

ШЛЯХИ РОЗШИРЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ УКРАЇНИ Й АСЕАН ПІД ГОЛОВУВАННЯМ ІНДОНЕЗІЇ

Авторка:

Аліна Гриценко

З огляду на географічну віддаленість, різні регіональні екосистеми та, як наслідок, різні виклики та загрози, розширення взаємодії України та АСЕАН, крім торговельного, військово-технічного, культурно-гуманітарного співробітництва переважно у двосторонньому вимірі, є обмеженим. Одним із найперспективніших варіантів розширення взаємодії з Асоціацією, яке представлятиме інтерес для всіх країн-учасниць і особливо для Індонезії, є сфера морської безпеки, морського права та морської дипломатії, а також морської екологічної безпеки.

Морська безпека та боротьба з піратством

Південно-Китайське море (ПКМ) є стратегічно важливою акваторією для країн-учасниць АСЕАН, адже води ПКМ омивають береги майже всіх країн Асоціації, та для азійських держав в цілому (КНР, Японія, Південна Корея тощо). Це четверте за величиною море у світі після Філіппінського, Коралового та Аравійського морів.

ПКМ має значення, по-перше, як джерело вуглеводнів на континентальному шельфі. Було встановлено, що в цьому регіоні запаси нафти становлять приблизно 1,2 кубічних кілометра (7,7 мільярда барелів) з передбачуваним загальним об'ємом 4,5 кубічних кілометри (28 мільярдів барелів). Запаси газу оцінюються в 7500 кубічних кілометрів).

По-друге, ПКМ – значний транзитний шлях, що пов'язує Східну Азію з багатими нафтою та газом районами Близького Сходу. Це другий за завантаженістю морський шлях у світі, при цьому з точки зору загального річного обсягу торгівлі понад 50% проходить через Малаккську, Зондську та Ломбокську протоки. Через Малаккську протоку щодня проходить понад 1,6 мільйона кубічних метрів (10 мільйонів барелів) сирої нафти, де широко поширене піратство. В середньому приблизно 80% товарів, що імпортуються, приходять до Східної Азії саме через Південно-Китайське море, що

становить третину всієї світової торгівлі. Приблизно половина обсягу морських перевезень припадає на нафту та нафтопродукти.

Водночас цей регіон характеризується високою активністю піратства. Відповідно до нового щорічного звіту Міжнародної морської організації¹ про випадки піратських нападів і збройного розбою проти суден, у період з січня по грудень 2022 р. загальна кількість зареєстрованих інцидентів становила 131. З них у Малаккській та Сінгапурській протоках зареєстровано 72 інциденти, Західна Африка – 21, Південна Америка (Тихий океан) – 14, Індійський океан – 9, Південна Америка (Атлантика) – 6, Південна Америка (Карибський басейн) – 4, Південно-Китайське море – 4 інциденти та Аравійське море – 1 інцидент. 58% усіх зареєстрованих у 2022 році інцидентів сталися у водах Південно-Східної Азії, і цей показник збільшився у порівнянні з 2021 роком. Близько 81% інцидентів, про які повідомлялося у 2022 році, були націлені на кораблі, що рухалися в критично важливих Малаккської та Сінгапурської протоках. Малаккська протока являє найбільший інтерес для піратів. Розташована між Малайським півостровом та індонезійським островом Суматра, вона з'єднує басейни Андаманського моря в Індійському океані та Південно-Китайського моря в Тихому океані. Протока є найкоротшим морським шляхом транспортування нафти та зрідженого природного газу з країн Перської затоки та Африканського рогу на азійські ринки. Через нього проходить приблизно 20 – 25% світового товарообігу, 25% всієї нафти, що транспортується морем, і приблизно третина зрідженого природного газу. Через високий рівень поставок ця протока є ключовою транспортною артерією Азії. Блокування протоки та припинення поставок може спричинити значні економічні втрати для регіональної суднобудівної галузі, фінансових ринків та компаній. Акти піратства і збройного розбою мали місце також і в Малаккській протоці, південній частині Південно-Китайського моря, в межах архіпелагу Індонезії та в деяких портах і якірних стоянках в Азії. Що стосується інцидентів на борту танкерів, пов'язаних із розкраданням нафтових вантажів, то більшість із них сталася в південній частині Південно-Китайського моря.

