

*Kochubinsky. Military-historical studies were presented in several areas: topography, study and protection of fortifications, military confrontation of the Russian and Ottoman empires, history of Ukrainian Cossacks. The problems concerned the South of Ukraine, Crimea, Bessarabia. Particular attention was paid to the fortresses in Akkerman, Khotyn, Ishmael. The main topics of the publications were the Russo-Turkish wars, as well as individual episodes and processes related to them. A profound, professional analysis of events, in publications, combined with political engagement and duplication of existing imperial ideologues. Archaeographic surveys mainly concerned personal sources that reflected the local governance of Russian military officials in the Black Sea Fleet and fortifications, and described Turkish and Tatar campaigns. Although the research was largely sporadic, it resulted in the publication of a considerable amount of material and concentration in the Museum of the Society of Antiquities and Cartographic Sources.*

**Keywords:** *Odessa association of history and antiquities, military-historical researches, fortifications, defense structures, Bessarabia, Crimean peninsula.*

УДК 347.793(477)«189/191»

**Т. В. Ковальчук**

### **ПРАВОВИЙ СТАТУС СУДНОВИХ МЕХАНІКІВ МОРСЬКОГО ТОРГОВЕЛЬНОГО ФЛОТУ АЗОВО- ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ ХІХ - ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТЬ**

*У статті акцентується увага на проблемах врегулювання правового статусу механіків морських торговельних суден Приазов'я та Причорномор'я ХІХ - початку ХХ століть. Предметом детального вивчення стало «Высочайше утвержденное положение о механиках на мореходных судах торгового флота» 1903 р., що вперше законодавчо визнало наявність суднових механіків в структурі кадрового складу морських торговельних суден. Досліджується вплив нового законодавства на появу перших морських навчальних закладів, у яких здійснювалася підготовка кваліфікованих фахівців.*

**Ключові слова:** *правовий статус, судновий механік, командний склад, морський торговельний флот.*

DOI 10.34079/2226-2830-2021-11-30-7-51-58

*Постановка проблеми.* Дана стаття розкриває проблеми кадрового складу екіпажів морських торговельних суден Азово-Чорноморського регіону. Нестримний розвиток внутрішньої та зовнішньої торгівлі в умовах нестачі професійних кадрів морського торговельного флоту підштовхував Російську імперію до правового врегулювання компетентностей суднових механіків на початку ХХ століття.

*Аналіз останніх досліджень та публікацій.* Джерельна база дослідження представлена нормативними документами, перш за все законодавчими актами загальнодержавного значення, присвячених торговельному мореплавству й опублікованих у «Полном собрании законов Российской империи» та статистичною документацією. Предметом детального вивчення стало «Высочайше утвержденное положение о механиках на мореходных судах

торгового флоту» 1903 р. (далі - Положення), що вперше законодавчо визнало наявність в структурі кадрового складу морських торговельних суден осіб, що здійснювали контроль, ремонт, обслуговування механізмів машинного відділення. Для порівняльного аналізу використано Устав Торговий видань 1893 р., 1903 р. та 1908 р.

Серед наукових робіт XIX століття, що висвітлювали проблеми кадрового складу екіпажів морського торговельного флоту, необхідно відзначити дослідження істориків морського права Е. В. Васьковського (Васьковский и Пергамент, сост. 1906.) та Г. Ф Шершеневича (Шершеневич, 1909), в яких висвітлюються морське торговельне законодавство XIX століття але без роз'яснення прав та обов'язків суднового механіка.

У XX – XXI століттях деякі аспекти кадрових проблем фахівців морського торговельного флоту розглядалися у працях О. В. Морозова (Морозов, 2014), А. В. Павлія (Павлій, 1994), О. П. Реєнта (Реєнт та Сердюк, 2018), О. Б. Шляхова (Шляхов, 2004), А. А. Щипцова та В. С. Ефремова (Щипцов та Ефремов, 1995) тощо. Багато досліджень присвячено визначенню правового статусу капітана та проблемам його підготовки. Заповнимо прогалину у дослідженні правового статусу суднового механіка XIX – початку XX століть.

*Виклад основного матеріалу.* У XIX - на початку XX століть українські землі у складі Російської імперії переживали стрімкий перехід від традиційного до індустріального суспільства.

