

Može li terorizam s kopna na more?

UDK 323.284:656.612

Američka sredstva javnog informiranja objavila su nedavno podatak da je u razdoblju od 1970. do 1984. godine izvedeno više od 22000 terorističkih akcija u svijetu. A 1985. State Department je objavio podatak da je broj terorističkih akcija u svijetu u odnosu na prethodnu godinu porastao za 33%. Gotovo istovremeno Međunarodni pomorski ured u Londonu objelodanio je podatak da je u razdoblju od 1981. do 1984. godine izvedeno oko 180 razbojničkih napada na trgovačke brodove u Malajskom prolazu. Samo u jednoj godini protiv izbjeglica (»boat people« — ljudi iz čamca) izvedeno je čak 450 napada na moru.

Zadnjih petnaestak godina međunarodni terorizam svih boja i ideologija dostigao je dramatičan uspon i ogromne razmjere. Crne serije diverzantskih i terorističkih akcija, koje godinama potresaju svijet, nisu više samo značajke sadašnjeg trenutka, već su one višegodišnje konstante naše svakidašnjice. Svijet danas više nije suočen samo terorizmom na kopnu ili u zraku već i terorizmom na moru. Mada je pozornost svjetske javnosti usmjerena na sve vrste terora, katkada se stječe dojam da se u pomorskim krugovima terorizmu na moru i mogućim katastrofalnim posljedicama njegove primjene uvijek ne poklanja odgovarajuća pažnja. Zato nam je namjera da se na temelju izvjesnog broja slučajeva iz prakse pokuša sagledati dimenzije današnjeg terorizma na moru i uočiti moguće pravce njegove daljnje eskalacije.

PIRATSTVO, GUSARSTVO I TERORIZAM

Od davnine su pomorce pratile brojne nevolje za vrijeme njihovih dugih i napornih putovanja. Svojevremeno su naročito veliku opasnost na moru predstavljali pirati, gusari, a danas i teroristi.

Zbog mnogih sličnosti u svakodnevnom govoru piratstvo, gusarstvo i terorizam često se poistovjećuju mada im je značenje različito. Piratstvo (engl. »pirates«, ital. »pirati«, njem. »Seeräubern« itd.) obično podrazumijeva razbojnički akt onih osoba, koje bez odobrenja države ili određene političke organizacije u miru i ratu izvođe oružano nasilje radi pljačke brodova, putnika, stanovništva i materijalnih dobara na moru, u gradovima ili naseljima na obali. Gusarstvo (eng. »corsair«, rus. »kaperi« ili »privatiri« itd) je svaka vojna akcija u ratu na moru ili na obali radi zapljene brodova i robe. Često je u prošlosti gusarstvo bilo pod pokroviteljstvom neke države. Čak za razliku od piratstva, koje je uvijek bilo izvan zakona, gusarstvo je ponekad dobijalo i

pravni tretman s poveljom »Lettre de Marque« ili »Corsa di reppresaglia«, što su pojedine zemlje koristile da svoju ratnu flotu ojačaju angažiranjem gusarskih brodova. Terorizam i danas još izaziva brojne pojmovne dileme, te bi se možda najjednostavnije mogao definirati nedozvoljenim aktom u kojem se primjenjuje surovo fizičko nasilje nad trećim osobama radi stjecanja kakvih ciljeva ili neposredne koristi.

Zajedničko za sva tri pojma je da su im povijesni korijeni vrlo duboki. Oni zadiru u daleku prošlost, po pravilu su surovi, nehumani su prema čovjeku i sve do današnjih dana odvijali su se u Mediteranu. Misli se da je kolijevka piratstva bio Levant. Vremenom ono je dobilo tolike razmjere da se proširilo i u vodama Madagaskara i zapadne Malabarske obale indijskog potkontinenta. Njega je bilo i danas ga ima u Malajskom arhipelagu i na jugoistočnoj obali Perzijskog zaljeva zbog čega je ona već ranije dobila naziv — piratska obala. Ženevskom konferencijom o pravu mora iz 1958. godine piratstvo je pravno zabranjeno, ali u praksi nije iščezlo.

