

Miniranje mora — iskustva i pouke

UDK 355.46*1984*
UDK 355.02(497.1)

Sažetak

Primjenjujući pojednostavljenu analitičko-sintetičku metodu, autor s vojno političkog aspekta detaljnije iznosi razlike minske afere oko Nikaragve i situacije u Crvenom moru i Kanalu 1984. godine.

U analizi nikaragvanske situacije težište je na prikazu maskiranja američke minske operacije, a u analizi miniranja Crvenog mora i Kanala, težište je na prikazu kronologije udesa brodova nailaskom na mine.

Sintetičkim zaključkom izvode se sličnosti iz analiziranih situacija i usmjerava čitaoca na potrebu izučavanja i ovakvih iskustava i njihovo ugrađivanje u naš sistem ONO i DSZ na moru.

—0—

Obično jedna godina predstavlja dovoljno pouzdanu vremensku distancu za oučavanje karakterističnih tendencija u međunarodnim odnosima. Prošlogodišnja masovna ugroženost trgovačkih brodova na raznim stranama svijeta, u područjima »ni rata — ni mira«, danas se više ne smatra slučajnošću. Kada za relativno kratko vrijeme od svega šest mjeseci na raznim stranama svijeta bude ugroženo dvadesetak trgovačkih brodova, tada u takvim pojavama valja tražiti uzroke i modele novog ponašanja pojedinih sudionika u međunarodnim odnosima.

Informacijama iz dosadašnjih lokanih ratova, a posebice onih koji se vode i na moru, upoznali smo zastrašujuću moć modernog oružja. U posljednje vrijeme tu moć najčešće predstavljaju rakete od kojih su stradali mnogi trgovački i ratni brodovi kako u Falklandskom arhipelagu, tako i Perzijsko mزالjevu. Ako je i neosporna izvjesna »atraktivnost« raketnog oružja, prošle smo godine bili svjedocima ponovne reafirmacije jednog starijeg, ali uvijek opasnog oružja, koje se nekada koristilo samo u ratu, a 1984. godine koristilo se i u — miru. Riječ je o »podmuklom« podmorskom minskom oružju koje je korišteno u onim morskim područjima u kojima se inače u to vrijeme nisu odvijale ratne operacije! Zbog toga je nailaskom na morske mine tridesetak trgovačkih brodova na određeno vrijeme onesposobljeno za obavljanje svoje osnovne djelatnosti.

Sredstva informiranja svojevremeno su obavještavala javnost o zbivanjima u vodama Nikaragve, Crvenog mora i Sueskog kanala. Međutim, zbog trajne aktivnosti problematike miniranja mora za sve zemlje koje izlaze na more, čini nam se opravdanim da još jednom podsjetimo čitaoce na situaciju s miniranjem tuđih teritorijalnih mora. Stoga je cilj ovog napisa da rezi-

miranjem vojnopolitičke situacije koja je prethodila miniranju ukaže na određena iskustva i pouke. Iskustva i pouke valja i dalje kritički razmatrati i po mogućnosti ugrađivati u doktrinarna rješenja naše ONO i DSZ na moru.

Zbog lakšeg uočavanja sličnosti i razlika miniranja mora u raznim područjima svijeta, ovdje se odvojeno izlaže kritična situacija koja je prethodila blokadi Nikaragve, a posebno se ukazuje na minske učinke u Sueskom kanalu i Crvenom moru.

1. MINIRANJE NIKARAGVANSKOG TERITORIJALNOG MORA

Uzroci pomorske blokade Nikaragve

Nakon američke vojne intervencije u Grenadi 1983. godine, da bi izbjegle ponovnu osudu međunarodne javnosti, SAD su poduzele niz kombiniranih, vješto zakamufliranih političkih, diplomatskih, vojnih i drugih pritisaka protiv Nikaragve u kojoj su revolucionarni pokreti narodnih masa najdalje otišli u srednje američkim državama.

Međutim, planirani pritisci SAD nisu ostvarili očekivane ciljeve. Gotovo više nitko u svijetu nije vjerovao u američku ugroženost »rastućom komunističkom opasnošću« dvoipomilijunskog nikaragvanskog naroda. Bilo je jasno da je SAD prije stalo do daljnje eksploatacije bogatih nalazišta zlata, srebra, nikla i olova iz nikaragvanskih rudnika, te korištenja izvanredno povoljnog geostrategijskog položaja Nikaragve, nego do same nikaragvanske revolucije.