Азово-Чорноморський регіон став важливою складовою промислового перевороту України та Російської імперії взагалі. В портах Півдня України в кінці XIX - на початку XX століть базувалися майже 70% пароплавів і 90% усіх вітрильників басейну, а зрештою тут була зосереджена переважна кількість моряків та приватних судновласників. Вихідці з українських губерній складали 72,3% від загальної кількості моряків парового флоту. Перш за все це були вихідці з Херсонщини, Таврії, Київщини, Полтавщини та Поділля. Чимало приходило найматися на парові судна і мігрантів з центрально-хліборобських губерній Росії, а також з Прибалтики та Білорусії. Основним джерелом поповнення екіпажів були селяни, їх частка в складі команд флоту становила 71,9% та міщани - 25,9%. Склад робітників-моряків басейну був багатонаціональний, при чому кількість етнічних українців дорівнювала не менш 45-50% (Шляхов, 2004, с.2-3, с.9-20).

Поступово в Російській імперії відбувалося становлення і соціальної структури, характерної для капіталістичного ладу. Вивчення особливостей цього розвитку, взаємовідносин уряду та основних класів на початку XX століть не втрачає актуальності й зараз. Практика минулого яскраво продемонструвала - нехтування чи нерозуміння соціальних проблем, або ж невміння їх вчасно вирішувати згубно позначається на долі цілого суспільства.

До 1903 р. правовий статус механіків російського торговельного флоту був невизначеним. Суднові механіки в Уставі Торговому 1893 р. значилися членами екіпажу вільного найму і не входили до командного складу. Це створювало серйозні незручності як для капітанів суден, яким було складно співпрацювати з механіками, так і для механіків, що не мали правових підстав керувати своїми безпосередніми підлеглими (машиністами та кочегарами). Крім того, в Російській імперії на той момент взагалі була відсутня чітка система підготовки механіків суден як каботажного, так і далекого плавання через низький рівень освіти населення, та недостатньої уваги з боку держави до проблем торговельного флоту.

Положення механіків торговельного флоту нічим не відрізнялося від становища механіків військового флоту на початку ХХ століття. Військові суднові механіки не мали посад кадрового офіцерства і зазначалися простими чиновниками. Зневажливе ставлення до працівників машинної служби російського Військово-морського флоту негативним чином впливало на події російсько-японської війни 1904 - 1905 рр.

Отже, ускладнення технічного устаткування судна та необхідність узгодження національного Російського законодавства з міжнародним правом створило умови для врегулювання правового статусу працівників машинного відділу морських торговельних суден.

10 червня 1903 р. Державна Дума Російської імперії у співпраці з Департаментом Промисловості, Наук і Торгівлі, Законів і Державної економії подали на затвердження імператору Миколи II Положення про механіків на морських судах торговельного флоту, що набрало чинності лише за 5 років.

З 1908 р. на кожному морському судні у складі екіпажу обов'язково мав бути механік. Закон передбачав, що окрім особи, що самостійно контролювала роботу машинних механізмів судна, мали бути і помічники. На пасажирських судах – не менш двох, один із яких – обов'язково з дипломом механіка другого розряду. На вантажному судні першого розряду – один з дипломом суднового механіка другого розряду. На вантажному судні другого розряду - принаймні один помічник з дипломом механіка третього розряду. Розряди механіків визначалися правилами, затвердженими Головою Управління Торговим мореплавством і Портами.

Положення визначало державні пільги судновим механікам - позбавлення військової служби та зарахування до командного складу судна. П'ятирічний стаж роботи на морських торговельних судах надавав їм право бути представленими до нагородження званням почесного громадянина (Высочайше утверждённое положение о механиках на мореходных судах торгового флота, 1903, с.739). Нарешті, суднові механіки отримали офіцерські права.

Механіками морських торговельних суден могли стати особи, що мали дипломи суднових механіків, а також інженерів-механіків, машинні кондуктори і незалежні машиністи військового флоту.

До кандидатів на посаду механіка Положення встановлювало наступні вимоги: досягнення повноліття, успішне проходження випробувань кваліфікаційної комісії і наявність практичного цензу.

Для отримання диплому суднового механіка третього розряду практичний ценз становив від 2 років служби у машинному відділенні морських пароплавів або 1 рік морського судноплавства та 24 місяці роботи на заводах, що спеціалізувалися на будівництві та ремонті парових машин. Здобувачами дипломів третього розряду ставали особи, що працювали 1,5 року на річкових та озерних пароплавах з механізмами потужністю не менше 500 індикаторних кінських сил.

