

# АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЮРИДИЧНОЇ НАУКИ

УДК 355.461:341.238(477)

DOI <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2023.2.23>

**В. Г. Пядишев**

доктор юридичних наук, професор,  
професор кафедри кібербезпеки  
та інформаційного забезпечення

Одеського державного університету внутрішніх справ

ORCID ID: 0000-0002-5174-1891

## ПЕРСПЕКТИВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОРТІВ УКРАЇНИ, ЩО ЗАДІЯНІ У ЧОРНОМОРСЬКІЙ ЗЕРНОВІЙ ІНІЦІАТИВІ

*Статтю присвячено одній з найактуальніших проблем сучасності – забезпеченню безпеки морських портів України від зовнішнього втручання в умовах воєнного стану. Метою статті є вивчення зарубіжного досвіду захисту морських портів, а також встановлення перспективних напрямів захисту морських портів України в умовах воєнного стану. Автор поділяє захист морських портів від зовнішнього втручання на два напрями: силові методи захисту морських портів та правові методи захисту морських портів.*

*Автор віддає належну данину науковцям і практикам, що досі розвивали напрям силового захисту морських портів України. При цьому він звертає увагу на такі новітні зарубіжні досягнення, як:*

- новітні технології контролю доступу до приміщень служб порту,
- сучасний бар'єрний захист споруд порту та суден в його акваторії, від атак начинених вибухівкою малих швидких катерів та гідроциклів;
- підводні системи виявлення загроз, на кшталт Ship Protection System;

*Автор також нагадує, що зарубіжні колеги наполягають на покращенні кібербезпеки портів України. Також очевидно є необхідність забезпечення щільного захисту морських портів від ракетно-дронових атак.*

*Україна посідає місце однієї з найважливіших держав у світі, серед іншого, через успіхи свого сільського господарства і, відповідно, завдяки добре налагодженій системі морських портів. Саме потреба українського зерна майже від початку агресії росії спонукала світову спільноту допомогти Україні та росії укласти унікальну для воєнного стану міжнародну угоду: Чорноморську зернову ініціативу. Ця угода майже рік зберігала морські порти України від ракетно-дронових атак краще всіх засобів ППО і дозволила експортувати до країн, що її потребують, близько 30 млн тон агропродукції. Припинення зазначеної угоди росією може боляче позначитися і на стані морських портів України, і, як відмічають в ООН, на численних державах. Виходячи з цього, слід намагатися підтримати угоду. Але при цьому, ґрунтуючись на історичному досвіді, автор звертає увагу, що жодної угоди не можливо укласти, доки щось корисне для себе не отримає жодна з двох сторін. Саме ретельне порівняння всіх можливих «придбань та збитків» обох сторін має надати підстави для остаточного рішення: чи слід забезпечити відновлення Чорноморської зернової ініціативи у разі її розірвання.*

**Ключові слова:** морські порти, силовий захист, ракетно-дронові атаки, експорт агропродукції, міжнародно-правовий захист, Чорноморська зернова ініціатива.

**Загальна постановка проблеми.** Безпека портів завжди мала велике значення для України, як для великої морської держави. Більш того, це значення стало набагато вище через

те, що, як повідомив 22.01.2021 Заступник міністра розвитку економіки торгівлі та сільського господарства Тарас Качка, за результатами 2019-2020 маркетингового року в сукупності за

обсягом експорту всіх зернових культур Україна стала другим експортером в світі після США [1, с. 1]. Причому експорт зерна з України має величезне значення не тільки для самої України, але для багатьох країн у світі, що потерпають від голоду [2, с. 2].

З початку повномасштабного військового вторгнення російської федерації значення українського зернового експорту не зменшилося, але військові події стали йому перешкоджати. Тому вимоги до якості безпеки портів багаторазово зросли.

Пресслужба ОДА 16.06.2022 відмічала: *«Блокування морських портів та перешкодження експорту зерна не тільки хоче нашкодити Україні, але й загрожує голодом сотням мільйонів людей у різних країнах світу. Тому сьогодні Україна потребує підтримки світу не тільки у зупинці російської агресії, але й у деблокаді морських портів та у створенні «зелених коридорів» для експорту сільгосп-продукції»* [3, с. 1].

13.07.22 Президент Володимир Зеленський, коментуючи зустріч у Туреччині щодо розблокування аграрного експорту з нашої країни через Чорне море, зазначив, що Україна докладатиме значних зусиль, аби відновити постачання продовольства на світовий ринок [4, с. 1].

