

## **FIGHT AGAINST MARITIME TERRORISM, SMUGGLING, AND ILLEGAL DRUG TRAFFICKING**

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-37>

### **PROBLEMS OF PROTECTING SEAPORTS – IMPORTANT OBJECTS OF NATIONAL SECURITY**

### **ПРОБЛЕМИ ЗАХИСТУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ – ВАЖЛИВИХ ОБ’ЄКТІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ**

**Bavchenkova Iryna Yurievna**

*Higher education student  
Institute of Law and Security  
Odessa State University  
of Internal Affairs  
Odessa, Ukraine*

**Бавченкова Ірина Юрійвна**

*здобувач вищої освіти  
Інститут права та безпеки  
Одеського державного університету  
внутрішніх справ  
м. Одеса, Україна*

**Skryl Sergii Anatoliyovych**

*Candidate of Law, Associate Professor,  
Associate Professor of the Department  
of State and Legal Disciplines  
Institute of Law and Security  
Odessa State University  
of Internal Affairs  
Odessa, Ukraine*

**Скриль Сергій Анатолійович**

*кандидат юридичних наук, доцент,  
доцент кафедри державно-правових  
дисциплін  
Інститут права та безпеки  
Одеського державного університету  
внутрішніх справ  
м. Одеса, Україна*

Морські порти традиційно виступають ключовими елементами національної безпеки держав, оскільки забезпечують зовнішньоекономічні зв'язки, транспортну логістику, військово-морську присутність та формують критичну інфраструктуру, уразливу до гібридних загроз. У контексті глобальної нестабільності та актуалізації воєнних ризиків у Чорноморському регіоні морські порти України набули стратегічного значення, ставши одночасно і центрами економічної активності, і потенційними цілями для військових ударів, диверсій, кібернападів, підривних операцій та блокади з боку держав-агресорів. Тому їхня охорона розглядається не лише як питання транспортної безпеки, а як пріоритет національної оборонної політики, що має узгоджуватися з міжнародними та регіональними стандартами захисту портової інфраструктури.

Регіональна специфіка Чорного моря, що характеризується високим рівнем милітаризації, агресивними діями РФ, наявністю мінної небезпеки та періодичним блокуванням судноплавства, зумовлює необхідність посилення нормативної бази та інституційних механізмів охорони морських портів. Відповідно до Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (ISPS Code), який є обов'язковим для України як члена Міжнародної морської організації (ІМО), держави зобов'язані запроваджувати комплексну систему оцінки загроз, захисту доступу, контролю безпеки, реагування на інциденти, взаємодії з розвідувальними органами та координації дій між службами безпеки [1]. Ключовою особливістю українських портів є необхідність адаптувати норми ISPS Code до умов воєнного стану, що передбачає підвищення рівня охорони, запровадження режимних обмежень, посилений контроль вантажів і персоналу, а також інтеграцію з військовими структурами.

Україна значно модернізувала нормативно-правове регулювання захисту морських портів після 2014 року, коли частина портової інфраструктури була окупована, а доступ до окремих акваторій – обмежений. Закон України «Про внутрішній водний транспорт» та підзаконні акти Міністерства інфраструктури закріплюють вимоги до охорони портових засобів, включно з розробленням планів охорони, діями офіцерів охорони порту, впровадженням систем технічного спостереження та взаємодією з Морською охороною ДПСУ [2]. Водночас сучасна безпекова ситуація вимагає переходу від формальної імплементації міжнародних стандартів до створення інтегрованої системи захисту портів, що враховує енергетичні, військові, екологічні та кіберзагрози.

Одним із ключових напрямів захисту портів у регіональному вимірі є забезпечення їхнього функціонування як об'єктів критичної інфраструктури. Закон України «Про критичну інфраструктуру» відносить морські порти до об'єктів першої категорії, що потребують посиленого захисту та державного контролю [3]. Стандарти ЄС та НАТО сформували сучасну концепцію багаторівневої охорони портових кластерів (multi-layered port security), яка передбачає комплексну взаємодію між військовими, правоохоронними та цивільними структурами. Регіональні стандарти ЄС (зокрема Директива 2005/65/ЄС про посилення портової безпеки) встановлюють вимоги до інфраструктурного укріплення, біометричної ідентифікації, контролю доступу, технічного моніторингу, спостереження за акваторією та реагування на диверсійні загрози [4]. У контексті інтеграції України до ЄС та адаптації до норм НАТО ці стандарти відіграють ключову роль у розбудові національної моделі безпеки портів.