MODALITETI SUVREMENOG TERORIZMA NA MORU

Čest je slučaj u praksi da su piratstvo i gusarstvo spojeni terorizmom, odnosno, najčešće je terorizam spona između piraterije i gusarstva. Ali način ispoljavanja suvremenog terorizma na moru iz godine u godinu postaje sve opasniji. Brian Jenkins, visoki ekspert za pitanja internacionalnog terorizma smatra da »terorizam više ne može postići 'šokantne efekte' ili slične odjeke kao prije desetak godina«, zbog čega se on stalno mijenja po obrascu »od goreg — još gore«. Za bolje razumijevanje fenomena suvremenog terorizma na moru moguće je izdvojiti više tipičnih slučajeva koji zaslužuju posebnu pozornost. Međutim, pokušajmo našu pažnju zadržati na slučajevima potapanja »greenpeace« broda pod nazivom »Rainbow Warrior« što ga je organizirala zvanična francuska vlada, a u suštini ne predstavlja ništa drugo nego državni terorizam, zatim na otmicu italijanskog putničkog broda »Achille Lauro« što teško može dobiti atribut »oslobodilačke« borbe, jer se radilo o aktu internacionalnog terorizma i konačno, na gusarskom aktu američkog palubnog zrakoplovstva protiv egipatskog putničkog aviona »Boing — 737«.

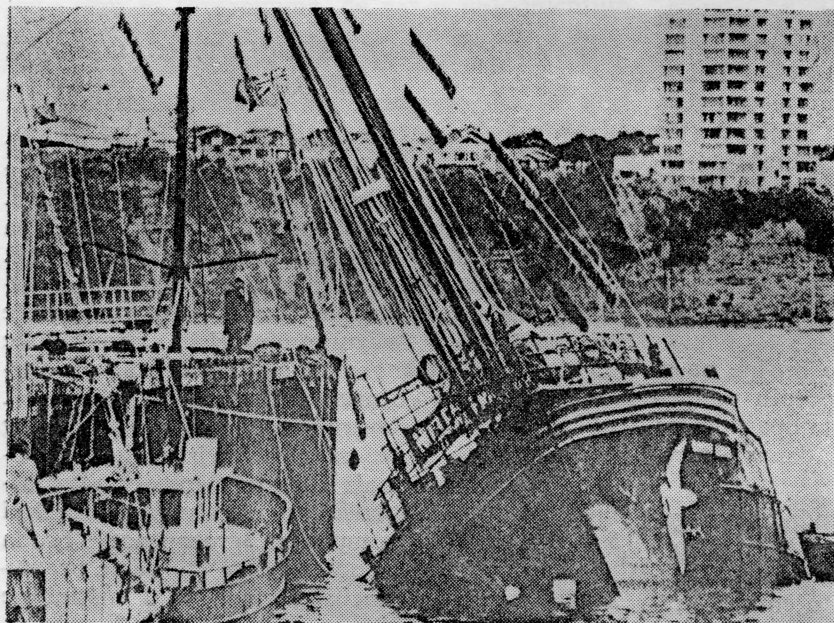
Afera s brodom »Rainbow Warrior« izbila je na vidjelo dana 10. srpnja 1985. godine. Da bi spriječila približavanje ukranih pripadnika mirovnog pokreta za očuvanje prirodne čovjekove okolice s broda »Rainbow Warrior« k atolu Mu-

