирования осознаётся лишь после столкновения реализаторов инновационных решений и разработчиков основ правового обеспечения возникающих при этом общественных отношений с неожиданно возникающими проблемами правоприменения [18, 19]. В полной мере указанная устойчивая закономерность характерна и для транспортного комплекса. Дело в том, что внедрение инновационных решений и технологий в общественные отношения, возникающие

в процессе и по поводу их включения в систему участников перевозок, невозможно исключительно с использованием общих представлений о возможных вариантах применения инновационных транспортных средств, но, напротив, требует углублённой научной проработки всех сколько-нибудь вероятных юридически значимых последствий указанного процесса, установления правового положения участников возникающих при этом правоотношений, определения направлений, мер и оснований ответственности за все возможные при этом правонарушения. Представители научной школы «Транспортное право» отмечают устойчивую, неоднократно фиксируемую по результатам историко-правового анализа, взаимосвязь между появлением новых видов транспорта, основанных на принципиально новых технологических решениях, и значительными изменениями транспортного законодательства, включающими определение объекта и субъекта, установление объективной и субъективной стороны правонарушений нового вида, выработку предложений по легализации новых мер правовой защиты возникающих отношений [20, С. 147; 21, С. 54; 1].

Активно идущий процесс разработки, допуска к эксплуатации и использования беспилотных автомобилей относится именно к таким явлениям и, соответственно, представляет собой вызов системе, сложившейся и эффективно функционировавшей на принципах обязательного и непрерывного контроля со стороны водителя транспортного средства за дорожной обстановкой, а также как виновной, так и безвиновной ответственности за причинение вреда источником повышенной опасности. В настоящее время понимание необходимости приведения транспортного законодательства в соответствие с потребностями развития инновационного транспорта, актуальности урегулирования возникающих противоречий между новыми принципами функционирования беспилотных автомобилей и не соответствующей им парадигмой правового регулирования и управления дорожным движением, обеспечения безопасности на транспорте, сформировано у всех участников нормотворческого и правоприменительного процессов, что очевидно проявляется в нормотворческой актив-



ности органов власти. При этом, однако, предпринимаемые попытки формировать совокупность норм права, регулирующих указанные отношения, без глубокой научной проработки не имеют системного характера и, естественно, не приносят ожидаемого эффекта.

### **Мировые новации в сфере правового регулирования высокоавтоматизированных транспортных систем**

В КНР, опыт которой свидетельствует об ускоренных темпах внедрения высокоавтоматизированных транспортных средств, ещё совсем недавно законодательство исключало саму возможность использования автономных транспортных средств на автомагистралях общего назначения. Ситуация в корне изменилась в начале 2021 года, когда различным компаниям было выдано более 400 лицензий на проведение испытаний транспортных средств в режиме беспилотного вождения. При этом, по данным зарубежных авторов, общий пробег тестируемых транспортных средств составил более 2 млн км [22].

В определённой мере прорывным в дальнейшем развитии правового регулирования высокоавтоматизированных транспортных средств стало вступление с 1 августа 2022 года в силу Положения об управлении интеллектуальными и подключёнными транспортными средствами в Шэньчжэньской особой экономической зоне (КНР), которым было введено в действие постоянное регулирование режима эксплуатации высокоавтоматизированных автомобилей с водителем за рулём<sup>2</sup>.

Начало 2022 года в США и ЕС также ознаменовалось значительным ростом правотворческой активности, целью которой стало обеспечение максимально быстрого перехода от стадии экспериментального регулирования (так называемых «регуляторных песочниц») к этапу ограниченного введения универсального регулирования эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств. В частности, 11 марта 2022 года Национальная администрация

безопасности дорожного движения США пересмотрела требование Федеральных стандартов безопасности транспортных средств об обязательном наличии руля в конструкции автомобиля, таким образом устранив ключевое регуляторное препятствие для внедрения полностью автономных автомобилей (напр.:<sup>3</sup>). В ЕС 6 июля 2022 года вступил в силу Регламент (ЕС) Европейского Парламента и Совета 2019/2144 о требованиях к безопасности транспортных средств<sup>4</sup>, содержащий, в частности, базовые требования к безопасности высокоавтоматизированных и полностью автоматизированных автомобилей (ст. 11). Продолжают предприниматься всё новые шаги в этом направлении с учётом необходимости урегулирования целого ряда вопросов как на уровне законодательства Евросоюза, так и его государств-членов, гармонизации национальных законодательств, а также работы в рамках Венской конвенции 1968 года<sup>5, 6</sup>.

На этом фоне весьма скромными выглядят предпринимаемые в данном направлении меры в России. Так, полностью беспилотное такси применяется для перевозки пассажиров исключительно в пределах закрытых территорий, таких, как Инновационный центр «Сколково», Иннополис. Также, в ряде регионов проведён эксперимент по тестированию беспилотных авто-

<sup>3</sup> 49 CFR Part 571. Docket No. NHTSA-2021-0003. RIN 2127-AM06. Occupant Protection for Vehicles With Automated Driving Systems [Электронный ресурс]: <https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/2022-03/Final-Rule-Occupant-Protection-Amendment-Automated-Vehicles.pdf>. Доступ 16.04.2023.