У зв'язку з цим, враховуючи необхідність забезпечення стабільності регіональних морських транспортних торговельних та енергетичних комунікацій, АСЕАН докладає значних зусиль до розвитку галузі морської безпеки, яка спрямована в тому числі й на протидію піратству та збройному пограбуванню суден.

Україна також має досвід боротьби з піратством. Українські моряки неодноразово потрапляли у полон до сомалійських піратів. Україна ще в листопаді 2010 року приєдналася до антипіратської операції ВМС країн Європейського Союзу «Аталанта», яка діє з 2008 року, а в 2013 році – до операції НАТО «Ocean Shield» по боротьбі з

¹ https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MSC.4-Circ.267_Annual%20report_2022.pdf

сомалійським піратством в Аденській затоці і біля берегів Африканського рогу, яка розпочалася у серпні 2009 року. Навесні 2012 року тодішня уповноважена Верховної Ради з прав людини Ніна Карпачова зазначала, що Україна перебуває на другому місці у світі після Філіппін за кількістю нападів піратів на суди з її громадянами. Згідно з озвученими тоді даними, у 2008-2011 роках 42 судна зі 196 українцями у складі екіпажів зазнали нападів з боку піратів, з них 31 іноземне судно зі 155 українцями у складі екіпажів були у полоні.

Відтак цілком доцільно розглянути можливість співпраці з країнами АСЕАН, як у багатосторонньому, так і у двосторонньому вимірах, щодо зміцнення довіри та вироблення єдиного підходу у боротьбі з піратством та збройним розбоєм за допомогою проведення конференцій, семінарів, форумів, а також консультативної підтримки з національними морськими відомствами країн АСЕАН. До того ж цілком перспективною є залучення України до Морського форуму АСЕАН, який розглядається як діалоговий майданчик, а не повноцінний багатосторонній механізм для координації співробітництва в галузі морської безпеки, що обмежує ефективне та своєчасне реагування на назрілі проблеми, однак дозволить збільшити дипломатичну залученість України до регіонального порядку денного, в рамках якого піратство розглядається як безпекова та економічна загроза. Надалі діалоговий формат співпраці можливо переформатувати на військово-морське співробітництво з протидії піратству та транскордонній злочинності та розвинути військово-технічне співробітництво з країнами Південно-Східної на двосторонньому рівні, що особливо актуально сьогодні, коли РФ стає дедалі токсичною країною, а як ключовий постачальник озброєння регіональним державам, втрачає потужності та ресурси для задоволення потреб і Україна може стати альтернативою.

Морське право та проблема поведінки на морі

ПКМ та архіпелаги, розташовані в межах акваторії, також є зоною зіткнення інтересів регіональних держав та об'єктом територіальних суперечок. Китай претендує на 80% акваторії ПКМ – так звану зону «9 ліній», яку також називають «бичачий язик», оскільки контури нагадують саме цю форму. При цьому свої претензії Пекін доводить «історичними правами». ПКМ – по суті найважливіший морський шлях для Китаю, для доставки його товарів морем до Європи, Африки та Близького Сходу. У Китай постачається нафта, зріджений природний газ та інші ресурси з Близького Сходу та Африки. Якщо перекрити цей шлях, це загрожує колапсом китайській економіці, позбавленої доступу до енергоресурсів, тому ПКМ – питання національної безпеки Китаю.

