ЗОВНІШНЯ ПОЛІТИКА ТА БЕЗПЕКА 24.11.2026 | Деніз Кочак

До чого призводить «морська сліпота»

Автономія Європи залежить і від моря. Вона буде обмежена, якщо зважати на загрози з моря тільки тоді, коли обривається кабель.

Після диверсії проти газопроводів «Північний потік»в 2022 році море стало однією з головних тем політичного порядку денного Європи. Потім були пошкодження кабелів в Балтійському морі йнапади хуситів в Червоному. Але ця увага спрямована не на те, що справді дозволило б Європі подолати свою «морську сліпоту». Європа реагує на конкретні інциденти, але не враховує море в плануванні. Як ті, хто ухвалює рішення, так і широкий загал схильні недооцінювати роль моря і в мирний час, і під час війни.

Яскравий приклад – політика ЄС з питань економічної безпеки, за допомогою якої він прагне зміцнити свою стратегічну автономію. Стратегія 2023 року визначає трубопроводи та підводні кабелі як критичну інфраструктуру, а в її оновленій версії від грудня 2025-го згадуються порти та суднобудування, щоправда, в контексті промисловості й форм власності. Але в жодному з цих документів нема ні слова про морські шляхи чи протоки. Термін «безпека на морі» також відсутній, хоча ЄС має окрему стратегію щодо цього питання ще з 2014 року.

При цьому постачання до Європи залежить від моря. Більша частина міжконтинентальної торгівлі товарами здійснюється морським шляхом. Норвегія, тепер найбільший постачальник газу Німеччині, використовує для цього трубопроводи, прокладені по дну Північного моря. Глобальну комунікацію та інтернет-трафік теж забезпечують підводні кабелі. Політика стратегічної автономії, яка ігнорує морські шляхи, а кабелі захищає тільки тоді, коли їх уже пошкодили, – це одна суцільна сліпа зона.

Як залежність стає проблемою

Червоне море – гарний приклад того, як швидко залежність може стати проблемою. В листопаді 2023 року єменські бойовики-хусити почали нападати на торгові судна. Чотири найбільші в світі судноплавні компанії мусили перенаправити свої кораблі до мису Доброї Надії. В 2024 році ЄС розпочав операцію «Аспідс» з метою захисту торгового судноплавства.

Ця місія продемонструвала, що відбувається, коли Європа тільки реагує на загрози, не вживаючи превентивних заходів. Країни-члени не виділили достатніх ресурсів для її ефективного виконання. З самого початку вважалося, що потрібно не менше 10 кораблів, але до вересня 2026 року їх було всього шість. Італія, до речі, розглядала можливість використання власних військових кораблів для того, щоб супроводжувати італійські торгові судна через Баб-ель-Мандебську протоку, не чекаючи на реакцію ЄС. Схоже, що Європа наразі не здатна самостійно захистити морський шлях, яким отримує ресурси. Ось до чого призводить «морська сліпота».

Питання відповідальності стає щоразу гострішим і для Німеччини, яка переносить у відкрите море дедалі більшу частину критичної інфраструктури

В Балтійському морі постає ще одне питання: хто має право втручатись і накладати штрафи за завдані збитки? Танкер Eagle S Єврокомісія відносить до російського тіньового флоту. В грудні 2024 року його запідозрили в тому, що він протягнув якір по дну моря на відстань близько 90 км, пошкодивши п’ять кабелів у Фінській затоці, зокрема енергетичний кабель Estlink 2, що сполучає Фінляндію й Естонію. Після цього два суди ухвалили суперечливі рішення про те, чи має Фінляндія право порушувати кримінальну справу, якщо пошкодження сталося за межами її територіальних вод. Обвинувачені тим часом давно повернулися на батьківщину.

Цей інцидент виявив ще одну прогалину в економічній безпеці Європи. Немає сенсу класифікувати підводні кабелі як критично важливу інфраструктуру, якщо незрозуміло, хто має повноваження вживати заходів в разі їх пошкодження. Ця правова невизначеність знижує ризики для винних, а корабель, що тягне за собою якір, стає дешевим і ефективним засобом порушення роботи інфраструктури.

Певних заходів вжили НАТО і ЄС. Після кількох випадків

пошкодження кабелів в Балтійському морі НАТО в січні 2025 року почало місію спостереження Baltic Sentry. В лютому ЄС, своєю чергою, затвердив план забезпечення безпеки підводних кабелів. Обидва заходи слід вітати, але їх втілили в життя *після* того, як було завдано шкоди.

Питання відповідальності стає щоразу гострішим і для Німеччини, яка переносить у відкрите море дедалі більшу частину критичної інфраструктури. На кінець червня 2026 року в Північному та Балтійському морях працювали вітроелектростанції загальною потужністю 10,8 ГВт. До 2032 року цей показник може зрости майже втричі. Німецьке рамкове законодавство, а саме Закон про захист критичної інфраструктури (KRITIS), який набрав чинності в березні 2026 року, зобов'язує операторів дотримуватися мінімальних стандартів безпеки. Однак жодне зобов'язання для операторів не може запобігти тому, щоб танкер протягнув свій якір на кілька кілометрів по дну моря. То хто ж несе кінцеву відповідальність за захист цієї інфраструктури, коли загроза виникає за межами територіальних вод?

