

2006/9. szám

Geopolitikai Tanács Közhasznú Alapítvány

Műhelymunkák

A NATO haditengerészeti erőinek szerepe
a terrorizmus elleni küzdelemben

Kaiser Ferenc

Mottó: „Az Egyesült Államok biztonsága és gazdasági stabilitása a világ óceánjainak biztonságos használatától függ.”¹

Tanulmányomban egy Magyarországon kevésbé ismert területtel foglalkozom. A haditengerészet, a haditengerészeti stratégia hazánkban még a szűkebb hadtudományi szakma előtt sem ismert kellő mélységben. Ez részben Magyarország tengerektől elzárt fekvésével, részben pedig a szocialista időszakban a téma iránt mutatott érdektelenséggel magyarázható. Hazánk 1999-es NATO csatlakozásával azonban egy olyan szövetség tagjai lettünk, amelynek legtöbb tagállama évszázadok óta erősen kötődik a tengerhez, és a mai napig komoly haditengerészetet tart fenn. A NATO államok haditengerészetei a szövetség legrugalmasabb, leggyorsabban bevethető és logisztikai szempontból legfüggetlenebb erői. Napjaink globalizálódó világban hazánk külkereskedelmi forgalmának egyre nagyobb része mozog tengeri úton. Mint ahogyan azt az orosz földgázszállítások problematikája is mutatta, nyersanyag és energiahordozó ellátásunk biztosítása érdekében nekünk is „több lábra” kell állnunk, azaz diverzifikálnunk kell szükségleteink biztosítását. A Világóceán azonban nemcsak a NATO, hanem a szövetség riválisai és ellenségei számára is hatalmas lehetőségeket kínál. Mahan² és Corbett³ szerint a tengeri hatalom fő célja a tengeri kereskedelmi útvonalak biztosítása és ellenőrzése. Napjaink tengeri kereskedelmére azonban nem ellenséges államok, hanem különféle nem állami szereplők, szervezett bűnözők – elsősorban kábítószercsempészek –, kalózkodó és különféle terrorista szervezetek jelentik a legnagyobb veszélyt. A NATO-nak, mint a világ jelenleg legerősebb katonai szövetségének az egyik legfontosabb feladata ezeknek a fenyegetéseknek az elhárítása. Írásomban egy olyan logikus utat mutatok be, amelynek során a USS COLE elleni támadástól eljutok a NATO haditengerészeti erőinek a terrorizmus elleni harcra történő alkalmazásáig. Bebizonyítom, hogy a haditengerészeti erőknek a terrorizmus elleni harcra való bevetése sokkal inkább szól a stratégiai fontos tengeri szállítási útvonalak védelméről, illetve az energiahordozók feletti ellenőrzés megszerzéséről, mint a tényleges terrorszervezetek, terroristák elleni harcról.

¹ Ezzel a mondattal kezdődik az Amerikai Egyesült Államok 2005 szeptemberében kelt Hajózásbiztonsági nemzeti stratégiájának bevezetője. The National Strategy for Maritime Security; ii. o. PDF formátumban letölthető a http://www.dhs.gov/interweb/assetlibrary/HSPD13_MaritimeSecurityStrategy.pdf címről.

² Alfred Thayer Mahan (1840-1914) a US Navy ellentengernagya, a modern haditengerészeti stratégia megteremtője. International Military and Defense Encyclopedia, Dupuy, Trevor N. (editor in chief), Brassey's (US), Inc., Volume 4. 1596-1597. o.

³ Sir Julian Stafford Corbett (1854-1922) brit jogász, haditengerészeti gondolkodó. International Military and Defense Encyclopedia, Volume 4. 1657-1659. o.

A USS COLE elleni támadás

2000. október 12-én egy kis gumicsónak, fedélzetén két öngyilkos merénylővel, belerohant a USS COLE (DDG 67) nevű amerikai rakétás romboló oldalába, miközben az üzemanyagot vételezett Jemen fővárosa, Áden kikötőjében. A motorcsónak a szakértők szerint hozzávetőleg 180-320 kilogramm robbanóanyaggal volt megrakva. A robbanás egy durván 12x12 méteres léket tépett a hajó törzsébe, ahol több száz tonna tengervíz zúdult a hajóba. Estére sikerült stabilizálni a helyzetet, megfékezték a vízbetörést, sőt a víz alatt keletkezett károk felmérésére kiküldött búvárok azzal a jó hírrel tértek vissza, hogy a hajó gerince nem sérült meg. Estére megérkezett a segítség is, először egy brit, majd két amerikai hadihajó érkezett a helyszínre, így lehetetlenné vált a súlyosan sérült COLE elleni újabb támadás. A támadás mérlege azonban amerikai szempontból még így elborzasztó; 17 halott, 39 sebesült, nagyjából 260 millió dolláros anyagi kár és óriási presztízsveszteség.⁴ A súlyosan sérült hajót október 20-án vontatták ki a kikötőből, majd egy norvég nehéz teherszállító hajó egyben a fedélzetére vette, hogy hazaszállíthassa a szükséges nagyjavításra. A folyamatot több ezres jókedvű tömeg szemlélte a tengerpartról.⁵

Hogyan történhetett ez meg? Az egyik oldalon ott állt a világ egyik legkifinomultabb, 789 millió dollárba kerülő fegyverrendszere,⁶ a 320 fős jól képzett legénységével⁷, míg a másik oldalon egy párszáz dolláros gumicsónak, két mindenre elszánt vallási fanatikussal. Mint a későbbi vizsgálat kiderítette a támadásnak voltak előzményei, az öngyilkos merénylők támadását pedig, a megfelelő védelmi intézkedések betartásával meg lehetett volna akadályozni.

Jemen stratégiai fontosságú helyen fekszik. Partvidéke a Vörös-tenger kijáratánál, a Bab al-Mandab szoros közelében található. Áden jól védett természetes kikötője már a középkorban is nagy forgalmat bonyolított le, jelentősége azonban óriásit nőtt a Szezi-csatorna 1869-es megnyitását követően. A történelem folyamán számos hódító megfordult itt, az elmúlt fél évezredben például hosszabb-rövidebb ideig a portugálok, az oszmán törökök és a britek is ellenőrzésük alatt tartották a térséget. Napjaink egyetlen szuperhatalma, az Egyesült Államok is komoly érdeklődést mutat Jemen iránt, hiszen az ország partjai mentén hatalmas hajóforgalom bonyolódik. Nem csak a Perzsa-öbölből Európába tartó kőolaj és földgáz forgalom egy része halad el Jemen mellett, hanem az Európa és Ázsia, illetve

⁴ http://en.wikipedia.org/wiki/USS_Cole_Bombing látogatva 2006. 01. 26-án.

⁵ http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/middle_east/997854.stm látogatva 2006. 01. 26-án.

⁶ CRS Report for Congress RS20721 Terrorist Attack on USS Cole: Background and Issues for Congress 1. o.

⁷ http://www.navy.mil/navydata/fact_display.asp?cid=4200&tid=900&ct=4 látogatva 2006. 01. 27-én.

Ausztrália között bonyolódó konténerhajó forgalom is a Szuezi-csatornán keresztül zajlik, tehát ez is érinti a jemeni vizeket. Az országban alig tíz éve ért véget egy pusztító polgárháború, a kormány helyzete pedig nem túl stabil.⁸ Ennek ismeretében nem meglepő, hogy a US Navy hajói gyakran tették, teszik tiszteletüket az ország felségvizein.⁹ A gyenge központi hatalom és a nyomorgó lakosság pedig ideális terepet biztosít a különféle terrrorszervezetek számára. Lényegében tehát minden adott volt a terrortámadáshoz, megvolt a megfelelő háttér és a nagy célpontsűrűség.

Az akció elkövetésének módja arra utalt, hogy azt jól előkészítették. Az amerikai romboló délelőtt fél tíz kor vetett horgonyt, az üzemanyag felvétel pedig fél tizenegykor kezdődött. 11 óra 18 perckor pedig már becsapódott a hajóba az öngyilkos merénylők motorcsónakja.¹⁰ Egy spontán akciót – teljesen nyilvánvaló módon – ennyi idő alatt lehetetlen lett volna előkészíteni. A csónak már minden bizonnyal elő volt készítve, sőt az idő rövidsége arra enged következtetni, hogy valaki a kikötői hatóságoktól előre jelezhette a hajó érkezését.

Amint azt a támadást követő vizsgálat kiderítette, a USS COLE elleni merényletnek voltak előzményei. 2000. január 3-án, vélhetőleg ugyanaz az öngyilkos kommandó, amely a USS COLE elleni támadást hajtotta végre, megpróbálkozott a USS THE SULLIVANS (DDG 68) elpusztításával is. A robbanószerrel túlterhelt csónak azonban már jóval azelőtt elsüllyedt, hogy az amerikai romboló közelébe érhetett volna, így maga a támadási kísérlet is titokban maradt, egészen a USS COLE elleni sikeres akciót követő nyomozásig.¹¹

A támadást követő haditengerészeti és kongresszusi vizsgálat több meglepő megállapítást is tett. Egyrészt kiderült, hogy amennyiben végrehajtják a veszélyes helyzetekre előírt kötelező biztonsági intézkedéseket, akkor sem biztos, hogy az al-Kaida akciója nem járt volna sikerrel. A USS COLE parancsnoka azonban nem tudhatta, hogy támadás fenyegeti a hajóját, sőt nem is rendelkezett olyan eszközökkel, amelyekkel hatékonyan meg lehetett volna oltalmazni a hajót egy ilyen típusú támadással szemben.¹² Jóllehet megerősítette az őrséget, ám az őrök nem kaptak tűzparancsot¹³ és nem bocsátotta vízre azokat a gépfegyverrel

⁸ Goldschmidt, Arthur Jr.: A Közel-Kelet rövid története; Maecenes Könyvek, Budapest 1997. 340. o.

⁹ 1999 óta használták az amerikai hajók üzemanyag vételezésre Ádent, 2001. októberéig 32 amerikai hajó kereste fel a kikötőt. A megnövekedett amerikai jelenlét egyértelműen a térség stratégiai fontosságával függött össze. CRS Report for Congress 4-5. o.

¹⁰ http://en.wikipedia.org/wiki/USS_Cole_Bombing

¹¹ http://en.wikipedia.org/wiki/2000_millennium_attack_plots látogatva 2006. 01. 26-án.

¹² A fenyegetettség mérték Bravo volt, ami a négy fokozatú skála második értéke volt, a vizsgálat szerint még a Deltára érvényben lévő intézkedések sem előzhették volna meg a katasztrófát. CRS Report for Congress 2. o.

¹³ Ilyen helyzetben először a kapitány engedélyét kellett volna kérni a tűzmegnyitás előtt, hiszen békeidőben az amerikai őröknek csak abban az esetben nyithattak tüzet engedély nélkül, ha viszonozták azt. Az öngyilkos merénylők támadása után az őrség egyik tagja azonnal tüzet nyitott a hajó felé közeledő második motorcsónakra és elűzte azt. http://en.wikipedia.org/wiki/USS_Cole_Bombing

felszerelt könnyű csónakokat, amelyeknek a hajó körül kellett volna cirkálniuk. A vizsgálat mindezek után nem találta felelősnek a hajó kapitányát a bekövetkezett veszteségekért és meghagyta őt tisztségében. A kivizsgálás végül is meghatározta azokat az intézkedéseket, amelyeket a támadás tapasztalatai alapján el kellett rendelni.¹⁴

A USS COLE elleni támadás következményeként megszigorították a NATO haditengerészeti erőinél lévő biztonsági rendszabályokat, amelyeket akkor kell életbe léptetni, ha „ellenséges vizeken” tartózkodnak. Új és korszerűbb, szögesdróttal is megerősített, úszó bójásortokat rendszeresítettek, amelyeken semmilyen könnyű jármű sem törhet át.¹⁵ Gyorsabb és erősebb fegyverzetű, úgynevezett félmerev szerkezetű motorcsónakok kerültek rendszeresítésre, amelyeket a lokátor mellett infravörös és fénysokszorozó berendezésekkel is elláttak. Kiderült ugyanis, hogy a legkorszerűbb lokátorok sem tudják feltétlenül észlelni az arab világban elterjedt, „lopakodó technológiát” alkalmazó fa-, illetve gumicsónakokat. Az is nyilvánvaló volt, hogy ezek ellen az eszközök ellen fölösleges és költséges lenne, ráadásul nem is eléggé hatékony a rakétafegyverek használata. Újra divatba jöttek tehát a különféle kézi irányzású gépfegyverek, illetve könnyű gépágyúk, amelyek „a jobb a sűrű fillér, mint a ritka forint” elvén oltalmazzák a hadihajót. Ezek ellen a járművek ellen ugyanis – könnyű építésük miatt – már a 7.62 mm-es lövedék is kellőképpen hatásos lehet. Összegzésként elmondható tehát, hogy a szövetség hasznosította a sajnálatos módon „vérrel szerzett” tapasztalatokat és sokat tett azért, hogy hadihajói nagyobb biztonságban legyenek a „veszélyes vizeken”.¹⁶

A NATO tagállamok haditengerészeteinek saját hajóik oltalmazása mellett egyéb feladatokra is fel kellett készülniük. Kiemelt figyelmet kell szentelniük a kikötők, kereskedelmi hajók és a nemzetközi hajózási útvonalak biztosítására is. A USS COLE ellen elért sikert ellenére nem valószínű, hogy az ott alkalmazott módszerrel még egyszer sikerül egy NATO hadihajót megrongálniuk, éppen ezért a terroristák biztos, hogy új módszereket és eljárásokat fognak kitalálni. A NATO erőinek, megfelelő hírszerzési támogatással, ezekre a várható támadásokra kell felkészülniük. Az egyik lehetséges módszer, hogy olyan járműveket rabolnak el és raknak meg robbanóanyaggal, mint például kikötői vontatóhajókat, amelyektől nem szokatlan, hogy közvetlen közel kerülnek egy-egy hadi, vagy kereskedelmi hajóhoz. Amikor pedig egy ilyen, robbanószerrel megrakott „báránypörbe bújó farkas” odaáll a

¹⁴ Gloekler, Michael: Result of USS Cole Investigation announced; In.: NavNews, Vol. 04/01 January 19, 2001. 1-2. o.

