

УДК 351

Бесельман Илона Владимировна, специалист по учебной работе
отделения общеобразовательных дисциплин факультета непрерывного
образования по подготовке специалистов для судебной системы (колледж)
Крымского филиала ФГБОУВО «Российский государственный университет
правосудия им. В.М. Лебедева» (г. Симферополь)

e-mail: ilonabeselman@mail.ru

БПЛА КАК ОРУДИЕ СОВЕРШЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

Аннотация. Исследование посвящено правовой квалификации беспилотных летательных аппаратов в качестве орудия совершения административных правонарушений. Анализируются нормы КоАП РФ, регулирующие ответственность за нарушения правил использования воздушного пространства и безопасности эксплуатации воздушных судов. Рассматриваются проблемы идентификации оператора, конфискации имущества и разграничения административных и уголовных составов. Приводится сравнительный анализ зарубежных подходов к идентификации дронов и пресечению нарушений, предложены пути гармонизации российского законодательства с учетом международных стандартов. По итогам исследования формулируются рекомендации по унификации судебной практики и модернизации правовых механизмов контроля за оборотом и использованием беспилотных воздушных судов.

Ключевые слова: беспилотный летательный аппарат, орудие административного правонарушения, конфискация, идентификация, воздушное пространство, «ЭРА-ГЛОНАСС».

Beselman Ilona Vladimirovna, Specialist in Educational Work of the Department of General Educational Disciplines of the Faculty of Continuing Education for Training Specialists for the Judicial System (College) the Crimean branch of the FSBEIHE «Russian state university of justice named after V.M. Lebedev» (Simferopol)

e-mail: ilonabeselman@mail.ru

UAVS AS A TOOL FOR COMMITTING ADMINISTRATIVE OFFENSES

Annotation. The study focuses on the legal qualification of unmanned aerial vehicles as a means of committing administrative offenses. The norms of the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation governing liability for violations of the rules for using airspace and ensuring the safety of aircraft operation are analyzed. The article discusses the problems of operator identification, property confiscation, and the differentiation of administrative and criminal offenses. The article provides a comparative analysis of foreign approaches to drone identification and violation prevention, and suggests ways to harmonize Russian legislation with international standards. Based on the results of the study, recommendations are formulated for unifying judicial practice and modernizing legal mechanisms for controlling the circulation and use of unmanned aerial vehicles.

Keywords: unmanned aerial vehicle, the instrument of an administrative offense, confiscation, identification, airspace, «ERA-GLONASS».

Массовое внедрение беспилотных авиационных систем в гражданский оборот трансформировало структуру административных деликтов. Беспилотные летательные аппараты (далее – БПЛА, БВС (беспилотное воздушное судно), беспилотник, дрон) перестали быть исключительно объектом регулирования, они приобрели свойства орудия, с помощью которого совершаются противоправные деяния [4, с. 208]. Юридическая квалификация таких действий определяется тем, какая именно норма нарушена: правила

использования воздушного пространства, требования к регистрации либо условия безопасной эксплуатации [15].

Статья 11.4 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (далее – КоАП РФ) закрепляет ответственность за нарушение правил использования воздушного пространства [9]. Субъектами выступают лица, не наделенные правом на осуществление такой деятельности. Объективная сторона охватывает запуск БПЛА без разрешения уполномоченного органа, полет в запретных зонах, вблизи аэродромов, над населенными пунктами без соответствующего разрешения. В действующем законодательстве зафиксированы следующие границы штрафных санкций: для физических лиц предусмотрен диапазон от 20 до 50 тысяч рублей, для должностных – от 100 до 150 тысяч, тогда как для организаций он варьируется от 250 до 300 тысяч рублей, либо в качестве альтернативы применяется административное приостановление работы на период до 90 суток.

Показательным примером служит событие апреля 2025 года в Козьмодемьянске, где местный житель подвергся взысканию по части 2 статьи 11.4 КоАП РФ в размере 15 тыс. рублей за несанкционированный запуск БПЛА [8]. Обращает на себя внимание тот факт, что назначенная сумма оказалась ниже установленного минимума, что, вероятно, обусловлено квалификацией деяния по части 1 той же статьи либо учетом обстоятельств, смягчающих ответственность.

