



Kaiser Ferenc

Az Active Endeavour haditengerészeti művelet

Jelen tanulmány a NATO 2001. szeptember 11-e után elsőként megindított – a tengeri hajózás biztonságát szavatolni hivatott – haditengerészeti művelete, az Active Endeavour megkezdésének okait, körülményeit, illetve az azóta eltelt közel egy évtized tapasztalatait mutatja be.

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-Káida-hálózathoz tartozó fanatikus, iszlámhívó terroristák térítették el. A terrortámadásra válaszként George W. Bush elnök meghirdette a terrorizmus elleni háborút, amelyhez a NATO is csatlakozott. A szövetség eleinte egyhangúlag támogatta az afganisztáni hadműveleteket, később viszont komoly tagállami vitákat váltott ki az Irak elleni támadás. A hadműveletek, műveletek azonban nemcsak a szárazföldön zajlottak, hanem kiterjedtek a világtengerre is. Az itt zajló műveletek azonban elsősorban nem a terrorizmus elleni küzdelemről, hanem különféle szervezett bűnözői csoportok – kalózkodók, fegyver-, kábítószer- és embercsempészek – elleni fellépésről szólnak.

A tengeri hatalmak vagy államok koalícióinak flottái közel háromezer éve küzdöttek a világtenger feletti ellenőrzésért. A legfontosabb cél mindig ugyanaz volt: biztosítani saját kereskedőhajóik útját, illetve megakadályozni az ellenfél kereskedelmi hajóit a szabad mozgásban. Végső soron tehát mindig arról volt szó, hogy ki tudja jobban kiaknázni a világtenger nyújtotta gazdasági lehetőségeket. Napjainkra

azonban gyökeresen megváltozott a stratégiai helyzet, az állami szereplők jelentette fenyegetés lényegében megszűnt, amelynek legfontosabb oka a globalizáció. A kölcsönös gazdasági függőség miatt a világtenger zavartalan használata az összes nagy hatalom, illetve a működőképes államok közös érdeke. A fenyegetés azonban nem szűnt meg, csak átalakult. Az új évezred tengeri kereskedelmére már nem ellenséges államok, hanem különféle nem állami szereplők, szervezett bűnözők (fegyver-, ember- és kábítószercsempészek, kalózkodók) és különféle terrorista szervezetek jelentik a legnagyobb veszélyt.

A NATO-nak – mint a világ jelenleg legerősebb katonai, ezen belül haditengerészeti szövetségének – egyik legfontosabb feladata ezeknek a fenyegetéseknek az elhárítása. Ez a kijelentés persze nem csak a NATO-ra igaz, az ezredforduló óta egyre több ilyen jellegű – a kereskedelmi hajózás biztonságát szavatoló – bevetést teljesítenek az orosz, a kínai és az indiai haditengerészet egységei is. A stratégiai szempontszerű tengeri szállítási útvonalak védelme tehát közös nemzetközi érdek. A feladat azonban hatalmas, hiszen milliányi vízi jármű mozog a világóceánon, s közülük csak legfeljebb pár százat használnak a terroristák vagy a kalózkodók. A komoly hírszerzési munka ellenére nyilvánvaló, hogy ilyen

arányok mellett nagyfokú szerencsére is szükség van az ellenség megtalálásához. Az aszimmetrikus hadviselés sajátosságai itt is a gyengébbnek tűnő felet, azaz a terroristákat és a kalózkodat segítik. Ők mindig tudják, hogy mikor és mit akarnak megtámadni. Az ellenfelek viszont, azaz a reguláris haditengerészetek egységei, komoly lépéshátrányban vannak, hiszen – lehetőleg – minden egyes hajót meg kell védeniük, mindig készen kell állniuk akár a legrosszabb eshetőségre is.