Отже, з метою зберегти потужність зернового експорту з України, незважаючи на військові дії, 27 липня 2022 р. у Стамбулі було підписано так звану «Чорноморську зернову ініціативу», тобто ініціативу щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів, яка стала угодою між росією, Україною, Туреччиною та ООН під час російського вторгнення в Україну [5, с. 1]. З цього моменту портові роботи щодо експорту зерна здійснювались без зайвих перешкод. Але є підстави передбачати, що росія не продовжуватиме участі в Чорноморській зерновій ініціативі. У цьому випадку можуть розпочатися атаки росії на установи та організації (зокрема морські порти), що стосуються експорту зерна.

**Ступінь наукової розробки теми.** Український термін «безпека» на англійську перекладається двома різними словами: «safety» та «security». Ці слова мають різне семантичне наповнення.

Під безпекою у сенсі «safety» розуміють «стаціонарний стан» організації або установи, які виконують те, що вони повинні робити. Причому останнє визначається публічними кодексами і стандартами, відповідними архітектур-

ними та інженерними проектами тощо. Безпека є нормативною концепцією. Отже, вона визначає здатність організації виконувати покладені на неї функції [6, с. 21].

Під безпекою у сенсі «security» розуміють захист від зовнішніх ворожих сил [7, с. 1].

Зрозуміло, що питання «safety» навряд чи відрізняються від таких у мирний час. Тому у даній статті ми сконцентруємось на безпеці морських портів у сенсі «security».

Основним документом, що визначає безпеку при роботі у портах та на судах, що належать Україні, є Закон України «Про морські порти України» [8,]. Здебільшого документ стосується «безпеки мореплавства» та «безпеки на морському транспорті». Причому, питання, що розглядаються, здебільшого охоплюють сферу безпеку і сенсі «safety».

Що ж стосується питань захисту порту, тобто його безпеки у сенсі «security», то ним присвячені статті 10 – 12. Стаття 10 стосується режиму перебування в морському порту і охоплює організаційно-правові питання діяльності служби морської безпеки, загонів охорони морського порту спільно із органом охорони державного кордону, а також залучення сторонніх охоронних послуг. Стаття 11 присвячена режиму у пункті пропуску через державний кордон України та митний контроль в морському порту. Та стаття 12 стосується організації роботи в морському порту під час виникнення надзвичайних ситуацій техногенного чи природного характеру.

Далі вважаємо за доцільне розглядати питання захисту морських портів (тобто безпеки у сенсі «security»), поділивши його на два напрями: силовий захист та правовий захист.

У своїй роботі «Деякі особливості національних стратегій морської безпеки» С.О. Кузніченко охоплює всі аспекти морської безпеки, не вдаючись до деталізації безпеки портів від зовнішнього нападу [9, с. 20].

Що стосується покращення силового захисту портів, то останнім часом українськими науковцями надані досить важливі пропозиції.

С. В. Медведенко пропонує підвищити роль Національної поліції України серед суб'єктів забезпечення морської безпеки [10, с. 195]. С. О. Кузніченко конкретизує у цьому питанні роль територіальних підрозділів водної поліції [11, с. 184-185]. Д. В. Лісніченко звертає увагу на доцільність більш активного застосування потенційних можливостей безпілотних літальних апаратів [12, с. 187]. О. М. Заєць та Н. М. Проданець вказують на необхідність

застосування можливостей аналітичної діяльності органів Національної поліції України під час забезпечення морської безпеки [13, с. 177]. Для покращення силової безпеки портів від зовнішніх нападів реалізація всіх цих пропозицій безумовно важлива, але в основній частині буде розглянуто додаткові можливості.

Що стосується правового захисту портів, то з 2011 року «Типове положення про службу морської безпеки порту» охоплює всі основні завдання служби морської безпеки порту [14]. Розтлумачене тут право служби морської безпеки порту перевіряти судна, що перебувають у порту є вкрай важливим в умовах військового протистояння держав.

Проте можна погодитися з В. В. Серафімовим у тому, що «забезпечення безпеки портів в наукових правових дослідженнях практично не розглядається» [15, с. 102].

С. В. Андрущенко у забезпеченні режиму морських портів визначає роль локальних актів та норм, таких як зводи звичаїв та обов'язкові постанови по морських портах, у сприянні ефективному функціонуванню кожного окремого порту у безпечних умовах [16, с. 3].