¹⁵ <http://www.whisprwave.com/rapidly-deployable-barrier.htm> látogatva 2006. 12. 20-án.

¹⁶ Todd Frantom: Ready to Face the Terror; In.: All Hands; Magazine of the US Navy; Number 1066, February 2006. 15-21. o., illetve CRS Report for Congress 2. o.

kiszemelt célpont mellé, már kész is az újabb katasztrófa. Hasonló veszélyek fenyegetik a hajózást más nagy forgalmú helyeken, mint például tengerszorosokban és csatornáknál, ahol elkerülhetetlen, hogy a vízi járművek közel kerüljenek egymáshoz. Mindkét esetben előfordulhat, hogy a támadó hajón tartózkodó terroristák automata fegyverekkel és vállról indítható rakétákkal veszik tűz alá a kiszemelt célpontot, így nyerve elegendő időt a végső megközelítésnél. A támadás ráadásul – ez mára szinte már az al-Kaida védjegyévé vált – több irányból is érkezhet, azaz ugyanazt a hajót többfelől, akár a víz alól is érheti támadás. A hadihajóknak akkor is rendkívül óvatosnak kell lenniük, amikor gyanús csónakokat és hajókat igazoltatnak, hiszen ezeket is csak annyira szabad megközelíteni, hogy kívül essenek egy esetleges robbanás hatósugarán. A módszer szükségességét az élet igazolta: 2004. április 24-én a USS FIREBOLT (PC-10) egy gyanús járművet igazoltatott a Perzsa-öbölben. Az amerikai őrhajó csónakja engedélyt kapott, hogy az öngyilkos terroristák járműve mellé álljon, majd az abban a pillanatban, ahogy az amerikaiak rögzítették csónakjukat, fel is robbant. A három halott ugyan súlyos veszteség volt, de az áldozatok száma ennek a többszöröse lehetett volna, ha maga az őrhajó áll a terroristák járműve mellé.¹⁷ Az alapvető probléma szerintem az, hogy naponta több millió vízi jármű mozog a világóceánon, s közülük csak pár tucat az, amelyet a NATO erőinek meg kellene találniuk. A komoly hírszerzési munka ellenére azt hiszem, hogy ilyen arányok mellett nagyfokú szerencsére is szükség van az ellenség megtalálásához. Az aszimmetrikus hadviselés sajátosságai sajnos itt is a terroristákat segíti. Ők mindig tudják mikor és mit akarnak megtámadni. Az ellenfél viszont egyfajta paranoiás állapotba kényszerül, hiszen mindig készen kell állnia akár a legrosszabb eshetőségre is. Ilyen körülmények között pedig elkerülhetetlen a „friendly fire”¹⁸, vagy az, hogy ártatlan civil hajókat vegyenek tűz alá, az óhatatlan veszteségek pedig mindenképpen a terroristák sikerlistáját gyarapítják.

Szeptember 11. hatása a NATO tengeri műveleteire

2001. szeptember 11-én minden idők legvéresebb terrortámadása érte az Amerikai Egyesült Államokat. A WTC tornyait porig romboló, illetve a Pentagon épületében súlyos kárt okozó repülőgépeket vélhetően az al-Kaida hálózathoz tartozó muszlim hitű terroristák

¹⁷ Pelkofski, James: Defeating Terrorist on the Waterfront

¹⁸ „Baráti tűz”, arra a helyzetre használják, amikor saját erők lövik egymást.

térítették el.¹⁹ Az Egyesült Államokon végigsöpört a patriotizmus, ami lehetőséget nyújtott George W. Bush elnöknek arra, hogy két „pacifikáló” háborút is végrehajthasson. Az elsőre még 2001 végén sor került, amikor az Egyesült Államok és az Egyesült Királyság „megtisztította” Afganisztánt az al-Kaida vezérkarának menedéket nyújtó tálib rezsimtől. A másodikra pedig 2003 tavaszán került sor, amikor Szaddam Husszein diktatúráját döntötték meg. Utóbbi esetben – véleményem szerint – már a kezdet kezdetén „kilógott a lóláb”. Az iraki diktátor ellen felhozott vádak – tömegpusztító fegyverek felhalmozása és a nemzetközi terrorizmus támogatása – már akkor sem tűntek igazán meggyőzőnek és mind a mai napig sem sikerült őket bebizonyítani.

Szeptember 11-én a US Navy 13 repülőgép-hordozójából 7 – a megfelelő védőkíséretével egyetemben – volt bevetésen a világóceánon, ebből azonban csak egy, a USS ENTERPRISE tartózkodott a Perzsa-öböl közelében, az Indiai-óceán északi részén.²⁰ A támadást követően yokosuka-i bázisán éppen üzemanyagot és ellátmányt vételező USS KITTY HAWK és kísérete azonnal útnak indult. A kötelék 30 csomós (56 km/h) sebességre gyorsított és 12 nap alatt megtette a Japán és a Perzsa-öböl között lévő 11 000 kilométeres utat. További kötelékek is beérkezőben voltak. Ezzel lényegében a szeptember 11-ei támadást követő két héten belül az amerikaiaknak sikerült megteremteniük a tálib rezsim elleni hadjáratuk légifedezetét.²¹

A tálibok bukása után az USA új ellenség után nézett és hamar rá is talált Irakra. Az erők átcsoportosítása már 2002-ben megkezdődött. 2002. januárjában például a USS ENTERPRISE hajózott át a Hormuzi-szoroson, kíséretében ott haladt két rakétás cirkáló, 6 rakétás romboló és fregatt, két vadász tengeralattjáró, 2 deszanhajó, illetve 2 ellátóhajó. A kötelék hajóin hozzávetőleg 120-130 bevethető repülőgép és helikopter tartózkodott. A 15 egységen 14 300 fő szolgált, közülük 3250 fő tengerészgyalogos volt. Az „Armada” becsült értéke 18-20 milliárd dollár volt,²² azaz hazánk 2002-es védelmi költségvetésének a 16-18-szorosa.²³ A hadművelet megindításának idejére amerikai részről 5 repülőgép-hordozó

¹⁹ A hazai és nemzetközi szakirodalom többsége az al-Kaidát tartja felelősnek a merényletek elkövetéséért, de számos összekövés elmélet született, amelyek mások bűnösségét igyekeznek igazolni.

²⁰ A USS JOHN F. KENNEDY, a USS GEORGE WASHINGTON, a USS THEODORE ROOSEVELT és a USS NIMITZ az Atlanti-óceánon tartózkodott, míg a USS CONSTELLATION és a USS CARL VINSON a Csendes-óceán vizeit róttá. A USS KITTY HAWK, a USS DWIGHT D. EISENHOWER, a USS ABRAHAM LINCOLN, a USS JOHN C. STENNIS, a USS HARRY S. TRUMAN kikötőben állt nagyjavításon, vagy feltöltésen, a vadonatúj USS RONALD REAGAN pedig éppen felszerelés és átvétel alatt állt. Kennedy, Paul: *The Rise and Fall of British Naval Mastery*; Penguin Books, London, 2004. xx-xxi. o.

²¹ U.o. xv-xvi. o.

²² U.o. xx. o.

²³ 2002-ben Magyarország védelmi költségvetése 1.1 milliárd dollár volt. *The Military Balance 2003-2004*; The International Institute for Strategic Studies – Oxford University Press, London, Oxford, 2003. 353. o.

harci kötelék és 8 expedíciós csapásmérő kötelék állomásozott a Perzsa-öbölben és közvetlen közelében. Ez a szó szerint „legyőzhetetlen Armada” 5 repülőgép-hordozóból²⁴, 9 rakétás cirkálóból, 18 rakétás rombolóból, 7 rakétás fregattból, 5 vadász tengeralattjáróból, 5 ellátóhajóból, 8 rohamhajóból, 14 helikopteres dokk partraszállító hajóból, 2 deszant parancsnoki hajóból, 2 őrhajóból állt. A US Navy egységeinek támogatását a US Coast Guard 10 kuttere, a Military Sealift Command egyik kórházhajója és 19 szállítóhajója, valamint 26 ideiglenesen bérbevett szállítóhajó látta el. Nehéz megbecsülni ennek az eszközállománynak az összértékét, de az, a bérelt hajók nélkül is megközelíthette a 150 milliárd dollárt.²⁵ Az amerikai erők mellett még az Öböl vizét szelte a Royal Navy 1 repülőgép-hordozója, 1 rohamhajója, 3 rakétás rombolója, 1 rakétás fregattja, 2 vadász tengeralattjárója, 2 aknaszedő hajója, 3 deszanthajója, 3 ellátóhajója és egy kórházhajója.²⁶ Az Irak ellenes koalíció harmadik tagja, Ausztrália egy deszanthajót és két rakétás fregattot küldött a térségbe.²⁷ A koalíció haditengerészeti erői bőségesen elegendőek voltak az eléjük kitűzött feladatok végrehajtására. Biztosították az erők fölvonulását és mindvégig hatékonyan támogatták a szárazföldi erők – köztük az általuk a térségbe szállított tengerészgyalogosok – harcát. Ismét bebizonyosodott, hogy a modern expedíciós haderő komoly haditengerészeti támogatást igényel, hiszen csak ennek birtokában képes hadműveletek végrehajtására az anyaországtól távol.

A LIMBURG elleni támadás

2002. október 6-án hatalmas robbanás rázta meg a LIMBURG nevű tartályhajót. A VLCC kategóriájú²⁸ LIMBURG új építésű hajónak számított, hiszen 2000. januárjában készült el a Daewo okpo-i gyárában. A 332 méter hosszú, 58 méter széles és 31 méteres merülésű, 2.1 millió hordó²⁹ (348 000 m³, 299 000 tonna)³⁰ kapacitású gigász szerencsére ekkor csak 397 000 hordó kőolajat szállított, azaz maximális hordképességének mindössze 19 %-át. A LIMBURG Iránban vette fel rakományát, amelyet Malajziába kellett volna elvinnie,

²⁴ A USS ABRAHAM LINCOLN, a USS CONSTELLATION, a USS HARRY S. TRUMAN, a USS KITTY HAWK és a USS THEODORE ROOSEVELT. A hordozók fedélzetén 516 repülőgép és 38 helikopter szolgált ekkor.

²⁵ <http://www.cnn.com/SPECIALS/2003/iraq/forces/coalition/navy/> látogatva: 2003. 04. 10-én, illetve <http://www.chinfo.navy.mil/navpalib/news/www/status.html> látogatva: 2003. 04. 11-én.

²⁶ <http://www.cnn.com/SPECIALS/2003/iraq/forces/british/navy/> látogatva: 2003. 04. 10-én.

²⁷ <http://www.cnn.com/SPECIALS/2003/iraq/forces/australian/> látogatva: 2003. 04. 10-én.