Диплом механіка другого розряду міг отримати здобувач, що мав практичний ценз не менше 3 років на посаді вахтового механіка суден першого та другого розрядів або 18 місяців самостійного керування машинним відділенням на судах третього розряду і 18 місяців на посаді вахтового механіка на судах першого і другого розрядів (в обох випадках за наявності диплому механіка третього розряду).

Звання механіка першого розряду отримувач здобувач з дворічним практичним досвідом керування машинним відділенням морського пароплаву або за наявності трирічного морського судноплавства суднами першого розряду на посаді вахтового

механіка за наявності диплому механіка другого розряду (Высочайше утверждённое положение о механиках на мореходных судах торгового флота, 1903, с.740).

Іноземці не мали прав займати посади суднового механіка, але морське судноплавство на іноземних суднах могло зараховуватися здобувачам диплому механіка як практичний ценз у разі схвалення кваліфікаційної комісії.

Кваліфікаційні комісії для отримання звання механіка торговельного флоту створювалися за розпорядженням Голови Управління Торговим мореплавством і Портами, що видавали дипломи суднових механіків першого, другого та третього розрядів.

До складу кваліфікаційних комісій могли входили: керівники механічного відділення освітніх установ, викладачі дисциплін, що винесені на іспит, представники Морського міністерства, механіки, капітани першого розряду та інші особи.

Положення 1903 р. визначало перелік дисциплін, винесених на іспит здобувачам диплому механіка третього розряду. Це російська мова, математика, теоретична механіка, суднобудування. На звання другого розряду додатково вимагалися знання пароплавної механіки та основ електричного освітлення (Высочайше утверждённое положение о механиках на мореходных судах торгового флота, 1903, с.741).

Устав Торговий (1908 р.) значно розширював перелік обов'язкових дисциплін кваліфікаційного іспиту на отримання звання суднового механіка, але виключав зі списку обов'язкових предметів російську мову. Отримання звання механіка 3 класу передбачало наявність обов'язкових знань у галузі фізики, прикладної механіки, пароплавної механіки (теорія та практика), слюсарно-механічній справі та технічного креслення. Здобувачі диплому механіка 2 класу повинні були довести свої знання, окрім перерахованих вище дисциплін, з основ опору матеріалів та розвитку передових технологій (теорії та практики).

З метою покращання підготовки фахівців та безпеки судноплавства, особам, що подали документи на проходження кваліфікаційного іспиту на звання механіка другого та першого розрядів, комісією ставилися вибіркові питання з усього переліку питань дисциплін, встановлених для отримання диплому 3 та 2 класу (Об испытаниях на звання судовых механиков, 1909). Положення 1903 року цього не вимагало.

Питання кваліфікаційних іспитів затверджувалися Головою Управління Торгового мореплавства і Портами і узгоджувалися з керівником Морського міністерства. Інформація про проведення іспиту доводилася до здобувачів за 3 місяці до початку випробувань. А за три дні охочі писали заяви, висловлюючи своє бажання взяти участь у випробуваннях і надавали на розгляд комісії всі необхідні документи (свідоцтво про народження, документи про освіту, довідку з місця роботи, приписку до призовної дільниці тощо) та проходили медогляд.

Особам, що успішно склали кваліфікаційний іспит і підтвердили свою плавальну практику, протягом 3-х днів видавався диплом встановленого зразка. Ті, хто не підтвердив свої знання, могли взяти участь у випробуваннях на здобуття диплому механіка наступного року.

Законодавство Російської імперії встановило трьохрозрядну класифікацію парових суден. До першого розряду відносилися вантажні судна з паровими двигунами у 1000 і більше індикаторних сил та всі пасажирські судна; до другого – вантажні судна з паровими двигунами від 100 до 1000 індикаторних сил; вантажні судна з індикаторними силами менше 100 – третій розряд. Тож, суднові механіки першого розряду мали право на управління машинами парових суден всіх розрядів. Суднові механіки другого розряду, машинні кондуктори і незалежні машиністи військового флоту - паровими суднами другого і

третього розрядів. Суднові механіки третього розряду працювали на парових суднах третього розряду.

Врегулювання правового статусу судового механіка на законодавчому рівні вплинуло на організацію їх професійної підготовки в Російській імперії.

У 1901 р. в Одеському училищі торговельного мореплавства в ході реорганізації Класів торговельного мореплавства, вперше в Російській імперії, було відкрито окремо від судоводійського, механічне відділення для підготовки судових механіків - знавців парових котлів. Таким чином, механіки отримували нижчу професійну освіту. Освітні установи, в яких вони могли отримати вищу освіту на початку ХХ століття, були відсутні.