A terrorizmus jelentette fenyegetés

Az iszlám radikális terrorizmus már az Amerikai Egyesült Államok ellen 2001. szeptember 11-én elkövetett terrortámadást megelőzően is támadott tengeri célpontot. 2000. október 12-én két öngyilkos merénylő egy kis gumicsónakkal belerohant a USS Cole (DDG-67) nevű amerikai rakétás rombolóba, miközben az üzemanyagot vételezett Ádenben. A motorcsónak – becslések szerint – 180–320 kilogramm robbanóanyaggal volt megrakva. A detonáció egy nagyjából 12x12 méteres léket vágott a USS Cole törzsébe, amelyen keresztül több száz tonna tengervíz zúdult a hajóba. A kárelhárítóknak kétségbeesett munkával estére sikerült stabilizálni a helyzetet, megfékeztek a vízbetörést, a víz alatt keletkezett károk felmérésére kiküldött búvárok pedig azzal a jó hírrel tértek vissza, hogy a hajógerinc nem sérült meg. Estére megérkezett a segítség is, először egy brit, majd két amerikai hadihajó érkezett a helyszínre. A három baráti egység védőgyűrűbe vonta a sérült USS Cole-t, így lehetlenné vált egy újabb sikeres támadás.

Az akció mérlege egyértelműen a terroristák számára volt kedvező, két halott és pár

ezer dolláros befektetés ellenében – utóbbiban benne volt a két „vértanú” családjának fizetett „fájdalomdíj” is – a US Navy 17 halottat és 39 sebesültet veszített, emellett közel 260 millió dolláros anyagi kárt szenvedett, nem is beszélve az óriási presztízvesztéséről. A súlyosan megrongálódott USS Cole-t október 20-án vontatták ki a kikötőből, majd egy norvég nehézteher-szállító hajó a fedélzetére emelte, hogy hazaszállíthassa a szükséges nagyjavításra.

Az eset klasszikus példa az aszimmetrikus hadviselésre. Az egyik oldalon ott állt a világ egyik legkifinomultabb, 789 millió dollárba kerülő fegyverrendszere, 320 fős jól képzett légénységével, míg a másikon egy pár száz dolláros gumicsónak, két mindenre elszánt vallási fanatikussal. A későbbi vizsgálatok kiderítették, hogy a támadásnak voltak előzményei. 2000. január 3-án, vélhetőleg ugyanaz az öngyilkos egység, amely a USS Cole elleni támadást végrehajtotta, megpróbálkozott a USS The Sullivans (DDG-68) rakétás romboló 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.

A USS Cole elleni támadást jól előkészítették. Az amerikai romboló délelőtt fél tízkor vetett horgonyt, az üzemanyag-felvétel fél tizenegykor kezdődött, 11 óra 18 perckor pedig már becsapódott az öngyilkos merénylők motorcsónakja. A csónak már minden bizonnyal elő volt készítve, sőt a rövid idő arra enged következtetni, hogy valaki a kikötői hatóságoktól előre jelezhetette az amerikai hadihajó érkezését. A támadást követő haditengerészeti és kongresszusi vizsgálat több meglepő megállapítást is tett. Kiderült, hogy a támadás talán akkor sem fulladt volna kudarcba, ha vég-



rehajtják a veszélyes helyzetekre előírt kötelező biztonsági intézkedéseket. A USS COLE parancsnoka nem tudhatta, hogy támadás fenyegeti – ilyen típusú akcióra korábban nem volt példa –, sőt nem is rendelkezett olyan eszközökkel, amelyekkel hatékonyan meg tudta volna oltalmazni a hajóját egy ilyen típusú támadással szemben. A USS Cole-on hiába volt megerősített őrség, az őrcsapat nem kaptak – az adott műveleti helyzetben nem is kaphattak – tűzparancsot, és a parancsnok nem bocsátotta vízre azokat a gépfegyverrel felszerelt könnyű csónakokat, amelyeknek a hajó körül kellett volna cirkálniuk. A vizsgálat nem találta felelősnek a hajó kapitányát a bekövetkezett veszteségekért, és meghagyta őt a tisztségében.

A támadás következményeként megszigorították a NATO haditengerészeti erőinél lévő biztonsági rendszabályokat, amelyeket akkor kell életbe léptetni, ha „ellenséges vizeken” tartózkodnak. A lehorgonyzott hajók védelmére új, szögesdróttal is megerősített, úszó bójasorokat rendszereztek, amelyeken semmilyen könnyű jármű sem törhet át. Gyorsabb és erősebb fegyverzetű motorcsónakokat állítottak szolgálatba, amelyeket a lokátor mellett infravörös és fénysokszorozó berendezésekkel is elláttak. Kiderült ugyanis, hogy a legkorszerűbb szenzorok sem feltétlenül tudják észlelni az arab világban elterjedt, „lopakodó technológiát” alkalmazó fa-, illetve gumicsónakokat. Ezek ellen főleg és költséges, ráadásul nem is eléggé hatékony a rakétafegyverek használata, így újra divatba jöttek a különféle kézi irányítású gépfegyverek, illetve könnyű gépágyúk, hiszen a könnyű építésű hajók ellen már akár a 7.65 mm-es lövedék is kellőképpen hatásos lehet. A NATO hasznosította a „vérrel szerzett” tapasztalatokat, így a hadihajói na-

gyobb biztonságban vannak a „veszélyes vizeken”.