²⁸ Lásd a 46. lábjegyzetet.

²⁹ A nemzetközi kőolajipar szabvány mértékegysége. 1 hordó egyenlő 35 gallonnal, azaz 159 literrel.

³⁰ <http://supertankers.topcities.com/part-2/id335.htm> látogatva 2005. 12. 18-án.

ám a Hormuzi-szoroson áthaladva dél-kelet felé fordult, mert további rakomány várta Ádenben. Azt a rakományt már sohasem vette fel. Ádentől 570 kilométerre, egy apró facsónak ütközött a hajó oldalába.³¹ A bekövetkező robbanás megölt egy bolgár matrózt, 12 társát pedig megsebesítette. A hajó kigyulladt, a léken keresztül pedig mintegy 90000 hordó olaj ömlött a tengerbe. A Limburg addig lángolt, amíg a sérült tartályokból az összes olaj ki nem folyt, illetve el nem égett. Kiderült, hogy a térségben lévő erőkkel egyszerűen lehetetlen egy ekkora hajó oltása. A tűzoltók erőfeszítése így csak arra volt elegendő, hogy a tűz ne terjedjen át az épségben maradt rekeszekre. A sérült hajót ezt követően Dubaiba vontatták, ahol nagyjavítást hajtottak végre rajta. Az okozott kár értékét 45 millió dollárra becsülték.³² A Jihad.net weboldalon az al-Kaida jelezte, hogy tagjai hajtották végre a támadást. Szakértők szerint a merénylet értelmi szerzője Abd al-Rahim al-Nashiri lehetett, aki a USS COLE elleni támadásnak is fő szervezője volt.³³

A támadást követően két előre megjósolható fejlemény következett be. A merénylet hírére azonnal érzékenyen reagáltak a világ kőolajpiacai³⁴, a jemeni kormány pedig rögvest leszögezte, hogy véletlen balesetről van szó.³⁵ A z első reakció teljesen érthető, a másik azonban némi magyarázatra szorul. Jemen nem túl gazdag ország, egyik fő bevételi forrása az ádeni kikötő forgalma. Amennyiben kiderül, hogy két év alatt immáron harmadszor – ebből kétszer sikeresen – terrortámadást hajtottak végre jemeni vizeken, akkor a kikötő forgalma – legalábbis egy időre – jelentősen meg fog csappanni. A nyolc méteres átmérőjű ovális nyílás ugyan elég gyanúsnak tűnt, azonban a jemeniek mindaddig körömszakadtáig tagadtak, amíg a LIMBURG roncsolt oldalán TNT maradványokat nem mutattak ki, illetve fatörmeléket nem találtak a fedélzetén. A kormány számára ekkor nem maradt más, be kellett ismerni, hogy Áden és Jemen egész partvidéke rendkívül veszélyes terület a nemzetközi hajózás számára.³⁶

A LIMBURG elleni merénylet veszélyes lehetőséget villantott fel a világ kőolajipara előtt. Tartani lehetett attól, hogy a terroristák taktikát változtattak, azaz a kemény, jól védett célpontok, mint például egy hadihajó helyett – amelyek védelmét 2002-re már megfelelően

³¹ http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/middle_east/2303363.stm látogatva 2005. 12. 18-án.

³² MARITIME JEWEL névre átkeresztelve napjainkban is szolgálatban áll.

<http://supertankers.topcities.com/part-2/id335.htm>

³³ http://en.wikipedia.org/wiki/Limburg_tanker_bombing látogatva 2005. 12. 18-án. 2006. február 3-án 23 al-Kaida tag szökött meg egy jemeni börtönből, közülük 13 főt a USS COLE, illetve a LIMBURG ellen elkövetett merénylet miatt ítélték el.

³⁴ A kőolaj hordónkénti ára 40 centtel nőtt a támadás hírére. <http://news.bbc.co.uk/1/hi/business/2304813.stm> látogatva 2005. 12. 18-án.

³⁵ http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/middle_east/2312739.stm látogatva 2005. 12. 18-án.

³⁶ http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/middle_east/2334865.stm látogatva 2005. 12. 18-án.

biztosították – áttérnek az olyan puha célpontokra, mint a nagyméretű, értékes és veszélyes rakományt szállító kereskedelmi hajók.

Tengeri hatalom és energiabiztonság

A kőolaj és a földgáz a legértékesebb ásványi nyersanyagok a világon. Nyugodtan kijelenthetjük, hogy modern világunk teljes mértékben függ ettől a két energiahordozótól. A szénhidrogének nélkül a fejlettebb országokban elképzelhetetlen a közlekedés, az elektromos áram termelése, a háztartások fűtése, egyáltalán a mindennapi élet.

A kőolaj nem mindenhol található meg földünkön³⁷, ráadásul a fejlettebb országok már jócskán elhasználták meglévő készleteiket is.³⁸ A kitermelés így egyre inkább a „harmadik világ” országaira koncentrálódik, és egy évtizeden belül ez drasztikussá fog válni. Ez a folyamat a fejlett régiókat katasztrofálisan kiszolgáltatottá teszi a harmadik világ országaival szemben. Fokozza a problémát, hogy a legnagyobb tartalékokkal rendelkező országok mind az iszlám világhoz tartoznak, azaz többségük túlnépesedett, gazdaságilag fejletlen, lakosságuk körében egyre népszerűbb a vallási fundamentalizmus és mind a bel-, mind a külpolitikájuk nehezen kiszámítható.³⁹ A legnagyobb felhasználók szinte kivétel nélkül (eltekintve Indiától és Kínától, ahol a hatalmas népesség miatt nagy a fogyasztás) a gazdaságilag fejlett országok közül kerülnek ki.⁴⁰

A világ földgázkészletei némileg eltérően, de a fejlett országok szempontjából nem sokkal kedvezőbb eloszlásban találhatók meg Földünkön.⁴¹ Itt ugyan Oroszország és nem a

³⁷ 2004-ben a világ kőolajkészletét 1188.6 milliárd hordóra, azaz 161.9 milliárd tonnára becsülték, ebből 890 milliárd hordó (121.5 milliárd tonna), azaz az összes mennyiség 75 százaléka, az OPEC tagállamait gazdagítja. Az OECD országok tartaléka 82.9 milliárd hordó (10.9 milliárd tonna) volt, ami a világ tartalékainak mindössze 7 százalékára rúgott. BP Statistical Review of World Energy June 2005 4. o.

³⁸ A 2004-es kitermelési szintet figyelembe véve Nagy-Britannia 6, Norvégia 8, az USA 11, Kína 13, India 19, Oroszország pedig 21 éven belül éli fel teljesen kőolajtartalékait. Ezzel szemben a jelenlegi kitermelési szint mellett az Egyesült Arab Emírátsok, Irak és Kuvait készletei több mint 100, Iráné 89, Szaúd-Arábiáé pedig 68 évre elegendőek. 2004-ben Oroszország 9.3 millió, az USA 7.2 millió hordó, Kína 3.5 millió, Norvégia 3.2 millió, az Egyesült Királyság 2.2 millió, India pedig 800 hordó kőolajat termelt ki naponta. Ezzel szemben Szaúd-Arábia 10.6 millió, Irán 4.1 millió, az Egyesült Arab Emírátsok 2.7 millió, Kuvait 2.4 millió, Irak pedig 2 millió hordó kőolajat termelt ki naponta. BP Statistical Review of World Energy June 2005 4-6. o.

³⁹ 2004-ben Szaúd-Arábia készleteit 262.7 milliárd hordóra becsülték, öt követte Irán 132.5 milliárd, Irak 115, Kuvait 99 és az Egyesült Arab Emírátsok 97.8 milliárd hordóval.

⁴⁰ 2004-ben a világ teljes kőolajfogyasztása napi 80.8 millió hordó volt, ebből az USA egyedül 20.5 milliót (25 %) élt fel! További nagy fogyasztók voltak: Kína (6.7 millió), Japán (5.3 millió), Németország, India és Oroszország (2.6-2.6 millió), Dél-Korea (2.3 millió), Kanada (2.2 millió), Franciaország (2 millió), Mexikó és Olaszország (1.9-1.9 millió), Brazília és Nagy-Britannia (1.8 millió). A Közel-Kelet legnagyobb felhasználója, a világ készleteinek 22 %-át birtokló Szaúd-Arábia csak a 14. helyen állt napi 1.7 millió hordós fogyasztásával. BP Statistical Review of World Energy June 2005 9. o.

⁴¹ 2004-ben a világ összes földgázkészletét 179.5 trillió (10^{18}) m^3 -re becsülték. A készletek azonban itt sokkal koncentráltabbak, mint a kőolaj esetén. Oroszország 48 trillió m^3 -rel rendelkezett, azaz a világ ismert

iszlám világ van kedvező pozícióban, de mint azt a közelmúlt eseményei tanúsítják ő sem rest ezzel élni. A nagy kitermelők – csakúgy mint a kőolajnál – itt sem feltétlenül esnek egybe a jelentős készletekkel bíró országokkal.⁴² A kisebb készletekkel rendelkező országok erőltetett kitermelése a fejlett országok fogyasztását hivatott ideig-óráig biztosítani.⁴³ A helyzet tehát itt is ugyanaz, a fejlett országok többsége kevesebb, mint egy évtizeden belül feléli megmaradt készleteit, azaz fokozódik kiszolgáltatottságuk a jelentős tartalékokkal rendelkező országokkal szemben.⁴⁴

A nagy felhasználók (USA, EU, Japán, Kína) és a meghatározó készletekkel rendelkező térségek (Közel-Kelet, Közép-Ázsia, Guineai-öböl) között hatalmasak a távolságok. A több milliárd tonnás éves szénhidrogén szállítás döntő része tengeren zajlik. A költséghatékonyság a huszadik század utolsó harmadában gigantikus méretűre hizlalta a kőolaj- és földgázszállító tankhajókat.⁴⁵ A legnagyobb szupertankerek méretei döbbenetesek,

készleteinek 26.7 %-val. Mindössze két olyan ország van még, amelynek készletei meghaladják a világkészlet 10 %-át, Irán (27.5 trillió m³, 15.3 %) és Katar (25.6 trillió m³, 14.4 %). Ez a három ország birtokolja tehát a Föld 2004-ig feltárt készleteinek 56.4 %-át. A negyedik helyen Szaúd-Arábia áll, azonban a 6.8 trillió m³-es mennyiség mindössze 3.8 %-a Földünk becsült készletének. BP Statistical Review of World Energy June 2005 20. o.

⁴² Oroszország ugyan vezetett napi 589 millió m³-es kitermelésével (21.9 %), ám őt az USA követte napi 543 millió m³-rel (20.2 %). Jelentős kitermelők voltak még: Kanada (183 millió), Nagy-Britannia (96 millió), Irán (86 millió), Algéria (82 millió), Norvégia (78 millió), Indonézia (73 millió), Hollandia (69 millió) és Szaúd-Arábia (64 millió). Katar csak a 17. helyen állt napi 39 millió m³-es kitermelésével. BP Statistical Review of World Energy June 2005 22. o.

⁴³ 2004-ben a világ napi földgázfogyasztása 2690 millió m³ volt. Ebből az USA egyedül 647 millió m³-t (24 %) égetett el. További jelentős fogyasztók voltak: Oroszország (402 millió), Nagy-Britannia (98 millió), Kanada (90 millió), Irán (87 millió), Németország (86 millió), Olaszország (73 millió), Japán (72 millió), Ukrajna (71 millió) és Szaúd-Arábia (64 millió). 2004-ben az OECD országok napi 1406 millió köbméter (52.3 %) földgázt használtak fel. BP Statistical Review of World Energy June 2005 25. o.

⁴⁴ A 2004-es kitermelési ütemet figyelembe véve az USA készletei 10, Kanadáé 9, Nagy-Britanniáé 6, Norvégiáé 30, Hollandiáé 21 éven belül elfognak. Ezzel szemben a jelenlegi kitermelés alapján Oroszországnak 81, Iránnak és Katarnak pedig több száz évre elegendőek a készletei. A Közel-Kelet és Afrika államainak többsége mai kitermelésük alapján még több száz éves tartalékokkal rendelkezik, ugyanakkor ez az OECD államokra vetítve kevesebb, mint 14 év. BP Statistical Review of World Energy June 2005 20. o.

⁴⁵ A tankhajókat méret szerint az alábbi típusokra osztják:

Handy/Handymax – partmenti hajózásra használt típus, általában már feldolgozott kőolajszármazékok (benzin, gázolaj, pakura) szállítására használják. Tipikusan 205 méter hosszú, 29 méter széles és 16 méter merülésű, teherbírása 50000 tonna.