SAD su poduzele vrlo obimne mjere na planu zastrašivanja Nikaragve putem vojnih prijetnji. Nikaragvi susjednim zemljama SAD su isporučile obilnu vojnu pomoć uvjetovanu obavezama tih zemalja da pograničnim incidentima stalno provociraju Nikaragvu. Tokom 1983. i početkom 1984. godine nikaragvanska kriza se oštrila infiltracijom stranih specijalnih snaga koje su se dobro povezale s nikaragvanskom ekstremnom emigracijom i pobunjenicima u zemlji.

Ni više stotina vojnih incidenata uz subverzivno djelovanje ubačenih specijalnih snaga nisu postigli zapaženije efekte. Zato je državno i vojno rukovodstvo SAD odlučilo da pooštri stupanj eskalacije protiv Nikaragve. Zapažajući njeno sve teže stanje na privredno ekonomskom planu, planeri agresivnih namjera iz SAD odlučili su se u slijedećem koraku na ekonomsko iscrpljivanje Nikaragve.

Odabran je koncept pomorske blokade, jer je u trenutnoj situaciji nudio najviše. Ideja da

se Nikaragvi presijeku sve pomorske vanjsko trgovinske veze sa svijetom bio je glavni adut da se dodatnim ekonomskim pritiscima ta zemlja prisili na popuštanje. Angažiranje američkih flotnih snaga ocijenjeno je nepopularnim i rizičnim činom zbog daljnje kompromitacije nacionalnog vojnog faktora. Stoga su američki obavještajni stručnjaci koji su najbolje poznavali nikaragvanske prilike predložili blokadu tri glavne izvozne luke: Corinto i Puerto Sandino (ranije Puetro Somosa) obje na pacifičkoj i El Bluff (ranije Bluefields) na atlantskoj obali.

Maskiranje, tok i posljedice miniranja

Na taj način vodećoj američkoj obavještajnoj službi — CIA povjeren je zadatak da planira i realizira miniranje prilaza spomenutim lukama. Da bi u potpunosti opravdala raniju »visoku« reputaciju u tajnim operacijama, ali opravdala i povjerenje za do tada utrošenih osamdesetak milijuna dolara što ih je samo 1983. godine CIA utrošila u Nikaragvi, za sredstvo blokade CIA je izabrala — morske mine! Uzdajući se u negativne psihološke efekte, tajnost i strah, CIA je računala na potpun uspjeh tajnog miniranja nikaragvanskog teritorijalnog mora.

Da bi još više pojačala tajnost svoje akcije, CIA je detaljno razradila plan maskiranja morskog operacije. Osnovni problem bio je kako da se prikrije boravak velikih brodova kojima se dopremaju morske mine u nikaragvanske vode. Okolnosti su bile tim nepovoljnije što je pomorski promet prema nikaragvanskim lukama već tada bio reduciran na dva broda s približno 10.000 dwt u 24 sata. Na taj način svaki ulazak većeg broda (koji bi prevezio mine) mogao je biti lako otkriven, čime bi trajnost operacije došla u sumnju.

Međutim, u vodama Nikaragve velik je broj raznovrsnih ribarica i čamaca. Upravo na ovim okolnostima, prisustvu velikog broja *malih brodova* CIA je razradila plan maskiranja svoje morskog operacije. Morske mine dopremljene su do sredine veljače većim trgovačkim brodovima izvan nikaragvanskih teritorijalnih voda. Takvi brodovi minonosci plovili su pod zastavama Paname i Liberije, što je bio još jedan način njihovog maskiranja.

Umraku je s velikih brodova, dakle brodova matica, iskrcavano više motornih čamaca koji su unosili morske mine i postavljali ih u nikaragvanskom teritorijalnom moru sasvim blizu spomenutim lukama. Posadu takvih čamaca činili su eksperti za minsko oružje nekih ratnih mornarica južno američkih zemalja, a ne oficiri ratne mornarice SAD! Noćna operacija miniranja obično je završavala u svitanje. Ribarice i čamci koji su se angažirali u miniranju udaljivali su se izvan nikaragvanskog teritorijalnog mora. Čamci bi se dizali na brodove, a brodovi bi tokom dana nastavili plovidbu promjenjivim kursevima izvan teritorijalnog mora Nikaragve. Pred večer ponavljala bi se već opisana operacija. Miniranje je završilo 25. veljače kada su sve položene

mine dovedene u opasno stanje. CIA je paralelno razradila niz graničnih incidenata i pojačanu aktivnost specijalnih snaga na teritoriji Nikaragve, čime je domaćoj javnosti skrenuta pažnja s miniranja mora.

