



Научная статья

УДК 342

<https://doi.org/10.33874/2072-9936-2026-0-2-203-212>

ПРАВОВОЙ СТАТУС АВТОНОМНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ В АДМИНИСТРАТИВНОМ ПРАВЕ

Луиза Сираджеддиновна Булгакова¹

Виктория Александровна Карташева²

^{1,2} Санкт-Петербургский юридический институт (филиал)
Университета прокуратуры РФ, 191104, Россия, г. Санкт-Петербург,
Литейный проспект, д. 44

¹ luiza@mail.ru

² kartashevaviks@gmail.com

Аннотация

Статья посвящена проблеме определения правового статуса автономных технических средств в административном праве. Целью исследования является раскрытие понятия «автономные технические средства», определение перспектив их практического применения и выработка предложений по совершенствованию порядка привлечения к административной ответственности за совершение правонарушения с их применением. При проведении исследования были использованы формально-юридический, системный и сравнительно-правовой методы. Выводы авторов и новизна статьи связаны с предложениями по совершенствованию правового положения автономных технических средств путем закрепления в законодательстве понятийного аппарата, уточнения субъектного состава правонарушений и внедрения системы обязательного страхования и учета.

Ключевые слова: автономные технические средства; роботы; беспилотные системы; административная ответственность.

Для цитирования: Булгакова Л. С., Карташева В. А. Правовой статус автономных технических средств в административном праве // Вестник Российской правовой академии. 2026. № 2. С. 203–212. <https://doi.org/10.33874/2072-9936-2026-0-2-203-212>

Research Article

THE LEGAL STATUS OF AUTONOMOUS TECHNICAL FACILITIES IN ADMINISTRATIVE LAW

Luisa S. Bulgakova¹

Victoria A. Kartasheva²

^{1,2} St. Petersburg Law Institute (Branch) of University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation, 44 Liteinyi Ave., St. Petersburg, 191104, Russia

¹ luiza@mail.ru

² kartashevaviks@gmail.com

Abstract

The article is devoted to the problem of determining the legal status of autonomous technical means in administrative law. The purpose of the study is to reveal the concept of «autonomous technical means», to determine the prospects for their practical application and to develop proposals for improving the procedure for bringing to administrative responsibility for committing offenses with their use. During the research, formal legal, systematic and comparative legal methods were used. The authors' conclusions and the novelty of the article are related to proposals to improve the legal status of autonomous technical means by consolidating the conceptual framework in legislation, clarifying the subject matter of offenses and introducing a system of compulsory insurance and accounting.

Keywords: autonomous technical means; robots; unmanned systems; administrative responsibility.

For citation: Bulgakova L. S., Kartasheva V. A. The Legal Status of Autonomous Technical Facilities in Administrative Law. *Herald of the Russian Law Academy*, 2026, no. 2, pp. 203–212. (In Russ.) <https://doi.org/10.33874/2072-9936-2026-0-2-203-212>

Введение

Существование современного человека уже немыслимо без информационных технологий. Они проникли во все сферы жизни общества, став не просто вспомогательным инструментом, а социально значимой инфраструктурой, обслуживающей базовые потребности граждан. Сегодня технологии перестали быть опциональным элементом развития, превратившись в императив любой отрасли и сделав дальнейший прогресс без них неосуществимым. Вместе с тем, информатизация

общества не может проводиться без участия государства. Оно должно не только организовывать поступательное технологическое развитие путем обеспечения безопасности внедрения и использования автономных систем, но и само двигаться в сторону прогресса, выступая субъектом их применения.