Встановлення контролю Пекіна над акваторією Південно-Китайського моря означатиме подальше розширення його політичного та економічного впливу, а також посилення енергетичної незалежності, що ще більше посилить вплив КНР на сусідні країни та, відповідно, послабить вплив США та їхніх союзників, які повністю залежать від поставок вуглеводневої сировини, що проходять тут. Для Китаю Малаккська протока надзвичайно важлива. Через неї проходить приблизно 60% китайського товарообігу та 80% нафти, що імпортується Китаєм. Отже, вся зовнішня торгівля, економічний розвиток та енергетична безпека КНР залежать від безпеки судноплавства в Малаккській протоці безпосередньо, як у ПКМ загалом. Цю ситуацію ще 2003 року тодішній голова КНР Ху Цзіньтао назвав «малаккською дилемою». З того моменту китайська влада шукає спосіб нівелювати цю вразливість.

Китай, використовуючи свою міць і вплив у геостратегічному плані, дотримується реальної політики і відмовляється виробити компромісне рішення, що влаштує інші країни регіону, які висувають обґрунтовані претензії до Пекіна.

У своїй стратегії щодо ПКМ Пекін робить ставку на політику «fait accompli», тобто доконаного факту, що передбачає створення такої ситуації, за якої суверенітет Китаю над ПКМ щонайменше у межах «дев'ятипунктирної лінії» буде через певний час сприйнятий світовою спільнотою як доконаний факт без можливості повернення до первісного статус-кво.

У цю політику добре вкладається велика частина дій Китаю: створення штучних та розширення островів та рифів, що існують, запуск у 2016 році туристичних круїзів до спірних островів, активна геологорозвідувальна діяльність, що проводиться Китайською національною нафтогазовою корпорацією та Китайською нафтовидобувною компанією Offshore Oil Engineering, а також повноваження для НВАК, що наділяють патрульні судна ВМС Китаю правом зупиняти, затримувати та обшукувати іноземні судна, якщо вони зайшли у спірні води без дозволу китайської влади.

Але цим активна діяльність Пекіна у регіоні не обмежується. Китайською владою встановлені та активно функціонують бурові установки, акваторію борознять дослідницькі судна та патрульні катери, сотні рибальських човнів.

Наполеглива та агресивна політика КНР в акваторії ПКМ викликає невдоволення країн-членів АСЕАН; Філіппін, В'єтнаму, Брунею та Малайзії. У ПКМ розташовані чотири групи островів: Пратас, Парасельські острови, Спратлі та Чжунша (також відомі як Маклсфілд Бенк). Китайською назви звучать, відповідно, як Дунша (東沙), Сіша (西沙), Наньша (南沙), і Чжунша (中沙) – разом ці острови називаються «4 Ша».

Острови Спратлі оспорується В'єтнамом, Китаєм, Тайванем, Малайзією, Брунеєм, Філіппінами. Усі зацікавлені сторони, окрім Брунея, мають невеликі військові контингенти на архіпелазі. Парасельські острови виступають предметом суперечки між В'єтнамом, Китаєм і Тайванем. Архіпелаги Парасельський та Спратлі відіграють дедалі більш важливе значення, оскільки лежать на шляхах, що сполучають Тихий та Індійський океани; є критично важливим східним флангом для решти Азії, для Європи та Африки. Контролювати ці архіпелаги означає контролювати морські та повітряні шляхи Південно-Китайського моря.

Острови можуть використовуватися як пункти спостереження за діями підводних човнів, для будівництва баз з метою охорони морських комунікацій і як вихідні пункти для викидання десантів і наземних атак. Якщо війна відбувається на азійському континенті, військова присутність на островах Спратлі може ефективно використовуватися для того, щоб зупинити всі морські проходи в Південно-Китайському морі.

Позиція держав АСЕАН полягає у принциповій необхідності дотримуватись положень Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року (UNCLOS).

Ще одним не менш важливим документом, що визначає життя регіону, є Декларація про поведінку сторін у Південно-Китайському морі, підписана КНР та країнами-учасниками АСЕАН. Декларація стала першим кроком на шляху до підписання Кодексу поведінки сторін у Південно-Китайському морі та була ініційована у 1990-х роках Філіппінами, В'єтнамом та Малайзією. Врегулювання суперечки могло б дійти до логічного завершення (підписання Кодексу), проте відсутність єдиних позицій країн АСЕАН призвела до «заморозки» цього процесу, хоча дискусія триває і зараз.

