Колко още кораба трябва да потънат, за да започнем да защитаваме Черно море?

България не може да се задоволява със спасяването на моряци след поредното нападение. Време е да предложим европейски механизъм за активна защита на търговското корабоплаване.

На 17 ноември в българската изключителна икономическа зона потъна поредният търговски кораб, втори за два дена. Според първоначална информация GAS HUSKY, превозващ 3400 тона пропан-бутан по маршрута Египет – Румъния, е бил ударен от дронове.

Преди ден BETUL 8, превозващ пшеница от Румъния за Египет, беше ударен от морски дрон. Всичките 12 моряци бяха спасени благодарение на съвместните действия на български, румънски и турски сили. Това е добрата новина.

Лошата е, че пореден търговски кораб потъна в Черно море и няма основания да смятаме, че е последният.

Според данни на компанията за морска сигурност Diaplous, цитирани от Reuters, от средата на юли до 16 ноември край бреговете на България и Румъния са атакувани 17 търговски кораба. Черно море все повече се превръща в опасна зона за гражданското корабоплаване. Това е пряка последица от войната на Русия срещу Украйна и от разширяването на рисковете от военните действия към международните търговски маршрути.

На този фон България и останалите крайбрежни държави предприемат мерки за наблюдение, предупреждение и спасяване на пострадали екипажи. Българските военноморски и спасителни екипи заслужават признание за професионалните си действия. Съществува и реално регионално сътрудничество, включително в рамките на тристранната противоминна група на България, Румъния и Турция. Но отделните действия, колкото и необходими да са, не представляват постоянна и координирана система за защита на търговското корабоплаване.

Не приемам, че държавната ни политика може да се изчерпва предимно с наблюдение на заплахите и спасяване на оцелелите след поредното нападение. Не приемам и че трябва да чакаме да бъде ударен кораб под български флаг или кораб с български моряци, за да започнем да търсим по-решителни решения.

Според мен е необходимо принципно да променим подхода си от предимно реактивен към проактивен и да поставим в центъра на политиката не само реакцията след инцидента, а предотвратяването на следващото нападение. Виждам три възможни причини за недостатъчно активния отговор: неяснота относно националните и международно-правните възможности, ограничени военни способности и липса на достатъчна политическа решителност.

В публичните дискусии понякога се създава впечатлението, че извън териториалното море държавата няма право да предприема действия срещу заплахи за гражданското корабоплаване. Не приемам подобно категорично тълкуване.

Конвенцията на ООН за морско право от 1982 г. установява свободата на корабоплаването и принципите за мирно използване на морските пространства. Членове 56 и 58 уреждат правата и задълженията на държавите в изключителните икономически зони. Тези зони не са териториални води и крайбрежната държава не притежава пълен суверенитет върху тях. Но това не означава, че те са пространства, в които държавите трябва безучастно да наблюдават нападения срещу граждански кораби, което е заплаха за основния принцип на Конвенцията, а именно да осигури свободата на корабоплаването.

Конвенцията от 1988 г. за борба с незаконните действия срещу безопасността на морското корабоплаване създава допълнителна международноправна рамка за противодействие на тежки посегателства срещу кораби, макар сама по себе си да не предоставя мандат за военни действия. Уставът на ООН, включително член 51, признава правото на индивидуална и колективна самоотбрана при въоръжено нападение.

Разбира се, тези разпоредби не дават автоматично право да бъде унищожаван всеки неидентифициран морски или въздушен дрон. Необходима е конкретна

преценка на заплахата, нейния характер и непосредственост, както и спазване на принципите на необходимост и пропорционалност.

Когато морски или въздушни дронове представляват установена непосредствена заплаха за живота на моряците и безопасността на гражданските кораби, трябва да има предварително разработени процедури за тяхното идентифициране и, при наличие на правни основания, неутрализиране. Това изисква съгласувани правила за използване на сила, ясни отговорности и координация между крайбрежните държави, държавите на знамето на корабите и съюзниците.

Не смятам, че България трябва самостоятелно да решава всички тези въпроси. Напротив, ние трябва да инициираме обща европейска позиция. България има ограничените военни способности, но може да действаме съвместно с нашите съюзници в ЕС и НАТО.

Европа вече има модел за защита на корабоплаването. Защо не и в Черно море?

Европейският съюз вече е показал, че може да организира съвместна военноморска операция за защита на международното търговско корабоплаване. През февруари 2024 г. беше активирана операция EUNAVFOR ASPIDES („Аспидес“) в отговор на нападенията срещу търговски кораби в Червено море и прилежащите морски райони. Тя има изрично отбранителен мандат да наблюдава морската обстановка, да съпровожда кораби и да ги защитава срещу нападения, включително извършвани с ракети и дронове. Това е модел, който може да бъде приложен и за Черно море.

Разбира се, условията са различни. Сигурността в Черно море е непосредствено свързана с войната между Русия и Украйна. Съществуват специфични ограничения, произтичащи от Конвенцията от Монтрьо. Необходимо е да бъдат отчетени различията в позициите на крайбрежните държави и рисковете от евентуална ескалация.

Черно море е важно не само за България, Румъния и Турция. То има стратегическо значение за целия Европейски съюз и това трябва да е най-силният ни аргумент за общ европейски подход. Ако Европейският съюз има основания да защитава международните търговски маршрути в Червено море,

не виждам убедителна политическа причина да не разработи съответен механизъм и за Черно море.