Актуальность темы цифровизации подтверждается мировым опытом. Так, например, в 2025 г. впервые в мировой истории в Албании нейросеть была назначена на должность министра по госзакупкам [1], а Правительство Абу-Даби запустило программу *Digital Strategy*, предусматривающую полную интеграцию искусственного интеллекта (далее – ИИ) в госуправление [2]. Такая тенденция свидетельствует о том, что практика применения автоматизированных систем будет только распространяться. Российская Федерация не является исключением, потому также стремится к развитию умных технологий. Это подтверждает указ Президента РФ от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» (далее – Концепция), который устанавливает приоритет развития новых рынков беспилотных авиационных систем, автономных транспортных средств, искусственного интеллекта, а также автоматизации и технологизации государственного и муниципального управления [3]. Особенно интересным представляется положение Концепции, определяющее как цель вхождение к 2030 г. Российской Федерации в число 25 ведущих стран мира по показателю плотности роботизации. В свою очередь отечественное законодательство, регулирующее данную сферу, только начинает развиваться, поэтому многие положения нуждаются в дополнении и уточнении.

Основная часть

Административное право как одна из самых динамичных отраслей наиболее охотно и быстро перенимает тенденции цифровизации. В связи с этим одним из ведущих направлений в данной сфере является совершенствование государственного управления в области применения автономных технических средств, поскольку их активное внедрение и использование на практике уже началось. Между тем правовая неопределенность статуса таких систем может создавать проблемы в их применении, поэтому необходимо выработать единый подход к пониманию автономных технических средств для дальнейшего планомерного развития данной отрасли.

Говоря о правовом статусе, в первую очередь следует подчеркнуть, что на сегодняшний день на законодательном уровне до сих пор отсутствует закрепленное понятие указанных технологий. Как правило, упоминание автономных технологий, например, беспилотных автомобилей, летательных средств, промышленных систем и так далее, встречается в узкоспециализированных актах, которые регламентируют работу конкретной отрасли. Тем не менее наиболее общее определение, которое удастся найти, встречается в п. 3.1 ГОСТ Р 60.0.0.4-2023, где устанавливается, что робот есть программируемый исполнительный механизм, обладающий определенным уровнем автономности и предназначенный для выполнения перемещения, манипулирования или позиционирования [4]. То есть это непосредственно объект внешнего мира, который самостоятельно без участия человека может взаимодействовать с окружающей средой. Отдельно отметим определение, которое

дают Ю. М. Батурин и С. В. Полубинская в своем исследовании, определяя робота как функциональную конструкцию, автономного агента, снабженного инструментальными средствами, управляемыми искусственным интеллектом данного агента [5, с. 143]. Подчеркнем, что, включая в понятие ИИ, авторы значительно расширяют возможности системы. Не все роботизированные комплексы снабжены данными техническими элементами, но тем не менее большинство ученых сходятся во мнении, что робот должен обладать определенной степенью автономности, чтобы признаваться таковым [6, с. 100–101].

Существует множество классификаций и модификаций роботизированных технологий, но особую актуальность в сфере государственного управления в последнее время приобретают беспилотные системы. В то же время в законе также до сих пор отсутствует общее положение о том, какие именно технологии могут признаваться таковыми. Так, различные подзаконные нормативные правовые акты, например Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области охраны и использования особо охраняемых природных территорий [7], Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) за проведением работ по активным воздействиям на гидрометеорологические процессы [8] закрепляют возможность использования беспилотных систем в ходе проведения профилактического визита и иных мероприятий. При этом в положениях не указывается на конкретные технические средства, которые разрешено использовать. Кроме того, Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» [9], во исполнение которого принимались вышеуказанные акты, в целом не содержит какого-либо упоминания о возможности применения беспилотных систем, что на наш взгляд является существенным упущением.

В продолжение темы терминологической аморфности законодательства в данной сфере отметим, что, как правило, указание на отнесение того или иного подводного, наземного или воздушного средства к категории «беспилотных» содержится в специальных актах. Так, например, Воздушный кодекс РФ в ст. 32 устанавливает, что беспилотное воздушное средство (далее – БПВС) есть воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот) [10]. Сейчас такие технологии активнее всего применяются сотрудниками Ространснадзора, Росприроднадзора, Росреестра, которые с помощью данных средств фиксируют нарушения. Вместе с тем включение доказательств, добытых таким путем, в дело об административном правонарушении осуществляется на основании общей нормы, а именно на ст. 26.2 Кодекса РФ об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [11], поскольку ст. 2.6.1 КоАП РФ и постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» [12] сильно ограничивают возможность применения автоматического средства фиксации путем выделения конкретных сфер применения – природопользования, благоустройства и дорожного движения, а также определяя один допустимый тип движу-

щегося технического устройства. Полагаем, что расширение области применения средств автоматической фиксации и их видов путем внесения изменений в вышеуказанные акты не только упростит процесс производства, но и сэкономит как финансовые, так и человеческие ресурсы.