<sup>4</sup> 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. [Электронный ресурс]: <https://www.legislation.gov.uk/eur/2019/2144>. Доступ 16.04.2023.

<sup>5</sup> Report on autonomous driving in European transport. 5.12.2018 [Электронный ресурс]: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0425\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0425_EN.html). Доступ 16.02.2023.

<sup>6</sup> Regulations Commission implementing regulation (EU) 2022/1426 of 5 August 2022 laying down rules for the application of Regulation (EU) 2019/2144 of the European Parliament and of the Council as regards uniform procedures and technical specifications for the type-approval of the automated driving system (ADS) of fully automated vehicles (Text with EEA relevance). [Электронный ресурс]: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022R1426>. Доступ 16.02.2023.

<sup>2</sup> Shenzhen unveils China's first regulation on intelligent connected vehicles. [Электронный ресурс]: <https://www.globaltimes.cn/page/202207/1269924.shtml>. Доступ 16.04.2023.

мобилей без водителей на дорогах общего пользования<sup>7</sup>, по результатам которого предложено сделать выводы о целесообразности и эффективности применения высокоавтоматизированных транспортных средств.

## ОБСУЖДЕНИЕ И ВЫВОДЫ

Возникающий комплекс проблем правового характера ставит перед общественным регулятором ряд серьёзных вызовов.

С учётом анализа действующих норм законодательства и практического российского и зарубежного опыта предлагается включить в российское законодательство требования к автоматизированной системе управления. Кроме норм общего плана, должно быть разработано включение более частных норм, касающихся эксплуатации беспилотных автомобилей в городских условиях, в мегаполисах, в районах с высокой степенью опасности заражения инфекционными заболеваниями и т.п. [17, 23], устраняющих через введение дополнительного качественного критерия пробелы законодательства в части узкого трактования и понимания «недостатка товара» в Федеральном законе «О защите прав потребителей» и усиливающих обязательность требований к безопасности таких транспортных средств.

Полученные в ходе исследования результаты позволили сделать вывод о том, что разграничение «высокоавтоматизированных» и «низкоавтоматизированных» автомобилей имеет сущностное значение в контексте административно-правового регулирования, а также для целей установления гражданско-правовой ответственности за причинение вреда транспортным средством.

По результатам работ, проведённых в ходе исследования действующего российского законодательства, сделан вывод о наличии проблем легитимизации терминологии, используемой в целях правового обеспечения использования высокоавтоматизированных автомобилей.

В ходе последующей работы над проектом члены исследовательской команды будут исходить из того, что, поскольку право-

вое регулирование общественных отношений, связанных с введением в эксплуатацию беспилотных автомобилей, должно иметь системную основу, следует обеспечить построение логично взаимосвязанного категориального ряда, включающего термины, определяющие понятие, виды и сущностные признаки высокоавтоматизированных транспортных средств, систему и компетенцию участников правоотношений, возникающих в процессе допуска к эксплуатации и использования беспилотных автомобилей, а также основание, меры и порядок привлечения к ответственности за нарушения правил эксплуатации беспилотных автомобилей. При этом очевидна недостаточная проработанность с использованием риск-ориентированного подхода вопросов, связанных с типологизацией и категорированием угроз безопасному использованию беспилотных автомобилей в условиях мегаполиса, позволяющих установить достаточные и необходимые меры правового характера, способные минимизировать риски в указанной сфере, качественные и количественные характеристики которых в современной ситуации всё более возрастают. Конечным результатом на втором этапе исследования должны стать получение и систематизация новых знаний о совокупности правовых мер обеспечения безопасности при использовании беспилотных автомобилей в условиях мегаполиса, выработка систематизированных предложений по внесению изменений и дополнений в федеральное законодательство и законодательство мегаполисов, в частности города Москвы.

## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Пронина М. Г. Обеспечение исполнения норм обязательственного права: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. – М.: ВНИИ советского законодательства, 1980. – 31 с.
2. Бондаренко Н. Л. Принцип свободы договора в гражданском праве: монография / науч. ред. В. Г. Тихиня. – Минск: ИООО «Право и экономика», 2003. – 138 с.
3. Бондаренко Н. Л. Принципы гражданского права Республики Беларусь: монография. – Минск: БГЭУ, 2007. – 179 с.
4. Амелюченя Ю. А. [и др.] Теоретико-прикладные аспекты развития гражданского законодательства Республики Беларусь / под ред.: Н. Л. Бондаренко, О. А. Бакинской. – Минск: Колорград, 2019. – 404 с.
5. Шимкович М. Н. Формы договора лизинга и проблемы его государственной регистрации // Право Беларуси. – 2005. – № 6 (126). – С. 3–103.

<sup>7</sup> Минэк поддержал тестирование беспилотников без водителя для подстраховки. [Электронный ресурс]: [https://www.rbc.ru/technology\\_and\\_media/08/05/2020/5eb422529a7947216bff14c3](https://www.rbc.ru/technology_and_media/08/05/2020/5eb422529a7947216bff14c3). Доступ 16.04.2023.