С. С. Мирза справедливо нагадує, що нормативно-правове забезпечення безпеки морських портів України ґрунтується на нормах міжнародних угод [17, с. 198].

Цілком зрозуміло, що серед таких міжнародних угод в конкретних умовах російської інтервенції забезпечити безперешкодну роботу портів, що здійснювали експорт необхідного для подолання голоду у багатьох регіонах світу українського зерна, найважливішою була зазначена Чорноморська зернова ініціатива. Отже, протягом активної фази Чорноморської зернової ініціативи саме вона була найбільш надійним фактором захисту портів України, що задіяні у зерновому експорті, оскільки берегла зазначені установи від цілеспрямованих відвертих атак з повітря. Саме тому українська і світова дипломатії мають прикласти всіх зусиль для підтримання або створення іншого міжнародно-правового захисту, який росія не могла б ігнорувати.

В умовах розірвання «Чорноморської зернової ініціативи» і відсутності іншого надійного міжнародно-правового захисту, силовий захист стає єдиним фактором забезпечення безпеки портів. Хоча захистити порт від дронів та ракетних атак не можуть зазначені вище напрями захисту, але вони (та інші, про які піде нижче) можуть захистити порт від великої кількості інших диверсійних атак

Отже, **метою наданої статті** є вивчення зарубіжного досвіду захисту морських портів, а також встановлення перспективних напрямів захисту морських портів України від зовнішнього вторгнення в умовах воєнного стану.

**Виклад основного матеріалу.** Розглядаючи питання забезпечення безпеки (у сенсі «security») морських портів України, доцільно, як й у попередній частині, поділити їх на силові та правові.

1. Напрями покращення силових методів захисту безпеки портів України

Після терактів 11 вересня 2001 року федеральний уряд США переглянув і зміцнив усі свої стратегії боротьби зі зростаючою загрозою у війні з тероризмом. Було зроблено висновок, що безпека на морі найкраще досягається шляхом поєднання державних і приватних заходів з безпеки на морі в глобальному масштабі в інтегровані зусилля, спрямовані на вирішення всіх морських загроз. Отже, нова національна стратегія безпеки на морі об'єднує всі програми та ініціативи федерального уряду з безпеки на морі в комплексну та згуртовану національну діяльність із залученням відповідних суб'єктів федерального, державного, місцевого та приватного секторів [18, с. 29].

Вдосконалення забезпечення безпеки портів логічно розпочинати, починаючи зі системи доступу до порту.

Управління ідентифікацією доступу в портах є важливим компонентом для безпеки порту, а також для ефективної роботи порту. Різноманітність портів, портових функцій, учасників порту, нормативних актів і залучених органів влади є ключовою проблемою, яку необхідно подолати. Малі, проміжні круїзні та, насамперед, поромні термінали RO-RO є найбільш критичними з точки зору безпеки та контролю доступу.

Як вважає Фівос Андріос з Спільного дослідницького центру Європейської Комісії, належне планування зони, ідентифікація та класифікація очікуваних фізичних суб'єктів відповідно до кожного типу порту та відповідне керування ідентифікаторами доступу за допомогою спеціальних процедур і технічних засобів (тобто через зелені смуги або додаткові засоби контролю, позначки тощо) є першим елементом для ефективної охорони порту. Передача контролю доступу оператору та інтеграція керування ідентифікацією доступу для всіх необхідних функцій доступу (кордон, порт і судно) є іншими ключовими елементами для більш простої, ефективнішої та безпечної роботи порту [19, с. 21].

Наступним є питання захистити судна в порту та портові споруди від невеличких швидкохідних катерів, що навантажені вибухівкою та врізаються в них в гавані. В США за підтримки Управління військово-морських досліджень розроблений новий морський захисний бар'єр, що може забезпечити значний стрибок у захисті існуючих морських портів [20, с. 2].

