



Центр
оборонних
стратегій



КРИМСЬКА
ПЛАТФОРМА

Проблеми безпеки та свободи судноплавства в Чорному й Азовському морях

Листопад 2021



**КРИМСЬКА ПЛАТФОРМА**

Це дослідження підготовлене з метою якісної аналітичної підтримки Кримської платформи – ініціативи української влади з деокупації та реінтеграції Криму.

Дане дослідження здійснене експертами Центру оборонних стратегій (ЦОС) за фінансової підтримки уряду Великої Британії у рамках проекту «Консолідація Кримської платформи для вдосконалення рамкових основ української та міжнародної політики щодо деокупації Криму (Фаза II)». Погляди, висловлені у цій публікації, належать її автору/ам і можуть відрізнитись від офіційної позиції уряду Великої Британії.

Більше матеріалів можна знайти за адресою: www.defence.org.ua

Це дослідження підготовлене двома мовами: українською та англійською. Обидва варіанти розміщено на сайті ЦОС.

З англійською версією можна ознайомитись за адресою: www.defence.org.ua/en/

Автори: **Олександр Хара**, експерт, Центр оборонних стратегій
Андрій Клименко, запрошений експерт, Центр оборонних стратегій, співзасновник та головний редактор, видання «Чорноморські новини»

Керівниця проекту: Аліна Фролова, заступниця Голови Правління, Центр оборонних стратегій

Проектна експертна група: Світлана Андрищенко, Олексій Павлючик, Андрій Загороднюк, Святослав Кобзенко, Камерон Тісшоу, Андрій Ляшенко, Ярослава Швечикова-Плавська.

Опубліковано Центром оборонних стратегій, Київ, Україна
© 2021 Центр оборонних стратегій

Права на друк і розповсюдження

Ця публікація захищена законом. Права інтелектуальної власності щодо неї належать ЦОС. Забороняється відтворення та використання будь-якої частини цієї публікації у будь-якому форматі, включаючи графічний, електронний, копіювання чи використання в будь-який інший спосіб, без відповідного посилання на оригінальне джерело. За більш детальною інформацією щодо використання цієї публікації та інших матеріалів ЦОС, будь ласка, завітайте: www.defence.org.ua/permissions

Центр оборонних стратегій – це аналітичний центр, який займається стратегічними дослідженнями з безпекової проблематики. Його метою є сприяння національній безпеці та обороні України через участь у формуванні відповідних державних політик, стратегій і спроможностей із залученням ресурсів незалежного експертного середовища.

Публікації ЦОС відображають погляди його авторів і необов'язково збігаються з поглядами членів Наглядової ради ЦОС, спонсорів або інших третіх осіб.

ЗМІСТ

Зміст	3
Вступ	4
Перетворення Чорного моря на «сіру зону»	6
Mare Liberum vs Mare Clausum	12
Висновки і пропозиції	16
Посилання	22

ВСТУП

Росія є ревізійністською потугою, котра на практиці не виявляє схильності до встановлення «стабільних і передбачуваних відносин» із США, адже виступає проти підтримуваного ними ліберального світоустрою. Москва також здійснює підривну діяльність проти ЄС – іншого свого опонента, що заважає їй відновити домінуючий вплив на європейському континенті.

Хоча Росія спробувала анексувати Кримський півострів та веде бойові дії на території України, вона фактично перебуває у стані конфлікту нижче порогу застосування 5 статті Вашингтонського договору з усім колективним Заходом. Якщо на північному напрямку Кремль отримав доволі потужну відсіч у вигляді підсилення Балтійських держав та Польщі, то Південний фланг поки що є менш захищеним при тому, що регіональні країни-члени ЄС і НАТО нездатні самостійно сформулювати належну відповідь. Годі й казати про держави-аспіранти на членство в цих організаціях.

Майже синхронно з початком російської агресії проти України Китай вдався до більш агресивних дій, спрямованих на легітимізацію свого права на величезні території Південного та Східного Китайського моря, мілітаризуючи спірні острови, перешкоджаючи свободі судноплавства, а також встановлюючи контрольовані ним зони. Як і в Чорному морі, де Москва нав'язує свої правила значно менш потужним державам, у Південно-Китайському морі Пекін нав'язує

маленьким державам свої «історичні» права, що набагато перебільшують ті, що передбачені міжнародним правом. Цьогоріч військово-морські сили Росії та Китаю вперше провели спільні маневри у західній частині Тихого океану неподалік Японії.

Якщо Південно-Східна Азія є в сфері інтересів великих і середніх потуг (США, Японії, Австралії, Індії та Франції), які посилюють протидію експансіоністській політиці КНР, то менш важливий у стратегічних розрахунках Чорноморський регіон обумовлює брак уваги глобальних потуг до побоювань вразливих країн регіону. А Україна є найбільш вразливою саме з морського напрямку. Задля повернення Києва у сферу виключного впливу Кремль застосовує всі наявні інструменти – від енергетичної та економічної війни до перманентних погроз застосування сили та, власне, її застосування. З 2018 року Росія здійснює економічне удушення українського Приазов'я, продовжує повзучу анексію гігантських за розмірами площ Азовського та Чорного морів. Росія маніпулює нормами



Спільні тренування ВМС ЗС України та берегової охорони США в акваторії Чорного моря. © ВМС ЗСУ

та принципами міжнародного права, а також двосторонніх договорів з метою заподіяння шкоди Україні та іншим країнам регіону.

Ці дослідження спрямовано на узагальнення «карти бойових дій» і пошук можливих методів протидії агресивній політиці, що підриває глобальний принцип свободи морів. Дотепер в Україні залишаються невиконаними власні «домашні завдання», але це не означає, що лише після їх виконання слід приступати до більшої взаємодії з країнами регіону та з-поза нього.

Свобода судноплавства є універсальним принципом і цінністю, у збереженні якої зацікавлена переважна більшість членів міжнародної спільноти. Саме тому Україна має більш активно залучати міжнародних партнерів до протидії політиці Росії з перешкоджання свободі судноплавства та іншим шкідливим і небезпечним діям. Неможливо забезпечувати збереження свободи судноплавства у Східній півкулі, коли не кидають виклик його порушникам у Західній.

ПЕРЕТВОРЕННЯ ЧОРНОГО МОРЯ НА «СІРУ ЗОНУ»

Спроба анексії Російською Федерацією українського Криму в березні 2014 року завдала серйозного удару архітектурі європейської безпеки, значно посиливши реальні загрози не лише Україні, а й країнам регіону та Європейського континенту в цілому, про що детально йдеться у дослідженні Центру оборонних стратегій: «Штормове попередження з України: велика загроза для Європи у Чорноморському регіоні»¹.

Водночас, окупувавши півострів і «включивши» його у свій правовий, політичний, економічний та воєнний простір, Кремль не виявляє намірів зупинитися на досягнутому та зафіксувати новий *status quo*. Навпаки, географія збройної та інших форм агресії продовжує розширюватися далеко за межі окупованих територій Донецької та Луганської областей.

З метою формування в Чорноморському регіоні нової правової, безпекової та політико-дипломатичної реальності, яка б задовольняла глобальні амбіції російської панівної верхівки, Кремль реалізує стратегію, що комбінує погрози застосування чи, власне, застосування збройної сили, маніпулювання нормами та принципами міжнародного права, спроби його заміщення національним законодавством, а також створення ситуацій, що можуть призвести до конфлікту з непередбачуваними наслідками.

