

DOI: <https://doi.org/10.23670/IRJ.2023.138.205>

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ УГРОЗЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БПЛА (ДРОНОВ) В ТЕРРОРИСТИЧЕСКИХ НАПАДЕНИЯХ НА МОРЕ

Научная статья

Анянова Е.^{1,*}

¹ ORCID : 0000-0003-4478-5324;

¹ ООО "БАЛТТОРГ", Калининград, Российская Федерация

* Корреспондирующий автор (anyanova[at]mail.ru)

Аннотация

В статье речь идет о научно-правовом анализе отдельных проблем, возникающих в международном праве в связи с коммерческим использованием дронов.

Терминологический аппарат в отношении беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) не единообразен. Непосредственно юридическое определение квадрокоптера, беспилотника, дрона в правовых нормах отсутствует, а вот понятие беспилотные воздушные суда (БВС) или БПЛА в международно-правовых документах содержится. Правовой статус БПЛА в международном праве оказывает влияние на вопросы, имеет ли право представитель другого государства задерживать БПЛА, а также разрешен ли доступ к данным, исходящим и содержащимся в БПЛА другого государства, может ли другое государство вскрыть дрон, позаимствовать его технологии, какие права у представителя другого государства.

Большое количество преступных (в том числе террористических) нападений, совершенных с использованием дронов, требует более тщательной оценки и наглядно демонстрирует существование неурегулированной проблемы в международном праве, что подробно исследуется в работе.

В последнее время преступные нападения с использованием дронов совершаются все чаще, что приводит к запретам использования дронов. Ряд экспертов высказывает опасения, что потенциальная возможность использования террористами дронов, начиненных взрывчаткой, является угрозой для судоходства, в частности для нефтяных или газовых танкеров, или пассажирских судов. Также дроны могут быть использованы для таких противоправных целей, как незаконное наблюдение и незаконный провоз контрабанды, террористические акты.

Поскольку в Международном кодексе по охране судов и портовых средств (Кодексе ОСПС) специальные положения о мерах борьбы с дронами отсутствуют, в статье разбирается вопрос, достаточен ли Кодекс ОСПС для современных угроз охране.

Ключевые слова: Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС), беспилотный летательный аппарат (БПЛА), международное право, дрон, Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС), терроризм.

INTERNATIONAL LEGAL RESPONSE TO THE THREAT OF THE USE OF UAVS (DRONES) IN TERRORIST ATTACKS AT SEA

Research article

Anyanova E.^{1,*}

¹ ORCID : 0000-0003-4478-5324;

¹ LLC BALTTORG, Kaliningrad, Russian Federation

* Corresponding author (anyanova[at]mail.ru)

Abstract

The article discusses the scientific and legal analysis of certain problems emerging in international law in regard to the commercial use of drones.

The terminological apparatus with respect to unmanned aerial vehicles (UAVs) is not unified. There is no direct legal definition of quadcopter, drone, or drone in legal norms, but the concept of unmanned aerial vehicles (UAVs) or UAVs is contained in international legal instruments. The legal status of UAVs in international law affects the questions whether the representative of another state has the right to detain a UAV, whether access to data emanating from and contained in the UAV of another state is allowed, whether another state can open the drone, borrow its technology, what rights the representative of another state has.

The large number of criminal (including terrorist) attacks committed using drones requires a more thorough evaluation and clearly demonstrates the existence of an unsettled problem in international law, which is explored in detail in the work.

Recently, criminal attacks using drones have been on the rise, leading to drone bans. A number of experts have raised concerns that the potential use of explosive-laden drones by terrorists is a threat to shipping, in particular oil or gas tankers or passenger ships. Drones could also be used for unlawful purposes such as illegal surveillance and smuggling of contraband, terrorist acts.

Since the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) lacks specific provisions on drone control measures, this article examines whether the ISPS Code is sufficient for today's security threats.

Keywords: International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS), unmanned aerial vehicle (UAV), international law, drone, International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code), terrorism.