roroa, gdje Francuska obavlja već godinama svoje nuklearne eksperimente, vlada je naredila da se u luci Auckland brod onespособi za manevar. Francuska je akciju povjerila organima svoje nacionalne obavještajne službe. Samo pet dana nakon diverzije u luci, u kojoj je jedna osoba izgubila život, a brod »sjeo« na dno novozelandska policija uhapsila je majora Alaina Mafarta i kapetana Dominique Prieura, pripadnike francuske obavještajne službe DGSE. Iako je dva mjeseca kasnije francuski ministar Laurent Fabius izjavio da su obavještajci postupili onako kako im je bilo naređeno, a vlada nastojala uvjeriti svoju javnost da je zadatak obavještajaca bio samo da prate pokret »Rainbow Wariora«, novozelandska policija došla je do drugih zaključaka u sprovedenoj istrazi. Policija je ustvrdila da se nije radilo u ubačenoj petorici obavještajaca, već specijalista za podvodne borbene djelatnosti, čime su znatno demantirane tvrdnje Pariza da su »momci« imali zadaću da samo motre i izvještavaju o pokretu broda. Koliko se zapravo radi o stvarnom državnom terorizmu i modernom gospodarstvu vidljivo je iz činjenice da je jedna suverena zemlja poslala svoje pripadnike specijalnih snaga na tuđi teritorij za izvršenje zadatka koji ima vojni karakter. Nažalost, takav akt nije novina u međunarodnim odnosima, već je čak pravilo ponašanja moćnijih prema slabijima.

janja »Achille Laura« u izraelsku luku Asdod neprimjetno siđu s broda, a zatim organiziraju diverzije na tamošnji naftni terminal i skladište municije izraelske armije. Međutim, Palestinci su prijevremeno bili otkriveni na brodu, a u međuvremenu Sirija je odbila da prihvati oteti brod i omogućiti teroristima izlazak na njen teritorij, što je zbog poznatih terorističkih prijetnji diplomatsku situaciju u Mediteranu dovelo do usijanja. Teroristi su uvjetovali svoju predaju prethodnim oslobađanjem 50 Palestinaca iz izraelskih zatvora.

Ni jedna zemlja Bliskog istoka nije htjela prihvatiti oteti brod, pa se on — paradoksalnog li slučaja, nakon nekoliko dana krstarenja vodom Levanta, ponovo našao u Egiptu. Vlada u Kairu preuzela je na sebe organizaciju oslobađanja 438 ukrcanih putnika i organizaciju omogućavanja izlaska terorista s egipatske teritorije. Time je prvi dio terorističke drame relativno uspješno okončan (teroristi su ubili samo jednog američkog građanina i bacili ga u more), ali je istovremeno započela i druga faza »borbe protiv terorizma«.

Još za vrijeme lutanja »Achille Laura« ratni brodovi 6. flote SAD i dijelovi RM Italije s nacionalnim zrakoplovnim snagama započele su stezati obruč oko otetog broda. I dok su se teroristi pripremali da iz egipatske zrakoplovne baze Al



Rainbow Warrior» nakon diverzantske akcije u luci Auckland s otvorom 1,8x1,5 metara na trupu

Skandal s otmicom »Achille Laura« započeo je 7. listopada 1985. godine, kad su četvorica palestinskih otmičara preko brodske radio stanice objavila da je brod otet. On se, kao što je poznato, u to vrijeme nalazio na pedesetak kilometara sjeverno od luke Aleksandrije. Valja na početku naglasiti, da otmica nije bila sama sebi cilj. Čak štoviše, otmica je bila izraz »nužde« nakon neuspjeha da se realizira prva varijanta palestinske akcije. Njihova je namjera bila da nakon pristaja-

Maza napuste zemlju, SAD su angažiranim izviđačkim avionima RC-135, palubnim izviđačima s nosača aviona »Saratoga« i najmodernijom krstaricom »Yorktaun« opremljenom moćnim SPY-1A radarom ostvarile potpun uvid u sve zračne pokrete od centralnog dijela Jonskog mora do južno od obalnog ruba sjeverne Afrike. A tada, kako to obično biva u sličnim situacijama, dok su teroristi letjeli, najvjerojatnije prema Tunisu, američki ratni avioni presreli su egipatski putni-

čki avion i prisilili ga da se spusti na zrakoplovnu bazu Sigonella na Siciliji. Ovaj posljednji čin još više dokazuje da je međunarodni terorizam dvosmjernan, da ne priznaje državne granice, a ljudski životi su najmanji ulog s kojim se računa u ostvarenju postavljenih ciljeva.