Морські шляхи й протоки потребують оцінки ризиків так само, як критично важлива сировина

Те, що для країн Балтійського моря тільки зараз стало предметом розгляду в судах, для Філіппін уже понад десятиліття є буденністю. Китай претендує на великі частини Південно-Китайського моря. В січні 2013 року Філіппіни розпочали арбітражне провадження проти свого морського сусіда відповідно до Конвенції ООН з морського права, а в липні 2016 року арбітражний трибунал остаточно постановив, що історичні претензії Китаю на ресурси в межах так званої лінії дев'яти рисок не мають правової сили. Пекін це рішення не визнає, стверджуючи, що трибунал не мав юрисдикції.

Рішення стосувалося також рибальства і морського середовища. Трибунал з'ясував, що Китай з травня 2012 року закривав філіппінським рибалкам доступ до рифу Скарборо, чим порушував їхнє традиційне право на рибальство. Також виявилося, що Китай завдав серйозної шкоди кораловим рифам, будуючи штучні острови й допускаючи вилов загрожених видів риби. Після рішення арбітражу тиск не припинився. В квітні 2024 року китайська берегова охорона застосувала водомети проти судна філіппінської берегової охорони та судна, що належало органу з питань рибальства,

в районі рифу Скарборо. І це не єдиний приклад.

Як і в Балтійському морі, напруга поки не сягає рівня збройного конфлікту. Але для прибережних громад Філіппін це питання засобів до існування і продовольчої безпеки. Понад 2,5 млн людей на Філіппінах залежать від рибальства як джерела засобів до існування, а риба й рибні продукти становлять 11,7 відсотка їхнього раціону.

Висновок для Європи з ситуації в Південно-Китайському морі: морська безпека включає аж ніяк не тільки морські шляхи й трубопроводи. Політолог Крістіан Бюґер запропонував широко цитовану концепцію, яка визначає чотири взаємопов'язані виміри морської безпеки: національна безпека, морське середовище, розвиток економіки та безпека людей. Можна стверджувати, що напруга, яка не переходить в війну, часто виникає саме там, де ці сфери перетинаються. Наприклад, в районі Скарборо йдеться одночасно про інтереси рибалок, рифів і влади. Ці сфери взаємопов'язані й біля узбережжя Німеччини, де судноплавство, морські вітроелектростанції, кабелі та трубопроводи ділять між собою порівняно невелику виключну економічну зону.

Заздалегідь, а не постфактум

Якщо Європа справді дбає про свою економічну безпеку, їй слід визирнути за межі власних берегів. Морські шляхи й протоки потребують оцінки ризиків так само, як критично важлива сировина. Щоб забезпечити себе енергією і сировиною, треба забезпечити безпеку маршрутів, якими їх транспортують. Сама Єврокомісія ще в грудні 2025 року визнавала необхідність відійти від реактивного підходу. Питання в тому, чи переросте цей намір в конкретні заходи захисту морських маршрутів постачання Європи.

На тлі розвитку морської інфраструктури Німеччини це питання особливо актуальне. Новий німецький закон KRITIS зобов'язує операторів забезпечувати захист своїх об'єктів. Але не уточнює, який з німецьких органів влади відповідає за моніторинг кабелів, трубопроводів і вітрових електростанцій за межами територіальних вод і хто має втручатися в разі загрози. Німецький парламент повинен усунути цю прогалину, прийнявши відповідне законодавство, *до* того, як буде завдано будь-якої шкоди.

Чітке формулювання повноважень забезпечує правову визначеність державним органам і судам, але не змінює морське право. За межами територіальних вод важко здійснювати контроль над іноземним суднами без співпраці з державами їхнього прапора. Тому Берлін

повинен також домогтися укладення угод, які дозволять державам прапора санкціонувати перевірки своїх суден.

В Південно-Китайському морі Європа теж має свої інтереси: через ці води проходить близько 40 відсотків зовнішньої торгівлі ЄС. З 2018 року органи влади держав Індо-Тихоокеанського регіону обмінюються інформацією через створену ЄС платформу *Indo-Pacific Regional Information Sharing*. Серед іншого це сприяло боротьбі з незаконним рибальством. Філіппінська берегова охорона і морська адміністрація (Marina) приєдналися до платформи в 2023 році. ЄС має поглиблювати ці контакти й тісніше співпрацювати з Манілою для захисту рибальських угідь, морського середовища та підводних кабелів. Це сприятиме прибережним громадам і водночас зміцнить авторитет Європи як захисника морського права.

Автономія Європи визначається, зокрема, на морі. Але вона буде обмежена суходолом, якщо Берлін і Брюссель звертатимуть увагу на море тільки тоді, коли обривається кабель.

Переклад з англійської Дар'ї Прусенко



Деніз Кочак

Д-р Деніз Кочак (Deniz Kocak) – науковий співробітник Університету ім. Гельмута Шмідта / Університету Федеральних збройних сил в Гамбурзі й Німецького інституту оборони та стратегічних досліджень. Він координує роботу міждисциплінарного дослідницького напряму з питань морської безпеки (iFMS).