Введение

Беспилотные воздушные суда (БВС) иначе называются беспилотные летательные аппараты (БПЛА), беспилотники, дроны. Терминологический аппарат в отношении БПЛА не единообразен. Непосредственно юридическое определение квадрокоптера, дрона в законодательстве отсутствует. Тем не менее обычный дрон или квадрокоптер – это не просто игрушка, это воздушное судно, которое должно соблюдать правила, т.е. разновидность БПЛА, поэтому юридическое определение беспилотного воздушного судна относится и к понятию «квадрокоптер» как более широкое [9, С. 131]. Слово дрон стало употребляться с 1936 года, когда капитан третьего ранга Делмар Фарни, работая в проекте радиоуправляемой авиации ВМФ США, в своём отчёте впервые употребил слово «дрон», которое стало после этого использоваться для обозначения БПЛА [6, С. 563]. В соответствии с определением, используемым ИКАО, БВС – это любое воздушное судно, предназначенное для выполнения полетов без пилота на борту [12].

Ст. 8 Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. определяет БВС как воздушное судно, способное совершать полеты без пилота. На территории другого государства полеты без пилота могут производиться только по специальному разрешению. В районах для гражданских военных судов должен обеспечиваться контроль таких полетов, чтобы исключить опасность для гражданских военных судов.

В последнее время преступные нападения с использованием дронов совершаются все чаще. Обычные дроны для гражданского пользования могут быть использованы террористическими группировками и даже диверсантами для совершения нападений, в том числе на военные объекты. Судоходство в настоящее время во многом беззащитно от таких нападений. Ряд экспертов высказывает опасения, что потенциальная возможность использования террористами дронов, начиненных взрывчаткой, оснащенных минометными бомбами или ручными гранатами, является угрозой для судоходства. Нападение на нефтяной или газовый танкер, или пассажирское судно может привести к катастрофическим последствиям [11]. Также на дрон может быть установлена камера для слежения за судами, что является потенциально угрозой, которую беспилотный летательный аппарат может представлять для судов.

Потенциальными объектами для нападения являются суда в портах, на якорной стоянке или в прибрежных водах.

Примеров использования беспилотников с целью совершения актов терроризма немало.

Уязвимость судоходства для нападений дронами продемонстрировал случай, произошедший в Великобритании в 2017 г. Гражданский дрон приземлился на борт нового авианосца Королевского военно-морского флота Великобритании типа «Куин Елизабет» («Королева Елизавет»). Этот случай был широко освещен в СМИ, т.к. дрон был гражданским, гипотетически он мог быть начинен взрывчаткой, никто его не остановил, никто его не заметил. Нарушение безопасности объекта обычным дроном стало предметом многочисленных обсуждений прессой и общественностью [7] усиления мер охраны военных судов в Великобритании.

Реакция государств мирового сообщества на угрозу дронов различна. К примеру, Министерство обороны США в августе 2017 г. в соответствии с секцией 1697 Закона о национальной обороне 2017 г. (National Defense Authorization Act for Fiscal Year 2017) [4] опубликовало сообщение о разработке секретной специальной политики о порядке обращения с БПЛА с разрешением уничтожать БПЛА или получать контроль над ними в случае приближения к военной базе США [7]. Документ был разработан и введен в силу после того, как истребитель F-22A чуть не столкнулся с коммерческим дроном при посадке в июле 2017 г. На этой же неделе был зафиксирован полет дрона над военным комплексом США [8].

Штаб Черноморского флота в Севастополе был атакован самодельным беспилотником со взрывным устройством в день празднования ВМФ России 31 июля 2022 г. В ходе нападения дрон прилетел во двор штаба, где взорвался. Из-за разлета осколков оконных стекол в одном из помещений пострадали пять человек.

Помимо воздушной угрозы нападения дроны с воздуха участвовали случаи нападения на суда дронами-катерами. Так 27 мая 2023 г. катерами-дронами в исключительной экономической зоне Турции было совершено нападение на средний разведывательный корабль Черноморского флота России проекта 18280 «Иван Хурс», построенный в г. Санкт-Петербурге на «Северной верфи». Нападение произошло в исключительной морской экономической зоне Турции при выполнении задачи по обеспечению безопасности функционирования газовых трубопроводов «Турецкий поток» и «Голубой поток». Беспилотники были уничтожены.