OD STVARNOSTI DO BIZARNOSTI I NATRAG

Suvremeni terorizam nije izbirljiv prema mogućim objektima napada. On se u praksi već us-tremljivao i na vojne objekte. Da je to točno potvrđuju piratski napadi na pomoćne brodove američke Ratne mornarice.

Najprije je oko ponoći 10. siječnja 1983. godine u Singapurskom tjesnacu jedna piratska grupa napala američki brod »Sealift Artic« koji je vijao zastavu Ratne mornarice. To je bio brod od 34000 tona deplasmana, dužine oko 180 metara s 30 članova posade, koji je mogao razviti

16 čvorova brzine, a u flotnu listu bio je uvršten prije osam godina, dakle, još potpuno nov brod. Pirati su, primjenivši terorističke metode, obavili temeljitu premetačinu u potrazi za brodskim novcem, kreditnim karticama, odjećom itd.

Dvije godine kasnije, 29. siječnja 1985. godine šest pirata presrelo je drugi američki tanker Ratne mornarice »Falcon Countess«, koji je brzinom od 13 čvorova plovio iz Bahreina za Guam. Prošavši poznatu »piratsku zonu« osmatračka služba na brodu je popustila, što su pirati vješto iskoristili i iz gumenog čamca prekrkali se na tanker u vožnji. Iznenađenje na tankeru je bilo potpuno, jer su pirati raspoložujući samo hladnim oružjem opljačkali brodsku kasu i odnijeli 19500 američkih dolara.

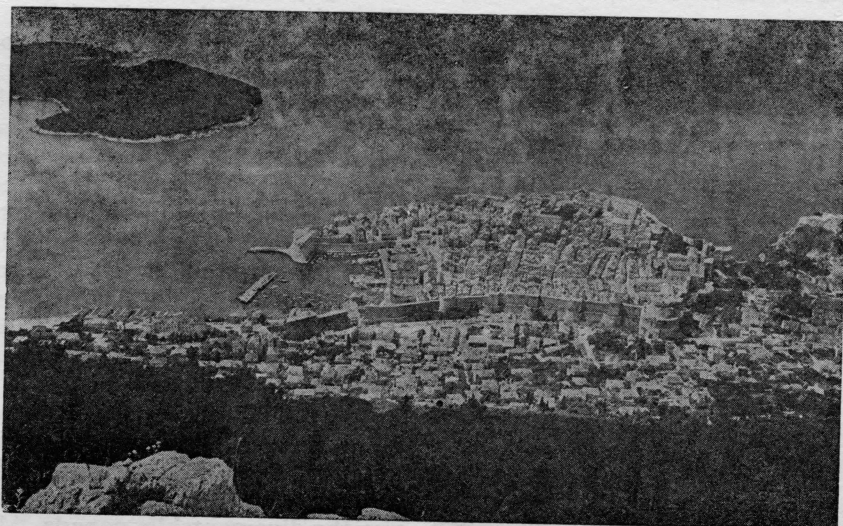
Ali navedeni slučajevi još su relativno dobro završili; no, postavlja se pitanje koje razmjere bi piratstvo, gusarstvo i terorizam mogli poprimiti na moru, kad bi ciljevi napada bili ratni



PODUZEĆE ZA AERODROMSKE USLUGE

AERODROM »DUBROVNIK« ČILIP I

pruža usluge prihvata i otpreme putnika, aviona, prtljage i robe kao i usluge ugostiteljstva i trgovine u svojoj pristanišnoj zgradi. U restoranu ugodno ćete se odmoriti i osvježiti prvorazrednim domaćim i stranim pićima i uživati u pogledu na pistu. U ukusno opremljenim prodavaonicama pruža Vam bogat izbor suvenira, žestokih pića, čokoladnih proizvoda, razglednica i žurnala na njemačkom i engleskom jeziku.