Окрім небезпеки з поверхні моря і підводна небезпека. У зв'язку з цим українські науковці М. В. Корнієнко, Д. С. Афонін зацікавилися досвідом поліцейських США, щодо підготовки легких водолазів з метою їх кваліфікованого залучення до слідчих (розшукових) дій. Вони вважають його дуже корисним для впровадження у діяльність Національної поліції України з метою не тільки розслідування, але й попередження злочинів [21, с. 182]. Але американські колеги мають навіть більш ефективні методи і засоби попередження злочинів проти портових споруд і суден у портах з-під води. Ship Protection System (SPS) – це виготовлена компанією FarSounder, Inc. змонтована на судні підводна система виявлення загроз, що забезпечує 360° охоплення підводних загроз для суден на якорі або в доці. До того ж фірма SAES розробила активний сонар для виявлення підводних загроз, таких як водолази, пілотовані та безпілотні підводні апарати, пропонуючи захист і спостереження для протидії загрозам підводних атак проти гаваней, критичних об'єктів, кораблів, морських платформ тощо [22, с. 2].

Окрім фізичних загроз, у 21 столітті «притчею у язицех» не без вагомої основи стали проблеми кібербезпеки. Порт, як система, складена з великої кількості сучасних споруд і офісів, стає вразливим для кіберзлочинів, особливо, якщо кіберзлочинцем може бути установа величезної потужності, що належить державі-агресору. Ще 4.11.2021 представники Міжнародної програми з безпеки портів наголосили на важливості зміцнення кібербезпеки у портах України [23, с. 1].

Не слід також забувати, що для ефективного захисту українських морських портів від атак дронів і ракет нам потрібно більше сучасних систем ППО.

Завершити перелік пропозиції щодо зміцнення силового захисту морських портів доцільно словами Чарльза Гозліна, автора праці «Морська та портова безпека: Біла книга»: «Жоден окремий контрзахід безпеки, такий як ініціатива з безпеки контейнерів або контрольний список терористів, не може

належним чином вирішити проблеми безпеки порту чи моря. Сама по собі технологія не може захистити порти та судноплавство, а також додавання додаткових процедур безпеки, фізичних бар'єрів чи додаткового персоналу повністю зменшити ризик. Те, що спрацює, – це інтегрований, ретельно спланований підхід, який включає найкращі елементи технічної, фізичної, процедурної та інформаційної безпеки, інтегровані в комплексну стратегію» [24, с. 7].

2. Розвиток правового захисту безпеки морських портів України

Про значення Чорноморської зернової ініціативи у документах Конференції ООН з торгівлі та розвитку вказано у березні 2023 р.: «Чорноморська зернова ініціатива є одним із прикладів конкретних дій для подолання деяких із найгірших криз вартості життя, з якими світ стикався за одне покоління... Ініціативі вдалося скерувати торгівлю в правильному напрямку, щоб забезпечити більш доступні та прийнятні продукти харчування для всіх» [25, с. 14]. У випадку можливого припинення дії Чорноморської зернової ініціативи українські порти, в основному, можуть бути закритими для комерційних операцій, а також будуть вразливі для ударів по портовій інфраструктурі.

Морські порти – це нечисленні унікальні споруди грандіозного значення. І якщо на порт розпочинається «полювання», то це – саме на нього. У такому випадку для подолання нашого ППО ворогом буде задіяно величезну кількість боєприпасів відповідного рівня.

Саме тому найбільші сподівання щодо захисту наших портів по'язані саме з міжнародно-правовим захистом. Треба всіляко зберігати Чорноморську зернову ініціативу. У випадку її можливого припинення треба шляхом міжнародно-правових рішень її відновлювати, причому негайно, доки споруди та відповідні зв'язки не порушено! Беручи до уваги розуміння важливості результатів Чорноморської зернової ініціативи Організацією Об'єднаних Націй, треба негайно застосовувати її авторитетні можливості. При цьому треба бути готовими йти на певний компроміс, оскільки, як свідчить досвід міжнародних відносин, угоду можна забезпечити тільки, якщо через неї щось корисне отримують обидві сторони.

І це вже питання України та світової спільноти вирішити: хто більш виграє від зазначеного компромісу. При цьому свою готовність прийняти президентів двох держав, «щоб напруженість

між росією і Україною була врегульована до того, як вона переросте в нову кризу» завжди підтверджував президент Туреччини Реджеп Тайїп Ердоган.

### Висновки

1. З моменту відродження незалежної України у 1991 р. безпека її морських портів майже не знала серйозних посягань: не було ані територіальних вторгнень, ані серйозних терористичних актів. Проте, як член Міжнародної морської організації, Україна проводила значну роботу щодо забезпечення безпеки портів

З лютого 2022 ситуація змінилася корінним чином: порти на Азовському морі захоплено; робляться спроби подальших захоплень; здійснюються дроніві та ракетні атаки на активні порти України; є підстави очікувати ще й підводні атаки на портові споруди та на судна, що знаходяться в акваторії порту та на зовнішньому рейді.