Panamax – a Panama-csatorna zsilipjein átférő legnagyobb méretű hajó. Maximális hosszúsága 275 méter, szélessége 32 méter, teherbírása hozzávetőleg 65000 tonna.

Aframax – az AFRA (Average Freight Rate Assessment) által meghatározott legnagyobb tankhajó méret. 245 méter hosszú, 34 méter széles és 20 méteres merülésű. Teherbírása 75000 és 115000 tonna között mozog.

Suezmax – a Szezi-csatorna maximális kapacitását nem meghaladó hajótípus. 285 méter hosszú, 45 méter széles és 23 méter merülésű. Teherbírása 125000 és 150000 tonna között mozog.

VLCC (Very Large Crude Carrier) – ez a típus még befér a legtöbb modern kikötőbe és használhatja a Földközi- és az Északi-tengeri hajóutakat. Balasztal hajózva (üresen) áthaladhat a Szezi-csatornán. Tipikusan 350 méter hosszú, 55 méter széles és 28 méteres merülésű, rakománya 150000 és 300000 tonna között mozog.

ULCC (Ultra Large Crude Carrier) – hosszú távú utakra (Közel-Kelet – Japán, Közel-Kelet – USA, Közel-Kelet – Európa) használt típus. Szinte egyetlen kikötőbe sem fér el, nyílttengeri terminálokon töltik meg és rakodják ki. A legnagyobb ember alkotta mozgó szerkezetek. Tipikus méretei 415 méter hosszú, 63 méter széles és 35 méteres merülésű, hasznos terhelése 300000 és 550000 tonna között változik.

az úgynevezett ULCC hajók 300 000 és 550 000 tonna közötti rakományt szállíthatnak, ám manőverező képességük finoman szólva is hagy maga mögött némi kívánnivalót. Lassan gyorsulnak, még lassabban állnak meg és hatalmas tér szükséges ahhoz, hogy megforduljanak.⁴⁶ A kőolajszállító hajók ráadásul nagyon könnyű építésűek, hiszen az általuk szállított rakomány és az óceán vizének fajsúlya közel azonos, így azt nem kell erős falakkal és bordákkal megtartani. Általában elmondható hogy egy teljesen megrakott VLCC, vagy ULCC hajó összes tömegének több, mint 80 %-át a rakománya teszi ki. Ha egy ilyen gigászt katasztrófa ér, vagy bármilyen támadás áldozatává válik, akkor nagyon könnyen súlyosan megsérülhet, a katasztrófának pedig komoly gazdasági és beláthatatlan ökológiai következményei lehetnek.

A tankhajó háború és hatása a világ kőolajpiacaira

Témánk szempontjából mindenképpen érdemes egy rövid történeti visszatekintés keretében összegezni az iraki-iráni háború tapasztalatait.

A két ország között 1980-ban kirobbanó konfliktusra azonnal érzékenyen reagált a világ kőolajpiaca. Ennek több, egymással összefüggő oka is volt. Egyrészt maga a két hadviselő ország is tekintélyes készletekkel és kitermeléssel rendelkezett, másrészt pedig a hadműveletek tágabb körzete, a Perzsa-öböl térsége is hatalmas készletekkel és kitermeléssel bírt. A térség országai ráadásul amúgy is tekintélyes kitermelésükhöz képest is meghatározó jelentőséggel bírtak a világ kőolajszükségletének biztosításában, hiszen viszonylag fejletlen saját gazdaságuk miatt kitermelésük legnagyobb részét exportálták. Az export döntő többsége hajón hagyta el a Perzsa-öböl térségét.⁴⁷ A háború így tehát nem csak a világ készleteinek, kitermelésének és exportjának többségét érintette, hanem közvetlenül fenyegette a nemzetközi kőolaj kereskedelem elsőszámú szállítási útvonalát is. A számok tükrében ez a következően alakult:

<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/shipsize.html> illetve

<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/app15en/tankers.html> letöltve: 2006. 02. 07.

⁴⁶ Mindmáig a legnagyobb tankhajó az 1979-ben átadott Seawise Giant (mai neve Knock Nevis). Az egység maximális hordképessége 564 763 tonna, vagy 658 362 köbméter (több, mint 4.1 millió barrel) kőolaj. A hajó fontosabb méretei: 458.5 méter hosszú, 68.9 méter széles és 24.6 méter maximális rakott merülés. A monstrumot 50000 lóerős turbina hajtja, maximálisan 13 csomós sebességgel. A hajó legénysége mindössze 40 fő. Forrás: <http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/jahre-viking.htm> letöltve 2006. 01. 19-én. 1988. május 14-én a hajót iráni vizeken iraki légicsapás érte és szinte teljesen kiégett, ám 1989-ben kiemelték a roncsot, újjáépítették és 1991-ben ismét szolgálatba állították.

⁴⁷ Írásomnak ebben a részében az 1980-as években ismert tartalékok szerepelnek.

1984-es becslés szerint a világ összes kőolajkészlete 697 milliárd hordó volt, amelyből 396 milliárd hordó (57 %) az Öböl államainak területére esett. Irán becsült tartaléka 48.5, míg Iraké 44.5 milliárd hordó volt. A két ország ezzel a világ ismert tartalékaival rendelkező országok ranglistáján az ötödik és a hatodik helyen szerepelt. Első helyen Szaúd-Arábia állt 171.7 milliárd, másodikon Kuvait 92.7 milliárd, harmadikon a Szovjetunió 63, negyediken pedig Mexikó 48.6 milliárd hordóval.⁴⁸ Mivel Irak és Irán szinte a háború első pillanatától fogva kölcsönösen támadta egymás olajipari létesítményeit, ez azonnal kitermelésük zuhanásához vezetett. Míg 1978-ban Irán napi 5.2, Irak pedig napi 2.6 millió hordó kőolajat hozott a felszínre, addig ez az első teljes háborús évben, 1981-ben 1.4 (27 %), illetve 1 millió hordóra (38 %) csökkent. A háború végére a nyugat és az arab világ támogatását élvező Iraknak, az 1983-as mélypont (0.9 millió hordó naponta) után sikerült 2.4 millió hordóra (92 %) növelni a termelést. Irán számára a mélypont 1981-ben volt, de kitermelése 1988-ra is csupán 2.1 millió hordóra, azaz 1978-as kitermelése 40 százaléka nőtt.⁴⁹ A kitermelt kőolajat azonban el is kellett juttatni a piacra. A földrajz itt Iránnak kedvezett. Az ország közel 2500 kilométeres⁵⁰ tengerparttal és számos kiépített olajkikötővel rendelkezett, amelyek közül a legfontosabb a Khark-szigeti terminál volt. Irak tengeri kijárata ezzel szemben csupán a Shatt al Arab deltájára szorítkozott, oda ahol az 1980 és 1988 között dúló háború összecsapásainak zöme is zajlott. Ráadásul 1982-ben Szíria átállt Irán oldalára és elzárta a területén áthaladó iraki kőolajvezetékét. Iraknak tehát újabb vezetékeket kellett építenie, az akkor baráti Törökországon keresztül. Az export adatok jól tükrözik a felek helyzetét:

1973 és 1978 között Irán napi 5.24-6.02 millió hordó kőolajat exportált, Irak pedig 1.97-2.56 millió hordó közötti mennyiséget. A sah bukása után 1979-ben Irán exportja napi 3.17 millió hordóra csökkent, Iraké ellenben 3.48 millió hordóra nőtt. A háború kitörése után Irán exportja 1981-ben volt a legkevesebb, 1.38 millió hordó naponta, ami mindössze 26.5 %-a volt az 1978-as napi 5.2 millió hordós kivitelnek, de még az 1979-es kaotikus évnek is csak a 43.5 %-át érte el. Irak számára a mélypont 1983-ban volt, ekkor mindössze 920 ezer hordó olajat exportált naponta, ami csak 26 %-a volt az utolsó békeév kivitelének. Irak ezt követően, új vezetékek építésével fokozatosan növelni tudta kivitelét, így a háború utolsó hónapjaira az

⁴⁸ Irak és Irán készleteit egyes szakértők már ekkor sokkal nagyobbra, 67 és 57.5 milliárd hordóra becsülték, amellyel rögtön a harmadik és a negyedik helyre kerültek. Cordesman, Anthony H., – Wagner, Abraham R.: *The Lessons of Modern War; Volume II: The Iran-Iraq War*; Westview Press, Boulder and San Francisco, Mansell Publishing Limited, London, 1991. 6-8. o.

⁴⁹ U.o. 91. és 195. o. Irán esetében az 1978-as érték azért volt olyan magas, mert a nyugatbarát sah így igyekezett segíteni a fejlett országokon.

⁵⁰ <http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/geos/ir.html> letöltve: 2006. 01. 22.

napi 2.5 millió hordóra nőtt. Irán exportja ellenben napi 1.93 és 2.49 millió hordó között ingadozott. A háború végén ez napi 2.2 millió hordóra rúgott.⁵¹ Mi lehetett ennek az oka?

Mint azt már említettem a két ország már a háború első pillanatától támadni kezdte a másik olajipari létesítményeit. A már említett földrajzi viszonyok miatt azonban ez Irak számára komoly nehézségeket okozott, hiszen Irán számos kikötője több mint 1000 kilométerre volt az iraki légierő bázisaitól. Irak ezért más taktikát választott, figyelmeztetés nélkül elkezdte támadni mindazon – zömében semleges lobogó alatt hajózó – tankereket, amelyek az iráni felségvizeken haladtak. Mivel Franciaország nagyon szíven viselte Irak ügyét – no meg persze némi tisztos üzleti haszon reményében – a legkorszerűbb fegyverrendszereket bocsátotta az arab ország rendelkezésére. A falklandi háborúban már sikeresen szereplő nagy hatótávolságú Super Etandard repülőgépek és Exocet rakéták lehetővé tették Irak számára, hogy az iráni tengerpart teljes hossza mentén támadhassák a tankhajóforgalmat. (Merő véletlenségből francia tankhajóban az irakiak véletlenül sem okoztak kárt...) Franciaország segítőkészsége odáig terjedt, hogy amíg az Exocetek bevetésére alkalmas Super Etandardok megérkeznek addig „kölcsönadta” haditengerészetének néhány Super Frelon helikopterét.⁵²

A fejlettebb technológiát alkalmazó irakiak már a háború első évétől támadták a tankhajókat, 1982 végére Irán átvette a szárazföldi hadműveletekben a kezdeményezést. Irak ezért, hogy összeroppantsa ellenfele gazdaságát, fokozta a tankhajók és az olajkikötők elleni támadásait, különösen a Khark-sziget – Irán legnagyobb olajterminálja – szenvedett sokat. Ezt viszont már Irán sem hagyhatta viszonzatlanul. Mivel nyílt titok volt, hogy az öbölmenti arab országok kölcsönökkal és fegyverszállításokkal támogatják Irakot, ezért Irán megtorlásként támadásokat intézett a kuvaiti, szaúdi és az Egyesült Arab Emírségek felségvizein haladó tankhajók ellen. Az első szaúdi tankert 1984. május 7-én, bahreini vizeken érte légicsapás, az első kuvaiti tartályhajót pedig 1984. május 13-án ugyancsak bahreini felségvizeken támadták meg. Május 16-án egy szaúdi tankhajót szaúdi felségvizeken ért támadás.⁵³ Iránnak nem álltak rendelkezésére olyan kifinomult fegyverrendszerek, mint Iraknak. A könnyűépítésű, hatalmas méretű és lassú tankhajók ellen azonban az olcsó aknák, rakétákkal felfegyverzett gyors motorcsónakok is majdnem ugyanolyan hatásosnak bizonyultak, mint a legkorszerűbb repülőgépek és rakéták. Hivatalosan ekkor, azaz 1984-ben tört ki a tankhajó háború, noha – mint azt már említettük – Irak már az első pillanattól fogva támadta az iráni vizeken haladó

⁵¹ Cordesman – Wagner i.m. 47. o.

⁵² uo. 170-174. és 191-194. o.

⁵³ uo. 194. o.

tankhajókat. Khomeini rendszere mind a nyugat, mind a kelet számára elfogadhatatlan volt,⁵⁴ így pillanatokon belül kiderült, hogy ami Irak számára bocsánatos bűnnek, az Irán számára halálos véteknek bizonyult.