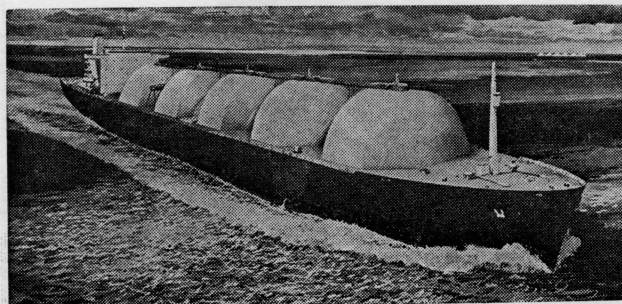


Pogled na Dubrovnik iz zraka

brodovi? Američki časopis »Sea Power« od siječnja 1980. godine objavio je zanimljiv članak o pokušaju i mogućim posljedicama sličnog napada na američku podmornicu na nuklearni pogon »Trepang« (SSN—674), koji se navodno zbilo u nacionalnoj pomorskoj bazi New London. Plan terorista bio je da podmornicu od 4600 tona podvodne istisnine, naoružanu s četiri protubrodске rakete »harpoon« i osam raketa »tomahawk«, te četiri protupodmornička torpeda, otmu iz baze, likvidiraju dio od 107 ljudi posade, a zatim da se upute na ocean. Moguće su hipoteze da su teroristi planirali čak i raketni napad na neki od obalnih objekata neke od zapadno evropskih zemalja ili njenih brodova i da time izazovu ozbiljne posljedice u inače već složenim međunarodnim odnosima.

Da su Amerikanci nakon ovakvih slučajeva sve zabrinutiji za sigurnost svoje flote vidljivo je i u komentarima u stručnim časopisima američke Ratne mornarice. Takav stručni časopis, »Proceeding's« iz lipnja 1986. godine, na pomalo neuobičajen, ali dosta uvjerljiv i možda, što je najvažnije, detaljan način, opisao je jedan od mogućih scenarija terorističkog napada na jedan od američkih ratnih brodova. Opisujući jedan od mogućih budućih scenarija, autor je događaj smjestio u Napulj, inače jednu od najvećih vojnih baza SAD u južnoj Evropi. Autor je naglasio da je upad terorista na američku fregatu »uslijedio« nakon jedne američke »mirovne intervencije« u Sredozemlju. U dosta detaljnom opisu događaja teroristi predjveni u uniforme italijanske policije pred ponoć stižu »službeno« na brod, redom likvidiraju brodsku službu, prodiru do salona u kojem u noćnim satima brodska posada gleda film i upotrijebivši automatsko oružje i ručne bombe ubija većinu iznenađenih mornara na licu mjesta. Istovremeno nekoliko terorista uspješno se probija do brodskih municionih komora, podmeće eksploziv, a zatim, navodno samo nakon četiri minute svi teroristi napuštaju brod, nakon čega dolazi do strahovite eksplozije i uništenja broda.

Stvarnost ili bizarnost, pita se autor članka. Očito je i jedno i drugo. Mislimo da je više stvarnost nego samo fikcija. Jer očito, ovo o čemu pomorski stručnjaci još samo razmišljaju po onom starom »što bi bilo, kad bi bilo«, terorizam na kopnu i u zraku je već poodavno demantirao. Nema sumnje da svaki terorizam protiv ratnih brodova i drugih vojnih ciljeva može imati teške,



Brod za prijevoz ukapljenog plina

čak i nesagledive posljedice. Ali ovim još ni izdaleka nisu iscrpljena sva razmišljanja o mogućim katastrofalnim posljedicama primjene terorizma na moru. Opće je poznato da je ovakve napade u cjelini teže izvesti protiv vojnih ciljeva. Zato je poželjno razmotriti još neke druge situacije i ciljeve koji mogu postati objekti napada na kopnu.

DIMENZIJE MOGUĆIH RIZIKA

Poznato je da se morem prevozi raznovrstan teret, koji u određenom trenutku može izazvati velike opasnosti i teške posljedice. To nije nepoznato teroristima. Vjerojatno će oni u tom pravcu i usmjeriti svoju buduću djelatnost. Stoga možda nije na odmet da se s nekoliko riječi ukaže i na moguće dimenzije novih rizika s kojim se svjetsko pomorstvo može sresti.