Хоча відлік збройної агресії Російської Федерації проти України й ведеться від 20 лютого 2014 року, втім, різноманітні форми агресії здійснювалися від часу відновлення незалежності України. Так, на початку 1990-х років комбінація низки факторів, зокрема професіональна та злагоджена робота українських спецслужб, брак російських спроможностей на території України, зосередженість Кремля на внутрішньоросійських проблемах (перша Чеченська війна, перманентна економічна та політична криза), дозволили Києву зупинити спроби Москви дестабілізувати ситуацію та анексувати Крим^{2,3}. Стабілізація ситуації на певний час була забезпечена, зокрема за допомогою домовленостей щодо тимчасового базування ЧФ РФ на території Кримського півострова. Наступного разу Україна та Росія опинилися на межі відкритого збройного протистояння під час Тузлинської кризи восени 2003 року.

Хоча будівництво дамби від російського берега до українського острова Тузла у Керченській протоці було зупинено, спецоперація Кремля досягла своєї мети – Україна була змушена підписати «Договір між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки»⁴.

Окрім забезпечення безперешкодного проходу Керченською протокою та доступу у будь-яку точку Азовського моря для своїх торговельних суден та військових кораблів Росія мала на меті унеможливити захід в Азовське море та прохід Керченською протокою «військових кораблів або інших державних суден третіх держав» через передбачене ст. 2 п. 3 Договору погодження його сторонами. Така «правова» новація як визначення Азовського моря та Керченської протоки «історично внутрішніми водами України і Російської Федерації» (ст. 1) дозволила Росії розглядати Керченську протоку та Азовське море як такі, що підпадають під відмінний, ніж те передбачено Конвенцією ООН з морського права, правовий режим. Попри те, що з такою трактовкою не погоджується українська сторона, визначення Азовського моря внутрішніми водами все ж таки суперечить ст. 8 Конвенції, адже «води, розташовані в бік берега від вихідної лінії територіального моря, становлять частину внутрішніх вод держави»⁵, тобто внутрішніми можуть вважатися води, що належать лише одній державі. Положення Договору також суперечать статтям 38 та 44 Конвенції, котрі передбачають право всіх суден і летальних апаратів на безперешкодний транзитний прохід, що «являє собою здійснення... свободи судноплавства і польоту єдино з метою безперервного і швидкого транзиту через протоку між

однією частиною відкритого моря або виключної економічної зони та іншою частиною відкритого моря або виключної економічної зони. Однак вимога безперервного і швидкого транзиту не виключає прохід через протоку з метою входу, виходу або повернення з держави, що межує з протокою, при дотриманні умов входу в таку державу».

Хай там як, але підписання Договору не розблокувало вирішення проблем делімітації та демаркації українсько-російського державного кордону в Азовському морі, Керченській протоці та на прилеглий ділянці Чорного моря. Політика Москви щодо невизначеності кордонів залишилася без змін, бо уможлиблює значно більші перспективи тиску на сусідів.

Слід зазначити, що в 2018 році Росія скористалася досвідом успішного «розв'язання» Тузлинської кризи в іншому регіоні – Каспійському. Конвенція стосовно правового статусу Каспійського моря має притаманні українсько-російському договору гібридні риси. Принципи 6 та 7 ст. 3 Конвенції унеможлиблюють присутність у Каспійському морі збройних сил третіх (не прибережних) держав, а також передбачають «ненадання стороною [Конвенції] своєї території іншій державі [не підписанту Конвенції] задля здійснення агресії та вжиття інших військових дій проти будь-якої сторони [учасника Конвенції]»⁶. При цьому документ у правовому плані не визначає водойму ані річкою, ані морем, останнє означало б автоматичне розповсюдження на нього дії Конвенції ООН з морського права. Не наближає документ і до вирішення головної проблеми, що її намагалися врегулювати інші учасники упродовж останніх двадцяти років, – розмежуван-



Нові спеціалізовані катери українського виробництва "Бріг" для відділів спеціальних дій Одеського та Маріупольського загонів морської охорони. © Держприкордонслужба України

ня водойми, що уможливило б початок використання багатих ресурсів Каспійського моря. Конвенція лише передбачає необхідність укладання додаткових угод (ст. 4), які мають бути у відповідності з нею, тобто недопущення третіх країн вже має зобов'язуючий характер.

«Керченська протока, як ви розумієте, зараз вже більше не може бути предметом цих переговорів [щодо розмежування морських просторів Чорного і Азовського морів]», – заявив міністр закордонних справ РФ С.Лавров, виступаючи на засіданні Ради Федерації РФ 21 березня 2014 року⁷. Внаслідок захоплення Кримського півострову Російська Федерація перебрала на себе⁸, а Україна призупинила регулювання руху суден і кораблів Керч-Єнікальським каналом^{9,10}. Формальні умови проходження каналом не зазнали суттєвих змін. До того ж Російська Федерація продовжує визна-

вати чинним Договір про співробітництво у використанні Азовського моря та Керченської протоки, яким передбачено безперешкодний прохід торговельних суден і військових кораблів України та РФ. Втім, на практиці спостерігається діаметрально протилежна ситуація. 3 травня 2018 року Москва запровадила *de facto* блокаду українських портів в Азовському морі, котрі вже до того зазнали збитків у зв'язку з незаконною побудовою Кримського мосту, що унеможливив проходження під ним суден класу PANAMAX¹¹.

Упродовж пів року в 2018 році катери та кораблі Берегової охорони Прикордонної служби ФСБ РФ під приводом безпекових заходів затримували комерційні судна, що прямували до та, переважно завантажені товарами, – з портів Маріуполь і Бердянськ. Зі 110 затримань 56 припало на судна, афілійовані з країнами-членами

ЄС. Найбільш зухвалими були випадки затримувань на відстані 5-7 морських миль від порту Маріуполь¹². Загроза розширення санкцій, а ще більше – спуск на воду двох малих броньованих катерів ВМСУ¹³, які почали здійснювати супроводження комерційних суден від українських портів у напрямку Керченської протоки, примусили Росію відмовитися від практики затримувань у морі.

Водночас контроль Керченської протоки та абсолютна перевага в силах і засобах ЧФ РФ і Прикордонної служби ФСБ над ВМСУ дозволяють безкарно створювати системні перешкоди судноплавству з метою завдання шкоди економічним інтересам України. Не те що нові санкції – не дійшло навіть до реальної спроби втілити в життя франко-німецьку ініціативу щодо запровадження «спостерігачів третіх країн, які спостерігатимуть за морським рухом і гарантуватимуть свободу судноплавства в Керченській протоці»¹⁴.

До 2014 року середній час очікування дозволу на прохід Керченською протокою складав 5-7 годин, у листопаді 2018 року, у пік українсько-російського протистояння, цей показник сягнув 115 годин! Середній час очікування на вихід з Азовського моря у 2019 році склав 37,4 годин, у 2020 – 29,6 годин. У листопаді 2020 – квітні 2021 спостерігалось значне зростання штучного очікування – в середньому 53 години. Максимальна середня тривалість штучної затримки суден на виході з Азовського моря в 2021 році спостерігалася в квітні – 70 годин. Найбільші показники утримання окремих суден на виході з Азовського моря (у порівнянні з часом очікування на вході до Азовського моря) спостерігалися в першій половині квітня 2021 року, вони склали до 220 годин, тобто майже 10 діб¹⁵.