Не предлагам механично копиране на операция „Аспидес“. Предлагам използване на нейния опит при разработването на европейска отбранителна операция за гарантиране на свободата и сигурността на корабоплаването в Черно море. Тя би могла да включва съвместно наблюдение и ранно предупреждение, съпровождане на кораби в определени рискови райони, използване на системи за противодействие на дронове и съгласувани действия за защита срещу непосредствени нападения.

Подобна операция ще изисква политическо решение на Съвета на ЕС, ясно определен международноправен мандат и тясна координация с НАТО и Турция. Конвенцията от Монтрьо налага ограничения върху преминаването на военни кораби през Проливите, особено в условията на настоящата война. Но това не изключва съюзническото участие чрез брегови системи, въздушни средства, разузнавателни технологии, съвместно наблюдение и други способности, чието разполагане и използване са съобразени с международното право.

Черноморският хъб е сериозен актив, стига да се използва рационално

В рамките на стратегическия подход на ЕС към Черно море от май 2025 г., България и Румъния разработиха концепция за регионален Черноморски хъб за морска сигурност. Варна и Констанца са предвидени за основни центрове на съвместната структура. Наскоро Европейската комисия обяви намерение да предостави до 50 млн. евро за ускоряване на изграждането на хъба, с цел той да заработи през 2027 г. Предвижда се и създаването на съвместна работна група, която да изготви конкретен план за неговото развитие.

Това е положителна стъпка, но при сегашната обстановка 2027 г. е твърде далечен хоризонт за началото на същинската аналитична работа. Българското правителство трябва незабавно да предложи ранно активиране на аналитичните функции на хъба, без да изчаква приключването на всички организационни и инфраструктурни процедури.

В европейските документи хъбът е замислен като невоенна мрежа за обмен и анализ на информация, оценка на рисковете, подобряване на ситуационната осведоменост и координация по въпросите на морската сигурност. Той не е нито военен оперативен щаб, нито административна структура с многоброен персонал и неясен резултат.

Неговата ключова задача е да оценява настоящите и бъдещите рискове за сигурността в Черно море, да анализира хибридните и асиметричните заплахи, да разработва варианти за противодействие и да предлага решения на национално, регионално и европейско равнище.

Според споразумението с Румъния, България ще поеме водеща роля именно в анализа на хибридните заплахи в морската среда, като това не предполага, че всички дейности ще бъдат физически съсредоточени във Варна. Можем да използваме мрежа от национални и международни експерти, университети, научни и аналитични организации.

Като първа конкретна първа стъпка за активиране на хъба предлагам в рамките на следващите 30 дни българското правителство, съвместно с Румъния и с подкрепата на Европейската комисия, да инициира международна експертна среща на високо равнище, посветена на защитата на търговското корабоплаване в Черно море от съвременните заплахи.

На нея трябва да бъдат поканени представители на Европейската служба за външна дейност, Военния щаб на ЕС, Европейската агенция по отбрана, Европейската агенция за морска безопасност, съответните генерални дирекции на Европейската комисия и НАТО, включително неговите центрове за компетентност по морска сигурност, защита на критична инфраструктура и противодействие на хибридни заплахи.

Необходимо е участието и на военноморски специалисти, юристи по международно морско право, експерти по отбранителни технологии и представители на индустрията. Целта на това събитие трябва да бъде анализ на ситуацията в Черно море и възможните отговори. Един от ключовите въпроси следва да бъде правната, политическата и военно-техническата основа за евентуална европейска операция за защита на корабоплаването в Черно море. За това да бъдат изяснени допустимите действия в изключителните

икономически зони, процедурите за идентифициране на заплахите, условията за използване на сила, необходимите способности и механизмите за взаимодействие между националните власти, ЕС и НАТО. В резултат да се изготви конкретен документ с възможни варианти за действие, необходимите ресурси и институционалните решения, които следва да бъдат взети.

Моята позиция е, че България трябва не просто да участва в този процес. България трябва да го инициира и да предложи решения. Да, ние не разполагаме с всички необходими способности за постоянно наблюдение и активна защита на големи морски пространства срещу съвременни морски и въздушни дронове, но именно затова сме членове на НАТО и Европейския съюз.

За да повишим сигурността на корабоплаването в Черно море са необходими постоянно действащи интегрирани системи за откриване и идентифициране на опасностите, въздушни и морски дронове за наблюдение, малки патрулни кораби, средства за радиоелектронно противодействие и системи за неутрализиране на атакуващи дронове и т.н. Част от тези способности могат да бъдат разположени на брега, други върху кораби или специализирани морски платформи.

Тук виждам и сериозна възможност за България. В страната ни вече има технологични и корабостроителни компании, които разработват собствени морски безекипажни системи. Пример за това е варненската "Делфин". Подобни платформи могат да бъдат оборудвани със средства за наблюдение, разузнаване и комуникация, а при съответната технологична разработка и със средства за активна защита.

Това е и възможност България да привлече водещи европейски компании за съвместни програми за разработване, производство и изпитване на решения за морска сигурност. Това би било не само инвестиция в защитата на корабоплаването, но и възможност за технологично и индустриално развитие.

Нека бъдем реалисти. Докато не бъде постигнат справедлив и траен мир, докато не приключи войната на Русия срещу Украйна, рисковете за корабоплаването, за морската инфраструктура и за крайбрежните държави ще се запазят, а е възможно и да нараснат.

Привличането на наши съюзници и партньори за решаването на проблемите на сигурността в Черно море е критично важно. Но също е важно и ние да направим нашите вътрешни анализи за възможностите за действие при различни кризи, особено такива, които са комплексни и които не попадат само в полето на компетенции само на едно министерство или ведомство.