Među posebno delikatnim i opasnim teretima koji se prevoze morem je tekući prirodni (zemni) plin koji se koristi u domaćinstvu i za zagrijavanje. Budući da se takav plin transportira u ukapljenom stanju na temperaturi od minus 127^o Celzijusa, njegovim prevođenjem u plinovito stanje mogle bi nastupiti ozbiljne posljedice ne samo po brodsku posadu i brod, već i po luku, ako bi do incidenta tamo došlo. Stoga treba imati na umu da su takvi brodovi najveće »termos« boce koje putuju svijetom. Zemni plin može biti opasan, jer u dodiru s ljudskom kožom trenutno izaziva ozeblina, a njegov bijeli »dim« prilikom razlaganja teži je od zraka, zbog čega se može uvući u sve brodske prostorije i izazvati eksploziju na ma kom mjestu. Vjerojatno nema potrebe komentirati što bi se sve moglo dogoditi da teroristi kidnapiraju takav brod koji je zapravo — tempirna bomba!

Samim tim što svjetskim morima plovi oko 440 specijalnih brodova za prijevoz slične materije, a od čega 30 samo za prijevoz tekućeg prirodnog plina, nije teško zaključiti o mogućim dimenzijama naknadnih rizika. Razumije se da valja voditi računa i o onim brodovima koji prevoze druge opasne terete kakvi su nafta (prisjetimo se samo ekoloških posljedica iz dosada nastalih havarija na mamut tankerima, među kojima je »najimpresivniji« bio slučaj tankera »Amoco Cadiz« od 23000 tona istisnine pred Brestom), zatim toluene, propan, butan, styren, kaustik soda, amonijak, hidroklorični acid, viniliden klorid itd. Od tih tereta mnogi su eksplozivni, a neki među njima imaju i vrlo kancerogena svojstva, tako da u većoj količini i pri dužoj kontaminaciji polako ali sigurno izazivaju rak kod ljudi.

Pored ovih ciljeva ne smije se zanemariti ni vrlo veliki broj od nekoliko tisuća platformi za istraživanje i vađenje nafte i zemnog plina iz podmorja, kao i više tisuća naftovoda u svijetu, koji također mogu postati atraktivni ciljevi terorističko-diverzantskih napada. Mnoge od tih platformi su slabo zaštićene, mnoge su slabo nastanjene, a mnoge su i bez posade. Napadi na takve objekte su realno mogući jer diverzanti-teroristi

lako i gotovo neprimjetno mogu prići takvim platformama i naftovodima, podstaviti specijalne eksplozive pod nosače platformi, sidrene lance i sl.

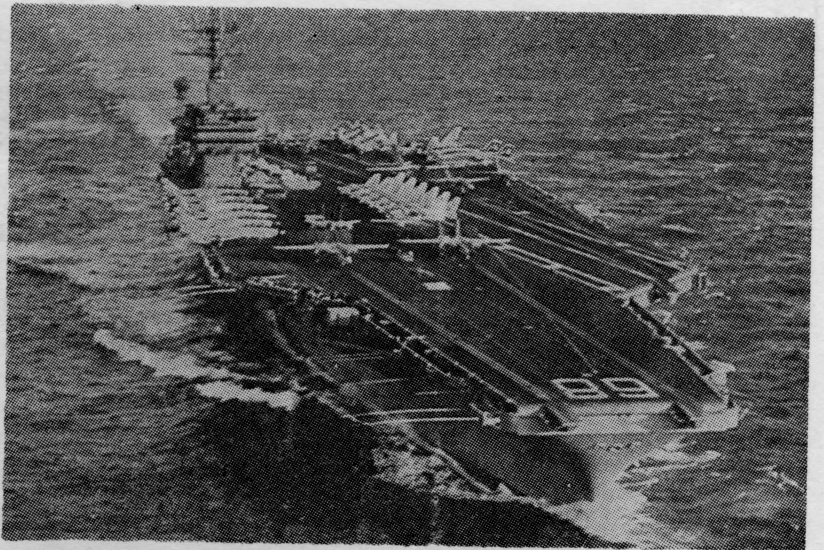
ŠTO DA SE RADI?