Обратим также внимание, что данные беспилотные суда всегда дистанционно пилотируются должностными лицами, которые самостоятельно выбирают, какие объекты контроля (надзора) попадут на камеру, установленную на БПВС. Так, на основании фото- или видеоматериала, получаемого в режиме реального времени, сотрудники выявляют нарушения законодательства. При этом сейчас большинство БПВС могут работать в автономном или полуавтономном режиме, т.е. выполнять задачи без участия человека. Например, такой системой является беспилотник «Стрекоза», работающий на базе ИИ, способный находить и ликвидировать лесные пожары, а также анализировать состояние воздуха [13]. Однако его ввод и эксплуатация затруднены, так как Воздушный кодекс РФ никак не регулирует функционирование беспилотников в автономном режиме, при этом другие нормативные акты, допускают такую возможность: на это указывает, например, ГОСТ Р 57258-2016 [14], который определяя БПВС, говорит как о возможности ручного управления, так и о выполнении автономного полета. Статус таких технических средств на данный момент находится по большей части вне рамок правового поля. Считаем важным связать такое положение вещей не только с отсутствием надлежащей правовой регламентации, но и, в частности, с затруднительным определением лиц ответственных за работу автономных технических средств, поскольку их действия могут не охватываться волей лица, запускающего функционирование беспилотника.

Подобный пласт проблем наиболее ярко отражает вопрос применения высокоавтоматизированных транспортных средств. Впервые беспилотные автомобили появились на российских дорогах в 2018 г. Так, постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 предусматривало проведение эксперимента по опытной эксплуатации систем [15]. Предполагалось, что каждый автомобиль, участвующий в испытаниях, должен быть застрахован не менее, чем на 10 млн руб., а также иметь сертификат предварительного успешного прохождения тестов в автономном режиме на полигонах. К тому же презюмировалось, что ответственность за дорожно-транспортные и иные происшествия лежит на владельце такого средства, при отсутствии виновных действий других участников дорожного движения, к которым законодательство относит водителей, пешеходов и пассажиров. Это означало, что операторы данных технических систем не могли быть субъектами таких правоотношений. Вместе с тем в 2020 г. была принята Концепция обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств, которая установила, что оператор высокоавтоматизированного аппарата должен соблюдать законодательство в области ПДД наравне с водителем [16]. Данное положение до сих пор не было отражено на уровне федерального законодательства, однако попытки предпринимались. Так, в 2021 г. Министерством транспорта РФ был представлен законопроект «О высокоавтоматизированных транспортных средствах». Указанный нормативный правовой акт вводил разделение обязанностей производителя, диспетчера, водителя высокоавтоматизированного транспортного средства, а так-

же предлагал внести изменения в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», признав участником дорожного движения не только диспетчера, но и саму автоматизированную систему управления транспортного средства [17]. Фактически авторы законопроекта пытались ввести совершенно новую юридическую конструкцию – «электронное лицо», которая ранее не использовалась ни в одной из отраслей российского права [18, с. 42]. Таким образом, наделяя технический комплекс некоторым объемом прав и обязанностей, мы неизбежно приходим к вопросу о признании нового субъекта административной ответственности.