Материалы судебной практики за 2025 год фиксируют отсутствие единства в вопросах квалификации правонарушений с участием БВС. Инициативы транспортных прокуроров зачастую завершаются привлечением владельцев дронов по ч. 2 ст. 11.4 КоАП РФ. Разнородность подходов наглядно проявляется в примерах: в Томской области сразу трое владельцев БПЛА были оштрафованы по совокупности двух статей – ч. 2 ст. 11.4 и ч. 5 ст. 11.5 [13], тогда как в Воронежской области суд назначил сельскохозяйственной организации штраф в размере 200 тыс. рублей, что является верхним пределом

для юридических лиц по данной норме [11]. Жительница Тулы получила штраф 10 тыс. рублей за незаконный запуск дрона с учетом смягчающих обстоятельств [14].

Следовательно, разброс судебных решений (от 10 до 200 тыс. рублей) указывает на отсутствие единообразных критериев назначения наказания. Суды учитывают характер нарушения, личность виновного и имущественное положение, однако методика оценки этих факторов не формализована.

Отдельный состав предусмотрен ст. 11.5 КоАП РФ – нарушение правил безопасности эксплуатации воздушных судов. Часть 5 данной статьи устанавливает ответственность за управление воздушным судном, не прошедшим государственной регистрации. Обязательной регистрации подлежат беспилотники массой от 0,15 до 30 кг [16]. Штраф за запуск незарегистрированного дрона составляет от 2 000 до 2 500 рублей. В 2025 году зафиксированы случаи привлечения к ответственности одновременно по ч. 2 ст. 11.4 и ч. 5 ст. 11.5 КоАП РФ с назначением совокупного штрафа. Такое сочетание составов возможно, когда нарушение правил использования пространства сопровождается эксплуатацией неучтенного аппарата.

Федеральным законом от 8 августа 2024 г. № 247-ФЗ «О внесении изменения в статью 32.4 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» внесены изменения в статью 32.4 КоАП РФ, касающиеся порядка исполнения постановлений о наложении административных штрафов [18]. Однако данные новеллы не затронули материальные составы, связанные с БВС.

Федеральный закон № 237-ФЗ от 23.07.2025 г., которым была откорректирована статья 32.4 КоАП РФ, затронул лишь процесс принудительного взыскания, но не коснулся составов правонарушений в сфере беспилотной авиации [19]. Следовательно, действенность превентивных мер до сих пор обеспечивается исключительно ст. 11.4 и 11.5 КоАП РФ.

В рамках процессуального оформления БВС приобретает значение орудия правонарушения: он признается вещественным доказательством с

проведением осмотра, изъятия и приобщения к делу [10, с. 223]. Протокол изъятия, согласно требованиям, обязан вмещать сведения о серийном номере, весе, камере, полезной нагрузке и прочих индивидуализирующих параметрах. Между тем на практике фиксируются случаи, когда сотрудники ограничиваются поверхностным описанием «дрон серого цвета» без конкретики. Указанное упущение препятствует суду в установлении тождества предмета и события нарушения. Обзор судебных актов, представленных в ГАС «Правосудие», позволяет утверждать, что данный дефект встречается часто, однако обобщенных сведений о масштабе прекращения дел по этому основанию в открытом доступе нет. Отсутствие единообразных требований к заполнению протоколов осмотра создает риск утраты доказательственного значения изъятого дрона.

Конфискация как мера административного наказания применяется только при прямом указании в санкции статьи. Статья 11.4 КоАП РФ такой санкции не содержит, так как единственным наказанием выступает штраф. Статья 11.5 КоАП РФ также не предусматривает конфискацию. Изъятие дрона в рамках производства по указанным составам возможно лишь как мера обеспечения – временное изъятие до вынесения постановления, но не как окончательное наказание. При этом суд может отказать в возврате аппарата, если он признан орудием и не принадлежит лицу, привлеченному к ответственности, либо если истек срок хранения. Однако такая практика не является повсеместной и зависит от усмотрения судьи.