Nema sumnje da su međunarodni terorizam, piratstvo i gusarstvo u stalnom usponu. Nema garancije da će terorizam prestati, ako se energično ne suzbije. Zato bi se možda moglo na kraju istaći nekoliko glavnih pravaca akcije za likvidaciju terorizma na moru.

Prvi preduvjet je da internacionalno pomorstvo pravovremeno bude obaviješteno o mjestu i vremenu moguće terorističke akcije, ili akcije koja se već dogodila. U tom smislu u svijetu su već poduzete određene mjere da posebna međunarodna služba informiranja obavještava pomorce slanjem stalnih poruka (Anti-Shipping Activities Message System — sistem djelotvornih poruka za brodove).

tim, po tom pitanju situacija je u praksi mnogo složenija nego što su to demonstrirane ideje po raznim člancima, knjigama pa i stručnim instrukcijama. Reakcija na izvršenu terorističku akciju je različitog karaktera intenziteta na primjer na ratnom brodu, trgovačkom brodu, platformi itd. Poznato je da se ratni brod za dvije do tri minute može dovesti u potpuno borbena stanje, ali je pitanje koliko je u prirodi ratnog broda da na svojoj palubi vodi borbu protiv terorista?! Trgovački brod ima sasvim drugu namjenu, zbog čega su borbene akcije na njemu ipak u drugom planu. Međutim, to je sve više prošlost, jer se i na trgovačkim brodovima raznih zastava na otvorenom moru posade sve više uvježbavaju u likvidaciji terorista na svojim palubama i brodskim prostorijama. Eksperti cijene da i trgovački brod mora biti pripremljen za trenutnu, munjevitku akciju protiv terorista. Među brojnim preporukama koje se mogu naći u literaturi valja zapaziti intenzivnu obuku posada u rukovanju vatrenim oružjem, određenoj taktici vođenja borbe

Nosač aviona — spriječava ili nastavlja terorizam



Drugi važan preduvjet je da se na terorizam odgovori na najpogodniji način. Pri tome se polazi od činjenice da je filozofija terorističke akcije u iznenađenju. Niti jedna teroristička operacija nije bila unaprijed najavljena. Mnogi su mišljenja da ništa nije efikasnije nego na terorističku akciju odgovoriti — iznenađenjem! Teroristi su ljudi bez skrupula, fanatici, spremni izgubiti i vlastite živote za »njihovu stvar« u teškim i rizičnim misijama, čak i tada kad će rezultati biti skromni. Terorizam voli odjek, *CA* hoće da se za njega čuje. U stranoj literaturi koja se bavi raznim aspektima protuterorističke problematike sve više prevladava mišljenje da su tri temeljne preporuke za kuzbijanje efekata terorističke akcije — preduhitriti terorizam, biti oprezan s teroristima i razbiti teroriste.

Najviše pažnje i dileme izaziva treća preporuka, koja se odnosi na blokiranje terorističke akcije ili likvidiranje terorista na brodu. Među-

protiv terorista na brodu, pohranjivanju i razmještanju municije i oružja na više mjesta na brodu i sl. Problemi osiguranja platformi su toliko postali danas delikatni, da je njihovo čuvanje povjereno policijskim i vojnim kontrolama iz zraka, s mora i ispod mora.

Postoje i suprotna mišljenja da se terorizmu nikako ne smije silom suprotstavljati. Postoje čak i brojne instrukcije, koje nalažu obaveznu »suradnju« s teroristima (misli se izvršavanje naređenja). Bilo bi apsurdno tvrditi da su takve instrukcije beskorisne. Na velikom broju objekata, ili u brojnim situacijama prosto neće biti mogućnosti, ili bi svako fizičko suprotstavljanje moglo biti krajnje rizično. Međutim, nije poznato da se neaktivnošću ikada neko zlo moglo iskorijeniti u svijetu. A terorizam je upravo to i zato valja iskoristiti sve potencijale da se teror na moru suzbije.