Отже, здійснені Україною заходи щодо забезпечення морської безпеки та, зокрема, безпеки портів не можна вважати адекватно-достатніми для ситуації.

Не сподіваючись, що росія обмежиться тільки ракетно-дроновими атаками, слід підсилити всі складові захисту портів. Слід домагатися від наших партнерів допомоги у сенсі новітніх технологій контролю доступу до приміщень служб порту, сучасного бар'єрного захисту споруд порту та суден, що знаходяться на його акваторії, від атак малих швидких катерів та гідроциклів, впроваджувати відомі підводні системи виявлення загроз, на кшталт Ship Protection System. Зарубіжні колеги також наполягають на покращенні кібербезпеки портів України. І, безумовно, слід забезпечити, наскільки можливо, щільний захист від ракетно-дронових атак.

2. Традиційні успіхи України у сільському господарстві навіть у 21 столітті підтримують її статус важливої держави у світі. Зерно України вкрай потрібно для підтримання життя сотень мільйонів людей на планеті. Саме через це було започатковано унікальний міжнародний проект між миром і війною «Чорноморську зернову ініціативу». Протягом майже року ця міжнародна угода для зернових портів України і суден відіграє роль самої надійної парасольки від ракетно-дронових атак та взагалі від майже усіх ворожих дій агресора. Можливе припинення зазначеної угоди росією сильно вплине і на Україну, і на всіх тих, хто так або інакше залежить від українського зерна, що констатується на рівні ООН. Саме на рівні ООН і слід

шукати шляхи для збереження угоди, хоча є держави, які готові запропонувати «свій майданчик» для переговорів двох держав. Проте, існує універсальне правило: жодної угоди не можливо укласти, доки щось корисне для себе не отримає кожна з двох сторін. Саме ретельне порівняння всіх можливих «придбань та збитків» обох сторін має надати підстави для остаточного рішення: чи слід намагатися зберегти «Чорноморську зернову ініціативу».

### Список використаної літератури:

1. Україна стала другим у світі експортером зерна. Укрінформ. 22.01.2021. Сайт. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3176429-ukraina-stala-drugim-u-sviti-eksporterom-zerna.html> (дата звернення: 30.04.2023).
2. Ukrainian grain alleviates the global hunger crisis. *ReliefWeb*. 16 Dec 2022. Site. URL: <https://reliefweb.int/report/ukraine/ukrainian-grain-alleviates-global-hunger-crisis> (дата звернення: 30.04.2023).
3. Як блокування морських портів загрожує Україні та світу. *Пресслужба ОДА*. 16.06.2022. Сайт. URL: <https://ck-oda.gov.ua/novyny-cherkaskoyi-oblasti/yak-blokuvannya-morskix-portiv-zagrozhuje-ukrayini-ta-svitu/> (дата звернення: 30.04.2023).
4. Бережанський І. Є певний прогрес: Зеленський – про переговори щодо розблокування експорту українського зерна. *ТСН*. 13.07.22. Сайт. URL: <https://tsn.ua/ato/ye-pevniy-progres-zelenskiy-pro-peregovori-schodo-rozblokuvannya-eksportu-ukrayinskogo-zerna-2110324.html> (дата звернення: 30.04.2023).
5. Joint Coordination Centre opens in Istanbul to facilitate safe export of commercial foodstuffs and fertilizers from Ukrainian ports. *United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs*. 27 July 2022. URL: <file:///C:/Users/%D0%A1%D0%B5%D1%80%D0%B3%D0%B5%D0%B9/Downloads/JCC%20Press%20Release%20%2027%20July%202022%20final%20.pdf> (дата звернення: 30.04.2023).
6. Charles G. Oakes, PhD, Blue Ember Technologies, LLC. "Safety versus Security in Fire Protection Planning Archived 2012-03-13 at the Wayback Machine," *The American Institute of Architects: Knowledge Communities*, May 2009. Retrieved on June 22, 2011.
7. Security. *From Wikipedia, the free encyclopedia*. Site. URL: <https://en.wikipedia.org/wiki/Security>. (дата звернення: 30.04.2023).
8. Закон України «Про морські порти України» (*Відомості Верховної Ради України* (ВВР), 2013, № 7, ст.65) {з змінами, внесеними згідно із Законами № 406-VII від