A szövetség haditengerészeteinek azonban saját hadihajóik oltalmazása mellett egyéb feladatokra is fel kellett készülniük. Meg kell oldaniuk a kereskedelmi kikötők, a kereskedelmi hajók és a nemzetközi hajózási útvonalak védelmét is. A USS Cole ellen elért siker ellenére nem valószínű, hogy az ott alkalmazott módszerrel még egyszer sikerül egy NATO-hadihajót megrongálni, éppen ezért a terroristák biztosan új módszereket és eljárásokat fognak kitalálni. A keményen védett hadihajókkal ellentétben a világkereskedelem több tízezer kereskedelmi hajója könnyű préda: nagyok, lassúak, könnyen sebezhetőek. Egy-egy sikeres támadás ráadásul komoly anyagi, illetve környezeti károkat is okozhat.

2002. október 6-án, Jemen partjai közelében hatalmas robbanás rázta meg a Limburg nevű tartályhajót. A VLCC (*very large crude carrier* – nagyon nagy ömlesztettáru-szállító) kategóriájú Limburg, amely 332 méter hosszú, 58 méter széles, 31 méteres merülésű és 2.1 millió hordó (348 000 m³, 300 000 tonna) kapacitású, ekkor csak 397 000 hordó kőolajat szállított, azaz maximális hordképességének mindössze 19%-át. Ádentől 570 kilométerre, egy apró facsónak ütközött a hajó hegyként tornyosuló oldalába. A robbanás megölt egy bologár matrózt, 12 társát pedig megsebesítette. A Limburg kigyulladt, a léken keresztül pedig mintegy 90 000 hordó olaj ömlött a tengerbe. A hajó mindaddig lángolt, illetve eregette magából a mérgező füstöt, amíg a sérült tartályokból az összes olaj ki nem folyt, illetve el nem égett. A tűzoltók erőfeszítése – megfelelő eszközök hiányában – csak arra korlátozódott, hogy a lángok ne terjedjenek át az épségben maradt rekeszekre. A sérült hajót Dubaiba vontatták, ahol kijavították. Az okozott kár értékét 45

millió dollárra becsülték. A Jihad.net weboldalon az al-Káida jelezte, hogy tagjai hajtották végre a támadást. Szakértők szerint a merénylet értelmi szerzője Abd al-Rahim al-Nashiri lehet, aki a USS Cole elleni támadás fő szervezője volt. A Limburg elleni merénylet jól illusztrálja, mennyire sebezhető a Nyugat energiabiztonsága, hiszen a fejlett országok döntő többsége veszélyes mértékben függ a tengerentúlról érkező energiahordozóktól. Ez egyébként nem csak a nyugati országokra igaz, az USA, Kína, Oroszország, Nagy-Britannia, Franciaország, Japán, Dél-Korea, India, Spanyolország és Oroszország közül (ezek az államok tartják fenn a világ tíz legerősebb haditengerészetét) egyedül Oroszország az, amely nem szorul energiáimportra.

A terroristák emellett újabb és újabb módszerekkel állhatnak elő. Számos szakértő véleménye szerint a terroristák számára sikerrel kecsegtet az a módszer, hogy olyan járműveket rabolnak el és raknak meg robbanóanyaggal – például kikötői vontató- vagy révkalauzhajókat – amelyekről nem szokatlan, hogy közvetlen közel kerülnek egy-egy hadi- vagy kereskedelmi hajóhoz. Amikor pedig egy ilyen, robbanószerrel megrakott „bárányszőrbe bújt farkas” eléri a kiszemelt célpontot, már kész is az újabb katasztrófa. Talán még ennél is nagyobb veszélyek fenyegetik a hajózást olyan nagy forgalmú helyeken, mint például a tengerszorosok és csatornák, 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 – s ez mára szinte már az al-Káida védjegyévé vált – több irányból is

érkezhet. A világ haditengerészeinek ezekre a támadásokra kell felkészülniük, megelőzésüknél pedig komoly szerep hárul a hírszerző munkára.