Ночью 11 июня 2023 г. вооруженными силами Украины осуществлена попытка атаковать шестью морскими быстроходными безэкипажными катерами корабль «Приазовье» Черноморского флота, построенный в г. Гданьске, выполняющий задачи контроля обстановки и обеспечения безопасности по маршрутам пролегания газопроводов «Турецкий поток» и «Голубой поток» в юго-восточной части Черного моря.

Однако данным исследованием правовые аспекты дронов-катеров не охватываются.

Методы и принципы исследования

Актуальность темы исследования обусловлена участвовавшими инцидентами совершаемых с помощью БПЛА нападений, в том числе на морское судоходство, что в очередной раз с новой перспективой затронуло вопрос международно-правового регулирования БПЛА. В настоящее время беспилотники представляют собой новую угрозу судоходству. Морской транспорт, не исключая и военное направление, очень уязвим к угрозе, поскольку беспилотники стали высокотехнологичными и бесшумными, могут быть оснащены камерами с высоким разрешением, современными датчиками и беспроводным доступом для целей открытия входа, шпионажа и диверсии и других преступных нападений.

В ходе проводимого исследования помимо формально-юридического использован метод сравнительного анализа, которым были выявлены преимущества и недостатки режима охраны мореплавания от БПЛА.

Целью данного исследования выступает правовой анализ норм международного права с точки зрения достаточности для обеспечения охраны судоходства от угрозы дронов.

Для этой цели автор решал такие задачи как исследование норм существующего международного права, произошедших инцидентов на территории российского и других государств и выявление существующих в международной практике мер борьбы с подобными явлениями, минимизации угрозы таких нападений.

Основные результаты

Международно-правовым инструментом, разработанным ИМО специально с целью охраны портовых объектов от нападений, является Кодекс ОСПС. Этот режим охраны ИМО построен на оценке и выявлении угроз охране портовых сооружений и проведении превентивных мер охраны против угроз пиратских и других нападений на суда и нападений на порты.

Одной из целей кодекса ОСПС является создание международной структуры, использующей сотрудничество между Договаривающимися правительствами, правительственными учреждениями, местными администрациями, представителями морского судоходства и портов для выявления угрозы и принятия мер, предупреждающих происшествия, связанные с нарушением охраны судов или портовых средств, используемых в международной торговле (п. 1.2.1.). Таким образом, такой риск как риск от дронов должен быть идентифицирован, предприняты предупредительные меры от таких рисков охраны. Подробно угроза от дронов в кодексе ОСПС однако не рассматривается. Возник вопрос, достаточен ли Кодекс ОСПС для современных угроз охране?

Основной рекомендацией в данном случае для судоходных компаний и портовых операторов является применять методы определения воздушных угроз охране. Поскольку непосредственно воздушная угроза от дрона в разделах кодекса ОСПС не предусмотрена, а до настоящего времени угрозы с воздуха от дронов не регулируются отдельно в международно-правовых документах, представляется, что порты должны особенно тщательно следить за достаточностью наблюдения в портах.

Недостаточное регулирование угрозы воздушных дронов широко обсуждалось судоходной промышленностью в 2018 г. К примеру, компания Martek призывала все морские правительственные организации, классификационные организации и администрации флага поднять данный вопрос и обновить кодекс новыми мерами охраны от растущей угрозы от дронов охране и безопасности судоходства, причем охвачены должны быть воздушные угрозы, угрозы с моря и суши.

В связи с увеличивающейся угрозой от дронов для безопасности торгового судоходства было сделано предложение дополнить Кодекс ОСПС процедурами для противодействия этой растущей угрозе [11]. В частности, параграф 1.3.3 Части А Кодекса ОСПС с требованием обеспечить предотвращение неразрешенного доступа на суда, портовые средства и в их районах с ограниченным доступом предлагалось дополнить мерами по предотвращению попадания на суда таких устройств.

В Кодексе ОСПС содержатся требования к Оценкам охраны судна (ООС) и Планам охраны судна (ПОС), включая выявление и противодействие всем рискам, т.е. и риски от нападения дронов. План должен включать меры по предотвращению того, чтобы на судне не оказались предназначенные для применения против людей, судов или портов оружие, опасные вещества и устройства, на перевозку которых нет разрешения (п. 9.4.1.). Предлагалось предусмотреть контрмеры для защиты судна от таких угроз в Планах охраны судна в качестве обязательного требования в Кодексе ОСПС.