В уставі Одеського училища зазначалися обов'язки та вміння майбутніх професіоналів. Учні поєднували теоретичну підготовку, отриману на заняттях, з практичною, і за 2 - 4 роки мали пройти трудовий шлях від посади машиніста до механіка морського торговельного судна. Училище готувало механіків-практиків, здатних обслуговувати новітні машини найбільших розмірів.

Положення 1903 р. звільняло випускників Одеського училища торговельного мореплавства від теоретичного іспиту, що проводили кваліфікаційні комісії на отримання звання механіка торговельного флоту, а необхідний практичний ценз для них зменшувався вдвічі.

До 1917 р. училище підготувало близько 100 спеціалістів механічного відділу торгового флоту (История Одесского мореходного училища имени А. И. Маринеско, н.д.). Враховуючи зростання кількості парових суден Азово-Чорноморського регіону, потреби торговельного флоту Російської імперії в судових механіках перевищували їх наявність на початку ХХ століття у 18 разів.

*Висновки.* З розвитком законодавства змінювалося правове положення судових механіків. Поява «Положення о механиках на мореходных судах торгового флота» 1903 р. виправила негативну ситуацію, що склалася через законодавчу невизначеність прав та обов'язків механіків торговельного флоту. По-перше, Положення підняло престиж судових механіків, що отримали офіцерські права, ставши законними начальниками машинного відділення і отримавши доступ до кают-компанії. По-друге, одночасно було збільшено і їх платню. Важливим наслідком Положення стало виділення механічних відділень у морехідних училищах, де розпочато цілеспрямовану підготовку професійних кадрів судових механіків російського торговельного флоту.

Перспективи подальших наукових розвідок вбачаємо в дослідженнях питань ролі судових механіків на модернізованих торговельних суднах у ХХ – ХХІ століттях та вдосконаленні освітніх задач щодо підготовки їх для розвитку морської галузі.

### Бібліографічний список

- История Одесского мореходного училища имени А. И. Маринеско, н.д. *Чисто Одесский сайт*. [онлайн] Доступно: <<http://odesskiy.com/chisto-fakti-iz-zhizni-i-istorii/istorija-odesskogo-morehodnogo-uchilischa-im-oimarinesko.html>> [Дата обращения 01 марта 2021].
- Морозов, О.В., 2014. Політико-правові аспекти розвитку морського та річкового транспорту в Україні у ХІХ – на початку ХХ століть. *Історія торгівлі, податків та мита*, 2, с.92-100.
- Об испытаниях на звание судовых механиков, 1909. Официальный интернет-портал правовой информации. [онлайн] Доступно:

- <<http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?searchres=&empire=1&collection=0&volume=100015&pg=1080&contentsname=%CE%E1+%E8%F1%EF%FB%F2%E0%ED%E8%FF%F5+%ED%E0+%E7%E2%E0%ED%E8%FF+%F1%F3%E4%EE%E2%FB%F5+%EC%E5%F5%E0%ED%E8%EA%EE%E2&sort=1>> [Дата обращения 01 марта 2021].
- Павлій, В.А., 1994. *Азовское море. Очерки истории торгового и военного мореплавания.* Мариуполь.
- Высочайше утверждённое положение о механиках на мореходных судах торгового флота, 1903. *Полное собрание законов Российской империи.* Санкт-Петербург, 1905, Т. XXIII, Ч.1, № 23125, с.738–731.
- Реснт, О.П. та Сердюк, О.В., 2018. *Торговельний баланс України на початку ХХ ст.* Київ: Інститут історії України НАН України.
- Васьковский, Е.Е. и Пергамент, О.Я., сост. 1906. *Учебник морского торгового законовещения.* Санкт-Петербург: Типография А. Бенке.
- Шершеневич, Г.Ф., 1909. *Курс торгового права.* 4-е изд. Петербург: Типография И. Бочкарева, Т.3: Вексельное право. Морское право.
- Шляхов, О.Б., 2004. *Судновласники та моряки Азово-Чорноморського басейну в модернізаційних процесах кінця ХІХ – початку ХХ ст.* Доктор наук. Автореферат. Дніпропетровський національний університет ім. Олеся Гончара.
- Щипцов, А.А. та Ефремов, В.С., 1995. *Транспортное освоение Азовского моря. Исторический экскурс и современность.* Київ: Будівельник.