1986. november elsejére Kuvait annyira válságosnak ítélte meg a helyzetet, hogy arra kérte a nagyhatalmakat, oltalmazzák meg kereskedelmi hajózását. A Szovjetunió 1987-től több tartályhajóját adta bérbe az apró sejkységnek, az USA pedig 1987 március 7-én a „saját lobogója alá fogadta” a kuvaiti tartályhajókat.⁵⁵ Ezek a hajók pedig – konvojba szervezve, amerikai hadihajók kíséretében – megkezdtek az iraki olaj szállítását is. Egy-egy konvoj 2-4 tankhajóból és általában azonos mennyiségű hadihajóból állt, amelyek egymástól közel két kilométeres távolságot tartva, egy sorban haladtak.⁵⁶ Jellemző az USA konfliktusban való „elfogulatlanságára”, hogy amikor 1987. május 17-én egy iraki Exocet rakéta eltalálta a USS STARK fregattot, megölve 37 és megsebesítve 21 amerikai tengerészt, akkor is csak Iránt hibáztatták az esetért.⁵⁷ 1987 októberében, miután az irániak megtámadtak egy amerikai lobogó alatt hajózó tartályhajót, a US Navy több iráni olajkitermelő platformra is csapást mért. Ezeket az állomásokat már nem sokkal a háború kitörése után leállították és ekkoriban megfigyelőpontokként, illetve a tartályhajókat támadó iráni egységek bázisául szolgáltak.⁵⁸

1988. április 14-én a USS SAMUEL B. ROBERTS fregatt iráni aknára futott⁵⁹, mire válaszként április 18-án a US Navy iráni kikötőkre mért csapást és két iráni hadihajót is elsüllyesztett. A konfliktus ebből a szempontból hasznos lecke volt az amerikaiak számára, hiszen kiderült, hogy lényegében felkészületlenek a modern tengeri aknák elleni harcra, így „szégyenszemre” európai NATO szövetségeseiktől kellett segítséget kérniük. 1988. július 3-án a USS VINCENNES cirkáló téves azonosítás miatt lelőtte az iráni légitársaság egyik repülőgépét megölve a fedélzeten tartózkodó 290 embert. Amerikai állítások szerint a USS VINCENNES nemzetközi vizeken tartózkodott és a feléje közeledő gépet radarjele alapján támadó F-14-esnek nézték.⁶⁰ Azóta azonban kiderült, hogy az amerikai cirkáló iráni

⁵⁴ Az iráni rezsim egyformán fenyegette a nyugat gazdasági érdekét, illetve térségbeli szövetségeseit, valamint Szovjetunió muszlim lakosságú területeit.

⁵⁵ Ez lényegében azt jelentette, hogy ettől fogva a kuvaiti hajók elleni iráni támadás automatikusan a Szovjetunió, illetve az USA elleni ellenséges lépésnek minősült. Cordesman – Wagner i.m. 290-302. o.

⁵⁶ International Military and Defense Encyclopedia, Volume 2. 648-649. o.

⁵⁷ Cordesman – Wagner i.m. 289. o.

⁵⁸ Ugyanakkor ugyanez az amerikai kormányzat titokban Iránnak is szállított fegyvert.

⁵⁹ A fregattot súlyosan megrongáló akna 1500 dollárba került, az okozott kár ellenben 96 millió dollárra rúgott. Jane's Warship Recognition Guide; edited by Robert Hutchinson, HarperCollinsPublishers, New York London, 2002. 12. o.

⁶⁰ A lokátortechnikát ugyan csak felületesen ismerő civilként, de számomra nehezen hihető, hogy egy maximálisan 35 tonnás, két személyt, akár a hangsebesség kétszeresével szállító vadászgép összetéveszthető legyen egy több száz tonnás, a hangsebességet meg sem közelítő sebességű, több száz utast befogadó repülőgéppel.

felsőgvízeken hajózott, ráadásul az utasszállító gép éppenséggel távolodott tőle. Az USA kártérítést fizetett az áldozatok hozzátartozóinak, de soha sem kért bocsánatot az eset miatt.⁶¹

A 8 évig tartó véres konfliktus végül is 1988-ban ért véget. Egyik fél sem nyert szinte semmit a háborúval. Irán talán még jobban elszigetelődött, mint korábban, Irak pedig úgy kívánta megoldani katasztrofális eladósodását, hogy nem egészen két évvel később leigázta legnagyobb hitelezőjét, Kuvaitot.⁶² A háború súlyosan érintette a kőolajszállítással foglalkozó hajózási társaságokat is, a világ legnagyobb hajózási biztosítója a londoni Lloyd's adatai szerint az iraki-iráni háború során 546 kereskedelmi hajóegységet ért támadás, amely legalább 430 tengerész halálával és több milliárd dolláros közvetlen és közvetett anyagi kárral⁶³ járt.⁶⁴

Jogosan vetődik fel írásom olvasójában, hogy miért kell egy közel két évtizeddel korábbi eseménnyel ilyen részletesen foglalkozni a NATO haditengerészeteinek jelenbeli feladataival foglalkozó írásban. A válasz rendkívül egyszerű; napjaink nemzetközi politikájának egyik legnagyobb kérdése Irán nukleáris programja és az USA esetleges Irán elleni háborúja. Amennyiben a felek nem tudnak ésszerű kompromisszumra jutni – sajnos jelenleg erre sem a szélsőségesen iszlámista iráni, sem pedig az ultrakonzervatív amerikai vezetés részéről nincs túl nagy hajlandóság – akkor nagyon könnyen megismétlődhet a tankhajó háború során kialakult helyzet. Az USA – technológiai fölényét kihasználva – nyilván precíziós csapásokat mér majd az iráni nukleáris program valódi, illetve feltételezett helyszíneire. Irán egyetlen logikus válasza erre valószínűleg az lesz, hogy ott vág vissza, ahol ez a nyugatnak a leginkább fáj, azaz megpróbálja elzárni a Hormuzi-szorost. A világ szénhidrogén szállításának döntő része áthalad ezen az útvonalon, Iránnak pedig jó lehetőségei vannak arra, hogy hatékonyan pusztítsa az erre haladó tartályhajókat. A szoros tele van apró szigetekkel, amelyek többsége iráni ellenőrzés alatt áll, ezeket bázisként használva nagyon könnyű a térség elaknásítása, illetve könnyű felfegyverzett egységekkel való ellenőrzése. Tetézi a NATO problémáit, hogy a hagyományosan nagyon jó minőségű és rendkívül olcsó orosz és kínai víziaknak, illetve hajóelleni rakéták – köszönhetően a két ország hírhedetten „liberális” exportpolitikájának – bármely ország, azaz Irán számára is könnyen elérhetőek.⁶⁵ A NATO haditengerészetei ugyan rendelkeznek korszerű aknamentesítő típusokkal, ám ezek jelentős része az amerikaiak öbölbeli műveleteit

⁶¹ Cordesman – Wagner i.m. 375-394. o.

⁶² A tankhajó háború összegzését lásd Cordesman – Wagner i.m. 530-590. o.

⁶³ Ha a Perzsa-öblöt érő közvetlen olaj és egyéb szennyeződések elhárításának költségét, illetve a világgazdaságra gyakorolt indirekt hatásokat is figyelembe vesszük, akkor a tankhajó háború által okozott tényleges kár összege több, mint tíz milliárd dollárba rúgott.

⁶⁴ http://en.wikipedia.org/wiki/Tanker_War látogatva 2005. 11. 18-án.

⁶⁵ Jane's Warship Recognition Guide 12. o.

kifejezetten ellenző országok lobogója alatt hajóznak.⁶⁶ A US Navy és szövetségesei, elsősorban a britek előbb utóbb – hatékony aknamentesítéssel, a konvojrendszer bevezetésével – nyilván úrrá tudnának lenni ezen a problémán, ám a közvetlen hatások mindenképpen katasztrofálisak lennének. A jelenleg is nagyon magas kőolajárak az egekbe kúszhatnak, ami komoly megrázkódtatást okozna a világ gazdaságban.

Nagy tankhajó katasztrófák, illetve ökológiai hatásuk

A tankhajók elleni merényleteknek, vagy háborús támadásoknak nem csupán a gazdasági hatásuk a jelentős. Egy-egy tanker elleni sikeres merényletnek beláthatatlan ökológiai hatásai is lehetnek. Napjaink egyre szennyezettebbé váló – globálisan pusztuló – természetének megóvása legalább olyan fontos (sajnos csak lenne) biztonságunk szempontjából, mint a gazdaság fejlődéséhez, illetve a mindennapi élethez szükséges szénhidrogén mennyiség biztosítása. Annak érzékeltetésére, hogy egy-egy tartályhajó megsérülése, vagy elsüllyedése milyen pusztítást okoz a természetben, három balesetet ismertetek: a TORREY CANYON, az EXXON VALDEZ és a PRESTIGE katasztrófáját.⁶⁷

A TORREY CANYON volt az első tartályhajó, amelynek hordképessége meghaladta a 100000 tonnát. Az 1959-ben épített hajó eredetileg csak 60000 tonna kapacitású volt, azonban egy Japánban végrehajtott átépítés duplájára növelte a hasznos terhelését.⁶⁸ A 297 méter hosszú, 38 méter széles és 21 méter merülésű hajó potenciális „ökológiai atombomba” volt, hiszen sem gépereje, sem testének szerkezeti erőssége nem volt megfelelő ekkora tömeg szállítására. A TORREY CANYON 1967. február 19-én Kuvaitból indult utolsó útjára, a célkikötőbe, Milford Havenbe azonban már soha sem érkezett meg. 1967. március 28-án navigációs hiba miatt ráfutott egy sziklazátonyra Cornwall partjai előtt. A hajó menthetetlennek bizonyult, így a Fleet Air Arm (haditengerészeti légierő) gépei elsüllyesztették a roncsot és megpróbálták napalmmal felgyújtani a kiömlött olajat. Azonban hamar kiderült, hogy ekkora olajfoltra senki sem készült fel. Mire az illetékesek eldöntették, hogy mit is kellene tenni, addigra már közel 220 kilométernyi brit és legalább 90 kilométernyi francia partvidéket borított el a szennyezés. Csak tengeri madárból legalább 12000 pusztult el.

⁶⁶ Belgium 6, Franciaország 21, Hollandia 12, Németország 23, Spanyolország pedig 7 korszerű aknaszedő hajóval rendelkezik. The Military Balance 2005-2006; The International Institute for Strategic Studies – Oxford University Press, London, Oxford, 2005. 54-95. o.

⁶⁷ A nagy tankhajó katasztrófák száma ennél sokkal nagyobb, az összes ismertetése egy önálló munkát igényelne, ezért szubjektív okok alapján döntöttem. Ez a három hajónév volt a legismertebb a számomra.

⁶⁸ A nemzetközi hajózásban sajnos bevált módszer volt a hajók hordképességének illetően megnövelése, ami azonban egyértelműen a biztonság rovására ment, mert az így átépített hajók sokkal gyengébb szerkezetűek és motorteljesítményűek voltak, mint azok, amelyeket eleve ekkora méretre építettek.