Za nešto više od četrdesetak dana, od 25. veljače do 9. travnja na mine je naišlo ukupno 12 brodova. Među njima bili su nizozemski i panamski transporter — »Geopontes« i »North Caribbean«, sovjetski tanker »Luganski« i drugi.¹ Na sreću, iako su pojedini brodovi pretrpjeli i teža oštećenja, niti jedan nije potonuo.

Pozivom na točku 3 stava o agresiji iz Rezolucije Generalne skupštine OUN, prema kojoj se svaka blokada tuđih luka ili obale proglašava aktom agresije, vlada Nikaragve tužila je 9. travnja SAD Međunarodnom sudu pravde u Hagu.²

Nakon mjesec dana ova pravna institucija proglasila je SAD krivim za miniranje nikaragvanskih luka i teritorijalnog mora. Zbog malobrojnih protivminskih snaga Nikaragva je za razmirivanje ulazno-izlaznih ruta koje vode ka njenim glavnim lukama morala zatražiti stranu pomoć. Francuska je uputila svoje minolovce koje su u nikaragvanskom moru otkrili — talijanske morske mine! Razumije se, ni Nikaragvi, ni mame nije palo na pamet da na osnovu takvog »corpus delicti« optuži Italiju za miniranje nikaragvanskog mora. Poznato je da se oružje prodaje u cijelom svijetu putem tajnih kanala i preko trećih posrednika, pri čemu proizvođač najčešće nema nikakve veze sa situacijom kada se njegovo oružje pojavi negdje u svijetu u kome nisu učinjeni nikakvi službeni međudržavni aranžmani za prodaju oružja. Bez sumnje i to treba tumačiti nastojanjem CIA da na taj način obmane svjetsko javno mnijenje o porijeklu mina.

Posljedice miniranja su evidentne. Nikaragva je pretrpjela još jedan privredno ekonomski udar, neutralni brodovi štetu, SAD moralnu osudu svjetskog javnog mnijenja, a CIA još jednu kompromitaciju.

2. MINIRANJE SUESKOG KANALA I CRVENOG MORA

Vojno politička situacija u regionu pred miniranje

Za razliku od miniranja nikaragvanskog teritorijalnog mora gdje je poznato tko je, kada, protiv koga, zašto i s kojim posljedicama minirao more, u ovom slučaju i danas egzistira određen broj nepoznanica. Da bi se pomoglo eliminiranju takvih nepoznanica valja u osnovnim crtama rezimirati tadašnju vojnopolitičku situaciju impliciranu iračko-iranskim ratom na Srednjem istoku.

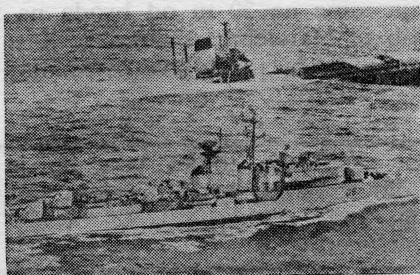
Višegodišnja neizvjesnost u pogledu ishoda ili što bržeg prekida tog rata u Perzijskom zaljevu polazna je osnovica traženja uzroka miniranja mora u tom dijelu svijeta. Do sredine 1984. godine uz nepromijenjene političke ciljeve rata

Iraka i Irana, obje strane poduzele su nove korake u izmijenjenim planovima svojih vojnih operacija. Iako se radi o lokalnom ratu, on je već poodavno probio svoje regionalne granice i dobio je šire međunarodno značenje. S jedne strane arapska libijsko-sirijska unija nije krila svoje neslaganje s arapskim Irakom (!), odnosno otvorene simpatije prema — nearapskom Iranu. Možda zbog toga, a i Homeinijevih prijatelji arapskim zemljama, među ovim zemljama poraslo je jedinstvo, ali i konkretna diplomatsko-politička, ekonomska i vojna pomoć Iraku. Konačno i sami akteri sukoba Irak i Iran shvatili su da se rat ne može dobiti (ako se danas rat uopće još može dobiti uz imalo prihvatljivu cijenu) dok se protivniku onemogućiti korištenje njegovih vitalnih privredno ekonomskih resursa. Po obje zemlje ti izuzetno važni stratejski resursi su naftni terminali.