#### References

- Istoriya Odesskoho morekhodnoho uchylshcha ymeny A. Y. Marynesko [History of the Odessa Marinesko Naval School. The revival of the Ukrainian merchant fleet is bound to take place], n.d. *Chysto Odesskyi sait.* [onlayn] Avialable at: <http://odesskiy.com/chisto-faktiz-zhizni-i-istorii/istorija-odesskogo-morehodnogo-uchilischa-im-oimariesko.html> [Accessed 01 March 2021]. (in Russian).
- Morozov, O.V., 2014. Polityko-pravovi aspekty rozvytku morskoho ta richkovoho transportu v Ukraini u XIX – na pochatku XX stolit [Political and legal aspects of development of sea and river transport in Ukraine in XIX – early XX century]. *Istoriia torhivli, podatniv ta myta*, 2, pp.92-100. (in Ukrainian).
- Ob ispytaniyakh na zvaniya sudovykh mekhanikov [On tests for the rank of ship mechanics], 1909. Official Internet portal of legal information. [onlayn] Avialable at: <<http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?searchres=&empire=1&collection=0&volume=100015&pg=1080&contentsname=%CE%E1+%E8%F1%EF%FB%F2%E0%ED%E8%FF%F5+%ED%E0+%E7%E2%E0%ED%E8%FF+%F1%F3%E4%EE%E2%FB%F5+%EC%E5%F5%E0%ED%E8%EA%EE%E2&sort=1>> [Accessed 01 March 2021]. (in Russian).
- Pavliy, V.A., 1994. *Azovskoe more. Ocherki istorii torgovogo i voennogo moreplavaniya* [The Azov sea. Essays on the history of merchant and military navigation]. Mariupol. (in Russian).
- Reient, O.P. and Serdiuk, O.V., 2018. *Torhovelnii balans Ukrainy na pochatku XX st.* [Trade balance of Ukraine in the early XX century]. Kyiv: Instytut istorii Ukrainy NAN Ukrainy. (in Ukrainian).
- Shchiptsov, A.A. and Yefremov, V.S., 1995. *Transportnoe osvoenie Azovskogo morya. Istoricheskiy ekskurs i sovremennost* [Transport development of the Azov Sea. Historical excursion and modernity]. Kyiv: Budivelnyk. (in Russian).

- Shershenevich, G.F., 1909. *Kurs torgovogo prava [Commercial Law Course]*. 4th ed. Peterburg: Tipografiya I. Bochkareva, Vol.3: Bill of exchange law. Law of the sea. (in Russian).
- Shliakhov, O.B., 2004. *Sudnovlasnyky ta moriaky Azovo-Chornomorskoho baseinu v modernizatsiinykh protsesakh kintsia XIX – pochatku XX st. [The ship-owners and sailors of the Azov and Black seas basin during the process of modernization at the end of the XIXth – at the beginning of the XXth centuries]*. Ph.D. Abstract. The Dniepropetrovsk National University. (in Ukrainian). Oles Honchar Dnipro National University. (in Ukrainian).
- Vaskovskiy, Ye.Ye. and Pergament, O.Ya., compil. 1906. *Uchebnik morskogo torgovogo zakonovedeniya [Maritime Trade Law Textbook]*. Sankt-Peterburg: Tipografiya A. Benke. (in Russian).
- Vysochayshe utverzhdennoe polozhenie o mekhanikakh na morekhodnykh sudakh torgovogo flota [Highest approved regulation on mechanics on seagoing ships of the merchant marine], 1903. *Complete collection of laws of the Russian Empire*, Vol. XXIII, P.1, № 23125, pp.738–731. (in Russian).

Стаття надійшла до редакції 10.03.2021 р.

**T. Kovalchuk**

**LEGAL STATUS OF SHIP MECHANICS OF THE MERCHANT  
NAVY OF THE AZOV-BLACK SEA REGION  
OF THE XIX - EARLY XX CENTURIES**

*This article reveals the problems of the personnel of the crews of sea-going merchant vessels of the Azov-Black Sea region. The unrestrained development of domestic and foreign trade in the conditions of a shortage of professional personnel of the merchant navy pushed the Russian Empire to the legal regulation of the competencies of ship mechanics in the early XX century.*