Az olajfolt legnagyobb kiterjedése majdnem 1000 km² volt, hogy ezt szétoszlassák közel 10 000 tonna vegyszert permeteztek ki. Az alkalmazott anyagok azonban maguk is rendkívül mérgezőek voltak, így ezek is tovább szennyezték a térséget. A TORREY CANYON katasztrófájának hatására szigorodtak a nemzetközi előírások, például ez vezetett az 1969-es CMC (Civil Liability Convention) kiadásához, amely jelentősen növelte a hajótulajdonosok felelősségét.⁶⁹

Az EXXON VALDEZ az Exxon olajtársaság egyik tankhajója volt. A 300 méter hosszú, 50 méter széles és 27 méter merülésű monstrum 1986-ban épült. Az üresen mindössze 30 000 tonnás hajó 1.48 millió hordó, azaz 235 000 m³ kőolajat szállíthatott, teljes rakott tömege így elérte a 230 000 tonnát. Az EXXON VALDEZ kifejezetten az alaszka kőolaj szállítására épült, Valdez olajkikötőjéből szállította rakományát az USA nyugati partvidékének kikötőibe. A hajó 1.26 millió hordó (200 000 m³) olajjal volt megrakva, amikor 1989. március 24-én zátonyra futott Alaszka partjai előtt, a Prince William szorosban. Ugyan a hajót sikerült megmenteni⁷⁰, ám legalább 42 000, de inkább 132 000 m³ kőolaj kiömlött.⁷¹ A pusztítás döbbenetes méretű volt, hiszen egy eladdig az ember által kevésbé háborgatott régiót érintett: legalább 250 000 tengeri madár, 2800 tengeri vidra, 300 foka, 250 kopasznakú sas, 22 kardszárnyú delfin és több milliárdnyi lazac és hering ikra pusztult el. A hajó kapitányát gondatlan munkavégzésért elítélték, az Exxonnak pedig 1.1 milliárd dolláros kártérítést kellett fizetnie, ami ugyan tekintélyes summa volt, de eltörpült az okozott kárhoz képest, hiszen csak a környezetben esett kárt és a helyreállítási költségeket 2.8 milliárd dollárra becsülték.⁷²

A világ kőolajipara sokat tanult az EXXON VALDEZ katasztrófájából, főleg azt, hogy hogyan kell átláthatatlan tulajdonviszonyok mögé bújni egy esetleges katasztrófa esetén. A PRESTIGE esete ennek iskolapéldája volt. A hajónak görög volt a személyzete, bahamai lobogó alatt volt bejegyezve, libériai volt a tulajdonosa és egy svájci székhelyű orosz cég bérelte éppen. A MT GLADYS néven épült PRESTIGE öreg hajó volt már a katasztrófa idején, lényegében egy úszó roncsalmaznak volt tekinthető. A 26 éves antikvitas még egyetlen testtel épült, az ilyen típusokat már 1999 óta – a svéd ERIKA katasztrófáját követően

⁶⁹ <http://www.lboro.ac.uk/departments/hu/ergsinhu/aboutergs/lasttrip.html>,
http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic_id=231#2, illetve
http://en.wikipedia.org/wiki/Torrey_Canyon az oldalakat 2006. 01. 22-én töltöttem le.

⁷⁰ SEA RIVER MEDITERRANEAN névre átkeresztelve Marshall-szigeteki zászló alatt 2002-ig a Földközi-tengeren szolgált.

⁷¹ Saját felelősségének csökkentésének reményében az Exxon pontatlan adatokat adott meg, így máig vita tárgya, hogy mennyi olajat sikerült a hajóból kimenteni.

⁷² http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic_id=231#2,
http://en.wikipedia.org/wiki/Exxon_Valdez_oil_spill, illetve <http://www.evostc.state.ak.us/> az oldalakat 2006. 01. 22-én töltöttem le.

– ki akarták tiltani az európai vizekről.⁷³ A 243 méter hosszú, 34.4 méter széles és 19 méteres merülésű hajó 85 000 m³ kőolajat szállíthatott, saját üzemanyagkészlete további 4500 m³ volt. 2002. november 13-án egy heves viharban a PRESTIGE egyik tartálya szétrepedt. A kapitány azonnal segítséget kért, amit azonban a spanyol illetékesek lényegében megtagadtak tőle. A várható szennyezéstől félve a francia és a portugál hatóságok is minél messzebb igyekeztek tudni partjaiktól a viharvert hajót, utóbbiak még hadihajót is küldtek a balsorsú PRESTIGE feltartóztatására. A nagyobb katasztrófa tehát megelőzhető lett volna, ha a három ország bármelyike megengedte volna, hogy a PRESTIGE befusson egy oltalmat kínáló kikötőbe. November 19-én a hajó végül is kettétört és elmerült. Elsüllyedéséig 5000 tonna kőolaj ömlött a tengerbe, ám sajnos az olaj utána is szivárgott a tengerfenéken lévő roncsból, ez hozzávetőleg napi 125 tonnás mennyiséget jelentett. A spanyol illetékesek ekkor végre határozottan léptek fel: letartóztatták a hajó kapitányát, azzal a váddal, hogy nem működött együtt a mentést végző szervekkel! Az igazi bűnösöket persze – például azokat az orosz hivatalnokokat, akik engedélyezték, hogy ez az úszó roncsalmaz megrakottan kifuthasson Szent-Pétervárról – sohasem vonták felelősségre. Mindösszesen végül is mintegy 63 000 tonna olaj ömlött ki a hajóból, a megmaradt 12 000 tonnás mennyiséget pedig 2004 folyamán – egy rendkívül költséges mentési művelettel – szivattyúzták ki a 4000 méter mélyen fekvő roncsból. A természet pusztulása itt is felmérhetetlen volt. A spanyol kormánynak ugyan több tízezer lelkes önkéntes segítségével egy éven belül sikerült megtisztítani a szennyezett területet, ám a galíciai partvidék halászhajói lényegében tönkrementek. A teljes anyagi kár, beleértve a mentés költségeit is, legalább 5 milliárd euróra rúgott.⁷⁴

Mint látható a nagy tartályhajó katasztrófák beláthatatlan ökológiai és milliárdos – nem forintban – anyagi kárt képesek okozni. Most akkor jelenjen meg lelki szemeink előtt egy 400 000 tonna nyersolajat szállító ULCC hajó⁷⁵, amit terroristák felrobbantanak valahol az Északi-tengeren, vagy a Mexikói-öbölben. A fentebb ismertetett balesetekben ennek az olajmennyiségnek csak harmada-hatoda ömlött a tengerbe. Ökológiai atombomba robbanna, amelynek gazdasági hatásai is katasztrofálisak lennének.

⁷³ Jellemző a kőolajszállításból élő cégek „kiváló érveire”, hogy minderre maradéktalanul a mai napig sem került sor. Az Európa Parlament és az Európa Tanács 2003. október elsején kelt 1726/2003-as rendelete 2010-re tette kötelezővé az utolsó egy testtel épült tartályhajók kitiltását az európai vizekről. Ugyanakkor azért még mindig nyitva hagy néhány kiskaput is az ügyeskedők előtt, így akár 2015-ig is kitolható ez az időpont.

⁷⁴ http://europa.eu.int/eur-lex/pri/en/oj/dat/2003/l_249/l_24920031001en00010004.pdf
http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic_id=231#2, <http://www.mindfully.org/Water/Oil-Tanker-Prestige19nov02.htm>, illetve [http://en.wikipedia.org/wiki/Prestige_\(ship\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Prestige_(ship)) az oldalakat 2006. 01. 22-én töltöttem le.

⁷⁵ Mint például a 2003-ban épült TI OCEANIA, amely 380 méter hosszú, 68 méter széles, 34 méterre merül és 442 000 tonna (500 000 m³) kőolajat képes szállítani. <http://supertankers.topcities.com/id240.htm>

Cseppfolyósított földgázszállítás

Ha már az atombombát említettük, akkor vizsgáljuk meg egy kicsit a folyékony földgázt szállító tartályhajókat. A fejlett társadalmakban a földgáz a mindennapi élet része, különösen a háztartások fűtése támaszkodik erre a nyersanyagforrásra. Pontosan ezek a társadalmak azok, amelyek nem rendelkeznek elegendő készletekkel szükségleteik kielégítésére. A nyugati földgáz igényét részben vezetékes szállítással Oroszországból és Kanadából, másik részét pedig hajón, a Közel-Keletről vagy Afrikából szerzi be. A vízi úton szállított földgázt cseppfolyósítják. Cseppfolyós állapotában – mínusz 160 Celsius fokon, az atmoszférikus nyomás százszorosán – a földgáz eredeti térfogatának hatszáznegyvened részére préselhető össze, azaz 1 m^3 cseppfolyós földgáz 640 m^3 földgáznak felel meg. Ez szállítási szempontból rendkívül hatékony, sőt meglepő módon környezetvédelmi és biztonsági szempontból még jobb is, mint a vezetékes szállítás. A cseppfolyósított földgáz szinte 100 %-ban metánból áll, színtelen, szagtalan, nem korrozív anyag, ennek ellenére a nagy nyomás és az extrém hideg miatt elég veszélyes anyagnak számít. A cseppfolyósított földgáz fajsúlya 45 %-a a víz fajsúlyának. Ugyanakkor ez az anyag nem robbanásveszélyes, ahhoz előbb el kell párolognia és 5-15 %-os keveréket kell alkotnia a levegővel.⁷⁶ A cseppfolyós földgázszállítás költségei igen tekintélyesek, hiszen mind a cseppfolyósító terminál, ahol a földgázt berakják, illetve a kirakó és „visszaalakító” terminál igen drága, sőt a cseppfolyósított földgázt szállító tartályhajók beszerzése sem olcsó dolog. A kőolajszállítással ellentétben a cseppfolyósított földgázszállítás csak elég későn kezdődött el a tengeri kereskedelemben.⁷⁷ Szemben kőolajszállító társaikkal, az LNG tankerek nagyon erős szerkezetűek, ami ha figyelembe vesszük a kockázatot nem is meglepő. Amennyiben egy átlagos méretű ($130\,000 \text{ m}^3$ -es⁷⁸) cseppfolyósított földgázszállító hajó teljes rakománya (82 millió köbméter!) belobbanna, akkor a felszabaduló energiamennyiség 700000 kilotonna TNT felrobbanásával lenne egyenértékű, ami hozzávetőleg 55-szöröse a hiroszimai atombomba

⁷⁶ <http://www.ch-iv.com/lng/lngfact.htm>, illetve http://en.wikipedia.org/wiki/Liquefied_natural_gas letöltve 2006. 02. 12-én.

⁷⁷ http://en.wikipedia.org/wiki/Liquefied_natural_gas

⁷⁸ Egy ekkora hajó, mint például a PETRONAS számára épített PUTERI NILAM, vagy a spanyol tulajdonú INIGO TAPIAS 86 000 - 91 000 tonna vízkiszorítású, 270-280 méter hosszú, 42-43 méter széles és 11 méterre merül. Méretükhöz képest csekély, mindössze 40-45 fős a legénységük.

http://www.ship-technology.com/projects/inigo_tapias/

http://www.marine.alstom.com/home/Products/PETROLEUM_AND_GAS/lng_tankers/93.EN.php?languageId=EN&dir=/home/Products/PETROLEUM_AND_GAS/lng_tankers/ az oldalakat 2006. 02. 12-én töltöttem le.

erejének.⁷⁹ A szigorú biztonsági intézkedések miatt mindaddig – és reméljük ezután sem – került sor arra, hogy egy cseppfolyósított földgázt szállító tartályhajó felrobbanjon.⁸⁰ A terroristák „kreativitása” azonban óriási. Egy átlagos méretű cseppfolyósított földgázszállító hajó például alig nehezebb célpont, mint a Pentagon. A teljes szállított földgázmennyiség persze aligha robbanna be egyszerre, ám ha csak a huszada tenné ezt, az is 35 kilótonnára rúgna, ami több mint kétszer nagyobb, mint ami elpusztította Hiroshima városát.

Amerikai haditengerészeti jelenlét a Perzsa-öbölben

A NATO-n belül különösen az Amerikai Egyesült Államok szentel kiemelt figyelmet a hajózás – ezen belül a szénhidrogén szállítás – biztonságára. A kérdéssel két hivatalos dokumentum is részletesen foglalkozik: az egyik a 2003 februárjában a „Kritikus infrastruktúrák és nemzeti szimbólumok (vagyontárgyak) fizikai védelméről kiadott nemzeti biztonsági stratégia”,⁸¹ a másik pedig a „Nemzeti hajózásbiztonsági stratégia”.⁸² Mindkét stratégia a 2001. szeptember 11-ei terrortámadás után született, ezért kiemelten kezelik az esetleges terrortámadások elleni aktív és passzív védelmet. Az első dokumentum igen részletesen foglalkozik az energetikai szektor és a közlekedési szektor védelmével, méghozzá úgy, hogy elsősorban az aktív védelemre, azaz a támadások megelőzésére helyezi a hangsúlyt.⁸³ Témánk szempontjából érdekesebb a második dokumentum, amely 2005. szeptemberében született. Itt a tengeri biztonságot fenyegető tényezőket, veszélyességük alapján az alábbi csoportokra bontották: 1. állami szintű fenyegetés (Irán, Észak-Korea), 2. terrorizmus, 3. nemzetközi bűnözés és kalózkodás, 4. környezeti pusztulás, 5. illegális migráció.⁸⁴ Mint látható a terrorizmus kiemelt figyelmet kapott, olyannyira, hogy a legrészletesebb feladatokat a vele szemben való védekezésre szabták.⁸⁵ A dokumentum egyik alfejezetének címe különösen sokat mondó: A Világóceánnak és kincseinek oltalmazása. Ebben részben egyebek mellett az is szerepel, hogy az USA és szövetségesei globális szinten

⁷⁹ http://timriley.com/LNG_TANKERS.htm letöltve 2006. 02. 02-án.