У межах проведення самітів АСЕАН держави-члени організації неодноразово підтверджували своє бажання погодити Кодекс. Цей найважливіший документ стане основою вирішення територіальних суперечок та конфліктів, забезпечить стабільний економічний розвиток регіону, розробку енергоресурсів. За допомогою Кодексу буде знято можливість вирішення поточних конфліктів військовим шляхом.

Істотний вплив на чинний стан справ справило рішення Третейської палати Гаазького арбітражного суду за позовом Філіппін проти КНР, поданого у 2016 році. Суд визнав «історичні претензії» КНР незаконними. Арбітраж дійшов висновку, що їхня нелегітимність пов'язана не з тим, що такі претензії суперечать нормам і положенням Конвенції ООН з морського права 1982 року, а з тим, що статус «історичних» вод може бути застосовним переважно до заток та інших морських акваторій, що прилягають до берега.

Наразі склалися два основні підходи до врегулювання конфлікту в ПКМ: переговори лише між учасниками конфлікту (китайський варіант) або інтернаціоналізація проблеми та забезпечення її міжнародно-правового вирішення, насамперед – на основі Конвенції ООН з морського права (філіппінський варіант).

Водночас як видається, потенційно перспективним варіантом розв'язання може стати створення регіональної морської організації, яка дозволить уникнути подальшої інтернаціоналізації конфлікту, але водночас створить міжнародний майданчик для обговорення та пошуку шляхів виходу із ситуації, що склалася, винятково зацікавленими сторонами.

Слід зазначити, що Індонезія, яка нині головує в АСЕАН послідовно тримається нейтральної позиції та позиціонується в якості супервайзера, який виступає виключно за мирне врегулювання суперечок та дотримання норм міжнародного права. Джакарта відмовляється йти у пряму конфронтацію з КНР, хоча між сторонами відбувся конфлікт у 2015 році щодо архіпелагу Натуна.

Конфлікт між КНР та Республікою Індонезія за архіпелаг Натуна

У 1982 р. Індонезія увійшла до числа 117 держав, які підписали Конвенцію ООН з морського права, ратифікувавши її в 1985 р. Для держав, територію яких формують численні острови, таких як Філіппіни, Індонезія, Мальдіви та Сейшели, Конвенція передбачає особливий статус - «держава-архіпелаг». Впровадження цього статусу спричинило необхідність визначення і делімітації кордонів із сусідніми державами. Чітке визначення стійких та законодавчо зафіксованих сухопутних та морських кордонів стало одним із головних напрямів зовнішньої політики незалежної Індонезії. Однак делімітація морських кордонів Індонезії стикається з великими труднощами і призводить до цілого ряду розбіжностей та конфліктів із сусідніми країнами.

До середини 2012 р. Індонезії вдалося визначити морські кордони із сімома сусідніми країнами – Індією, Таїландом, Малайзією, Сінгапуром, В'єтнамом, Папуа – Новою Гвінеєю, Австралією. Але й із цими країнами не всі питання остаточно вирішено. Залишаються невизначеними морські кордони з Філіппінами, Тимором Лешті та тихоокеанською державою Палау. Продовжуються суперечки з КНР щодо морського простору на північний схід від островів Натуна.

Інцидент у регіоні Натуна, який стався у 2015 році, міг сильно похитнути нейтральну позицію Індонезії та втягнути Джакарту у відкрите зіткнення з Китаєм.