U ljeto 1984. godine Irak je s novo nabavljenim francuskim avionima »mirage« naoružanim raketama »exocet« započeo selektivno i dozirano onesposobljavanje glavnih iranskih naftnih terminala. Njih je Iran obilno koristio kao izvore zarade za nabavku oružja na podzemnom međunarodnom vojnom tržištu. Zbog tadašnje vojno tehnološke nadmoći Iraka, Iran je uvidio da mu ne može istom mjerom parirati na sličan način. Zato je Iran objavio da će minirati Hormuški tjesnac i na taj način zatvoriti slavine za opskrbu evropski i japanske industrije naftom. I pored rizika da i sam pri tom loše prođe zbog smanjenog izvoza vlastite nafte, Irak je prije svega računao da podršku upravo tih zemalja (Evrope i Japana) koje bi izvršile odgovarajući pritisak na Irak da odustane od svojih napada na iranske terminale i neutralne brodove.

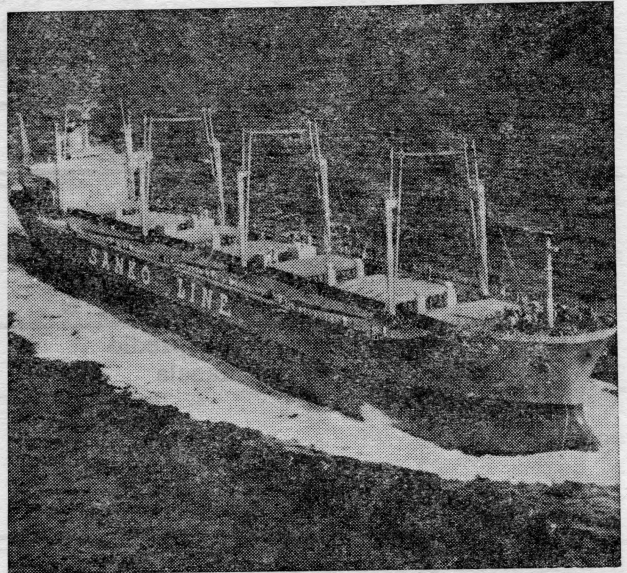
Dileme i posljedice miniranja

Danas je lako pretpostaviti, ali teško dokazati tko je i zašto minirao Sueski kanal i Crveno more. Postoji više službenih i nedokazanih hipoteza. Prema jednoj pretpostavci za taj akt međunarodnog terorizma optužuje se islamska teroristička organizacija »Al Džihad« koja se i prva oglasila nakon nailaska jednog broda na minu da je ona minirala more. Ova hipoteza teško je prihvatljiva zbog nepouzdanosti indikatora koji ne mogu dati odgovor otkud terorističkoj organizaciji — morske mine, stručnjaci za takvu vrstu naoružanja, prijevozna sredstva itd. Optuživani su i Libija, Irak, Iran, SAD i SSSR



s raznim pretpostavkama i »argumentima«, ali ni jedna hipoteza nije potpuno dokazana.

Čak i danas, godinu dana kasnije sve se još uvijek svodi na procjenjivanje kome je u datom trenutku najviše moglo odgovarati zatvaranje Kanala i Crvenog mora i upućivanje brodova na daleko duži i skuplji put oko rta Dobre Nade, kako je prikazano donjim pregledom.



Prikaz dužina olternativnih ruta (u miljama)

R U T A	Putem Sueskog kanala	Oko rta Dobre Nade	Procentualno povećanje rute
Mina al Ahmadi — Rotterdam	6.600	11.300	73%
Mina al Ahmadi — New York	8.500	12.000	41%
Bombaj — Odesa	4.200	11.800	180%
Tokio — Rotterdam	11.200	14.500	31%

Napomena: aproksimativne udaljenosti date prema časopisu USNI Proceedings/Naval Review 85, str. 97.

Koliki je bio interes i kako su se eventualno angažirali u miniranju mora Irak i Iran teško je dokazati. Više stranih informativnih sredstava i drugih izvora uključno i s egipatskom vladom optužilo je Libiju. Optužbe su se temeljile na sumnjivom boravku libijskog broda »Ghat« i njegovo neplansko dugo zadržavanje u Kanalu i Crvenom moru. Sumnje su se potvrdile koincidencijom da je tjedan dana ranije no što je brod iz etiopske luke Asab pristigao u Tripoli započela serija eksplozija pod brodovima. Libija je odbila bilo kakvu odgovornost da je upletena u miniranje mora, što su učinile i SAD i SSSR.