В соответствии с положениями Кодекса ОСПС об Оценке охраны судов (п. 8.4.3.) освидетельствование охраны на месте должно включать в себя выявление возможных угроз ключевым судовым операциям, определение их вероятности с целью принятия мер по обеспечению охраны и установлению порядка их проведения. В любом случае, офицеры охраны и другие ответственные лица должны применять антитеррористические меры защиты от угроз дронов.

Необходимо ли отдельное регулирование этой угрозы в Кодексе ОСПС для реализации целей Кодекса ОСПС? Дело в том, что процедура изменения текста Кодекса ОСПС очень сложная. Часть В Кодекса носит рекомендательный порядок, поправки к ней принимаются Комитетом по безопасности на море в соответствии с правилами его работы. Часть А носит обязательный характер, поправки к ней принимаются после рассмотрения в Организации (голосование в Комитете по безопасности на море) либо путем созыва Конференции.

Представляется возможным сделать вывод, что хотя внесение поправок в Кодекс ОСПС не совсем целесообразно, поскольку достижение целей охраны судна или портового объекта можно достичь и при существующем регулировании, однако данные угрозы необходимо учитывать в практике.

Обсуждение

В судоходстве дроны могут быть использованы и для целей наблюдения в целях улучшения охраны портов [5, С. 89]. В некоторых портах эти технологии БВС уже применяются, например, в США или в порте Амбали [5, С. VI]. Для целей патрулирования беспилотники используются в Погранично-таможенной службе США с применением сенсоров, прицелов ночного видения, систем удаленного видеонаблюдения и подслушивающих устройств. Недостатками использования беспилотников в работе являются зависимость от погоды, существенные затраты на содержание и потребность в технической поддержке, операторе, необходимость инструктажа в пользовании [1, С. 31-32].

В настоящее время подобные меры применяются неравномерно: не в каждом порту, не для каждого объекта. Встречаются предложения использовать больше дронов в работе портов, к примеру, как часть инспекций контроля государством порта. Использование дронов потребует правового регулирования инспекций с применением дронов как часть обычной ежедневной работы, может быть и в рамках Кодекса ОСПС с разработкой отдельных международно-правовых инструментов, например, резолюции или руководства. Нужно дополнительно предусмотреть правовые формы инспекций, ведущих к обнаружению и получению доказательств, которые могут быть использованы для расследований и судебных разбирательств с учетом международных и региональных конвенций и национального законодательства.

Одним из эффективных средств по борьбе с актами терроризма, совершаемыми дронами, является разработка и использование в работе систем обнаружения и отражения угроз воздушной безопасности. Такие системы способны распознать приближающийся дрон, установить электронную охранную зону, при пересечении которой дрон вынуждается приземлиться или вернуться к оператору, а в данной зоне управление, контроль и видеосигнал прерываются. Также используются разнообразные сети, которые могут набрасываться на дрон нарушителя и прочие приспособления. При нейтрализации БПЛА намного чаще беспилотники просто сбиваются, потому что технологии для противодействия беспилотным летательным аппаратам очень дорогостоящие или невосприимчивы к отдельным типам беспилотников. Однако если беспилотник находится в месте массового скопления людей, уничтожение беспилотника может быть опасным.

Несмотря на определенные попытки законодателя по регулированию отдельных аспектов использования БПЛА, правовая база в данной сфере еще недостаточно развита и требует значительных совершенствований [9, С. 131].

Проблемы отсутствия нормативного регулирования данного вопроса влекут за собой ряд проблем прикладного характера, в частности при применении мер противодействия актам терроризма, совершаемым с помощью дронов.

Использование технических средств противодействия преступным нападениям БПЛА требует детального нормативного регулирования, т.к. возникает вопрос, имеет ли право представитель другого государства задерживать БПЛА [13, С. 11]. Для ответа на этот вопрос необходимо ответить на вопросы правового статуса БПЛА в международном праве.