В 2025 году таможенные органы задержали более 2,6 тыс. дронов и комплектующих, ввозимых из Китая с нарушением декларирования. По фактам недекларирования возбуждены дела по ч. 1 ст. 16.2 КоАП РФ [12]. Санкция предусматривает штраф до двукратной стоимости товара с возможной конфискацией. Таким образом, конфискация БВС как мера административного наказания наиболее активно применяется не в рамках воздушного законодательства, а в сфере таможенного регулирования. Это создает дисбаланс: нарушения правил полетов не влекут изъятия аппарата, тогда как

нарушения правил ввоза – влекут. Признание беспилотного воздушного судна орудием правонарушения не носит универсального характера; его процессуальное значение проявляется дифференцированно и зависит от того, в рамках какой отрасли законодательства квалифицировано противоправное деяние.

Иная картина наблюдается при квалификации действий по специальным составам. Так, статья 16.2 КоАП РФ (недекларирование товаров) в качестве санкции прямо закрепляет возможность конфискации орудия административного правонарушения. В 2025 году правоприменительная практика зафиксировала случаи обращения взыскания на дроны при попытках их нелегального перемещения через таможенную границу. Если же противоправные действия с БВС достигают степени уголовной противоправности, применяются положения УК РФ: показателен пример из Новосибирска, где суд конфисковал беспилотник стоимостью свыше 1 млн рублей у предпринимательницы, осужденной по ст. 226.1 УК РФ [7]. Следовательно, конфискационный потенциал орудийного статуса дрона в полной мере раскрывается лишь в тех составах, где соответствующая мера предусмотрена императивно, тогда как в делах о нарушениях правил использования воздушного пространства (глава 11 КоАП РФ) она не применяется.

Ключевым препятствием на пути реализации ответственности остается сложность установления лица, управлявшего аппаратом в момент нарушения [3, с. 142]. Если в течение срока давности лицо, управлявшее дроном, не установлено, дело подлежит прекращению на основании п. 6 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ. С 1 марта 2026 года все БВС массой от 0,25 кг подлежат оснащению устройствами удаленной идентификации [17]. Система на базе «ЭРА-ГЛОНАСС» позволяет принимать данные с сотовых, спутниковых и гибридных трекеров. К концу 2025 года на учете в Росавиации состояло более 119 тыс. беспилотников. Интеграция с порталом Госуслуг и цифровой платформой системы представления планов полетов призвана обеспечить сквозную

идентификацию каждого полета. Однако техническая реализация системы еще не завершена, и до 2027 года сохраняется переходный период, в течение которого значительная часть аппаратов может эксплуатироваться без средств идентификации.

С 1 марта 2026 года все гражданские беспилотные воздушные суда массой от 0,25 кг подлежат обязательному подключению к государственной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС». Соответствующее постановление Правительства РФ вступило в силу с указанной даты. Механизм успешно протестирован в 35 регионах. Система позволяет отслеживать треки полетов, данные об операторах и владельцах, время и скорость передвижения воздушных судов. Аппаратно-программные средства удаленной идентификации обеспечивают формирование и передачу опознавательного индекса, категории БВС, высоты и координат местоположения. ГК «Элемент» и АО «Глонасс» разработали первую российскую доверенную платформу для идентификации гражданских беспилотников. Ответственными за продвижение проекта назначены Минтранс и Росавиация.

Предполагается, что ввод в эксплуатацию единой системы идентификации позволит снять ряд действующих территориальных запретов и обеспечит легальное применение БВС в широких масштабах. Однако на текущий момент регламент внедрен не в полном объеме: часть предписаний постановления вступит в силу только с 1 марта 2027 г. На протяжении переходного этапа допускается полеты аппаратов без идентификационных модулей, что заметно ослабляет превентивный потенциал реформы.