Prve sumnje da je more minirano dokazane su oko 22 sata 9. srpnja 1984. godine kada je sovjetski RO/RO brod »K. Jespersen« na izlazu iz Sueskog zaljeva naišao na minu.³

Donjom tablicom prikazani su efekti miniranja Kanala i Crvenog mora u razdoblju od 9. srpnja do 20. rujna 1984. godine



K R O N O L O G I J A
minskih udesa u Sueskom kanalu i
Crvenom moru

Datum	B R O D	POZICIJA/ PODRUČJE	KRATAK OPIS ZBIVANJA
9. 07.	KNUD JASPERSEN RO/RO za generalni teret 12600 dwt	N predio Sueskog zaliva = 20° 49' N = 32° 32' E	Na putu iz Iličeviska za Hajfong. Brod sidrio i izvršio popravak u luci Ras Adabyah iz koje je isplovio 18. VII;
27. 07.	ESTE SRNJ	SW predio Kanala = 28° 08' 48" N = 33° 19' 18" E kod Ras Šukeira	U jutarnjim satima na putu iz Valencije za Džibu zapovjednik izvijestio da se sudario s podmornicom ili da je oštećen podvodnom eksplozijom; strojevi zaustavljeni zbog oštećenja draže; 29. VII stručnjaci u Džidi konstatirali da brod može nastaviti plovidbu; Detaljniji popravak izvršen 4. IX u Bremenu;
	MEDIA SEA Liberija brod za generalni teret 19.400 dwt	NE predio Kanala = 29° 30' N = 32° 36' 48" E	U 15.07 sati podvodna eksplozija oštetila podvodni trup na 200 m od krme; strojevi zaustavljeni, posada osposobila brod za plovidbu već slijedećeg dana; brod je 30. VII otplovio za Pirej itd.
	MEIYO (Japan) brod za prijevoz motor. vozila 18.170 dwt	NE predio Kanala = 29° 34' 48" N = 32° 34' E	U 19.25 sati posada osjetila podvodnu eksploziju; konstatirana manja oštećenja i brod je već 29. VII isplovio iz Kanala.
28. 07.	BIGORANGE YII (Panama) 950 dwt	SW predio Kanala kod Ras Šukeira	U 18.00 sati zapovjednik izvijestio o podvodnoj eksploziji nepoznatog porijekla; povratkom u 1. Ras Šukeir konstatirana veća šteta u motornom prostoru, osovinama, radio i navigacijskim uređajima; popravak završio 26. IX;
	LINERA Cipar brod za generalni teret	SW predio Kanala kod Ras Šukeira	Na putu od Antwerpena za Bambay brod pretrpio srednja oštećenja, ali ga je već 4. VIII posada osposobila za daljnju plovidbu
31. 07.	HUI YANG NR Kina 14.170 dwt	S sektor Crvenog mora = 13° 44' 06" N = 42° 57' 18" E	Brod je onesposobila podvodna eksplozija s desne strane trupa; Pomoć brodu pružio trgovački brod HAI NING; 19. VIII oštećen brod stigao u Singapur;
	RERUVIAN REEFER Bahami hladnjača 8940 dwt	S sektor Crvenog mora = 13° 47' N = 42° 57' 30E	Eksplozija mine na 20 m od broda na 50 milja N od Bab el Mandeba; u doku 3. X u Alborgu konstatirana lakša podvodna oštećenja;
	VALENCIA Španjolska tanker 173.270 dwt	Sueski zaljev	Podvodna eksplozija toliko jaka da je podigla krmeni dio iz mora; brod pretrpio samo manja oštećenja;