В данном контексте считаем нужным отметить, что уже сейчас большое количество ученых сходятся во мнении о возможном признании роботизированной системы в качестве нового субъекта права [6, с. 105], однако, по нашему мнению, такое решение имеет несколько поспешный характер. Это связано в первую очередь с технической стороной, а именно с отсутствием возможности полного самообучения в процессе функционирования. Подобные технологические комплексы по большей части программируются человеком и последующую автономную работу осуществляют на основе тех алгоритмов, которые были заложены разработчиками. При том это не исключает самообучаемость робота, который также может получать опыт от взаимодействия с окружающей средой, однако зачастую информация, обрабатываемая таким техническим средством, в последующем также корректируется вручную. Именно поэтому говорить об автономных системах как о субъектах административного права мы пока что не можем, поскольку их работа практически полностью зависит от воли человека.

Вместе с тем, переходя к решению вопроса об ответственности за работу высокоавтоматизированных и роботизированных систем, следует также упомянуть роботов-доставщиков. Их количество на дорогах неизбежно растет, но вместе с ними увеличивается и объем коллизий, поскольку такие технические средства уже сейчас становятся участниками дорожных происшествий. Так, например, в сентябре 2025 г. робот-курьер от компании «Яндекс» не уступил дорогу автомобилю с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами [19], за что установлена ответственность ч. 1 ст. 12.17 КоАП РФ. Тем не менее субъектом данного правонарушения является либо водитель транспортного средства, либо его собственник, сам же робот-доставщик в соответствии с положениями постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» не является транспортным средством, а оператор такого роботизированного комплекса не является водителем [12]. Данные случаи закон, как уже отмечалось ранее, никак не регулирует, поэтому требуется выработать основные подходы к функционированию автономных систем, которые возможно внедрить уже сейчас.

Прежде всего считаем необходимым создание единого реестра автономных систем, который станет обязательным для всех владельцев данных комплексов. Такой подход позволит в нестандартной ситуации сотрудникам соответствующих служб быстро выяснять всю нужную информацию о беспилотнике, а также найти лиц, отвечающих за функционирование соответствующей системы. К тому же имеет смысл

установить обязанность по страхованию определенных автоматических технических средств по аналогии с ОСАГО. Кроме того, затрагивая данную тему, следует все-таки поднять вопрос привлечения лица к ответственности за совершение административного правонарушения с использованием автономных технических средств. Решение видится в признании виновным в такой ситуации собственника или владельца робота по аналогии со ст. 2.6.1 КоАП РФ. Вместе с тем виновным может быть признан и дистанционный оператор, если будет доказано, что он допустил ошибки в управлении, которые, например, повлекли нарушение норм ПДД техническим средством. Обратим внимание также, что некоторые авторы пишут о возможности привлечения к ответственности производителя, если «неправомерное поведение» робота было вызвано неточностями в алгоритмах, использованием неполных данных и так далее [20, с. 9]. Однако, на наш взгляд, это решение является нецелесообразным, поскольку в таком случае размываются границы ответственности оператора, который при запуске или использовании автономного технического средства должен быть обязательно убежден в его исправности.

Заключение

Исходя из всего вышесказанного следует констатировать, что автономные технические комплексы уже сейчас являются неотъемлемой частью нашей жизни. Их дальнейшая трансформация и усиление процессов технологизации также неизбежны, как и неминуемы преобразования законодательства, которое порой не поспевает за быстрыми изменениями. Поэтому необходимо работать в данной сфере на опережение. Уже сейчас, при обсуждении статуса автоматизированных и роботизированных систем, необходимо учитывать перспективу возможного признания их полноценными субъектами права в будущем. Такой подход позволит не только обеспечить соответствие законодательства реальности, но и обезопасить человека, общество и государство.

Пристатейный библиографический список

1. Politico: в Албании создали первого в мире «ИИ-министра» // ТАСС : сайт. URL: <https://tass.ru/ekonomika/25029333> (дата обращения: 19.10.2025).
2. Abu Dhabi Government Digital Strategy 2025-2027 // Department of Government Enablement : сайт. URL: <https://www.dge.gov.ae/en/news/cx-strategy> (дата обращения: 19.10.2025)
3. Указ Президента РФ от 7 мая 2025 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // СПС «КонсультантПлюс».
4. ГОСТ Р 60.0.0.4-2023/ISO 8373:2021. Национальный стандарт Российской Федерации. Роботы и робототехнические устройства. Термины и определения (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 20 апреля 2023 г. № 255-ст) // СПС «Кодекс».
5. Батулин Ю. М., Полубинская С. В. Искусственный интеллект: правовой статус или правовой режим? // Государство и право. 2022. № 10.