Возникает вопрос, охватываются ли дроны положениями Конвенции ООН по морскому праву, можно ли распространить на дрон понятие «судна»? Конвенция не предусматривала во время своей разработки аппарат дрона. Нормами международного права не предусмотрен суверенный иммунитет для воздушных и морских дронов. Однако какая-либо международно-правовая норма, которая прямо исключает дроны из сферы действия суверенного иммунитета, отсутствует [3, С. 534].

В открытом море полным иммунитетом от юрисдикции какого бы то ни было государства, кроме государства флага пользуются военные корабли (ст. 95 Конвенции) и суда, принадлежащие государству или эксплуатируемые им и состоящие только на некоммерческой государственной службе (ст. 96). Статус морского дрона на службе у ВМФ будет сходен со статусом морского судна. Если дрон классифицировать в качестве военного судна, на него распространяется суверенный иммунитет.

В заявлениях государств встречается распространение суверенной защиты на дроны, в частности США считают, что военные воздушные и морские беспилотники пользуются полным суверенным иммунитетом, что было продемонстрировано США во время нападения Ирана в ноябре 2012 года на его воздушный беспилотник в Персидском заливе или захвата Китаем в декабре 2016 года морского беспилотника в Южно-Китайском море [3, С. 534].

У гражданского дрона нет суверенного иммунитета и соответствующих прав, суверенный иммунитет, который предоставляется военным судам, и некоммерческим правительственным судам, таким дронам не предоставляется [2, С. 77-78].

Если квалифицировать дрон как судно, задержание дронов будет являться нарушением морского права, а дрон обладает суверенным иммунитетом. Если не квалифицировать дрон как судно, государство может задержать морской дрон, принадлежащий другому государству, и обосновать правомерность его задержания в соответствии с положениями международного права [2, С. 70-79].

Необходимость перехватывать и обезвреживать дроны других государств демонстрирует неразрешенным еще один вопрос – вопрос защиты данных, передаваемых БПЛА, от несанкционированного доступа к данным [14, С. 120]. Для того чтобы ответить на вопрос, разрешен ли доступ к данным, исходящим и содержащимся в БПЛА другого государства, может и другое государство вскрыть дрон, позаимствовать его технологии, необходимо дать четкий ответ на вопрос правового статуса БПЛА, в том числе чтобы определить требования к представителю такого государства [13, С. 11].

Таким образом, при использовании современных оснащенных дронов возникают реальные угрозы в результате недостаточно четких положений Конвенции ООН по морскому праву, что в принципе свидетельствует о снижении роли международного права в данном вопросе, в особенности при разрешении подобных споров.

Заключение

Правовое регулирование БПЛА содержит в себе много пробелов и сложных вопросов. Представляется возможным сделать вывод, что даже терминологический аппарат в отношении БПЛА не единообразен, а в документах международного морского права понятие БПЛА отсутствует.

Несмотря на имеющиеся правовые документы в области охраны мореплавания, проблемными аспектами темами с точки зрения правового регулирования остаются вопросы обеспечения безопасности. Хотелось бы сделать вывод, что запреты не помогут в борьбе с террористическими нападениями. Это слишком строгая мера, ведь можно себе представить, что в скором времени беспилотные летательные аппараты будут использоваться в ежедневной работе коммерческих организаций, что еще раз подтверждает факт необходимости регламентирования норм по эксплуатации дронов [10, С. 52].

Необходимо разработать международно-правовые документы, направленные на регулирование беспилотных технологий в целом с целью борьбы с возможными террористическими нападениями, т.к. нечеткие критерии для беспилотных технологий к Конвенции по морскому праву означают снижение роли международного права в данном вопросе, неопределенность правового статуса оказывает влияние на вопросы защищенности данных. Такая правовая неопределенность в положении дронов уменьшает значение конвенции по морскому праву для разрешения споров.

Однако, как правило, считается, что существующий правовой режим достаточен для регулирования морских дронов в будущем. Более того, формирование нового режима для морских дронов было бы перерегулированием, которое бы ослабило стабильность и правопорядок на море [2, С. 83-86].

Конфликт интересов

Не указан.

Рецензия

Все статьи проходят рецензирование. Но рецензент или автор статьи предпочли не публиковать рецензию к этой статье в открытом доступе. Рецензия может быть предоставлена компетентным органам по запросу.

Conflict of Interest

None declared.