A hadihajóknak akkor is rendkívül óvatosnak kell lenniük, amikor gyanús csónakokat és hajókat igazoltatnak, ezeket csak annyira szabad megközelíteni, hogy az ellenőrzést végző hadihajó kívül essen egy esetleges robbanás hatósugarán. Az átkutatást végző különítményt azonban ilyen esetben sem oltalmazza semmi. 2004. április 24-én a USS Firebolt (PC-10) egy gyanús járművet igazoltatott a Perzsa-öbölben. Az amerikai őrhajó csónakja odaállt az átvizsgálandó hajó mellé, ám az abban a pillanatban felrobbant. A hétfős amerikai osztag három tagja halt hősi halált, ám az áldozatok száma ennek a többszöröse lehetett volna, ha maga az őrhajó áll a terroristák járműve mellé.

Az Active Endeavour megindítása

Az *Active Endeavour* 2001. szeptember 11-e után kezdték meg a Földközi-tenger keleti medencéjében, hogy szimbolizálja a NATO szolidaritását és segítőkészségét az Egyesült Államok számára. A műveletet a washingtoni szerződés ötödik cikkelyének megfelelően indították, deklarált célja a szervezet terrorizmus elleni harcának támogatása volt. Gyakorlatilag ez volt a NATO első tényleges reakciója a szeptember 11-i támadásokra, egyben a szövetség történetének első – s a mai napig az egyetlen – ötödik cikkely alapján megindított tengeri művelete. Az elmúlt évek transzatlanti vitái ellenére az Active Endeavour támogatása a mai napig töretlen. Meghirdetése óta a művelet mandátumát többször megújították, és mind területileg, mind pedig



feladatrendszerét illetően kiterjesztették. A művelet a Szövetséges Haditengerészeti Erők Dél-európai Parancsnokának (*Commander Allied Naval Forces South – COMNAVSOUTH*) alárendeltségébe tartozott, parancsnokságát Nápolyban állították fel. A műveletet azóta is irányító parancsnokság neve 2004. július 5-től Szövetséges Tengeri Komponens Parancsnokság Nápolyra (*Allied Maritime Component Command Naples – CC-MAR Naples*) változott. Az Active Endeavour végrehajtására egy harccsoportot (*Task Forces Endeavour – TFE*) hoztak létre. Az TFE állományába a NATO két azonnali reagálású haditengerészeti köteléke, a STANAVFORMED és a STANAVFORLANT – későbbi nevükön Egyes, illetve Kettes Számú NATO Haditengerészeti Készenléti Kötelék (*Standing NATO Maritime Group 1 – SNMG1*, illetve *Standing NATO Maritime Group 2 – SNMG2*) – egységeit jelölték ki. A műveletet az első pillanattól fogva támogatja a NATO AWACS (*Airborne Warning and Control System* – légtérelenőrző és irányító) repülőgépparkja. Az AWACS-gépek észlelik a gyanús vagy azonosítatlan hajókat és vezetik rájuk a műveletben részt vevő erőket. A TFE számára a NATO összes, a Földközi-tengeren bázissal rendelkező állama logisztikai támogatást biztosított. Később az a támogatás kibővült hírszerzési információk átadásával is. Az Active Endeavour-műveletnek napjainkra résztvevői a NATO Mediterrán Párbeszéd országai (Algéria, Egyiptom, Izrael, Jordánia, Marokkó, Mauritánia és Tunézia) is.

A STANAVFORMED 2001. október 6-án kapott parancsot az ekkor még *Exercise Destined Glory* nevű művelet megkezdésére. Az Active Endeavour elnevezést október 26-án kapta a művelet, amelynek első szakaszát a STANAVFORMED egységei (egy rakétás romboló és hét rakétás fre-

Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG1).