Москва не лише запровадила *de facto* блокаду українських портів Бердянськ і Маріуполь, а й погрожує застосуванням сили та вдається до відкритої збройної агресії. Так, 21 вересня 2018 року російський винищувач Су-27 створив небезпечну ситуацію, наблизившись на загрозову відстань з військово-транспортним літаком ВМС України Ан-26, що виконував планове завдання над акваторією Чорного моря¹⁶. Слід також згадати, що 1 лютого 2017 року із захоплених Росією бурових вишок у виключній (морській) економічній зоні України в районі Одеського газового родовища зі стрілецької зброї був обстріляний військово-транспортний літак ВМС України Ан-26^{17,18}. 23 вересня кораблі чорноморського флоту РФ та прикордонної служби ФСБ здійснювали небезпечні та провокаційні дії проти кораблів ВМС України А500 «Донбас» і А830 «Корець», що здійснювали перехід Керченською протокою до Азовського моря¹⁹.

25 листопада 2018 року Російська Федерація здійснила неприхований акт агресії, атакувавши та захопивши поблизу Керченської протоки два малі броньовані артилерійські катери «Бердянськ» і «Нікополь», а також рейдовий буксир «Яни Капу» разом із українськими військовослужбовцями^{20,21}. У зв'язку з цим Україна подала скаргу на дії Росії до Міжнародного трибуналу ООН з морського права²².

23 червня 2021 року російські військові погрожували застосуванням зброї британському HMS Defender, що здійснював своє право на мирний прохід територіальними водами України²³. «Сполучене Королівство не визнає анексію Криму Росією і підтримує свободу судноплавства у міжнародних водах», – зазначив

прем'єр-міністр Борис Джонсон²⁴. Навіть якщо це дійсно були б територіальні води Росії, то все одно британський військовий корабель мав би право на мирний прохід так само, як і російські військові кораблі, що користуються ним біля берегів Британії. Мирний прохід HMS Defender є частиною проведення операцій зі свободи судноплавства (FONOPs) Сполученим Королівством, Сполученими Штатами та деякими іншими державами.

24 червня 2021 року російські військові літаки створили небезпечну ситуацію поблизу фрегата нідерландських ВМС HNLMS Evertsen біля берегів Криму, імітуючи удар по кораблю та застосовуючи засоби радіоелектронної боротьби²⁵.

Разом із суттєвим переміщенням сил та засобів ЗС РФ до кордонів України та на тимчасово окуповані території Російська Федерація оголосила про закриття на пів року частини акваторій Чорного моря в напрямку Керченської протоки для військових кораблів і державних суден інших країн під приводом військових навчань²⁶. Такі дії Російської Федерації є черговою спробою в порушення норм і принципів міжнародного права узурпувати суверенні права України як прибережної держави, оскільки саме Україні належать заявлені акваторії Чорного моря, а незаконна анексія Криму не визнана міжнародною спільнотою²⁷. Крім того, такі дії є продовженням створення перешкод свободі судноплавства. Навіть якщо б ці води й належали Російській Федерації згідно зі ст. 17 Конвенції ООН з морського права, усі судна та кораблі, включаючи військові та державні кораблі третіх сторін, користуються правом мирного проходу, якщо вони не здійснюють діяльність, перелічену у ст. 19 Конвенції. Ба більше, ст. 24 забороняє

створювати перешкоди такому проходу. Ст. 25 передбачає можливість прибережної держави заперечити прохід кораблю, якщо він не відповідає вимогам мирного проходу, а також недискримінаційно та тимчасово перекрити деякі ділянки територіального моря у зв'язку з безпековими питаннями. Втім, цілодобове перекриття значних за розміром площ моря упродовж пів року значно виходить за поняття як тимчасових заходів, так і запровадження обмежень стосовно окремих ділянок моря. До того ж очевидним є дискримінаційний характер попередження, адже воно стосується окремих типів іноземних кораблів. Порушенням положень Конвенції є й оголошення закритими зон за 12-мильною межею (фактично територіальним морем України), оскільки ст. 89 відкидає будь-які зазіхання держав щодо їх суверенітету над відкритим морем.

Окрім намірів перешкоджати свободі судноплавства, Росія переслідує мету легалізації незаконно анексованого Кримського півострова та прилеглих ділянок Чорного моря, зокрема через перебирання на себе зони відповідальності NAVAREA. Дотепер Координатор NAVAREA-III (Гідрографічне бюро ВМС Іспанії) ігнорував повідомлення NAVTEX Новоросійського порту, що претендує на перерозподіл зон відповідальності Одеського та Бердянського портів. Але 22 квітня 2021 року, за даними Гідрографічного бюро, керуючись виключно міркуваннями безпеки, одне повідомлення із заборонаю руху «у водах Російської Федерації» було включене у систему сповіщення.²⁸ З 2014 року Москва намагається взяти під свій контроль також і управління авіаційним трафіком у повітряному просторі України над окупованим Кримським півостровом^{29,30}.



Дружній візит берегової охорони Туреччини до порту Одеси. © Держприкордонслужба України

Росія намагається закріпити за собою «виключну морську економічну зону», вдаючись до незаконних затримань, адміністративних покарань українських рибалок у прилеглих до Кримського півострова «російських» водах^{31,32}.

Реалізуючи стратегію «повзучої експансії домінування» у міжнародних водах Чорного моря, Росія штучно створює перешкоди свободі судноплавства через маніпулювання положеннями Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74). Росія декларує необґрунтовано великі за розміром (понад 25% вод Чорного моря) і тривалістю (до трьох тижнів) райони моря забороненими для судноплавства,

використовуючи ці території нібито для бойової підготовки та проведення стрільб³³. У такий спосіб не тільки блокується акваторія, а й завдається значна економічна шкода міжнародному судноплавству між Україною, Грузією, Румунією, Туреччиною і Болгарією.

Росія також втручається у роботу глобальної навігаційної системи (GPS), що призводить до її некоректного функціонування³⁴. Водночас, аби приховати порушення міжнародних санкцій у зв'язку з незаконною анексією Криму, судна вимикають прилади Автоматичної ідентифікаційної системи (АІС)³⁵. Зазначені дії збільшують імовірність виникнення небезпечних ситуацій на морі та у повітрі.

MARE LIBERUM VS MARE CLAUSUM

В історичному контексті правилам, що регулювали мореплавство, був притаманний конфлікт між двома протилежними ідеями – територіальним суверенітетом і свободою мореплавства. Ще у XVII столітті було опрацьовано концептуальні засади обох підходів – «*Mare Liberum*» та «*Mare Clausum*»^I. Обґрунтовуючи право Голландії на участь у торгівлі в Ост-Індії, один з батьків-засновників науки міжнародного права, юрист і філософ Гуго Гроцій стверджував, що визнання свободи морів ґрунтується на загальних потребах людства та інтересах міжнародної торгівлі.

Відкрите море не може бути власністю держави чи приватних осіб, отже користування ним однією державою не може бути перешкодою використання відкритого моря іншою державою.

Прийнята у 1983 році Конвенція ООН з морського права з ключовою ідеєю свободи морів урівноважила інтереси морських і континентальних потуг (тала-сократії та телурократії у геополітичних визначеннях)^{II}. Свобода судноплавства є принципом міжнародного звичаєвого права, що, окрім випадків, визначених міжнародним правом, передбачає вільне пересування будь-яких кораблів під прапорами суверенних держав. Застосування зазначеного принципу регулюється передусім Конвенцією ООН з

морського права 1982 року. Втім, попри наявні норми міжнародного права, деякі держави намагаються однобічно встановити обмеження (*de jure*), що не передбачені або виходять за окреслені нормами міжнародного права обмеження та/або вживають заходи, спрямовані на нав'язування іншим державам таких обмежень (*de facto*). Вказані дії завдають шкоди не лише інтересам окремих держав, що стають об'єктами запроваджуваних перешкод, а й міжнародному праву загалом, отже – інтересам усієї міжнародної спільноти. Саме тому будь-які спроби запровадити перешкоди свободі судноплавства мають викликати відповідь як на національному рівні, так і рівні відповідальних членів міжнародної спільноти.