Архіпелаг Натуна розташований між островом Калімантан та Малаккським півостровом і відомий найбільшим у регіоні газовим родовищем. У листопаді 2015 р. офіційний представник Міністерства закордонних справ Китаю Хун Лей заявив, що

КНР не претендує на архіпелаг та підкреслив, що як Індонезія не має претензій на території ПКМ, так і Китай не має домагань на острови Натуна. Сам архіпелаг можна назвати форпостом, що дозволяє впливати на динаміку в ПКМ. Джакарта послідовно продовжує нарощувати присутність в акваторії за рахунок архіпелагу. Зокрема начальник штабу ВПС Індонезії головний маршал авіації Агус Супріатна зазначав, що Індонезія має намір побудувати бази військово-повітряних сил в Натуна, щоб архіпелаг став індонезійським Перл-Харбором.

Інцидент з архіпелагом Натуна почався 19 березня 2015 року, коли індонезійська влада помітила китайське судно Kway Fey 10078 у межах індонезійської виключної економічної зони в ПКМ. Патрульне судно Міністерства з морських справ та рибальства Республіки Індонезія затримало китайське судно разом із вісьмома членами екіпажу, звинувативши у незаконному вилові риби за допомогою тралів, і супроводило корабель у води Натуна для подальшого розслідування. Командувач військово-морської бази Ранаї, Натуна, полковник Аріф Бадрудін заявив, що китайське рибальське судно проводило свою незаконну діяльність в межах області 83,5 квадратних кілометрів ЮКМ (в 4,34 кілометрах від Натуна), яка перебуває на перетині виключної економічної зони Індонезії, індонезійського кордону континентального шельфу та «дев'ятипунктирної» лінії КНР. Він додав, що багато китайських суден здійснюють незаконний рибний промисел у цій зоні, у супроводі китайських кораблів берегової охорони.

Попри великий ризик ескалації конфлікту з Китаєм, Індонезія виявила стриманість і не допустила жодних різких кроків, які могли б погіршити відносини між країнами, зокрема не була реалізована загроза міністра у справах водних ресурсів і рибальства Сусі Пуджіастуті довести справу до Міжнародного трибуналу з морського права. Міністерство закордонних справ КНР, своєю чергою, заявило, що траулер виконував «нормальну діяльність» у «традиційних китайських рибальських угіддях». Директор департаменту у Східній Азії та Тихоокеанському регіоні МЗС Індонезії Еді Юсуф припустив, що за китайською заявою про «традиційні китайські рибальські угіддя» прихований знайомий термін «дев'ятипунктирної» лінії, який КНР не застосовує у діалозі з Індонезією, оскільки б така риторика призвела б до конфлікту. масштабу. І хоча питання було вичерпано за результатами кількох зустрічей представників двох країн, конфлікт у регіоні Натуна показав, що з Китаєм необхідно постійно виявляти пильність. Відтак, питання морського права та поведінки держав на морі становляться окремий інтерес для Індонезії і можуть бути інструментом розширення співпраці як на двосторонньому рівні, так і з АСЕАН в цілому.

Питання морського права є надзвичайно актуальним для України з огляду на існування екзистенційної загрози у вигляді Російської Федерації, яка поводить у акваторії

Чорного та Азовського морів агресивніше, ніж КНР. Анексія Кримського півострову призвела до фактичної окупації Росією 3/4 українських морських просторів, куди відносяться територіальне море і виключна українська морська економічна зона, при тому що морський кордон між Україною та Російською Федерацією досі, відповідно до міжнародного морського права, не встановлений, що мало у результаті міждержавний інцидент у 2003 році через острів Тузла у Керченській протоці. Окрім цього, під час військових навчань РФ блокувала акваторію Азовського та частину Чорного морів, перебиваючи таким чином можливість відбуття українських суден з портів у Бердянську та Маріуполі суден до Чорного моря. Відповідно, пошук та спільна розробка правових механізмів стримування експансії всупереч нормам міжнародного морського права з боку потенційного або фактичного агресора може стати спільним інтересом України та країн АСЕАН як у двосторонньому вимірі або у багатосторонньому форматі Україна-АСЕАН, а також на глобальних майданчиках таких, як ООН.