*Until 1903, the legal status of mechanics in the Russian merchant navy was uncertain. Ship mechanics in the Trade Charter of 1893 were listed as members of the crew of free hire and were not part of the command staff. This created serious inconveniences both for ship captains, who found it difficult to cooperate with mechanics, and for mechanics who had no legal basis to manage their immediate subordinates (drivers and firemen). In addition, in the Russian Empire at that time there was no clear system of ship mechanics training for both cabotage and long-distance navigation due to the low level of population's education, and insufficient attention from the state to the problems of the merchant navy.*

*«Regulations about mechanics on ships of the merchant navy», approved in 1903 defined the state benefits to ship mechanics – deprivation from military service and enlistment in the command of the ship, provided an opportunity to obtain the rights of honorary citizen. It defined the requirements for those who aspired to obtain the positions of ship mechanics: reaching the age of majority, passing the tests of the qualification commission and the presence of a practical qualification.*

*The regulation of the legal status of ship mechanics at the legislative level has influenced on the organization of their training in the Russian Empire. In 1901, a mechanical department for the training of ship mechanics was opened at the Odessa School of Merchant Shipping, for the first time in the Russian Empire. There were no educational institutions in which they could receive higher education in the early XX century.*

*The appearance of the «Regulations on Mechanics on Merchant Navy Ships» in 1903 corrected the negative situation caused by the legal uncertainty of the rights and responsibilities*

*of merchant navy mechanics. The provision raised the prestige of ship mechanics, who received officer's rights and, at the same time, increased their salaries.*

**Keywords:** *legal status, marine engineer, command warehouse, sea merchant fleet.*

УДК 355.422.087.2(477.62-81)''2014''

**М. С. Кравченко**

### **ДОБРОВОЛЬЦІ НА ОБОРОНІ МАРІУПОЛЯ: БОЙОВІ ДІЇ В СЕКТОРІ «М» У ВЕРЕСНІ 2014 РОКУ І УЧАСТЬ В НИХ УКРАЇНСЬКИХ ДОБРОВОЛЬЧИХ ФОРМУВАНЬ**

*У статті з'ясовується роль українських добровольчих формувань в бойових діях в секторі «М» у вересні 2014 року. Основу джерельної бази дослідження складають аналітичні матеріали Генерального Штабу Збройних Сил України, видання, упорядковані за сприяння Департаменту комунікацій Міністерства внутрішніх справ України, спогади учасників подій та внутрішня документація добровольчих батальйонів.*

**Ключові слова:** *український добровольчий рух, батальйон «Азов», Київський козацький полк ім. Т. Шевченка.*

DOI 10.34079/2226-2830-2021-11-30-7-58-69

Військові дії на Донбасі у 2014 році багато в чому зумовили подальший перебіг історії України. Район узбережжя Азовського моря навколо міста Маріуполь був окремим стратегічно важливим відтинком фронту. Оволодіння ним відкривало шлях до сполучення сухоходом тимчасово окупованих територій Донецької та Луганської областей з так само тимчасово окупованим Кримським півостровом. Такий варіант розстановки сил міг би зумовити абсолютно інший перебіг бойових дій та історичних подій в Україні загалом (Полк «Азов», 2018, с.3). Це зумовлює актуальність дослідження процесів відновлення української влади в Маріуполі після більш ніж місячного контролю проросійських терористів над центром міста (9 травня – 13 червня 2014 року). Окремим питанням є участь у зазначених процесах добровольчих батальйонів, які являють собою унікальний феномен у новітній історії України (Стасюк, 2018) і роль яких у війні загалом та окремих бойових епізодах зокрема наразі достеменно не визначена. Дослідження бойових дій в секторі «М» (відтинок дій сил АТО в районах довкола м. Маріуполь) у 2014–2015 роках та участь у них українських добровольчих формувань є темою не розробленою в повній мірі в межах академічної науки. Звісно має минути певний час для повноцінного процесу накопичення фактографічного матеріалу, усвідомлення та осмислення тих чи інших подій новітньої («вчорашньої») історії, втім, чим раніше буде розпочато дослідження цих подій в межах академічної науки, тим більшу кількість джерел є вірогідність залучити до наукового обігу.

Метою даної розвідки є з'ясування ролі українських добровольчих формувань у бойових діях в секторі «М» на початку вересня 2014 року, коли був зупинений наступ російсько-терористичних сил, що мав на меті встановлення проросійського контролю над Маріуполем. Для виконання даної мети передбачається дослідження джерел, що висвітлюють зазначену тематику; визначення за їх допомогою переліку добровольчих