I. Лат. «Свобода морів» та «Закрите море».

II. Таласократія (від грец. θάλασσα – море та κράτις – влада) та телурократія (від лат. telluris – суша, грец. κράτις – влада) – у геополітиці протиставлення цих двох цивілізаційних типів держав, заснованих на морській чи суходутній могутності, складає закон фундаментального дуалізму.

Після Другої світової війни США розпочали спочатку неформальну програму підтримки «прав та свобод судноплавства та прольотів, гарантованих міжнародним правом усім державам». А з 1979 року Міністерство оборони США та Державний департамент здійснюють координовану програму операцій із забезпечення свободи судноплавства (FONOPs), що стало одним з ключових елементів зовнішньої політики Сполучених Штатів. Такі операції були покликані вирішити проблему неефективності непідкріплених демонстрацією рішучості дипломатичних протестів. Правовою позицією програми є те, що **держава може втратити право, якщо вона не здійснює послідовну морську політику та не протестує проти надмірних, з точки зору міжнародного права, претензій**³⁶. Якщо держава уникає проходження своїми кораблями та літаками спірних вод і повітряного простору, то це може призвести до формування нової норми звичаєвого права. Програма забезпечення свободи судноплавства складається з трьох ключових елементів: Державний департамент висловлює протест проти надмірних претензій; Державний департамент та Міністерство оборони здійснюють консультації з міжнародними партнерами стосовно оцінки надмірних претензій у відповідності до міжнародного права та взаємодії по військовій лінії; Міністерство оборони застосовує необхідні сили та засоби, аби фізичною присутністю довести невизнання надмірних претензій³⁷. Так, у 2020 році програма реалізовувалася стосовно 28 різних надмірних претензій щодо суверенітету над морем з боку 19 держав, переважна більшість претензій

III. AUKUS (англ. акронім від Australia, United Kingdom, United States) – тристороння ініціатива Австралії, Сполученого Королівства та Сполучених Штатів Америки, спрямована на поглиблення безпекового та технологічного співробітництва з метою протидії сучасним викликам і загрозам союзників в Індо-Тихоокеанському регіоні, передусім з боку КНР.

(7) припала на КНР³⁸, але Росії серед цих держав не було. Зростаюча роль Пекіну у світових справах і більш агресивна поведінка у прилеглих морях обумовлюють необхідність проведення таких операцій, а також слугують поясненням формування AUKUS^{III,39}. Симптоматичним є те, що морські потуги (США, Сполучене Королівство та Австралія) об'єднуються, щоб захистити свої ключові інтереси, передусім – свободу морів від континентальних потуг, що вдалися до ревізійської та експансивної політики («Один пояс, один шлях», «Північний морський шлях», територіальні претензії до сусідів тощо). Але і континентальні потуги посилюють свої претензії, підкріплюючи їх спільними діями. Так, у жовтні 2021 року вперше військово-морські сили Росії та Китаю здійснили спільні маневри у західній частині Тихого океану біля узбережжя Японії. Російське міністерство оборони визначило маневри як «демонстрацію прапорів Росії та Китаю, підтримку миру та стабільності в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні, а також захист об'єктів морської економічної активності обох країн». Китайське міністерство оборони більш прямолинійним і не приховувало антиамериканський характер заходу, адже його речник заявив, що «так звана свобода судноплавства та прольоту, що здійснюється США, по суті, є прикриттям для Сполучених Штатів, аби завдяки своїй морській могутності оскаржити права та інтереси інших країн»⁴⁰.

Незаконна анексія Російською Федерацією Кримського півострову та прилеглих частин Чорного моря, а також *de facto* анексія Азовського моря разом із

систематичними перешкодами свободи судноплавства є серйозною проблемою не лише України. Окрім того, що Росія намагається нав'язати свої правила в Чорному морі, що посилює аргументи в її зазіханнях в інших регіонах, відсутність реакції на її агресивні дії лише більше заохочуватиме КНР діяти подібним чином у більш важливому регіоні з точки зору глобальних інтересів провідних країн Заходу.

У контексті агресивної політики Росії в Чорноморському регіоні з 2014 року цікавим є досвід проведення Сполученими Штатами операцій із забезпечення свободи судноплавства в Чорному морі під час Холодної війни. Плануючи операції на 1982 рік, керівництво ВМС США дійшло висновку про контрпродуктивність проведення операції стосовно надмірних претензій Болгарії, якщо ідентичні претензії СРСР не будуть поставлені під сумнів. Як влучно сформулював заступник державного секретаря США Дж.Негропонт: «Чим агресивнішою та необґрунтованішою, провокаційною та загрозливою може бути претензія, тим важливіше реалізувати свої права, приймаючи кинутий виклик. Світове співтовариство не може дозволити собі бути примушеним до млявості у захисті свободи морів»⁴¹. Стосовно СРСР Сполучені Штати не визнавали вимогу Москви запитувати дозвіл на мирний прохід та здійснювати його у визначеному напрямку (при тому, що для Чорного моря такого шляху не було визначено), а також те, що за межами територіального моря будь-яка держава вільна користуватися свободою судноплавства та прольоту.

У серпні 1979 року радянські військові кораблі імітували три десятки ракетних ударів у бік USS Caron і Farragut, у люто-

му 1984 року радянський корабель зробив кілька пострілів з гармати у напрямку USS David R. Ray, у березні 1986 року USS Yorktown і USS Caron продовжували прохід територіальними водами СРСР у 6 милях від Кримського узбережжя впродовж двох годин, не зважаючи на бойову тривогу та погрози з боку радянських військових. Але найбільший інцидент стався у лютому 1988 року, коли USS Caron, що знаходився у 10,5 милях від узбережжя, зазнав навали з боку радянського прикордонного корабля й отримав незначні пошкодження. Аби уникати подібних інцидентів у майбутньому, США та СРСР підписали Угоду про попередження небезпечних військових дій⁴², а також Спільною заявою від 23 вересня 1989 року затвердили Єдине тлумачення норм міжнародного права, що регулюють мирний прохід⁴³. Останній документ передбачає, що «Усі кораблі, включаючи військові кораблі, незалежно від вантажу, озброєння чи засобів руху, користуються правом мирного проходу через територіальне море відповідно до міжнародного права, для якого не потрібно ні попереднього повідомлення, ні дозволу». Російська Федерація як правонаступниця СРСР визнає дію і цього договору.

А тепер перемістимося до іншої півкулі, де ми побачимо, що до періоду активізації РФ у Чорному морі Китай лише час від часу здійснював агресивні дії у Південно-Китайському морі (захоплення Парасельських островів у 1974 році⁴⁴, Південного рифу Джонсона у 1988 році, рифу Місчіф у 1995 році)⁴⁵, планомірна стратегія силової експансії розпочалася наприкінці 2000-х років. Ще у 2002 році КНР виявляє прихильність до «мирного і довговічного вирішення розбіжностей і суперечок»⁴⁶ та у 2008 році домовля-

ється з Японією про видобуток газу у Східно-Китайському морі⁴⁷, у 2009 році заявляє претензії на величезні простори Південно-Китайського моря – т.зв. мапа з «дев'ятипунктирною лінією»⁴⁸. Саме того року у максимі Ден Сяопіня «триматися в тіні та робити щось реальне» наголос з непомітної поведінки змістився на активні дії⁴⁹. Це було обумовлено зростаючою впевненістю керівництва КПК, що настала ера багатополлярності, тобто прискорення занепаду американської гегемонії на тлі відчутного збільшення потуги самого Китаю.

