

БЪЛГАРСКИЯТ ОТГОВОРЕН РАЙОН ЗА ТЪРСЕНЕ И СПАСЯВАНЕ (БМОТИС)

* Продължение на [16 юли 2013 г. Коментар по темата „Морско търсене и спасяване” \(SAR\) на публикации в „Морски вестник”](#)

Определянето на този район се наложи след като ИМО подкани страните членки да обявят свои райони на отговорност с цел набиране на данни за подготовка на световния SAR план. Въпреки че вече конвенция SAR-79 бе създадена, тя не бе влязла в сила, когато ние се подготвяхме за обявяване на своя район. Замисълът бе БМОТИС да включва вътрешните морски води, териториалното море и прилежащата зона до 29 меридиан, а северната и южната му граници от бреговата черта на изток се движеха по паралела до 12 м. мили от уреза на водата при най-голям отлив, а след това следваше границите на „Варна ФИР”. При доклад за вземане на решение и заверка на картата с обозначения район се приложи и предварително подготвен отговор на евентуална вербална нота от турска страна. Това бе сторено, защото се очакваше да има такава протестна реакция от съседите, поради факта, че те не признаваха разделението на териториалното море по паралела. След обявяването на района, действително последва турска вербална нота, но в документите на ИМО от този период има и български обоснован отговор.

Интересното по отношение на морския и въздухоплавателния трафик по това време бе, че морският бе в известен смисъл съизмерим с въздушния трафик, докато сега само за едно денонощие броят на преминаващите над района самолети се равняват на месечния трафик за 1977 г. Този факт отбелязвам нарочно, защото той може да послужи за доказване на необходимостта от общи насочени действия за морско-авиационен SAR ангажимент. Тук ще разкрия една подробност, че над 20 години, в Европа само България не събира полагащите се SAR авио-такси, навярно защото сме най-„благородният беден роднина” в ЕС, но сме ларж при предоставяне безвъзмездно на бази на чужди държави.

Месечната стойност на тези такси при наличния трафик е твърде сериозна и е от порядъка на около 1,500,000 евра! После ще ми говорят, че Господ бил българин... Не вярвам, защото, ако беше такъв, досега да беше наказал прахосниците.

Но да се върнем на въпроса за отговорния район. Неговото създаване бе обща заслуга на специалистите от водния транспорт в съчетание с тези от Министерството на отбраната, от Министерството на външните работи и от министерството на вътрешните работи - порядък, който безпардонно бе нарушен от един директор на ИАМА. Той си въобрази едва ли не, че е „по най- най-” и по време на съвместният им проект с Английската морска власт, самоволно, неофициално промени границите на района, само и единствено за да докаже, че един много сериозен инцидент не се е случил в

нашият отговорен район, а това пък му беше необходимо, защото нямаше на разположение спасителни единици, спасителният кораб „Перун” бе снет от дежурства и засилен по корупционна схема да работи ангария за жълти стотинки.



Подправеният отговорен район. Сторено, за да се докаже, че инцидентът с кораба „Норден” не се е случил в БМОРТиС!!!



Отговорният район на страната за търсене и спасяване (БМОРТиС). (IMO SAR 8/ Circ.2) и Приложение № 6 към чл. 30, ал.1 от „Наредба за система

движението, докладване и управление на трафика в МП/РБ и БМОПТuС” - Обн. ДВ. бр.76 от 20 септ. 2005 г.

Не се наемаме да оценим степента на арогантност, дързост, безпардонност на този, който си позволява безнаказано да преправя международно публикуван държавен документ. Просто мозъкът не побира такава наглост, но прилагаме този коригиран район, само за да покажем, до каква степен бе паднал морала на една морска администрация и то **не** в началото на XIX, а на XXI век, като с това да отбележим, бездушието и некомпетентността на някои ангажирани държавни структури!

Национална правна SAR рамка

В периода между 1965 и 1975 г. АСО претърпя няколко организационно-управленчески трансформации, мина последователно през ДИК, ПМПСБ, СТФ и накрая от 1975 г., като отдел към УПМКАП. Конкретна нормативна уредба нямаше и се наложи да създадем „Наредба за организацията и управлението на спасителната дейност” НОУСАД-77, която бе утвърдена от СО „Воден транспорт” и създаде предпоставки за въвеждане на добрата световна морска аварийно-спасителна практика. Междувременно к.д.п. Димитър Свещаров преведе и чрез ВУЦ (Ведомствен учебен център) сега БМКЦ, бе размножен първия наръчник на ИМО: „IMCOSAR”. Действаше вече и КТМ, в който в специална глава нормативно бе уредено търговското спасяване по море. Така с НОУСАП-77, един ведомствен поднормативен акт, започна осъвременяването на организацията и управлението на нашата морска хуманитарно-спасителна дейност. Следващия етап (1986 г.) бе създаването на „Закон за морските пространства” и „Правилника за неговото приложение”. В процеса на подготовката му и отчитайки вече създадената конвенция SAR-79, работна група с представители на СО „Воден транспорт”, Института по воден транспорт (ИВТ) и Паракорство БМФ разработихме цяла глава за търсенето и спасяването, но екипът, който осъществяваше подготовката на закона, съставен от висши офицери от ВМС, прецени, че трябва в ЗМП да има само една точка и бе даден срок в рамките на един час да предложим конкретен текст. Спомням си, че се обади кап. I ранг Васил Йорданов, по това време преподавател по морско право във ВВМУ и поиска текста по телекса. Изпратен бе този, който до около 2000 година не бе пипан, (ЗМП-1987, Указ 2210–Д.В.бр.55/17 юли 1987), а именно, чл. 70. *„В района за търсене и спасяване, за който Народна Република България отговаря, Министерството на транспорта поддържа организация за оказване помощ на нуждаещите се или търпящи бедствие хора, плавателни съдове или въздухоплавателни средства”*; Обърнете внимание думата „организация” е използвана като съществително име в единствено число, но в следствие умниците от морския анклав „Витоша”, го поставиха в множествено число и добавиха, текста *„Морската администрация организира дейностите по търсене и*

спасяване, взаимодействия със силите и средствата на съседните държави и съвместно с Министерството на отбраната осъществява търсене и спасяване". С думата „съвместно” набутах на МО функции, които последните нямат, но хитро им източват средства от бюджета за отбраната, вместо да ги понася МТ! Само един министър – адмирал Димитър Павлов се усети и категорично възрази (1997 г.) , но след като си замина, схемата се повтори. Думата „организация”, в новия текст вече се появи като „глагол” и ИАМА започна да „организира” „търсенето и спасяването”, като изведе противоконституционно от експлоатация спасителни кораби, унищожи водолазни катери и много други технически средства и в крайна сметка успя щото, АСО в състав от около 130 души да го сведе до мизерните няколко бройки, но в София морската власт (ИАМА) набъбна от 6-7 души, на около стотина, а българското морско спасяване изпадна в ... колапс! Питам: Заслужаваше ли морското ни отечество тази участ? Отговорът, разбира се, е отрицателен, но ние, хората от морския бранш, уж с по-висока интелигентност и морал, мълчахме, докато пред очите ни, недоучили лаици се гавриха с постигнатото с труда на бащите ни и на самите нас.

К.д.п. Никифор ГЕРЧЕВ

(Следва)