⁸⁰ 1959 óta zajlik a cseppfolyósított földgáz tengeri kereskedelme. 2004. végéig 33 000 utat tettek meg a cseppfolyósított földgázszállító tankhajók, anélkül, hogy komolyabb baleset érte volna őket.
http://en.wikipedia.org/wiki/Liquified_natural_gas

⁸¹ The National Strategy for The Physical Protection of Critical Infrastructures and Key Assets February 2003 letölthető a http://www.dhs.gov/interweb/assetlibrary/Physical_Strategy.pdf Internet címről.

⁸² The National Strategy for Maritime Security September 2005; letölthető a http://www.dhs.gov/interweb/assetlibrary/HSPD13_MaritimeSecurityStrategy.pdf Internet címről.

⁸³ The National Strategy for The Physical Protection of Critical Infrastructures and Key Assets February 2003 50-62. o.

⁸⁴ The National Strategy for Maritime Security September 2005 3-6. o.

⁸⁵ The National Strategy for Maritime Security September 2005 8-12. o.

is fellépnek a tengerekkel összefüggő gazdasági és kereskedelmi érdekeik védelmében.⁸⁶ A globális érdekek között pedig kiemelt helyet foglal el a Perzsa-öböl térsége is.

A Perzsa-öböl felértékelődése az amerikai politikában jól nyomon követhető a US Navy-nek a térségben diszlokáló erőinek alakulásán keresztül is. Szándékosan olyan éveket választottam, amelyekben nem volt háború a térségben, mert a folyamat így is jól megfigyelhető. Az állandó jelenlét nemcsak az amerikai, hanem a NATO többi haditengerészetére is jellemző. 1990-ben, még az irakiak Kuvait elleni agressziója előtt amerikai részről 1 repülőgép-hordozó, 1 parancsnoki hajó, 1 dokk partraszállító hajó, 12-14 felszíni hadihajó, 1-2 vadász tengeralattjáró, 1-2 gyors flotta-ellátóhajó és 3 aknaszedő hajó állomásozott itt.⁸⁷ 2001-ben a térségben diszlokáló 5. flotta állományába 1 repülőgép-hordozó, 6 felszíni kísérőhajó (cirkáló, romboló, fregatt), 3 deszanthajó 4 aknamentesítő hajó és legalább 3-4 ellátóhajó tartozott.⁸⁸

A US Navy jelenleg két alapvető harci kötelékben oldja meg feladatait: Az egyik a repülőgép-hordozó csapásmérő kötelék (Carrier Strike Group – CSG), amelynek összetétele ugyan feladattól függően változik, ám tipikusan részét képezi egy repülőgép-hordozó (CVN), egy rakétás cirkáló (CG), két rakétás romboló (DDG), egy vadász tengeralattjáró (SSN) és egy gyors hadianyag ellátóhajó (T-AOE).⁸⁹ A másik alapegység az expedíciós csapásmérő kötelék (Expeditionary Strike Group – ESG), amelynek összetétele ugyan szintén feladattól függ, ám tipikusan részét képezi egy rohamhajó (LHA, vagy LHD), egy dokk partraszállító hajó (LPD), egy helikopteres partraszállító hajó (LPH), egy rakétás cirkáló (CG), egy rakétás romboló (DDG), egy rakétás fregatt (FFG) és egy vadász tengeralattjáró (SSN).⁹⁰ A Perzsa-öböl térségében állandó jelleggel egy-egy CSG és ESG tartózkodik, ami azt jelenti, hogy az

⁸⁶ U.o. 12. o.

⁸⁷ The Military Balance 1990-1991; The International Institute for Strategic Studies – Brassey's, London Oxford, 1990. 27. o. A többi NATO tagállam esetén a kötet nem ad meg haditengerészeti erőket a Perzsa-öböl térségére, ám az Egyesült Királyság és Franciaország jelentős, gyorsan átcsoportosítható erővel (brit részről 3 romboló és fregatt, valamint 1 ellátóhajó, míg francia részről 4 fregatt, 4 űrszázad, 1 deszanthajó és 3 ellátóhajó) rendelkezett az Indiai-óceánon. 66. és 86. o. Érdemes itt megjegyezni, hogy 1987 szeptemberében, a tankhajó háború csúcspontján amerikai részről 1 repülőgép-hordozó, 1 rakétás csatahajó, 1 rohamhajó, 6 rakétás cirkáló, 3 rakétás romboló, 7 rakétás fregatt, 7 aknaszedő, illetve aknamentesítő hajó és 4 különféle típusú ellátóhajó, francia részről 1 repülőgép-hordozó, 2 rakétás romboló, 3 rakétás fregatt, 3 aknamentesítő hajó és 4 különféle típusú ellátóhajó, míg brit részről 1 rakétás romboló, 3 rakétás fregatt, 4 aknamentesítő hajó és 3 ellátóhajó szolgált a térségben. Olaszország egy 3 fregattból, 3 aknaszedő hajóból, 1 ellátóhajóból és egy mentőhajóból álló kötelékkel, míg Belgium 2 aknaszedő és egy ellátóhajóval, Hollandia pedig két aknaszedő hajóval képviseltette magát. Cordesman – Wagner i.m. 305-315. o.

⁸⁸ The Military Balance 2001-2002; The International Institute for Strategic Studies – Oxford University Press, London, Oxford, 2001. 27. o. Franciaország 3 rakétás fregattot, 3 űrhajót és egy ellátóhajót állomásoztatott az Indiai-óceánon, Nagy-Britannia pedig 1 rombolót, vagy fregattot, illetve 1 ellátóhajót állomásoztatott a térségben. 55. és 78. o.

⁸⁹ <http://www.navy.mil/navydata/ships/carriers/powerhouse/cvbg.asp> látogatva 2006. 02. 06.

⁹⁰ <http://www.navy.mil/palib/news/www.esg.html> látogatva 2006. 02. 06.

USA messze nagyobb tengeri haderőt állomásoztat a térségben, mint amennyivel az öbölmenti országok összesen rendelkeznek.⁹¹

Az Active Endeavour művelet

Nem lenne teljes a NATO haditengerészeti erőinek terrorizmus elleni küzdelméről írott munkám, ha nem szólnék az Active Endeavour műveletről. Annál is inkább beszélnem kell róla, mert véleményem szerint a NATO tengerészeti erőinek a jövőben sokkal inkább ilyen típusú műveletekben kell részt venniük, mint háborús hadműveletekben.

Az Active Endeavour a NATO haditengerészeti erőit vonja be a szervezet terrorizmus elleni harcába. A műveletet 2001. szeptember 11-e után indították el a Földközi-tenger keleti medencében, hogy szimbolizálja a NATO szolidaritását és segítőkészségét az Egyesült Államok számára.⁹² Az Active Endeavour-t a washingtoni szerződés 5. cikkelyének megfelelően indították, ennek megfelelően deklarált célja a szervezet terrorizmus elleni harcának támogatása volt.⁹³ Valójában azonban sokkal inkább egyfajta erődemonstrációnak tekinthető, amelynek legfontosabb feladata az, hogy folyamatosan éreztesse a NATO jelenlétét a Földközi-tenger medencéjében. A művelet a Szövetséges Haditengerészeti Erők Dél-európai Parancsnokának (COMNAVSOUTH) alárendeltségébe tartozik, parancsnoksága tehát Nápolyba települt. Az Active Endeavour végrehajtására egy harccsoportot (Task Forces Endeavour TFE) hoztak létre. Az TFE állományába a NATO két azonnali reakálású haditengerészeti köteléke a STANAVFORMED⁹⁴ és a STANAVFORLANT⁹⁵ egységeit

⁹¹ The Military Balance 2005-2006; The International Institute for Strategic Studies – Oxford University Press, London, Oxford, 2005. 32-34. o.

⁹² Az NATO-nak a műveletről kiadott egyik dokumentuma így összegzi annak szükségességét: „A Mediterrán forgalmas kereskedelmi útvonalainak nyitva tartása és biztonsága kulcsfontosságú a NATO biztonsága szempontjából.” Combating terrorism at sea Active Endeavour briefing 1. o.

⁹³ Mint ilyen ez volt a szervezet működése óta az első 5. cikkely hatálya eső művelet.

http://www.nato.int/issues/active_endeavour/ letöltve: 2005. 11.18-án

⁹⁴ Standing Naval Force Mediterranean – Földközi-tengeri Állandó Haditengerészeti Kötelék. A STANAVFORLANT (lásd a következő lábjegyzetet) mintájára 1992-ben felállított STANAVFORMED a szövetség azonnali reakálású haditengerészeti erejét képezi a Földközi-tengeren. A COMNAVSOUTH alárendeltségébe tartozó kötelék általában nyolc hadihajóból (rombolók és fregattok) áll. Állandó résztvevők: Görögország, Hollandia, Németország, Nagy-Britannia, Olaszország, Spanyolország, Törökország és az USA. 1993 és 1996 között, a délszláv válság idején a Sharp Guard hadművelet keretében a STANAVFORMED egy kötelékben tevékenykedett a STANAVFORLANT és a WEUONMARFOR (Western European Union Naval Force – a Nyugat-Európai Unió Haditengerészeti Köteléke) erőivel, hogy érvényt szerezzenek a EU és az ENSZ embargóinak. <http://www.globalsecurity.org/military/agency/navy/stanavformed.htm> letöltve: 2005. 11. 18. 2005. január elsejétől a kötelék aktuális neve Standing NATO Response Force Maritime Group 2 (SNMG2). http://www.jfcnaples.nato.int/JFCN_Factsheets/SNMG2.htm letöltve: 2006. 01. 12-én.

⁹⁵ Standing Naval Forces Atlantic – Atlanti-óceáni Állandó Haditengerészeti Kötelék. A STANAVFORLANT a világ első állandó jelleggel, békeidőben felállított többnemzetiségű haditengerészeti köteléke. A SACLANT (Supreme Allied Commander, Atlantic – Szövetséges fegyveres erők atlanti óceáni legfelsőbb parancsnoksága,

jelölték ki.⁹⁶ A műveletet az első pillanattól fogva támogatja a NATO AWCS (korai légtérellenőrző) repülőgépparkja is, ők észlelik a gyanús, vagy azonosítatlan hajókat és vezetik rájuk a műveletben résztvevő erőket.⁹⁷ A TFE számára a NATO összes, a Földközi tengeren bázissal rendelkező állama logisztikai támogatást biztosít.⁹⁸

A STANAVFORMED 2001. október 6-án kapott parancsot az ekkor még Exercise Destined Glory nevű művelet megkezdésére.⁹⁹ Az Active Endeavour elnevezést október 26-án kapta a művelet.¹⁰⁰ Az Active Endeavour művelet első szakaszát a STANAVFORMED egységei (egy rakétás romboló és hét rakétás fregatt) nyitották meg. 2001. december 6-án a STANAVFORLANT erői vették át a feladatot. A művelet intenzitására jellemző, hogy már ebben az első két hónapban 1700 kereskedelmi hajót figyeltek meg, illetve a hajófedélzeti helikopterek több mint 1000 órát töltöttek a levegőben.¹⁰¹ 2002 január közepén újra a STANAVFORMED erői vették át a feladatot. Majd ezt követően a két kötelék három rotációban váltotta egymást.¹⁰² 2005. január elsejétől a NATO átalakítás keretében a STANAVFORMED és a STANAVFORLANT elnevezése is megváltozott, azonban az Active Endeavour műveletben való részvételüket ez nem érinti. Az SNMG2, illetve SNMG1 továbbra is három hónapos rotációban váltja egymást.¹⁰³

Az Active Endeavour műveletben résztvevő erők fő feladata a járőrözés, a Földközi-tenger hajózásának megfigyelése és a gyanús hajók átvizsgálása.¹⁰⁴ Mindez hivatalosan arra szolgál, hogy segítsen kideríteni, megelőzni, illetve elrettenteni a terrorcselekményeket. A Földközi-tenger zsúfolt, nagy forgalmú vizein azonban számos jogi problémát kell megoldani.

Norfolk Virginia) alá rendelt azonnali reagálású egységet 1968 januárjában hozták létre a szövetség atlanti-óceáni partvidékkel rendelkező államai. A 6-10 hadihajóval (rombolók, fregattok, tartályhajó) rendelkező kötelék állománya hathavonta cserélődik, ekkor a parancsnok személye is automatikusan változik. A parancsnokot a kötelékbe hadihajót adó államok rotáció alapján delegálják. Állandó résztvevők: Hollandia, Kanada, Németország, Nagy-Britannia és az USA. Esetenként küld hadihajót: Belgium, Dánia, Lengyelország, Norvégia, Portugália és Spanyolország. A kötelék a hidegháború idején az Atlanti-óceánon teljesített szolgálatot, azóta azonban – például a délszláv válság idején – többször megfordult a földközi-tengeren is.