6. Чаннов С. Е. Робот (система искусственного интеллекта) как субъект (квасисубъект) права // Актуальные проблемы российского права. 2022. Т. 17. № 12.

7. Постановление Правительства РФ от 30 июня 2021 г. № 1090 «О федеральном государственном контроле (надзоре) в области охраны и использования особо охраняемых природных территорий» (вместе с «Положением о федеральном государственном контроле (надзоре) в области охраны и использования особо охраняемых природных территорий») (ред. от 8 сентября 2025 г.) // СПС «КонсультантПлюс».

8. Постановление Правительства РФ от 30 июня 2021 г. № 1072 «О федеральном государственном контроле (надзоре) за проведением работ по активным воздействиям на гидрометеорологические процессы» (вместе с «Положением о федеральном государственном контроле (надзоре) за проведением работ по активным воздействиям на гидрометеорологические процессы») (ред. от 27 августа 2025 г.) // СПС «КонсультантПлюс».

9. Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс».

10. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (ред. от 31 июля 2025 г.) // СПС «КонсультантПлюс».

11. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 31 июля 2025 г.) // СПС «КонсультантПлюс».

12. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // СПС «КонсультантПлюс».

13. На «Сильные идеи для нового времени» поступило более 290 идей по технологическому развитию // ТАСС : сайт. URL: <https://tass.ru/novosti-partnerov/19731247> (дата обращения: 19.10.2025).

14. ГОСТ Р 57258-2016. Национальный стандарт Российской Федерации. Системы беспилотные авиационные. Термины и определения (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 10 ноября 2016 № 1674-ст) // СПС «Кодекс».

15. Постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств». // СПС «КонсультантПлюс».

16. Распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р «О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // СПС «КонсультантПлюс».

17. Проект федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Федеральный портал проектов нормативно правовых актов : сайт. URL: <https://regulation.gov.ru/projects/116763/> (дата обращения: 19.10.2025).

18. Баранов П. П. Правовое регулирование робототехники и искусственного интеллекта в России: некоторые подходы к решению проблемы // Северокавказский юридический вестник. 2018. № 1.

19. На видео попал робот-доставщик, который выехал наперез Aurus с мигалкой // Газета.ру : сайт. URL: <https://www.gazeta.ru/auto/news/2025/09/04/26650892.shtml> (дата обращения: 19.10.2025).

20. Зырянов С. М. Проблемы квалификации административных правонарушений, совершаемых с участием беспилотных транспортных средств // Проблемы правоохранительной деятельности. 2024. № 4.

References

1. Politico: Albania has created the world's first "AI minister". URL: <https://tass.ru/ekonomika/25029333> (date of the application: 19.10.2025). (In Russ.)

2. Abu Dhabi Government Digital Strategy 2025–2027. URL: <https://www.dge.gov.ae/en/news/cx-strategy> (date of the application: 19.10.2025).

3. Decree of the President of the Russian Federation of May 7, 2025 No. 309 "On the National Development Goals of the Russian Federation for the Period up to 2030 and for the Future up to 2036" (SPS "ConsultantPlus"). (In Russ.)

4. GOST R 60.0.0.4-2023/ISO 8373:2021. The National Standard of the Russian Federation. Robots and Robotic Devices. Terms and Definitions (approved and put into effect by Rosstandart Order of April 20, 2023 No. 255) (SPS "Code"). (In Russ.)

5. Baturin Iu. M., Polubinskaia S. V. Artificial Intelligence: Legal Status or Legal Regime? *State and Law*, 2022, no. 10. (In Russ.)