2. 08.	KRITI CORAL grčki bulk carrier pod panamskom zastavom 16.470 dwt	S Crveno more = 13° 52' 30" N = 42° 57' E	Oko 13.15 sati na putu iz Hodeida za Mokhu zapovjednik izvjestio o snažnoj eksploziji koja je »potpuno podigla brod iz mora uz vrlo snažne vibracije trupa; Zbog težeg oštećenja brod je u teglju stigao u Pirej gdje je opravljen tek 3. XII;
	MORGUL Turska 5.000 grt	S Crveno more = 13° 52' N = 42° 57' E	Kod Bab el Mandeba u 13.00 sati zapovjednik izvjestio o podvodnoj eksploziji; manja oštećenja na pogonskom kompleksu otklonjena, ali brod je zadržan radi drugih opravaka do 3. XI;
	DAI HONG DAN Sjev. Koreja 9.940 dwt	S sektor Crvenog mora	Zapovjednik kod Bab el Mandeba izvjestio da je brod naišao na minu, ali je nastavio plovidbu;
	GEORGE SCHUMANN DRNJ brod za generalni teret 10.400 dwt	S sektor Crvenog mora kod Bab el Mandeba	Na putu iz luke Asab za Port Said brod naišao na minu; pogon oštećen, brod nasukan do dolaska drugog ist. njemačkog broda koji ga je oštećenog doteglio u Rijeku 8. IX;
3. 08.	TANG HE Kineski kontejn. brod 1.100 dwt	Bab el Mandeb = 13° 29' 36" N = 42° 58' 48" E	Na putu iz Hamburga za Kinu mina eksplodirala osamdesetak metara od broda; brod ozbiljno oštećen; posada ipak otklonila štetu, a brod je 12. VIII doplovio u Singapur;
5. 08.	OCEANIC ENERGY Liberija tanker 87.200 dwt	Crveno more 200 milja S od Džide	Više brodova prenijelo je poruku da je brod u 01.18 naletio na minu i traži pomoć; došlo je do velikog požara, više tankova probijeno; 20. VIII brod otpisan kao staro željezo;
6. 08.	BASTION SSSR	Bab el Mandeb = 13° 31' N = 42° 58' E	Nema detaljnijih podataka osim da je brod iz Sevastopolja za Indiju naišao na minu;
11. 08.	JOZEF WYBICKI Poljska	Bab el Mandeb	Na putu iz Malezije za Džidu brod neznatno oštetila mina;
15. 08.	THEOPOULIS Grčka	S sektor Crvenog mora kod Bab el Mandeba = 13° 28' N = 42° 57' E	Oko 18.00 sati po lokalnom vremenu 18 milja od Mokhe na putu za Berberu mina oštetila brod koji je 19. XI prodan u staro željezo;
20. 09.	BELKIS I Saud. Arabija RO/RO 3114 dwt	N sektor Sueskog zaljeva = 29° 34' N = 32° 30' E	Oko 06.00 sati po lokalnom vremenu 20 milja južno od Sueza podvodna eksplozija na 20 metara od kursa oštetila teško brod koji je bio upućen po hodočasnike

Napomena: detaljnije podatke vidi u USNI Proceedings/Naval Review 1985. godine str. 115-117.



Iz gornjeg tabelarnog pregleda vidljivo je da — 9. VII — jedan brod od 12.600 dwt
je frekvencija nailazaka brodova na morske mi- — 27. VII — tri broda od 3.750 dwt
ne bila prema slijedećoj distribuciji: — 28. VII — dva broda od 3.703 dwt

- 31. VII — tri broda sa 169.380 dwt
- 2. VIII — četiri broda sa 31.810 dwt
- 3. VIII — jedan brod od 1.100 dwt
- 5. VIII — jedan brod od 87.200 dwt, a zatim u dane 6., 11., 15. VIII i 20. IX po jedan brod.

Simptomatično je da su prvi i zadnji u seriji oštećenih brodova udese imali u kanalu. Ukupno je oštećeno 19 brodova s više od 383.000 dwt. Od toga 12 brodova ili gotovo 2/3 brodovlja s više od 70% dwt udese je imalo u Crvenom moru. Karakterističan je dug vremenski interval između prvog i drugog udesa (18 dana), te pretposljednog i posljednjeg udesa (35 dana). U prvom slučaju Kanalom je u međuvremenu prošlo aproksimativno između 1000 i 1200 brodova, a u drugom slučaju gotovo dva puta više.⁴

Katastrofalno razdoblje bilo je između 27. VII i 2. VIII kada je samo u 4 dana na mine naišlo 12 brodova. Zahvaljujući povećanoj pažnji brodskih posada u slijedećih 6 incidenata oštećen je bio samo po jedan brod. Ukupno uzevši klasificirana oštećenja kretala su se u rasponu od neznatnih do totalnih oštećenja — liberijski tanker OCEANIC ENERGY bio je nerentabilan za popravak zbog čega je i rashodovan. Ljudskih gubitaka nije bilo, izuzev jednog slučaja na liberijskom tankeru. Zastrašujuća je pretpostavka što se sve moglo dogoditi i kolike su mogle biti ljudske žrtve da je ukupno oko 35.000 hodočasnika iz Egipta, Saudijske Arabije i Pakistana sprovelo svoj naum da na hodočašće pođu brodovima kroz Crveno more!