Спробу В'єтнаму та Малайзії врегулювати розбіжності в рамках Комісії ООН з питань кордонів континентального шельфу КНР сприйняла як «серйозне зазіхання» на «безперечний суверенітет» Китаю над островами в Південно-Китайському морі⁵⁰. Не вирішилися й проблеми КНР з Філіппінами, попри виграні останньою країною арбітраж^{IV,51,52}.

Аби довести свій суверенітет над Південно-Китайським морем, КНР вдається до силових акцій, зокрема здійснює агресивні дії та витискає кораблі та судна інших держав, арештовує рибаків і топить риболовецькі судна країн регіону⁵³. З 2010 року збільшується кількість інцидентів і в Східно-Китайському морі, зокрема в 2010 році відбулося зіткнення китайського риболовного судна з кораблем японської берегової охорони, а в 2016 році від 200 до 300 риболовецьких суден у супроводі 16 катерів і кораблів берегової охорони КНР увійшли в район навколо островів Сенкаку⁵⁴. Важливим моментом є те, що уряд не лише заохочує, а й активно використовує

цивільні судна, зокрема й риболовецькі, з метою проведення спільних із силовими структурами спецоперацій з утвердження суверенітету над спірними водами⁵⁵.

Окремою проблемою є створення Китаєм штучних островів і розміщення на них військової інфраструктури⁵⁶. Такі дії схожі на політику Росії щодо мілітаризації незаконно анексованого Кримського півострову. Подібні ці зазіхання і в їх обґрунтуванні – не нормами міжнародного права, а «історичними» правами чи боротьбою з «постколоніальним» світоустроєм. Не може не викликати аналогії й питання Тайваню, погрозлива риторика Пекіну щодо «возз'єднання», підкріплена зростаючою кількістю військових маневрів навколо й у бік острова. Торік було здійснено 380 зальотів в Ідентифікаційну зону ППО Тайваня⁵⁷, а цього року відбулась безпрецедентна акція, коли майже 150 військових літаків КНР, включаючи 12 бомбардувальників, здатних нести ядерний боєзаряд, вторглися в Ідентифікаційну зону ППО Тайваня⁵⁸.

На відміну від протидії Китайській експансії, чи то самими Сполученими Штатами, чи то в коаліції з іншими державами, російські дії поки що не знайшли системної відповіді світової спільноти. США здійснюють операції з підтримки свободи судноплавства в Китайському морі на системній основі (цього року – 3, минулого року – 10)⁵⁹, у той час коли в Чорному морі цього не відбувалося з часів Холодної війни. Втім, у 2018 році США вперше з часів Холодної війни відновили проведення операцій з підтримки свободи судноплавства в затоці Петра Великого неподалік Владивостока⁶⁰.

IV. Трибунал задовольнив переважну частину претензій Філіппін до Китаю та дійшов висновку, що Китай «не має правових підстав вимагати «історичних прав» на ресурси, більше ніж це передбачено Конвенцією [ООН з морських прав], в межах морських районів, що підпадають під «дев'ятипунктирну лінію». Таке формулювання вдарило по претензіях КНР на контроль близько 90% площі Південно-Китайського моря. Попри це, КНР відкинув рішення Трибуналу. Сі Цзіньпін заявив, що «територіальний суверенітет і права на море» у цих водах не зазнають змін у зв'язку з рішенням Трибуналу.

ВИСНОВКИ І ПРОПОЗИЦІЇ

Заперечення принципу свободи морів в окремих регіонах світового океану не є новою проблемою. В її основі є, з одного боку, відчуття країною-порушницею «вразливості» її важливих інтересів далеко за межами визнаних світовою спільнотою та передбачених міжнародним правом кордонів/зон. З іншого боку, це готовність вирішувати цю проблему, (вразливість експансіоністської політики) за рахунок безпеки, прав та інтересів менших за силовим потенціалом регіональних держав. Активізація наступу на принцип свободи морів, що ми його спостерігаємо зараз, обумовлена кількома чинниками: впевненістю порушників у занепаді Сполучених Штатів як системоутворюючого фактору та нездатності міжнародної спільноти дати дієву відсіч агресивним намірам; зростанням могутності порушників до того рівня, коли вони можуть силоміць підкріплювати свої зазіхання; розрахунками порушників, що настав час скористатися «вікном можливостей», аби розширити сферу свого впливу на «спірні» території поза визнані світовою спільнотою географічні межі.

Відповідь на порушення принципу свободи морів та перешкоджання свободі судноплавства криється в активній політиці невизнання зазіхань, для чого потрібно більше залучення зацікавлених у збереженні принципу світових потуг (їхні більш координовані дії мають стати відповіддю на відносно зменшення залученості США), а також посилення силового потенціалу та взаємодії регіональних держав, за рахунок інтересів яких країни-порушниці долають свої «вразливості». Фактично має бути задіяна умовна «5 стаття», коли порушення принципу та перешкоджання свободі судноплавства однією державою має спричинити відповідь усіх держав, які вважають цей принцип життєво важливим. На додаток до дипломатичних та міжнародно-правових дій, підкріплених демонстрацією рішучості заперечувати реалізацію надмірних претензій, потрібно залучати й важелі економічного тиску та інші обмеження, що «збільшуватимуть ціну» за заперечення принципу свободи морів та перешкоджання свободі судноплавства. Оскільки запровадження щодо порушників дзеркальних обмежень, наприклад, стосовно мирного проходу, було б ще одним кроком до підриву дії принципу свободи морів, економічний тиск та обмеження слід спрямовувати на пов'язані з морською торгівлею елементи: порти (заходи в порти, інвестиції в їхній розвиток, продаж чи передачу технологій та обладнання, надання консалтингових, фінансових та інших послуг тощо), судна (збільшення вартості страхування, невикористання суден країн-порушників, обмеження на захід в порти, обслуговування, ремонт та ін.) і тісно пов'язані з урядами країн-порушників компанії, що обслуговують порти, судна, задіяні у міжнародній торгівлі тощо.

У випадку з Чорноморським регіоном проблеми безпеки та свободи судноплавства можна поділити на чотири складові:

- пов'язані з незаконною анексією АР Крим і міста Севастополь, а також спробами її легалізувати;
- надмірні та необґрунтовані претензії, що суперечать положенням Конвенції ООН з морського права;
- ескалаційну поведінку, обумовлену агресивним зовнішньополітичним курсом загалом;
- ведення економічної війни проти України та інших чорноморських держав.

Генеральна Асамблея ООН підтвердила територіальну цілісність України⁶¹, ЄС і низка провідних держав світу зробили невизнання незаконної анексії константою своєї зовнішньої політики. Різноманітні міжнародні форуми засуджують порушення Росією норм і принципів міжнародного права у численних резолюціях, щодо Росії діє цілий комплекс «кримських» санкцій. Україна подала скаргу на дії Росії до Міжнародного трибуналу ООН з морського права⁶², а також до Арбітражного трибуналу у справі щодо прав прибережної держави в Чорному й Азовському морях і Керченській протоці^{63,64}. Втім, потребує пильної уваги та миттєвої політико-дипломатичної та правової реакції будь-яка спроба опосередкованого визнання суверенітету РФ над Кримським півостровом, ділянками Чорного й Азовського морів, а також Керченською протокою. Поки що залишаються без дієвої відповіді зловживання Росією Міжнародною конвенцією з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74), втручання в роботу навігаційних систем, нехтування та заохочення нехтування правилами безпеки (вимикання Автоматичної ідентифікаційної системи) з метою приховування порушення міжнародних санкцій у зв'язку з незаконною анексією Криму.