Az Egyes Számú NATO Haditengerészeti Készenléti Kötelék a szövetség azonnali bevethető tengeri haderejének egyik legfontosabb eleme. A köteléket eredetileg Atlanti-óceáni Állandó Haditengerészeti Kötelék – Standing Naval Forces Atlantic, STANAVFORLANT – néven állították fel. 2005. január elsejétől viseli a jelenlegi nevét. A STANAVFORLANT a világ első állandó jelleggel, békeidőben létrehozott többnemzetiségű haditengerészeti köteléke volt. A SACLANT (Supreme Allied Commander, Atlantic – Szövetséges Fegyveres Erők Atlanti-óceáni Legfelsőbb Parancsnoksága, Norfolk, Virginia) alá rendelt azonnali reagálású egységet 1968 januárjában hozták létre a NATO atlanti-óceáni partvidékkel rendelkező államai. (Jelenleg a northwoodi székhelyű Szövetséges Erők Tengeri Komponens Parancsnoksága (Allied Maritime Component Command Northwood) alárendeltségébe tartozik.) A hat-tíz hadihajóval (rombolók, fregattok, tartályhajó) rendelkező csoportosítás állománya hathavonta cserélődik, ekkor a parancsnok személye – akit a köteléket felállító, oda hadihajót delegáló államok rotáció alapján jelölnek ki – is automatikusan változik. 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 kizárólag az Atlanti-óceánon teljesített szolgálatot, azóta azonban – például a délszláv válság idején – többször megfordult a Földközi-tengeren, az utóbbi időben pedig állandó jelleggel Afrika szarvánál is.

gatt) 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. 2002. január közepén újra a STANAVFORMED erői vették át a feladatot. Ezt követően a két kötelék háromhavi rotációs váltórendszerre állt be. 2005. január elsejétől a NATO-átalakítás keretében a STANAVFORMED és a STANAVFORLANT elnevezése is megvál-

Standing NATO Maritime Group 2 (SNMG2).

A Kettes Számú NATO Haditengerészeti Készenléti Köteléket létrehozása idején kifejezetten a földközi-tengeri műveletekre szánták. Az eredetileg Földközi-tengeri Állandó Haditengerészeti Kötelék nevű szervezetet – Standing Naval Force Mediterranean STANAVFORMED – a STANAVFORLANT mintájára 1992-ben állították fel, a NATO földközi-tengeri azonnali reagálású haditengerészeti erejeként. Az eredetileg 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. 1992-ben a Maritime Monitor, 1993 és 1996 között pedig a Sharp Guard-hadművelet keretében a STANAVFORMED egy kötelékben tevékenykedett a STANAVFORLANT és a WEUCONMARFOR (Western European Union Naval Force – a Nyugat-európai Unió Haditengerészeti Köteléke) erőivel, hogy érvényt szerezzenek az EU és az ENSZ délszláv államokkal szemben elrendelt (fegyver)embargóinak. A két műveletben nem kevesebb mint 70 000 hajót figyeltek meg, 7000-et pedig át is vizsgáltak. Az itt szerzett tapasztalatok később nagyon jól jöttek az Active Endeavour-művelet megindítását követően. Mai elnevezésével 2005. január elsejétől szerepel.

tozott, ez azonban az Active Endeavour-műveletben való részvételüket nem érinti. Az SNMG2, illetve SNMG1 továbbra is háromhónapos rotációban váltja egymást. Fontos változás azonban, hogy nem feltétlenül a kötelékek egésze kerül bevetésre, hanem csak egyes részeik, sőt esetenként csak egy-egy hajó, hiszen napjainkban a megfigyelések jelentős részét már parti bázisú merev- és forgószárnyas repülőeszközök végzik. Felszíni hajókra elsősorban csak akkor van szükség, ha a gyanús hajót fel kell tartóztatni és át kell kutatni. A TFE állományába esetenként tengeralattjárókat is besorolnak, ha a gyanús hajó rejtett megfigyelése ezt úgy kívánja.

Az Active Endeavour-műveletben részt vevő erők fő feladata a járőrözés, a földköz-

zi-tengeri hajózás megfigyelése és a gyanús hajók átvizsgálása. Ez utóbbit 2003. április 29-től látják el a küldetésben részt vevő hadihajók. Mindez hivatalosan arra szolgál, hogy segítsen kideríteni, megelőzni, illetve elrettenteni a terrorcselekményeket. A misszióknak azonban ennél jóval összetettebb feladatrendszere volt, van. 2001 őszén például segített megnyugtanni a média által hiszterizált közhangulatot, hiszen mindenki láthatta, hogy a NATO a helyén van. A szervezet ezzel a művelettel azonnal és látványosan a tettek mezejére lépett, s úgymond „újtját állta a Földközi-tengeren keresztül Európába hömpölygő terroristák áradatának”. (Ha semmi más praktikus haszna nem is lett volna, már a lakosság nyugalmának helyreállításában betöltött szerepe miatt is megérte volna a művelet megindítása.)