6. Синицын С. А. Российское и зарубежное гражданское право в условиях роботизации и цифровизации. Опыт междисциплинарного и отраслевого исследования: монография. – М.: Инфотропик Медиа 2021. – 212 с. ISBN 978-5-9998-0371-9.
7. Хабриева Т. Я. Право перед вызовами цифровой реальности // Журнал российского права. – 2018. – № 9. – С. 5. DOI: 10.12737/art\_2018\_9\_1.
8. Синицын С. А. Гражданское право в современных социально-экономических условиях // Журнал российского права. – 2021. – Т. 25. – № 1. – С. 8–15. DOI: 10.12737/jrl.2021.002.
9. Zemlin, A., Kholikov, I., Mamedova, I., Zemlina, O. Problems of Ensuring Security of Transport Infrastructure Facilities. IOP Publishing Ltd., «International Science and Technology Conference «Earth Science» – Chapter 3», 2021, 42002. DOI: 10.1088/1755-1315/666/4/042002.
10. Kharlamova, Y., Pishchelko, A., Zemlin, A. Problems of realisation of public oversight in the field of transport counterterrorism policy. Kutafin University Law Review, 2020, Vol. 7, Iss. 1, pp. 67–78. DOI: 10.17803/2313-5395.2020.1.13.067-078.
11. 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. 117–122. DOI: 10.30932/1992-3252-2022-20-4-11.
12. Землин А. И., Гоц Е. В., Матвеева М. А., Торшин А. А. Противостояние 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. DOI: 10.12731/2658-6649-2022-14-6-455-483.
13. Воронин Д. А., Макаревич М. Л. Проблемы правового регулирования автономного транспорта // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. – 2018. – Т. 1. – № 7 (33). – С. 123–128. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=36529781>. Доступ 16.04.2023.
14. Землин А. И. Правовые проблемы инновационного развития транспортной отрасли // Транспортное право и безопасность. – 2022. – № 4(44). – С. 47–55. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=50116526&ysclid=ll6abt0h11631976142>. Доступ 17.04.2023.
15. Bagreeva, E. G., Zemlin, A. I., Shamsunov, S. K. Does Environmental Safety Depend Upon the Legal Culture of Transport Specialists? Ekoloji, 2019, Vol. 28, No. 107, pp. 4961–4965. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?edn=ispid&ysclid=ll6auf9ucz325048470>. Доступ 17.04.2023.
16. Chernogor, N., Zemlin, A., Kholikov, I., Mamedova, I. Impact of the spread of epidemics, pandemics and mass diseases on economic security of transport. E3S Web of Conferences – Ecological and Biological Well-Being of Flora and Fauna (EBWFF-2020), 2020, Vol. 203, pp. 05019. DOI: 10.1051/e3sconf/202020305019. [Электронный ресурс]: [https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/abs/2020/63/e3sconf\\_ebwff2020\\_05019/e3sconf\\_ebwff2020\\_05019.html](https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/abs/2020/63/e3sconf_ebwff2020_05019/e3sconf_ebwff2020_05019.html). Доступ 17.04.2023.
17. 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. 15–29. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=44286698>. Доступ 14.04.2023.
18. 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. 260–277.
19. 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. 248–258. DOI: 10.28995/2073-0101-2021-1-248-258 EDN: DGBXYE
20. 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: вопросы теории и практики. – 2022. – № 10 (214). – С. 146–150. DOI: 10.47643/1815-1337\_2022\_10\_146.
21. 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. 52–58. DOI 10.25799/NI.2022.33.57.009.
22. Ma, Si. China to let self-driving cars be tested on highways. [Электронный ресурс]: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202101/12/WS5ffd3657a31024ad0baa209c.html>. Доступ 14.04.2023.
23. Землин А. И., Землина О. М., Клёнов М. В. [и др]. Организационно-правовые основы функционирования транспортной системы в условиях сложной эпидемиологической обстановки: Учебник / Отв. ред. А. И. Землин, И. В. Холиков. – М.: Русайнс, 2020. – 310 с. ISBN 978-5-466-01586-7.
24. Чучаев А. И., Маликов С. В. Ответственность за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортом: состояние и перспективы // Актуальные проблемы российского права. – 2019. – № 6 (103). – С. 117–124. DOI: 10.17803/1994-1471.2019.103.6.117-124.
25. Землин А. И. Проблемные вопросы правового регулирования отношений, связанных с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств // Журнал российского права. – 2022. – Т. 26. – № 12. – С. 58–69. DOI: 10.12737/jrl.2022.128. ●

#### Информация об авторе:

**Землин Александр Игоревич** – доктор юридических наук, кандидат философских наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, эксперт – научный руководитель Центра экспертиз на транспорте Российского университета транспорта, научный руководитель направления «Транспортная безопасность» Научно-экспертного совета Центра исследования проблем безопасности Российской академии наук, Москва, Россия, [zemlin.aldr@yandex.ru](mailto:zemlin.aldr@yandex.ru).

Статья поступила в редакцию 09.04.2023, одобрена после рецензирования 28.04.2023, принята к публикации 18.05.2023.