Показателен в этой связи зарубежный опыт. FAA США еще с 2024 года сделало Remote ID обязательным для аппаратов массой от 250 г, а несоблюдение данного требования влечет штраф в размере до 32 тыс. долларов [22]. Европейский регулятор (EASA) пошел по пути создания серверов геозонирования в рамках U-space: встроенный автопилот получает сигнал, не позволяющий осуществить взлет на подконтрольной территории, инициируя возврат дрона в исходную точку [21]. В Германии в 2025 году протестирован

протокол автоматического прекращения полета при вторжении дрона в диспетчерскую зону аэропорта Франкфурта – сигнал передается по каналу LTE, аппарат зависает до прибытия полиции [2]. Япония с 2022 года требует лазерной гравировки уникального номера на корпусе каждого дрона массой от 100 г; штраф за запуск незарегистрированного аппарата достигает 500 тыс. иен [5]. Российское регулирование движется в направлении цифровой идентификации, однако механизм автоматического предотвращения нарушений пока отсутствует. В отличие от европейской модели, где геозонирование встроено в автопилот, российская система ограничивается пассивной регистрацией полетов без возможности дистанционного пресечения.

В мае 2025 года EASA выдала первый сертификат поставщика U-space услуг (USSP) – компании ANRA Technologies [20]. Это событие – переход от теоретической концепции к практической реализации европейской системы управления беспилотным движением. U-space представляет собой инфраструктуру для координации большого числа операций с БВС в безопасном режиме. Внедрение U-space в Европе стало возможным с 2023 года после вступления в силу Регламента (EU) 2021/664. Разработанная на основе платформы «ЭРА-ГЛОНАСС» российская система идентификации по своим базовым характеристикам сопоставима с европейской, однако имеет существенную особенность, принципиально отличающую ее от зарубежного аналога. В Европе применяется модель динамического геозонирования, которая инициирует автоматическое прекращение полета в случае вторжения в охраняемую зону. В России же функционал системы ограничен регистрацией и мониторингом; какое-либо автоматическое вмешательство в управление БВС действующим законодательством не предусмотрено. Данное различие определяет разную степень эффективности регулирования. Пассивный мониторинг способен лишь задокументировать уже состоявшееся нарушение, тогда как активное геозонирование позволяет не допустить такого нарушения. Очевидно, что именно вторая модель обладает более значительным превентивным потенциалом.

Независимо от того, управляется ли беспилотник вручную или совершает полет по предварительно введенным координатам, квалификация правонарушения и мера ответственности остаются едиными. Часть 1 статьи 11.4 КоАП РФ не разграничивает указанные ситуации, хотя при автономном режиме контроль оператора носит опосредованный характер, а риск непреднамеренного проникновения в охраняемые зоны возрастает. Законодатель, не учитывая различий в степени автоматизации, фактически не создает у эксплуатантов стимулов к использованию более безопасных сценариев, сопряженных с постоянным участием человека в управлении. В этой связи, исследователи справедливо констатируют наличие нормативной коллизии, которая должна быть заполнена посредством введения дифференцированных санкций либо уточнения объективной стороны составов [1, с. 43].

Особого внимания заслуживают ситуации, когда беспилотник используется для доставки жизненно важных грузов в районы, закрытые для полетов. Формально подобные действия содержат признаки нарушения, установленного ст. 11.4 КоАП РФ. Вместе с тем в случаях, когда существует реальная угроза жизни, которую невозможно нейтрализовать иным способом, применяется институт крайней необходимости (ст. 2.7 КоАП РФ), исключающий наступление ответственности. При наличии таких обстоятельств административное производство должно быть прекращено, а дрон, признанный ранее вещественным доказательством, возвращается собственнику. Важно подчеркнуть, что оружейная функция БВС не служит безусловным основанием для конфискации, если полет совершался с благой целью спасения людей [3, с. 143]. Единственно верным ориентиром для правоприменителя выступает принцип соразмерности: каждый случай требует самостоятельной оценки того, насколько причиненный воздушному режиму вред уступает по своей тяжести предотвращенному ущербу здоровью.

На сегодняшний день наиболее перспективным, но пока не реализованным в полной мере направлением повышения эффективности

правового воздействия, остается сопряжение положений КоАП РФ с функционирующими цифровыми платформами идентификации. В частности, остро стоит вопрос о введении единых стандартов для описания беспилотников в протоколах изъятия: отсутствие таких стандартов порождает многочисленные ошибки, нередко служащие основанием для прекращения дел [10, с. 224]. В перспективе сопряжение правовых норм с реестровой информацией Росавиации и данными портала Госуслуг создаст возможность для формирования механизма контроля, исключающего разрывы во времени между нарушением, идентификацией и применением мер ответственности. Подобная системная связь лишит недобросовестных пользователей возможности использовать административные задержки в своих интересах.