<http://www.globalsecurity.org/military/agency/navy/stanavforlant.htm> letöltve: 2005. 11. 18. 2005. január elsejétől a kötelék aktuális neve Standing NATO Response Force Maritime Group 1 (SNMG1).

<http://www.manw.nato.int/manw/pages/organisation/snmgl.htm> letöltve: 2006. 01. 12-én.

⁹⁶ The Military Balance 2003-2004; The International Institute for Strategic Studies – Oxford University Press, London, Oxford, 2003. 32. o.

⁹⁷ http://www.afsouth.nato.int/JFCN_Operations/ActiveEndeavour/Endeavour.htm letöltve: 2006. 02. 18-án.

⁹⁸ <http://www.globalsecurity.org/military/ops/active-endeavour.htm>, illetve

http://www.nato.int/issues/active_endeavour/ letöltve: 2005. november 18-án.

⁹⁹ http://www.afsouth.nato.int/JFCN_Operations/ActiveEndeavour/Endeavour.htm

¹⁰⁰ Combating Terrorism at sea 2. o.

¹⁰¹ http://www.afsouth.nato.int/JFCN_Operations/ActiveEndeavour/Endeavour.htm

¹⁰² <http://www.globalsecurity.org/military/ops/active-endeavour.htm> Combating terrorism at sea 5. o.

¹⁰³ http://www.afsouth.nato.int/JFCN_Operations/ActiveEndeavour/Endeavour.htm

¹⁰⁴ Ezt a feladatot 2003. április 29-étől látják el műveletben résztvevő hadihajók. Combating terrorism at sea 3. o., illetve http://www.nato.int/issues/active_endeavour/in_practice.html és

http://www.afsouth.nato.int/JFCN_Operations/ActiveEndeavour/Endeavour.htm letöltve 2006. 02. 28-án.

Összegzés

Jelen pillanatban az Egyesült Államok haditengerészeti kapacitása egyedülálló a Földön. A flotta fő csapásmérő erejét 12 repülőgép-hordozó képezi – 9 nukleáris meghajtású – fedélzetükön 66-76 bevethető repülőeszközzel, egy-egy hajón tehát a magyar légierő állományának többszöröse állomásozik. A hordozók kísérése és önálló feladatok ellátására rendelkezésre áll 25 rakétás cirkáló, 49 rakétás romboló, 30 rakétás fregatt, amelyek komplex (szárazföldi, tengeri, tengeralatti és légi célok ellen bevethető) fegyverrendszerekkel, köztük akár több tucat Tomahawk robotrepülőgéppel vannak ellátva. Az US Navy állományába tartozik továbbá 16 ballisztikus rakétahordozó tengeralattjáró (egyenként 24 Trident interkontinentális ballisztikus rakétával), 2 robotrepülőgép hordozó ballisztikus tengeralattjáró (egyenként 154 Tomahawk robotrepülőgéppel) és 54 vadász tengeralattjáró (egyenként legalább 12 Tomahawk robotrepülőgéppel). A flotta erőkitétési képességei is döbbenetesek, 12 rohamhajó szolgál benne, amelyek amellet, hogy külön-külön 1900 teljesen felszerelt tengerészgyalogost szállítanak, szükség esetén akár 50 STOL¹¹⁴ repülőgépet, illetve helikoptert hordozhatnak. A deszant képességek részét képezi még 27 helikopteres dokk partraszállító hajó és közel 200 deszant naszád is.¹¹⁵ Ezt a félelmetes armadát több száz kiegészítő hajó támogatja, így az amerikai kötelékek hónapokig képesek a hadműveleti területen állomásozni, hiszen menet közben is el tudják őket látni minden szükséges utánpótlással. Ha valamelyik ország – most rögtön – nekilátna egy ekkora flotta felépítéséhez, akkor azt a leghamarabb is csak harminc-negyven év múlva tudná azt létrehozni, hiszen a ma szolgálatban álló amerikai egységek egy részét már a hatvanas-hetvenes években átadták. A mai viszonyok mellett egy flottát évtizedekig kell építeni és akkor még csak arról beszélünk, hogy Kína előreláthatólag 2040-re utolérhetné a 2006-os amerikai haditengerészetet. Az USA azonban ezt bizonyára nem fogja ölbe tett kézzel nézni. A már ma futó haditengerészeti projektek ismeretében meg merem kockáztatni, hogy – ha csak valami előre meg nem jósolható katasztrófa, vagy háború ebben meg nem akadályozza, a US Navy fölénye rövid és középtávon nem hogy csökkenni nem fog, hanem egyenesen nő. Hasonló a helyzet a légierő és a szárazföldi haderő tekintetében is. Félreértés ne essék az USA, ahogy ezt a nagyhatalmak mindig is tették és tenni fogják, nem fog habozni, hogy ezt a potenciálját, amelyet iszonyatos

¹¹⁴ STOL short take off vertical landing – rövid nekifutással végrehajtott felszállás, függőleges leszállás.

¹¹⁵ The Military Balance 2005-2006; The International Institute for Strategic Studies – Oxford University Press, London, Oxford, 2005. 22-24. o.

költségekkel tart fenn,¹¹⁶ igénybe vegye érdekei érvényesítésére. Ha az amerikai gazdaságnak olajra és földgázra van szüksége, akkor a fegyveres erők megszerzik azt a számára, akár tetszik ez a világ többi részének, akár nem. Hivatkozni pedig bármire lehet, Irak esetében például – most már, miután közel három éve semmilyen bizonyítékot sem találtak rá, megkockáztathatjuk kijelenteni – a nem létező tömegpusztító fegyverekre és a szintén azóta sem bizonyított terrorista kapcsolatok adták az ürügyet a támadáshoz.¹¹⁷ Ürügynnek pedig tökéletesen megfelel a terrorizmus elleni harc is.

Felvetődik az a kérdés, hogy mit tehetünk mi európaiak, a NATO többi tagja ebben a helyzetben? Véleményem szerint az EU-nak nincs más lehetősége, mint hogy maga is fejleszti erőketvitési képességeit. Franciaország és az Egyesült Királyság már eddig is igen komoly lépéseket tett ezen a téren.¹¹⁸ Ahhoz, hogy biztosíthassuk egyre növekvő energia igényünket, nekünk is nagyobb részt kell vállalnunk azon térségek stabilitásának biztosításában, vagy gazdasági megnyitásában, készleteik szabad kiaknázásában, ahonnan fedezni tudjuk energiahordozó szükségleteinket. Véleményem szerint azonban Európának nem kell, sőt nem is szabad úgy (vissza?)élnie erőfölényével, mint ahogy azt az amerikaiak teszik. Egyfelől – az Unió országainak eltérő érdekei miatt – ehhez soha sem lesz egységes támogatás, másfelől napjaink európai politikai kultúrájában általában sem érvényesül a nyers erő alkalmazása. Szerintem sokkal valószínűbb, hogy az európai erőket, köztük a NATO európai haditengerészeteinek erőit és eszközeit, olyan típusú műveletekben alkalmazzák majd a jövőben is, mint amilyen például az Active Endeavour. Az ilyen típusú műveletek a harmadik világban is nagyobb megértésre számíthatnak, hiszen az adott régió politikai eliteje is érdekelt abban, hogy csökkenjen a térségükben az illegális fegyver és kábítószer forgalom, illetve az illegális migráció.

¹¹⁶ 2004-ben a világ összesített katonai kiadásait 1096 milliárd dollárra becsülték, ebből 467 milliárdot (43 %) az USA költött el. Az amerikaiakat követő öt ország közül Kína 63, Oroszország 62, Franciaország 52, Nagy-Britannia 50, Japán pedig 45 milliárd dollárt költött védelmi célokra. The Military Balance 2005-2006 ii-vii. o.

¹¹⁷ Nekünk európaiaknak, különösen az egykori nagyhatalmak állampolgárainak, főleg felháborodnunk azon az erőpolitikán, ahogy az USA napjainkban cselekszik, hiszen amikor Európa rendelkezett ekkora erőfölénnyel, akkor mi ugyanolyan gátlástalanul visszaéltünk vele, mit most ők.

¹¹⁸ A jelenleg zajló, vagy nemrég véget ért brit és francia programokra nézve lásd: The Military Balance 2005-2006 141-149. o.

Felhasznált irodalom:

BP Statistical Review of World Energy June 2005; letölthető a

<http://www.bp.com/downloads.do?categoryId=9003093&contentId=7005944> Internet címről.

Cordesman, Anthony H., Wagner, Abraham R.: The Lessons of Modern War; Wolume II:

The Iran-Iraq War; Westview Press, Boulder and San Francisco, Mansell Publishing Limited, London, 1991.

Combating terrorism at sea Active Endeavour briefing April 2004; letölthető a

http://www.nato.int/docu/briefing/terrorism_at_sea-e.pdf Internet címről.

CRS Report for Congress RS20721 Terrorist Attack on USS Cole: Background and Issues for Congress; letölthető a

<http://files.findlaw.com/news.findlaw.com/cnn/docs/crs/coleterrattck13001.pdf> Internet

címről. Utolsó frissítés 2001. január 30.

Gloekler, Michael: Result of USS Cole Investigation announced; In.: NavNews, Vol. 04/01

January 19, 2001. 1-2. o. letölthető a

<http://www.chinfo.navy.mil/navpalib/news/navnews/specials/news01/snns0401.pdf> Internet címről

Goldschmidt, Arthur Jr.: A Közel-Kelet rövid története; Maecenes Könyvek, Budapest, 1997.

Jane's Warship Recognition Guide; edited by Robert Hutchinson, HarperCollinsPublishers, New York London, 2002.

International Military and Defense Encyclopedia; Dupuy, Trevor N. (editor in chief), Brassey's (US), Inc. Volume 4.

NATO kézikönyv; szerkesztette Tálás Péter, HM Stratégiai Védelmi Kutató Hivatal, NATO Információs és Sajtóiroda, Budapest, Brüsszel, 2001.

Pelkofski, James: Defeating Terrorist on the Waterfront; letölthető a

<http://www.c4i.org/pelkoofski.html> Internet címről.

SIPRI Yearbook 2005; Armaments Disarmaments and International Security; Oxford University Press, Oxford New York, 2005.

The Military Balance 1990-1991; The International Institute for Strategic Studies – Brassey's, London, Oxford, 1990.

The Military Balance 2001-2002; The International Institute for Strategic Studies – Oxford University Press, London, Oxford, 2001.

The Military Balance 2003-2004; The International Institute for Strategic Studies – Oxford University Press, London, Oxford, 2003.

The Military Balance 2004-2005; The International Institute for Strategic Studies – Oxford University Press, London, Oxford, 2004.

The Military Balance 2005-2006; The International Institute for Strategic Studies – Oxford University Press, London, Oxford, 2005.

Frantom, Todd: Ready to Face the Terror; In.: All Hands; Magazine of the US Navy; Number 1066, February 2006. 15-21. o. letölthető a

<http://www.navy.mil/media/allhands/acrobat/AH200602.pdf> Internet címről.

Internet¹¹⁹:

http://en.wikipedia.org/wiki/Main_Page

<http://europa.eu.int/>

<http://news.bbc.co.uk/1/hi.html>

<http://people.hofstra.edu/>

<http://supertankers.topcities.com/>

<http://timrileylaw.com/>

<http://www.bp.com/home>

<http://www.ch-iv.com/>

<http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/>

<http://www.evostc.state.ak.us/>

<http://www.globalsecurity.org/>

<http://www.imo.org/index.htm>

<http://www.lboro.ac.uk/departments/hu/ergsinhu/aboutergs/lasttrip.html>

<http://www.marine.alstom.com/home/>

<http://www.mindfully.org/Water/Oil-Tanker-Prestige19nov02.htm>

<http://www.navy.mil/>

<http://www.nato.int/>

<http://www.ship-technology.com/>

<http://www.whisprwave.com/>

¹¹⁹ Az oldalakat 2005 novembere és 2006 februárja között kerestem fel.

A Külügyminisztérium támogatásával,
a Geopolitikai Tanács Közhasznú Alapítvány megbízásából készült.
2006. január

Készült: 125 példányban
A kiadásért felel: Dr. Pintér István
Szerkesztési munkák: PR Stúdió May
Nyomdai munkák: CPD Copy Kft.