Minska neizvjesnost i gubici što ih je egipatska privreda pretrpjela za to vrijeme, prisili su njenu vladu da uz nacionalne protivminske snage ratne mornarice zamoli za pomoć još 6 zemalja. Tako je u vremenu od 28. VII do 15. X 1984. godine bilo angažirano 48 ratnih jedinica, od čega 35 minolovaca i 7 helikoptera lovaca mina ratne mornarice Egipta, SAD, Velike Britanije, Francuske, Italije, Nizozemske i SSSR.

Traženje mina dalo je neočekivano slabe rezultate i pored vrlo dobre tehničke opremljenosti multinacionalnih snaga za protivminsku borbu. Samo je jedan britanski minolovac otkrio jednu minu. Eksperti su utvrdili da je mina bila sovjetskog porijekla, punjena sa 200 kg visokobrizantnog eksploziva. Njeni paljbeni uređaji imali su mogućnost da se mina aktivira pri udaru broda o minu, ali i na magnetsko-akustičkom principu. Indikativno je da nitko ni u ovom slučaju nije optužio SSSR za miniranje, kao što to nije bio slučaj ni sa Italijom u minskoj aferi s Nikaragvom.

Zaključno razmatranje

Brojne dileme koje su ostale i godinu dana poslije miniranja Crvenog mora i Kanala dozvoljavaju još uvijek formiranje tek samo primarnih zaključaka. Dok se javnost ne obogati novim informacijama, za sada se može tvrditi

— da su morske mine korištene u vrućim, kriznim svjetskim područjima. Nikaragvske teritorijalne vode minirala je CIA, ali tko je minirao Crveno more i Kanal i danas je samo na nivou pretpostavki;

— taktički učinak morskih mina bio je ostvaren, ali strateški nije. Nikaragva je diplomatsko političkim akcijama sama razbila američku blokadu njenih pomorskih luka, a egipatsko-saudijska intervencija da se pomoću multinacionalnih snaga otvori prolaz ostvaren je ubrzo (angažiranjem ratnih mornarica zemalja koje su i najzainteresiranije za naftu sa Srednjeg istoka);

— i u Nikaragvanskom i Egipatsko-Saudijskom slučaju upotrebljavane su mine male snage. Planerima njihove upotrebe nije stalo do totalnog uništavanja i potapanja brodova, već zastrašivanja brodskih posada i odustajanja od planiranih putovanja, odnosno upućivanja brodova na duge zaobilazne puteve s njihovim ekonomskim posljedicama;

Na primjerima nesvrstane Nikaragve, Egipta i Saudijske Arabije valja shvatiti da u primjeni širokog arsenala sredstava »specijalnog rata« ni druge nesvrstane zemlje ne mogu biti imune od ovakvih teritorijalnih namjera suvremenih agresora. Kritička primjena starih iskustava i pouka imperativ je svih subjekata ONO i DSZ. Upoznavanje novih »dostignuća« u primjeni sredstava i snaga »specijalnog rata« trajna je obaveza svih naših radnih ljudi i građana. Danas je to bilo minsko oružje, sutra će možda biti neko drugo.

Bilješke:

¹ Voeno istoričeskij žurnal br. 8/1984 godine, str. 49.

² »Nedjeljna Dalmacija« br. 750 od 22. 9. 1985. godine, str. 12.

³ USNI Proceedings/Naval Review 1985 god. str. 115.

⁴ Kroz Crveno more i Kanal mjesečno prođe između 1.800 i 2.000 brodova. Stoga je prosječna dnevna frekvencija prolaska brodova između 60 do 66 brodova. Prim. aut.—

Bibliografija:

1. Međunarodna politika br. 827 od 10. IX 84. str. 18;
2. Navy International br. 10/1984. str. 634-635;
3. Nedjeljna Dalmacija br. 750 od 22. IX 1985. str. 12;
4. USNI Proceedings/Naval Review 1985. str. 95-117;
5. Voeno istoričeskij žurnal br. 8/1984. str. 49;
6. Vojno delo br. 3/1985. str. 104-116.