- 04.07.2013, ВВР, 2014... № 1054-IX від 03.12.2020}. Сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (дата звернення: 30.04.2023).
9. Кузніченко С. О. «Деякі особливості національних стратегій морської безпеки». // *International scientific conference Maritime Security of the Baltic-Black Sea Region: Challenges and Threats*. December 23, 2022. сс. 18-21
10. Медведенко С. В. Місце Національної поліції України серед суб'єктів забезпечення морської безпеки. *International scientific conference: Maritime Security of the Baltic-Black Sea Region: Challenges and Threats*. December 23, 2021. Volume 1. сс. 192-196. URL: <https://dspace.oduvs.edu.ua/server/api/core/bitstreams/55b2cdcf-2a6d-4a6f-af14-0696c5dc13d1/content> (дата звернення: 30.04.2023).
11. Кузніченко С. О. . Територіальні підрозділи водної поліції як складова механізму забезпечення національної безпеки України. *International scientific conference: Maritime Security of the Baltic-Black Sea Region: Challenges and Threats*. December 23, 2021. Volume 1. сс. 183-186. URL: <https://dspace.oduvs.edu.ua/server/api/core/bitstreams/55b2cdcf-2a6d-4a6f-af14-0696c5dc13d1/content> (дата звернення: 30.04.2023).
12. Лісниченко Д. В. Потенційні можливості безпілотних літальних апаратів (БПЛА) в забезпеченні безпеки на морі, попередженні, виявленні, фіксації та розслідуванні кримінальних правопорушень. *International scientific conference: Maritime Security of the Baltic-Black Sea Region: Challenges and Threats*. December 23, 2021. Volume 1. сс. 186-189. URL: <https://dspace.oduvs.edu.ua/server/api/core/bitstreams/55b2cdcf-2a6d-4a6f-af14-0696c5dc13d1/content> (дата звернення: 30.04.2023).
13. Заєць О. М., Проданець Н. М. Аналітична діяльність під час забезпечення морської безпеки органами Національної поліції України. *International scientific conference: Maritime Security of the Baltic-Black Sea Region: Challenges and Threats*. December 23, 2021. Volume 1. сс. 176-179. URL: <https://dspace.oduvs.edu.ua/server/api/core/bitstreams/55b2cdcf-2a6d-4a6f-af14-0696c5dc13d1/content> (дата звернення: 30.04.2023).
14. Типове положення про службу морської безпеки порту, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011 р. № 339 // *Офіційний вісник України*. 2011. № 84. Ст. 3097 (дата звернення: 30.04.2023).
15. Серафимов В. В. Організаційно-правовий механізм забезпечення безпеки морського порту України. *Lex Portus* № 3 (5)'2017 с. 100-111. URL: [https://lexportus.net.ua/vipusk-3-2017/serafimov\\_v\\_v\\_orhanizatsiino\\_pravovyi\\_mekhanizm\\_zabezpechennia\\_bezpeky\\_morskoho\\_portu\\_ukrainy.pdf](https://lexportus.net.ua/vipusk-3-2017/serafimov_v_v_orhanizatsiino_pravovyi_mekhanizm_zabezpechennia_bezpeky_morskoho_portu_ukrainy.pdf) (дата звернення: 30.04.2023).
16. Андрущенко, Сергій Васильович Правовий режим морського порту Дата: 2021. URL: <https://hdl.handle.net/11300/15930> (дата звернення: 30.04.2023).
17. Мирза С.С. До питання про забезпечення безпеки морського порту України. *International scientific conference: Maritime Security of the Baltic-Black Sea Region: Challenges and Threats*. December 23, 2021. Volume 1. сс. 197-200. URL: <https://dspace.oduvs.edu.ua/server/api/core/bitstreams/55b2cdcf-2a6d-4a6f-af14-0696c5dc13d1/content> (дата звернення: 30.04.2023).
18. National Strategy for Maritime Security (USA). *Maritime Cybersecurity*. Site. URL: [https://www.maritime-cybersecurity.com/National\\_Strategy\\_for\\_Maritime\\_Security.html](https://www.maritime-cybersecurity.com/National_Strategy_for_Maritime_Security.html) (дата звернення: 30.04.2023).
19. Andritsos, F. Port Security & Access Control: a Systemic Approach. *European Commission, Joint Research Centre, Institute for the Protection & Security of the Citizen*. Conference Paper. · July 2013 P. 9. URL: [https://www.researchgate.net/publication/249009738\\_Port\\_Security\\_Access\\_Control\\_a\\_Systemic\\_Approach](https://www.researchgate.net/publication/249009738_Port_Security_Access_Control_a_Systemic_Approach) (дата звернення: 30.04.2023).
20. Stopping Power: maritime security barrier for sea-port protection. *Industry News*. February 17, 2014. Site. URL: <https://www.halodefense.com/industry-news/stopping-power-maritime-security-barrier-for-sea-port-protection> (дата звернення: 30.04.2023).
21. Корнієнко М. В., Афонін Д. С. Деякі питання криміналістичної підготовки легких водолазів з метою участі в слідчих (розшукових) діях: досвід поліції США. *International scientific conference: Maritime Security of the Baltic-Black Sea Region: Challenges and Threats*. December 23, 2021. Volume 1. сс. 180-183. URL: <https://dspace.oduvs.edu.ua/server/api/core/bitstreams/55b2cdcf-2a6d-4a6f-af14-0696c5dc13d1/content> (дата звернення: 30.04.2023).
22. Underwater Port Security System. *From Wikipedia, the free encyclopedia*. Site. URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/Underwater\\_Port\\_Security\\_System](https://en.wikipedia.org/wiki/Underwater_Port_Security_System) (дата звернення: 30.04.2023).
23. Адміністрація морських портів України. *Ukrainian Sea Ports Authority Facebook*. 4.11.2021. Сайт. URL: [https://m.facebook.com/uspa.gov.ua/posts/1693956724143548/?locale=hi\\_IN](https://m.facebook.com/uspa.gov.ua/posts/1693956724143548/?locale=hi_IN) (дата звернення: 30.04.2023).