Операції з підтримки свободи судноплавства є дієвим інструментом заперечення так званого суверенітету Росії над ділянками моря у 12-мильній зоні та, тим більше, за нею. Те, що такі операції не враховують приналежність чи спірність вод, дає можливість залучати ширше коло міжнародних партнерів, адже захищатимуться принципи та норми права, а не конкретне порушення з боку Росії. Водночас вагомим фактором є те, що у збереженні свободи судноплавства в Азії важливою є всеосяжність, якої не можна досягнути, ігноруючи грубі порушення в інших частинах світового океану.

Безрозсудна та загрозна поведінка російських військових, особливо під час проведення військових навчань, становить серйозну загрозу виникнення конфлікту з непередбачуваними наслідками. Безумовно, необхідно вживати заходів для запобігання таким ситуаціям - із застосуванням як деконфліктних ліній, так і правових механізмів на кшталт угод між СРСР (і Росією як його правонаступницею) та США і Сполученим Королівством щодо запобігання інцидентам у відкритому морі та над ним, а також із Єдиним тлумаченням норм міжнародного права, що регулюють

мирний прохід у відповідності до Спільної заяви урядів СРСР та США від 23 вересня 1989 року. Враховуючи те, що дії Росії в Чорному й Азовському морях можуть мати на меті досягнення переваг на інших напрямках та напрямках, протидіяти їм також необхідно не в симетричній манері.

Економічна морська блокада й інші форми незбройної агресії Росії проти України поки що не знайшли належної відповіді з боку міжнародних партнерів, а тому це залишається важливим напрямом роботи української дипломатії. Окремим питанням є планування спільних дій з партнерськими країнами Чорноморського регіону та поза його межами на випадок застосування Росією блокади українських чорноморських портів, захоплення нових територій і військових дій проти України з морського напрямку^{65,66}.



У контексті протидії політиці Росії, що продовжує вести агресивну війну проти України, окупувати значні території української держави, вживати стратегію «повзучої» анексії, системно застосовувати невоєнні форми агресії:

Система управління

- Уряд має створити координаційний механізм і визначити у причетних органах державної влади відповідальних за проблематику свободи судноплавства, а також створити єдиний центр управління стратегічного рівня з питань протидії невоєнним формам агресії.

Дипломатичні заходи

- МЗС України у взаємодії з іншими органами державної влади має запровадити моніторинг і на його основі формування щорічного звіту стосовно перешкоджання Російською Федерацією свободі судноплавства, підриву миру та безпеки у Чорному й Азовському морях, а також у Керченській протоці.
- МЗС України у взаємодії з іншими органами державної влади має провести консультації з партнерськими країнами щодо спільних дій, спрямованих на протидію Росії, що зловживає міжнародними угодами з метою створення перешкод свободі судноплавства (вдається до перекриття великих ділянок моря, подеколи всупереч Конвенції ООН з морського права), намагається легалізувати незаконну анексію (через механізм NAVAREA і випуск викривлених морських та навігаційних карт), втручається в роботу навігаційних систем тощо.
- МЗС України має ініціювати проведення консультацій зі Сполученими Штатами, Сполученим Королівством, Японією й Австралією та запровадження координаційного механізму щодо протидії Російській Федерації, що порушує принцип свободи морів, як це робить Китай у Східній півкулі.

Морська санкційна політика

- Уряд України має запровадити сам й опрацювати з міжнародними партнерами запровадження ними санкцій та обмежень щодо підприємств російського ОПК, суднобудування й інших стратегічних галузей, зокрема пов'язаних з реалізацією арктичних проєктів, на підставі незаконного захоплення, використання в оборонних замовленнях та інтеграції в російські корпорації й концерни українських підприємств на території Кримського півострову.
- Уряд України має запровадити сам й опрацювати з міжнародними партнерами запровадження ними санкцій та обмежень щодо тих російських судновласників, страховиків і класифікаційних товариств, які забезпечували діяльність морських суден, що здійснювали візити до морських портів Кримського півострову в порушення міжнародних санкцій.
- Уряд України має запровадити сам й опрацювати з міжнародними партнерами запровадження ними санкцій та обмежень щодо портів РФ в Азовському та Чорному морях (порт Кавказ, Ростов-на-Дону, Темрюк, Азов і Новоросійськ).

Морська політика невизнання

- Уряд України має заборонити публікацію та демонстрацію в будь-якому вигляді географічних і навігаційних карт, у яких вказувалася б «приналежність» Кримського півострова Російській Федерації;

- Уряд України має опрацювати з відповідними міжнародними партнерами запровадження заборони на обслуговування прямих морських рейсів між портами відповідних країн і портами Кримського півострову з перевіркою достовірності судових документів про порт призначення/відправлення.

Міжнародно-правові заходи

- Уряд України має розпочати «примусову» процедуру делімітації морського кордону з Російською Федерацією, що передбачено Конвенцією ООН з морського права.

Правові заходи

- Уряд України має встановити у відповідних внутрішніх морських водах і територіальному морі навколо Кримського півострова район, де тимчасово забороняється плавання і перебування українських та іноземних невійськових суден і військових кораблів до відновлення суверенітету й територіальної цілісності України.
- Уряд України має визнати нікчемним Договір «Про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки».

Безпекові заходи

- Уряд України має звернутися до НАТО та США з пропозицією запровадити військово-морське та повітряне патрулювання основного маршруту торговельних суден у Чорному морі з протоки Босфор у загальному напрямку Одеси, включаючи акваторію Чорного моря від Дніпро-Бузького лиману (Очаків) до дельти Дунаю (Вилкове) та зону захоплених Росією в 2014 році газових та газоконденсатних родовищ у ВМЕЗ України; ще більш посилити для цього кількість кораблів ВМС країн НАТО на чергуванні в Чорному морі.
- Уряд України має ініціювати створення в Чорному морі спільного військово-морського формату «НАТО, включаючи чорноморські країни-члени Альянсу, та країни-партнери (Україну та Грузію)» для регулярного патрулювання в Чорному морі для забезпечення свободи судноплавства.
- Уряд України має звернутися до США та Сполученого Королівства з проханням здійснювати операції з підтримання свободи судноплавства в територіальних водах України навколо Кримського півострова на щорічній основі (два-три заходи). По визнанню нікчемним Договору «Про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки» Уряд України має звернутися до США щодо питання здійснення операції із забезпечення свободи судноплавства в Керченській протоці.