Окреме місце займає захист портів від кіберзагроз, які стали одним з основних інструментів гібридної агресії. Кібернапади здатні паралізувати логістичні процеси, навігаційні системи, вантажний облік, системи контролю руху суден та автоматизовані термінальні комплекси. Європейське агентство з кібербезпеки ENISA, а також НАТО у своїй Cyber Defence Policy визначають порти як критично вразливі об'єкти у сфері кіберзахисту, що потребують спеціальних протоколів безпеки, аудитів ризиків та систем раннього виявлення кіберінцидентів. Українські порти поступово впроваджують такі стандарти, інтегруючи системи захисту з національною мережею кібербезпеки, однак повномасштабна війна продемонструвала масштабність загроз і необхідність подальшої модернізації.

Серед головних викликів у Чорноморському регіоні залишається мінна небезпека, яка безпосередньо впливає на роботу портів і судноплавних маршрутів. Згідно з оцінками НАТО, мінування акваторій є однією з форм гібридної блокади, що здатна паралізувати економічну діяльність прибережних держав. Стандарти НАТО з протимінної діяльності (MCM Standards) передбачають використання автономних підводних апаратів, дистанційно керованих платформ, спеціалізованих кораблів та спільних операцій зі знешкодження мін. В свою чергу, Україна активно імплементує ці стандарти у межах співпраці з партнерами, що необхідно для відновлення безпечного судноплавства в портових акваторіях.

Важливим аспектом регіональної безпеки port security є захист енергетичної інфраструктури, включно з припортовими нафтотерміналами, газовими терміналами, причалами подвійного призначення та підводними кабелями, які часто стають об'єктами диверсій. ЄС та НАТО наголошують на потребі створення системи захисту морських комунікацій (Maritime Critical Lines of Communication Protection) та впровадження комплексного моніторингу підводної інфраструктури [5]. Для України це актуально через постійні атаки російських безпілотних літальних і морських апаратів, які спрямовані на руйнування експорту та логістичних ланцюгів.

У межах регіональних стандартів захисту важливе місце посідає також екологічна безпека портів. Міжнародна конвенція MARPOL та регламенти ІМО вимагають забезпечення контролю над забрудненням морського середовища, запобігання техногенним аваріям, утилізації відходів, контролю за небезпечними вантажами та дотримання екологічних протоколів при аваріях. В умовах війни екологічні ризики посилюються, оскільки атаки на портові об'єкти здатні спричинити розливи нафти, руйнування резервуарів та тривале забруднення прибережних

зон. Відповідність регіональним нормам екологічної безпеки стає частиною політики національної оборони.

Тому, захист морських портів як об'єктів національної безпеки вимагає гармонізації українського законодавства з міжнародними, європейськими та натовськими стандартами, формування системи багаторівневого реагування, посилення технічного оснащення, цифрової модернізації та міжвідомчої взаємодії. У Чорноморському регіоні безпекова ситуація доводить, що порти залишаються ключовим фактором економічної стабільності та оборонної стійкості, а їхній захист є критично важливим у структурі національної безпеки України. Впровадження регіональних стандартів не лише підвищує стійкість портової інфраструктури, а й формує передумови для інтеграції України до європейського та євроатлантичного безпекового простору.

### Література:

1. International ship suppliers & services association: *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*. URL: <https://maritimesafetyinnovationlab.org/wp-content/uploads/2020/09/ISPS-Code-ISSA-Guidelines-Aug-2016.pdf>
2. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 04.08.2015 р. № 1054-IX. *Відомості Верховної Ради*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>
3. Про критичну інфраструктуру: Закон України від 17.03.2021 р. № 1882-IX. *Відомості Верховної Ради*. 2023, № 5, ст. 13. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1882-20>
4. EU Directive 2005/65/EC on enhancing port security. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2005/65/oj/eng>
5. Maritime security centre of excellence: *Maritime critical infrastructure protection (mcip)*. 2023. URL: <https://www.marseccoe.org/wp-content/uploads/2023/10/Maritime-Critical-Infrastructure-Protection-.pdf>