В научной литературе обосновывается целесообразность дополнения КоАП РФ специальной нормой, устанавливающей ответственность за эксплуатацию БВС без средств удаленной идентификации, а также введения конфискации аппарата в качестве альтернативной меры при совершении повторного правонарушения [6, с. 113]. Вместе с тем на середину 2026 года какие-либо законопроекты по данному вопросу в Государственной Думе не зарегистрированы. Таким образом, до момента запуска полноценной цифровой платформы идентификации правоприменительные органы вынуждены действовать в рамках действующих норм, которые не учитывают всей совокупности особенностей, присущих эксплуатации беспилотных воздушных судов.

Обобщение выявленных проблем позволяет сделать вывод о неполноте правового режима БПЛА как орудия административного правонарушения. Мера ответственности в виде конфискации аппарата находит применение далеко не во всех случаях, а преимущественно реализуется в рамках таможенного законодательства, практически не затрагивая институты воздушного права. Хотя с 1 марта 2026 года техническая возможность идентификации оператора становится доступной, нормативно закрепленный механизм оперативного пресечения выявленных нарушений пока отсутствует.

Кроме того, законодатель не проводит различий между ручным и автономным способами управления, хотя фактическая степень участия человека в контроле за полетом в указанных режимах существенно различается. Судебная практика демонстрирует разброс санкций от 10 до 200 тыс. рублей без единых критериев. Зарубежные модели (Remote ID в США, U-space в ЕС) предлагают решения, которые российское регулирование адаптирует частично – перенимая идентификацию, но не автоматическое пресечение.

Дальнейшее совершенствование административного законодательства требует:

1. введения специализированного состава за управление БВС без удаленной идентификации;
2. установления конфискации как альтернативной санкции при повторных нарушениях;
3. разработки критериев дифференциации ответственности в зависимости от режима полета (ручной / автономный);
4. унификации судебной практики через разъяснения Пленума Верховного Суда РФ.

Без комплексных изменений оружейный статус БПЛА останется фрагментарным, а превентивная функция административных составов – нереализованной.

Список литературы

1. Александрова, Е. Г. Беспилотные летательные аппараты: попытки реализации безопасного полета на территории Российской Федерации / Е. Г. Александрова // Российское правосудие. – 2022. – № 1. – С. 39-43.
2. В Германии задержали оператора-любителя за запуск дрона. [Электронный ресурс] // URL: <https://ria.ru/20251004/germanija-2046425954.html?ysclid=mr9aw6nfbе996313742> (дата обращения: 20.06.2026 г.).
3. Верменич, А. В. Особенности противодействия использованию беспилотных летательных аппаратов в преступных целях / А. В. Верменич,

Н. К. Коровин // Наука Промышленность Оборона : Труды XXVI Всероссийской научно-технической конференции, посвященная к 80-летию Победы в Великой Отечественной войне и 75-летию НГТУ. В 4-х томах, Новосибирск, 23–25 апреля 2025 года. – Новосибирск: Новосибирский государственный технический университет, 2025. – С. 141-144.

4. Винокурова, В. В. Административно правовое регулирование использования беспилотных летательных аппаратов в Российской Федерации / В. В. Винокурова, А. В. Вытовтов, В. В. Шумилин // Проблемы обеспечения безопасности при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. – 2015. – № 1-1(4). – С. 207-212.

5. В Японии ужесточили правила полетов дронов над государственными объектами. [Электронный ресурс] // URL: <https://dzen.ru/a/ajIalzOYlGUxh-MH?ysclid=mr9b3v0scp499269316> (дата обращения: 20.06.2026 г.).

6. Гиба, В. В. Условия возникновения преступлений, совершаемых с помощью беспилотных летательных аппаратов / В. В. Гиба // Молодой исследователь: вызовы и перспективы : сборник статей по материалам ССХЛIII международной научно-практической конференции, Москва, 10 января 2022 года. Том 1 (243). – Москва: Общество с ограниченной ответственностью "Интернаука", 2022. – С. 111-114.