6. Channov S. E. Robot (Artificial Intelligence System) as a Subject (Quasi-Subject) of Law. *Actual Problems of Russian Law*, 2022, vol. 17, no. 12. (In Russ.)

7. Resolution of the Government of the Russian Federation of June 30, 2021 No. 1090 "On Federal State Control (Supervision) in the field of protection and Use of Specially Protected Natural Territories" (together with the "Regulation on Federal State Control (Supervision) in the field of protection and Use of Specially Protected Natural Territories") (as amended on September 8, 2025) (SPS "ConsultantPlus"). (In Russ.)

8. Resolution of the Government of the Russian Federation of June 30, 2021 No. 1072 "On Federal State Control (Supervision) over the Conduct of Work on Active Impacts on Hydrometeorological Processes" (together with the "Regulation on Federal State Control (Supervision) over the Conduct of Work on Active Impacts on Hydrometeorological Processes") (as amended on August 27, 2025) (SPS "ConsultantPlus"). (In Russ.)

9. Federal Law of July 31, 2020 No. 248-FZ "On State Control (Supervision) and Municipal Control in the Russian Federation" (SPS "ConsultantPlus"). (In Russ.)

10. Air Code of the Russian Federation of March 19, 1997 No. 60-FZ (as amended on July 31, 2025) (SPS "ConsultantPlus"). (In Russ.)

11. Code of Administrative Offences of the Russian Federation of December 30, 2001 No. 195-FZ (as amended on July 31, 2025) (SPS "ConsultantPlus"). (In Russ.)

12. Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation of June 25, 2019 No. 20 "On Some Issues Arising in Judicial Practice When Considering Cases of Administrative Offenses Provided for in Chapter 12 of the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation" (SPS "ConsultantPlus"). (In Russ.)

13. The “Strong Ideas for Modern Times” received more than 290 ideas on technological development. URL: <https://tass.ru/novosti-partnerov/19731247> (date of the application: 19.10.2025). (In Russ.)

14. GOST R 57258-2016. The National Standard of the Russian Federation. Unmanned Aircraft Systems. Terms and Definitions (approved and put into effect by Rosstandart Order of November 10, 2016 No. 1674) (SPS “Code”). (In Russ.)

15. Resolution of the Government of the Russian Federation of November 26, 2018 No. 1415 “On Conducting an Experiment on Pilot Operation of Highly Automated Vehicles on Public Roads” (SPS “ConsultantPlus”). (In Russ.)

16. Order of the Government of the Russian Federation of March 25, 2020 No. 724-r “On the Concept of Ensuring Road Safety with the Participation of Unmanned Vehicles on Public Roads” (SPS “ConsultantPlus”). (In Russ.)

17. Draft Federal Law “On Highly Automated Vehicles and on Amendments to Some Legislative Acts of the Russian Federation”. URL: <https://regulation.gov.ru/projects/116763/> (date of the application: 19.10.2025). (In Russ.)

18. Baranov P. P. Legal Regulation of Robotics and Artificial Intelligence in Russia: Some Approaches to Solving the Problem. *North Caucasian Law Bulletin*, 2018, no. 1. (In Russ.)

19. The Video Showed a Delivery Robot That Drove across the Aurus with a Flashing Light. URL: <https://www.gazeta.ru/auto/news/2025/09/04/26650892.shtml> (date of the application: 19.10.2025). (In Russ.)

20. Zyryanov S. M. Problems of Qualification of Administrative Offenses Committed with the Participation of Unmanned Vehicles. *Problems of Law Enforcement*, 2024, no. 4. (In Russ.)

Сведения об авторах:

Л. С. Булгакова – кандидат юридических наук.

В. А. Карташева – студентка 3-го курса.

Information about the authors:

L. S. Bulgakova – PhD in Law.

V. A. Kartasheva – Third-Year Student.

Статья поступила в редакцию 27.11.2025; одобрена после рецензирования 19.01.2026; принята к публикации 20.03.2026.

The article was submitted to the editorial office 27.11.2025; approved after reviewing 19.01.2026; accepted for publication 20.03.2026.