Review

All articles are peer-reviewed. But the reviewer or the author of the article chose not to publish a review of this article in the public domain. The review can be provided to the competent authorities upon request.

Список литературы / References

1. Alabkal S. The Application of Unmanned Aerial Vehicles in Managing Port and Border Security in the US and Kuwait: Reflections on Best Practice for the UK / S. Alabkal, R. Talas, S. Shaw et al. // *International Journal of Maritime Crime and Security*. — 2020. — 1. — p. 272-284.
2. Bartlett M. Game of Drones: Unmanned Maritime Vehicles and the Law of the Sea / M. Bartlett // *Auckland University Law Review*. — 2018. — 24. — p. 66-91.
3. Cornthwaite J.L. Can We Shoot Down That Drone: An Examination of International Law Issues Associated with the Use of Territorially Intrusive Aerial and Maritime Surveillance Drones in Peacetime / J.L. Cornthwaite // *Cornell International Law Journal*. — 2019. — 52(3). — p. 475-544.
4. Cronk T.M. DoD Cracks Down on Use of Drones Over Installations / T.M. Cronk. — 2017 — URL: <https://www.defense.gov/News/News-Stories/Article/Article/1270758/dod-cracks-down-on-use-of-drones-over-installations/> (accessed: 19.06.2023)
5. Gökçe Ş.C. Usage of UAVs (Unmanned Aerial Vehicles) to Support Port Security: A case study for Ambarli Port by routine drone patrols / Ş.C. Gökçe — Istanbul: Piri Reis Üniversitesi, 2020. — 112 p.
6. Keane J.F. A Brief History of Early Unmanned Aircraft / J.F. Keane, S.S. Carr // *Johns Hopkins APL Technical Digest*. — 2013. — 32(3). — p. 558-571.
7. Mizokami K. Amateur Drone Lands on the U.K.'s New Aircraft Carrier, No One Even Notices / K. Mizokami. — 2017 — URL: <https://www.popularmechanics.com/military/navy-ships/news/a27747/drone-uk-aircraft-carrier/> (accessed: 19.06.2023)
8. USAF Wants Authority To Down Drones After F-22 Near Miss: сайт Aviation Week Network. — 2017 — URL: <https://aviationweek.com/defense-space/usaf-wants-authority-down-drones-after-f-22-near-miss> (accessed: 19.06.2023)
9. Грищенко Г.А. Правовое регулирование беспилотных летательных аппаратов: российский подход и мировая практика / Г.А. Грищенко // *Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)*. — 2019. — 12. — с. 129-136. — DOI: 10.17803/2311-5998.2019.64.12.129-136.
10. Давыдов М.В. О некоторых международно-правовых проблемах использования беспилотных летательных аппаратов (дронов) / М.В. Давыдов // *Вестник Барнаульского юридического института МВД России*. — 2014. — 1(26). — с. 51-53.
11. Инфобюллетень № 20: сайт Российского профессионального союза моряков // Центр информации и аналитики Российского профессионального союза моряков. — 2018 — URL: http://www.sur.ru/upload/bulleten/files/INFOBJULLETEN_20_202_file_54_3110.doc (дата обращения: 19.06.2023)
12. Часто используемые термины // Сайт ИКАО. — 2023 — URL: https://www.icao.int/safety/UA/UASToolkit/Pages/FAQ_ru.aspx (дата обращения: 19.06.2023)
13. Мальшев М.В. Новые тенденции в области охраны и транспортной безопасности / М.В. Мальшев // *Сборник статей семинара "Актуальные вопросы морской отрасли"*; — Владивосток, 2019. — с. 1-11.
14. Сазанов А.М. О разработке интеллектуальной системы видеомониторинга морского пространства Арктического региона / А.М. Сазанов, С.А. Селиверстов, Я.А. Селиверстов и др. // *Морские интеллектуальные технологии*. — 2019. — 2(44). — с. 116-128.