7. Дрон конфисковали у новосибирской предпринимательницы за попытку вывоза. [Электронный ресурс] // URL: <https://novos.mk.ru/social/2026/05/05/dron-konfiskovali-u-novosibirskoy-predprinimatelnicy-za-popytku-vyvoza.html> (дата обращения: 20.06.2026 г.).

8. Жителя Марий Эл оштрафовали на 15 тысяч рублей за запуск дрона. [Электронный ресурс] // URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7873395?ysclid=mr9accpkm732262929> (дата обращения: 20.06.2026 г.).

9. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. // Собрание законодательства Российской Федерации от 7 января 2002 г. № 1 (часть I) ст. 1.

10. Ростовцев, А. В. Применение беспилотных воздушных судов в криминалистической деятельности / А. В. Ростовцев // Криминалистика - наука без границ: традиции и новации : Материалы международной научно-практической конференции , Санкт-Петербург, 26–27 ноября 2025 года. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет МВД РФ, 2025. – С. 222-225.

11. Сельхозпредприятие в Воронежской области оштрафовано на 200 тыс. руб. за незаконный запуск дронов. [Электронный ресурс] // URL: <https://www.promvesti-vrn.ru/events/selkhozpredpriyatie-v-voronezhskoy-oblasti-oshtrafovano-na-200-tys-rub-za-nezakonnyy-zapusk-dronov/?ysclid=mr9ai3d4r381283813> (дата обращения: 20.06.2026 г.).

12. Таможенники в Приморье задержали более 2,6 тыс. дронов и комплектующих из Китая. [Электронный ресурс] // URL: <https://yugsn.ru/tamozenniki-v-primore-zaderzali-bolee-26-tys-dronov-i-komplektuiushhix-iz-kitaia> (дата обращения: 20.06.2026 г.).

13. Трех томичей оштрафовали за несанкционированный запуск беспилотников. [Электронный ресурс] // URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7923184?ysclid=mr9aftryo166039188> (дата обращения: 20.06.2026 г.).

14. Тулячку оштрафовали на 10 тысяч рублей за полет квадрокоптера. [Электронный ресурс] // URL: <https://tula.mk.ru/social/2025/10/02/tulyachku-oshtrafovali-na-10-tysyach-rublei-za-polet-kvadrokoptera.html?ysclid=mr9ak3ckh947673793> (дата обращения: 20.06.2026 г.).

15. Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации». // Собрание законодательства Российской Федерации от 05 апреля 2010 г. № 14 ст. 1649.

16. Постановление Правительства РФ от 25 мая 2019 г. № 658 «Об утверждении Правил государственного учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30

килограммов, сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации». // Собрание законодательства Российской Федерации от 03 июня 2019 г. № 22 ст. 2824.

17. Постановление Правительства РФ от 02 февраля 2026 г. № 83 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации». // Собрание законодательства Российской Федерации от 16.02.2026 г. № 7 ст. 677.

18. Федеральный закон от 8 августа 2024 г. № 247-ФЗ «О внесении изменения в статью 32.4 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях». // Собрание законодательства Российской Федерации от 12 августа 2024 г. №33 (часть I) ст. 4943.

19. Федеральный закон от 23 июля 2025 г. № 237-ФЗ «О внесении изменения в статью 32.4 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях». // Собрание законодательства Российской Федерации от 28 июля 2025 г. № 30 (часть II) ст. 4386.

20. ANRA Technologies становится первой компанией, сертифицированной EASA в качестве поставщика услуг U-space. [Электронный ресурс] // URL: <https://www.anratechnologies.com/home/2025/05/14/anra-technologies-becomes-first-company-certified-by-easa-as-a-u-space-service-provider/> (дата обращения: 20.06.2026 г.).

21. EASA. U-space Regulation (EU) 2021/664. Implementing Rules for Unmanned Aircraft Systems. Cologne, 2021. [Электронный ресурс] // URL: <https://www.easa.europa.eu/en/regulations/U-space> (дата обращения: 20.06.2026).

22. FAA. Unmanned Aircraft Systems (UAS) Enforcement Policy and Guidance. Washington, 2025. [Электронный ресурс] // URL: <https://www.faa.gov/uas> (дата обращения: 20.06.2026 г.).