24. Goslin, Ch. Maritime and Port Security: White Paper. *Duos Technologies, Inc.* 2008. 16 p. URL: <https://codigobip.com/images/documentacion/maritimeportsecurity.pdf> (дата звернення: 30.04.2023).
25. A Trade Hope: The impact of the Black Sea Grain Initiative. *UNCTAD.Org.* March 2023. P. 16. Site. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2023d3\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2023d3_en.pdf) (дата звернення: 30.04.2023).

---

**Piadyshch V. H. Prospects for ensuring security of Ukraine ports involved in the Black Sea grain initiative**

*The article is devoted to one of the most urgent problems of our time – ensuring the security of Ukrainian seaports from external interference in the conditions of martial law. The purpose of the article is to study the foreign best practices of the protection of seaports, as well as to establish promising trends for the protection of seaports of Ukraine in the conditions of martial law. The author divides the protection of seaports from external interference into two ways: force methods of seaports protection and legal methods of seaports protection.*

*The author pays tribute to scientists and practitioners who have so far developed the trend of force protection of seaports of Ukraine. At the same time, he draws attention to such latest foreign achievements as:*

- the latest technologies of control of access to the premises of port services,*
- modern barrier protection of port facilities and vessels in its water area, against attacks by explosive-laden small speedboats and jet skis;*

- underwater threat detection systems, such as the Ship Protection System;*

*The author also reminds that foreign colleagues insist on improving the cyber security of Ukrainian ports. The need to ensure tight protection of seaports against missile and drone attacks is also obvious.*

*Ukraine occupies the position of one of the most important countries in the world, among other things, because of its success in agriculture and, accordingly, thanks to a well-established system of sea ports. It was the need for Ukrainian grain almost from the beginning of Russia's aggression that prompted the world community to help Ukraine and Russia conclude an international agreement unique to the state of war: the Black Sea Grain Initiative. This agreement protected the seaports of Ukraine from missile and drone attacks for almost a year better than any air defense means and allowed to export almost 30 million tons of agricultural products to countries that need it. Possible termination of the said agreement by Russia can have a painful effect on the state of seaports of Ukraine and, as the UN notes, on numerous countries. Based on this, it shall be wise to restore the agreement. But at the same time, based on the historical experience, the author draws attention to the fact that no agreement can be concluded until each of the two parties receives something useful for itself. It is the careful comparison of all possible "gains and losses" of both sides that should provide grounds for a final decision: whether one should try to restore the Black Sea Grain Initiative in the case of its termination.*

**Key words:** *sea ports, force protection, rocket and drone attacks, export of agricultural products, international legal protection, Black Sea Grain Initiative.*