Зовнішньополітична стратегія президента Джоко Відодо: «Індонезія – Морська вісь світу»

Галузь морського права є предметом інтересу Індонезії, як держави, яка претендує на роль регіонального та у перспективі глобального лідера, потужної морської держави. У 2014 році президент Індонезії Джоко Відодо оприлюднив доктрину «Індонезія – Морська вісь світу», в рамках якої виокремив п'ять головних «опор», на яких базується доктрина.

- 1) Відродження історичної морської культури індонезійського народу.
- 2) Збереження морських ресурсів та регулювання морських промислів, фокусуючи увагу на встановленні індонезійського суверенітету над морською продукцією.
- 3) Пріоритетний розвиток всеосяжної та сучасної морської інфраструктури та комунікацій, прокладання стратегічних морських шляхів та будівництво сучасних глибоководних портів за одночасного поліпшення суднобудівної промисловості, логістики та морського туризму.
- 4) Активізація морської дипломатії, усунення джерел конфліктів на морі, таких як незаконний вилов риби, порушення суверенних кордонів, територіальні суперечки, піратство та забруднення морів при одночасному налагодженні співробітництва у всіх сферах діяльності в морському просторі.
- 5) Індонезія перебуває в стику двох океанів – Індійського і Тихого – тому має нарощувати морську оборонну міць з метою забезпечення безпеки на морських акваторіях.

Для Індонезії доктрина визначає дві основні завдання – геостратегічну та геоекономічну. Геостратегічна спрямованість передбачає значне розширення сфери зовнішньополітичних інтересів Індонезії та вихід із Південно-Східної Азії до макрорегіону Індо-Пацифіки. Доктрина Відодо розширює сферу інтересів Індонезії від Австралії весь басейн Індійського океану, включаючи прибережні держави Африки. Головна мета – підвищення статусу Індонезії до рівня впливової світової (морської) держави.

Геоекономічний аспект передбачає перетворити Індонезію на стратегічний транспортно-логістичний та торговельний вузол світового значення. Ще перший президент Індонезії Сукарно у 1953 р. закликав перетворити державу на морську націю, володарку морів. Відроджуючи ідеї батьків індонезійської державності, Джоко Відодо проголосив гасло: «У морях наша велич».

У доктрині Відодо вперше було висунуто *концепцію морської дипломатії*. Насамперед морська дипломатія має бути спрямована на усунення джерел конфліктів на морі, таких як незаконний вилов риби, порушення суверенітету, територіальні суперечки, а також піратство та забруднення морів. Ця концепція наголошує на прагненні розв'язувати проблеми мирним дипломатичним шляхом через переговори без застосування будь-яких форм насильства.

З цією концепцією нерозривно пов'язана друга зовнішньополітична установка, яка полягає у зміцненні суверенітету та юрисдикції Індонезії щодо її морської акваторії, уточнення кордонів, врегулювання прикордонних територіальних суперечок із сусідніми країнами.

Концепція морської дипломатії застосовується Індонезією і щодо конфлікту в ПКМ. Індонезія, виступаючи як медіатор, вітає взяті сторонами зобов'язання щодо реалізації Декларації з поведінки в ПКМ і підтримує остаточне узгодження Кодексу поведінки в ПКМ. Врегулювання територіальних суперечок Індонезія вважає важливим кроком у справі забезпечення безпеки у регіоні та в усьому світі. З цією метою МЗС ставить завдання підвищити активність та внесок Індонезії у прискорення врегулювання територіальних конфліктів у регіоні за допомогою використання механізму АСЕАН.

Морська екологічна безпека

Південно-Східна Азія є одним із найбільш динамічно розвиваються у світі. Внаслідок індустріалізації в країнах регіону морське середовище різко погіршується. Окрім того, оскільки моря регіону перетинають найбільші світові транспортні магістралі, рух суден супроводжується підвищеними навантаженнями на морське середовище. Враховуючи

те, що регіон є глобальним центром морського біологічного розмаїття, наслідки забруднення морського середовища мають як регіональний, так і глобальний характер. Усвідомлюючи небезпеку деградації морського середовища, держави Південно-Східної Азії розглядають проблему морської екологічної безпеки як складову частину політики забезпечення екологічної безпеки.