Список литературы на английском языке / References in English

1. Alabkal S. The Application of Unmanned Aerial Vehicles in Managing Port and Border Security in the US and Kuwait: Reflections on Best Practice for the UK / S. Alabkal, R. Talas, S. Shaw et al. // *International Journal of Maritime Crime and Security*. — 2020. — 1. — p. 272-284.
2. Bartlett M. Game of Drones: Unmanned Maritime Vehicles and the Law of the Sea / M. Bartlett // *Auckland University Law Review*. — 2018. — 24. — p. 66-91.
3. Cornthwaite J.L. Can We Shoot Down That Drone: An Examination of International Law Issues Associated with the Use of Territorially Intrusive Aerial and Maritime Surveillance Drones in Peacetime / J.L. Cornthwaite // *Cornell International Law Journal*. — 2019. — 52(3). — p. 475-544.
4. Cronk T.M. DoD Cracks Down on Use of Drones Over Installations / T.M. Cronk. — 2017 — URL: <https://www.defense.gov/News/News-Stories/Article/Article/1270758/dod-cracks-down-on-use-of-drones-over-installations/> (accessed: 19.06.2023)

5. Gökçe Ş.C. Usage of UAVs (Unmanned Aerial Vehicles) to Support Port Security: A case study for Ambarli Port by routine drone patrols / Ş.C. Gökçe — Istanbul: Piri Reis Üniversitesi, 2020. — 112 p.
6. Keane J.F. A Brief History of Early Unmanned Aircraft / J.F. Keane, S.S. Carr // Johns Hopkins APL Technial Digest. — 2013. — 32(3). — p. 558-571.
7. Mizokami K. Amateur Drone Lands on the U.K.'s New Aircraft Carrier, No One Even Notices / K. Mizokami. — 2017 — URL: <https://www.popularmechanics.com/military/navy-ships/news/a27747/drone-uk-aircraft-carrier/> (accessed: 19.06.2023)
8. USAF Wants Authority To Down Drones After F-22 Near Miss: сайт Aviation Week Network. — 2017 — URL: <https://aviationweek.com/defense-space/usaf-wants-authority-down-drones-after-f-22-near-miss> (accessed: 19.06.2023)
9. Grischenko G.A. Pravovoe regulirovanie bespilotnyh letatel'nyh apparatov: rossijskij podhod i mirovaja praktika [Legal Regulation of Unmanned Aerial Vehicles: Russian Approach and World Practice] / G.A. Grischenko // Bulletin of O.E. Kutafin University (Moscow State Law Academy). — 2019. — 12. — p. 129-136. — DOI: 10.17803/2311-5998.2019.64.12.129-136. [in Russian]
10. Davydov M.V. O nekotoryh mezhdunarodno-pravovyh problemah ispol'zovanija bespilotnyh letatel'nyh apparatov (dronov) [On Some International Legal Problems in the Use of Unmanned Aerial Vehicles (Drones)] / M.V. Davydov // Bulletin of Barnaul Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. — 2014. — 1(26). — p. 51-53. [in Russian]
11. Infobulleten' № 20: sayt Rossijskogo professional'nogo sojuza morjakov [Newsletter No. 20: website of Seafarers' Union of Russia] // Centre for Information and Analysis of the Russian Seamen's Professional Union of Seafarers. — 2018 — URL: http://www.sur.ru/upload/bulleten/files/INFOBJULLETEN_20_202_file_54_3110.doc (accessed: 19.06.2023) [in Russian]
12. Chasto ispol'zuemye terminy [Frequently Asked Questions] // Website of the ICAO. — 2023 — URL: https://www.icao.int/safety/UA/UASToolkit/Pages/FAQ_ru.aspx (accessed: 19.06.2023) [in Russian]
13. Malyshev M.V. Novye tendentsii v oblasti ohrany i transportnoj bezopasnosti [New Trends in Safety and Transportation Security] / M.V. Malyshev // Collection of articles of the seminar "Topical Issues of the Maritime Industry"; — Vladivostok, 2019. — p. 1-11. [in Russian]
14. Sazanov A.M. O razrabotke intellektual'noj sistemy videomonitoringa morskogo prostranstva Arkticheskogo regiona [On the Development of an Intelligent System of Video Monitoring of the Maritime Space of the Arctic Region] / A.M. Sazanov, S.A. Seliverstov, Ja.A. Seliverstov et al. // Marine Intelligent Technologies. — 2019. — 2(44). — p. 116-128. [in Russian]