ПОСИЛАННЯ

1. «Штормове попередження з України: велика загроза для Європи у Чорноморському регіоні», Центр оборонних стратегій, 2020, defence.org.ua/wp-content/uploads/2020/12/CDS_Maritime-Security-Report_2020.pdf
2. «Про Крим, Мешкова, розподіл флоту, переговори з Росією і як повертати окупований Крим | Євген Марчук, Радіо Свобода, 7.08.2021, www.youtube.com/watch?v=nUZdXqT7T08
3. Крим 94. Частина 5 «За крок до війни...» Борисфен Інтел, 31.03.2014, bintel.com.ua/uk/article/krym-94-chast%27-5-pochti-vojna
4. Договір між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки, Верховна Рада України, zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_205#Text
5. Конвенція Організації Об'єднаних Націй по морському праву, ООН, www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf
6. Конвенція о правовом статусе Каспийского моря, Кремль, 12.08.2018, kremlin.ru/supplement/5328
7. Стенограмма триста сорок девятого (внеочередного) заседания Совета Федерации, Совет Федерации РФ, 21 марта 2014 года, council.gov.ru/media/files/41d4cfacde1efe65e74b.pdf
8. Распоряжение от 24 апреля 2014 г. п ад-162.2-р О внесении сведений о морском порте Керчь в реестр морских портов Российской Федерации, Федеральное агентство морского и речного транспорта, 24.04.2014, www.rosmorport.ru/media/File/News/Reestr_Kerch.pdf
9. Розпорядження від 30 квітня 2014 р. № 578-р., «Деякі питання функціонування морського та річкового транспорту», КМУ, 30.04.2014, zakon.rada.gov.ua/laws/show/578-2014-%D1%80#Text
10. Наказ від 27.02.2015 № 80 «Про призупинення дії деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Міністерства інфраструктури України, Мінінфраструктури, 27.02.2015, zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-15#Text
11. Андрій Клименко, Тетяна Гучакова, 'Керченський міст та поширення агресії РФ на Азовське море. Випуск 2', Майдан закордонних справ, 16.05.2019. www.blackseanews.net/files/crimean_library/1-Azov_Sea_and_Kerch_Bridge_UKR_2019_May_2th%20edition.pdf
12. А.Клименко, Т.Гучакова, О.Корбут, «Безпекові ризики в Чорному та Азовському морях у 2021 році», BlackSeaNews, 07.08.2021, www.blackseanews.net/read/178604
13. «У Бердянську на воду спустили два артилерійські катери», Мілітарний портал, 11.09.2018, mil.in.ua/u-berdyansku-na-vodu-spustyly-dva-artyleryjski-katery/
14. PACE Resolution of 24 January 2019 "The escalation of tensions around the Sea of Azov and the Kerch Strait and threats to European security", pace.coe.int/en/files/25419
15. А.Клименко, Т.Гучакова, О.Корбут, «Безпекові ризики в Чорному та Азовському морях у 2021 році», BlackSeaNews, 07.08.2021, www.blackseanews.net/read/178604
16. Повідомлення ВМС ЗС України від 23.09.2018, www.facebook.com/navy.mil.gov.ua/posts/1035936556609614
17. «Обстріл Ан-26 з «вишок Бойка»: у ВМС сказали, що літак міг впасти». www.ukrinform.ua/rubric-politics/2167887-obstril-an26-z-visok-bojka-u-vms-skazali-so-litak-mig-vpasti.html
18. У Чорному морі обстріляно транспортний літак Збройних Сил України, Міністерство оборони України, 1.02.2017, www.mil.gov.ua/news/2017/02/01/u-chornomu-mori-obstrilyano-transportnij-litak-zbrojnih-sil-ukraini/
19. Перехід українських кораблів через Керченську протоку проходив у складній обстановці – ВМС, Радіо Свобода, 23.09.2018, www.radiosvoboda.org/a/news-korabli-kerchenska-protoka-vms/29505386.html
20. Прикордонні кораблі РФ здійснили відверто агресивні дії проти кораблів ВМС ЗС України, ВМС України, 25.11.2018. navy.mil.gov.ua/prykordonni-korabli-rf-zdijsnyly-vidverto-agresyvni-diyi-proty-korabliv-vms-zs-ukrayiny/?fbclid=IwAR2p-JdGU6QBiit1HPRjibkFsAbIX531_kztyEE_BHvPZuMkJTutM8USt4

21. Patrick Tucker, Ukraine: Intercepted Communications Suggest Kremlin Directed Azov Sea Crisis, Defense One, 26.11.2018. www.defenseone.com/threats/2018/11/ukraine-intercepted-communications-suggest-kremlin-organized-azov-sea-crisis/153034
22. Case concerning the detention of three Ukrainian naval vessels (Ukraine v. Russian Federation), Provisional Measures, International Tribunal for the Law of the Sea, 2019, www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-concerning-the-detention-of-three-ukrainian-naval-vessels-ukraine-v-russian-federation-provisional-measures/
23. Dmitry Gorenburg, «The HMS Defender Incident: What Happened and What Are the Political Ramifications?», Russia Matters, 1.07.2021, www.russiamatters.org/analysis/hms-defender-incident-what-happened-and-what-are-political-ramifications
24. Navy defending our values in Russia dispute, says Boris Johnson, BBC, 24.06.2021, www.bbc.co.uk/news/uk-politics-57593411
25. Літаки РФ симулювали атаку на фрегат ВМС Нідерландів поблизу Криму, DW, 29.06.2021, www.dw.com/uk/litaky-rf-symuliuvaly-ataku-na-frehat-vms-niderlandiv-poblyzu-krymu/a-58099953
26. Заява МЗС України у зв'язку із обмеженням Російською Федерацією свободи судноплавства в Чорному морі, МЗС України, 15.04.2021, mfa.gov.ua/news/zayava-mzs-ukrayini-u-zvyazku-iz-obmezhennyam-rosijskoyu-federacijeyu-svobodi-sudnoplavstva-v-chornomu-mori
27. Resolution adopted by the General Assembly on 27 March 2014 68/262. Territorial integrity of Ukraine, United Nations, 27.03.2014, www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/68/262
28. Как Россия легализует аннексию в Черном море, DW, 27.04.2021, www.dw.com/ru/kak-rossija-legalizuet-anneksiju-v-chernom-more/a-57342811
29. Пояснювальна записка до фінансового плану Державного підприємства обслуговування повітряного руху України на 2020 рік, Міністерство інфраструктури України, 3.02.2020. mtu.gov.ua/files/Finplans/ПЗ_2020_Украєропых.pdf
30. Павло Аксьонов, Марія Кисельова, Вячеслав Шрамович, Крим: хто регулює польоти над півостровом?, ВВС Україна, 25.03.2019. www.bbc.com/ukrainian/features-47667714
31. Затриманих Росією українських рибалок арештували на 10 днів, ВВС, 16.02.2020, www.bbc.com/ukrainian/news-51524385
32. А.Клименко, Т.Гучакова, О.Корбут, «Безпекові ризики в Чорному та Азовському морях у 2021 році», BlackSeaNews, 07.08.2021, www.blackseanews.net/read/178604
33. Андрій Клименко, «Російське озеро». Дев'ять аспектів сучасного Чорноморського контексту, BlackSeaNews, 4.08.2019. www.blackseanews.net/read/153502
34. Above Us Only Stars, C4ADS, 2019. www.c4reports.org/aboveusonlystars
35. Oleksandr Humeniuk, Maksym Kytsiuk, Olena Loginova, and Andrii Ianitskiy, International trade with Crimea ongoing despite sanctions, OCCRP, 15.08.2016. www.occrp.org/en/investigations/5553-international-trade-with-crimea-ongoing-despite-sanctions
36. William J. Aceves, "Diplomacy at Sea: U.S. Freedom of Navigation Operations in the Black Sea," Naval War College Review: 1993, Vol. 46 : No. 2 , Article 6. Available at: digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol46/iss2/6
37. Freedom of Navigation in the South China Sea Is Business as Usual October 12, 2015, by Mira Rapp-Hooper, www.cnas.org/publications/commentary/freedom-of-navigation-in-the-south-china-sea-is-business-as-usual
38. Freedom of Navigation Report Annual Release, DOS, 16.03.2021, www.state.gov/freedom-of-navigation-report-annual-release/
39. UK, US AND Australia launch new security partnership, UK Government, 15.09.2021, www.gov.uk/government/news/uk-us-and-australia-launch-new-security-partnership
40. Dzirhan Mahadzir, Russia, China Wrap Up Drills Off Japan, Pledge More Joint Exercises, USNI News, 26.10.2021, news.usni.org/2021/10/25/russia-china-wrap-up-drills-off-japan-pledge-more-joint-exercises
41. John Negroponte, "Who Will Protect Freedom of the Seas?" Current Policy, no. 855, 1986, p. 3., babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=umn.31951002943213e&view=1up&seq=3

42. Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics on the Prevention of Dangerous Military Activities, International Legal Materials Vol. 28, No. 4 (JULY 1989), pp. 877-895, www.jstor.org/stable/20693340
43. Joint Statement by the United States of America and the Union of Soviet Socialist Republics, Law of the Sea Bulletin, pp. 12-13, UN, 1989, www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulE14.pdf
44. Ngo Minh Tri, Koh Swee Lean Collin, "Lessons from the Battle of the Paracel Islands", the Diplomat, 23.01.2014, thediplomat.com/2014/01/lessons-from-the-battle-of-the-paracel-islands/
45. Fravel, M. Taylor, "China's Strategy in the South China Sea", Contemporary Southeast Asia, vol. 33, no. 3, Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS), 2011, pp. 292-319, taylorfravel.com/documents/research/fravel.2011.CSA.china.strategy.scs.pdf
46. "2002 Declaration on the Conduct of Parties in The South China Sea", ASEAN, 4.11.2002, cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2017/07/2002-Declaration-on-the-Conduct-of-Parties-in-the-South-China-Sea.pdf
47. Japan, China strike deal on gas fields, the Japan Times, 19.06.2008, www.japantimes.co.jp/news/2008/06/19/national/japan-china-strike-deal-on-gas-fields/
48. Note Verbale of the Permanent Mission of the People's Republic of China to the Secretary-General of the United Nations, UN, 7.05.2009, www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/chn_2009re_mys_vnm_e.pdf
49. Bonnie S. Glaser and Benjamin Dooley, 'China's 11th Ambassadorial Conference signals continuity and change in foreign policy', China Brief 9(22), (4 November 2009), jamestown.org/program/chinas-11th-ambassadorial-conference-signals-continuity-and-change-in-foreign-policy/
50. Tensions Flare in the South China Sea By Bonnie S. Glaser, CSIS, 30.06.2011, csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/publication/110629_Glaser_South_China_Sea.pdf
51. The South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines v. The People's Republic of China), Permanent Court of Arbitration, pca-cpa.org/en/cases/7/
52. Beijing rejects tribunal's ruling in South China Sea case, The Guardian, 12.07.2016, www.theguardian.com/world/2016/jul/12/philippines-wins-south-china-sea-case-against-china
53. Are Maritime Law Enforcement Forces Destabilizing Asia?, ChinaPowerCSIS, chinapower.csis.org/maritime-forces-destabilizing-asia/
54. Are Maritime Law Enforcement Forces Destabilizing Asia?, ChinaPowerCSIS, chinapower.csis.org/maritime-forces-destabilizing-asia/
55. Gregory Poling, "China's Hidden Navy", Foreign Policy, 25.06.2019, foreignpolicy.com/2019/06/25/chinas-secret-navy-spratlys-southchinasea-chinesenavy-maritimemilitia/
56. Derek Grossman, Military Build-Up in the South China Sea, RAND, 22.01.2020, www.rand.org/pubs/external_publications/EP68058.html
57. Bonnie S. Glaser, Bonnie Glaser's Testimony: Chinese Maritime Coercion in East Asia: What Tools Can be Used to Respond?, GMF, 13.05.2021, www.gmfus.org/news/bonnie-glasers-testimony-chinese-maritime-coercion-east-asia-what-tools-can-be-used-respond
58. Record number of China planes enter Taiwan air defence zone, BBC, 5.10.2021, www.bbc.co.uk/news/world-asia-58794094
59. Bonnie S. Glaser, "Bonnie Glaser's Testimony: Chinese Maritime Coercion in East Asia: What Tools Can be Used to Respond?", GMF, 13.05.2021, www.gmfus.org/news/bonnie-glasers-testimony-chinese-maritime-coercion-east-asia-what-tools-can-be-used-respond
60. Ankit Panda, "US Navy Conducts First Post-Cold War FONOP in Peter the Great Bay, Off Russian Coast", the Diplomat, 6.12.2018, thediplomat.com/2018/12/us-navy-conducts-first-post-cold-war-fonop-in-peter-the-great-bay-off-russian-coast/
61. Resolution adopted by the General Assembly on 27 March 2014/68/262. Territorial integrity of Ukraine, United Nations, 27.03.2014, www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/68/262
62. Case concerning the detention of three Ukrainian naval vessels (Ukraine v. Russian Federation), Provisional Measures, International Tribunal for the Law of the Sea, 2019, www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-concerning-the-detention-of-three-ukrainian-naval-vessels-ukraine-v-russian-federation-provisional-measures/

63. Оpubліковано позиції України і Російської Федерації щодо юрисдикції Арбітражного трибуналу у справі щодо прав прибережної держави в Чорному та Азовському морях і у Керченській протоці, МЗС України, 10.06.2019, mfa.gov.ua/news/73098-opublikovano-poziciji-ukrajini-i-rosijsykoji-federaciji-shhodo-jurisdikciji-arbitrazhnogo-tribunalu-u-spravi-shhodo-prav-priberezhnoji-derzhavi-v-chornomu-ta-azovsykomu-moryah-i-u-kerch
64. Dispute Concerning Coastal State Rights in the Black Sea, Sea of Azov, and Kerch Strait (Ukraine v. the Russian Federation), Permanent Court of Arbitration, 16.09.2019, pca-cpa.org/en/cases/149/
65. А. Загороднюк, І. Кабаненко, О. Хара, Путін націлився на острів Зміїний, Sensor.Net, 16.07.2021, sensor.net/ru/r3277658
66. Jon M. Van Dyke (2007) Navigational Freedoms in a Time of Insecurity, Strategic Analysis, 31:2, 365-399, DOI: 10.1080/09700160701407070



Олександр Хара

Закінчив Донецьку державну академію (університет) управління (1998 р.), Дипломатичну академію при Міністерстві закордонних справ України (2000 р.), Королівський коледж оборонних досліджень, м. Лондон (2010 р.). Магістр зовнішньої політики.

Обіймав низку посад в центральному апараті Міністерства закордонних справ України у територіальному департаменті, що опікується відносинами зі США та Канадою (2000-2002, 2005-2006 рр.), а також у посольстві України в Канаді (2002-2005 рр.).

2006-2008 рр. – державний експерт, а у 2008-2011 рр. заступник керівника Департаменту зовнішньополітичних аспектів національної безпеки Апарату Ради національної безпеки і оборони України. Має 3 ранг державної служби.

2011-2014 рр. – помічник-консультант народного депутата України.

2014 – 2019 рр. – директор департаменту багатостороннього міжнародного співробітництва аналітичного центру «Майдан закордонних справ».

З 2015 р. – заступник голови правління «Інституту стратегічних чорноморських досліджень».

2020 рр. – радник міністра оборони України.

З січня 2021 р. – експерт Центру оборонних стратегій, експерт Консультативно-дорадчої групи з реформування сектору безпеки та оборони.



Андрій Клименко

Кримський експерт та журналіст, співзасновник та головний редактор видання «Чорноморські новини» www.blackseanews.net

За фахом інженер з автоматичних систем.

До окупації Криму жив та працював в Ялті. Автор багатьох розробок зі стратегій розвитку півострова, кримських міст та галузей економіки. Заслужений економіст АР Крим.

Переслідується ФСБ РФ за спротив окупації Криму, включений до офіційного списку терористів та екстремістів РФ.

З 2014 року разом з редакцією працює в Києві: голова Наглядової ради та Кримського департаменту Фонду «Майдан закордонних справ»; з 2017 – керівник Моніторингової групи «Інституту Чорноморських стратегічних досліджень» з питань дотримання міжнародних санкцій щодо РФ у зв'язку з окупацією та незаконною анексією Криму.

defence.org.ua

office@defence.org.ua