АСЕАН приділяє значну увагу питанню забезпечення морської екологічної безпеки, що відображено у Ханойському плану дій (1999-2004 рр.), який закликає держави-члени Асоціації зміцнити регіональну співпрацю з інтегрованою захисту та управлінням прибережними зонами; розробити регіональний план дій щодо захисту морського середовища від наземних та морських джерел забруднення; зміцнювати регіональне співробітництво із захисту морських парків спадщини та резерватів. Крім цього країнам регіону рекомендовано впроваджувати міжвідомчу та міжсекторальну координацію на національному, регіональному та універсальному рівні з метою сталого розвитку прибережного та морського середовища АСЕАН. Відповідно до цього документа, держави-члени АСЕАН повинні зміцнювати регіональну співпрацю щодо ліквідації забруднення у разі розливу нафти.

Регіональна координація захисту морського середовища здійснюється робочою групою захисту морського середовища та прибережних районів. Робоча група складається з національних координаторів, які відповідають за координацію національних зусиль за сімома напрямками: захист коралових рифів, морських водоростей та мангрових дерев; скидання з танкерів та баластові води; тверді, рідкі та небезпечні відходи; чиста розробка; ерозія берегів; екотуризм; захист прибережних водно-болотних угідь та територій, що охороняються. У діяльності робочої групи реалізується низка критеріїв, прийнятих міністрами країн АСЕАН щодо якості морської води, за національними морськими територіями і морськими територіями спадщини. Критерій АСЕАН з якості морського середовища відбудеться з 17 параметрів захисту водного середовища та здоров'я людини.

Морська екологічна безпека є надзвичайно важливим питанням для України. Ще до початку повномасштабного вторгнення РФ в Україну екологи відзначали незадовільний стан вод Чорного моря. Найбільш критичними показниками стану морського середовища та небезпечних факторів негативного впливу називали евтрофікацію та її наслідки: значне забруднення морських екосистем токсичними та канцерогенними речовинами, мікробіологічне забруднення, зменшення біологічного різноманіття, скорочення обсягу морських живих ресурсів, включаючи рибні запаси, зниження якості та доступності рекреаційних ресурсів, виникнення загроз здоров'ю населення. Повномасштабна війна суттєво погіршує ситуацію: ВС РФ запускають ракети з підводних човнів у Чорному морі, скидають у воду відпрацьоване паливо та знищують на окупованих територіях установки для біологічного очищення.

Більш того, після російського вторгнення фіксуються масові смерті дельфінів через інфекції, інтоксикацію та вплив радіочастот. Суттєво погіршує ситуацію катастрофа на Каховській ГЕС. Води із Каховської ГЕС несуть у собі значну кількість забруднювачів, які потрапляють у Чорне море, серед яких токсичні метали та нафтові вуглеводні, які можуть спричинити наслідки для морської екосистеми. Разом із тим велика кількість прісної води на фоні підвищення температур і звичного цвітіння води, яке традиційно відбувається у Чорному морі, буде тривалішим через додаткове опріснення.

Відтак, проблема забезпечення морської екологічної безпеки є предметом для подальшого співробітництва між Україною та країнами АСЕАН, зокрема, в частині вироблення правових механізмів притягнення до відповідальності країн, які свідомо вчиняють небезпечні для навколишнього середовища дії.

© Центр міжнародної безпеки

Авторка:

Аліна Гриценко

Інформація та погляди, викладені в цьому дослідженні, належать авторам і не обов'язково відображають офіційну думку Фонду Конрада Аденауера та Міністерства закордонних справ України.

Центр міжнародної безпеки

вул. Бородіна Інженера, буд. 5-А, м. Київ, 02092, Україна

Тел.: +380999833140

Е-пошта: cntr.bezpeky@gmail.com

<https://intsecurity.org/>