Hasonlóan a közvetlen terrorakciók elleni védelemhez, inkább „látványelemként” szolgált a kereskedelmi hajók átkísérése a Gibraltári-szoroson. A Földközi-tenger kereskedelmi útvonalai kiemelten fontosak a NATO európai tagállamai számára, hiszen – egyebek mellett – a nyugat- és dél-európai államok szénhidrogén-szükségletének 65 százaléka érkezik rajta keresztül. (Nem csak hajón, hiszen a Líbiából és Marokkóból a tengerfenéken futó kőolaj- és földgázvezetékek is stratégiai fontosságúak.) Az Active Endeavour-műveletben részt vevő erők – igény szerint – kísérték keresztül a Gibraltári-szoroson a szövetség lobogója alatt hajózó kereskedelmi egységeket. Ez a kísérés eredetileg nem volt része a műveletnek, azonban a Limburg elleni merénylet, illetve az al-Káida marokkói támadásai miatt szükségesnek érezték a feladatok felülvizsgálását, hiszen a Gibraltári-szorost a szűk vízfelületre korlátozó hatalmas hajóforgalom (naponta 3000 nagy teherhajó halad itt keresztül) túl csábító célponttá teszi



az iszlám terrrorszervezetek számára. 2003. február 4-én ezért a NATO kiterjesztette az Active Endeavour működési területét a Gibraltári-szoros térségére is. Az első ilyen típusú feladatot március 10-én teljesítették a hadihajók. A kísérési feladatok ellátására létrehozták a Gibraltári-szoros harccsoportot (*Task Force Strait of Gibraltar – TF STROG*), amelybe brit, spanyol, német, dán és norvég eszközöket, főleg kisebb őrnaszádokat vontak be. 2004 májusában azonban ezt a missziót felfüggesztették, mert – a pánik elmúltával, hiszen nem került sor a Gibraltári-szoros térségében kereskedelmi hajók elleni támadásra – már nem volt rá igény. A műveletben részt vevő erők összesen 488 kereskedelmi hajót kísérték át a Gibraltári-szoroson.

A hadihajók esetenként már azzal is segítettek, hogy jókor voltak jó helyen. A korszerű fregattokat és rombolókat ugyanis nagy sebességük, nagy befogadóképességű hajóterük, gyors motorcsónakjaik és helikoptereik ideális kutató-mentő egységekké teszik. A NATO-hajók 2001. december 4-én egy sérült olajfűrótorony 84 munkását mentették ki egy heves viharban, 2002. január 2-án pedig egy illegális migránsokkal túlszűfolt, süllyedő csempezhajóról vettek fel 250 embert, többségében nőket és gyerekeket. A műveletben részt vevő erők segítséget nyújtottak a 2004. évi nyári olimpiai és paralimpiai játékok biztosításában is, hiszen ekkor első sorban a Görögországot övező vizeken tevékenykedtek.

Mint látható, a művelet tevékenységi köre számos területre kiterjed, fő feladatának azonban még ma is a terrorizmus elleni fellépést tekintik, amelynek legfontosabb eleme a gyanús – vélhetőleg terroristákat vagy fegyvereket szállító – hajók átkutatása. (Ez a lehetőség – amely eredetileg nem szerepelt a művelet feladatai között – 2003

áprilisa óta él.) A Földközi-tenger zsúfolt, nagy forgalmú vizein azonban – naponta legalább 7000 nagyobb teherhajó van mozgásban a beltengeren – rendkívül nehéz a gyanús hajók kiszűrése, s ha ez esetleg sikerül is, a neheze csak ezután kezdődik. Számos jogi és humanitárius problémát kell ugyanis megoldani, amelyeket ennél a műveletnél ténylegesen be is akarnak tartani. (Szemben az USA által vezetett műveletekkel, ahol – különösen George W. Bush elnöksége idején – általában elég lazán értelmezték a szabályokat, az Active Endeavour esetében mindig kínosan ügyeltek a vonatkozó jogszabályok aprólékos betartására. Vélhetően ezért töretlen még napjainkban is a művelet támogatása.)

Az átvizsgálni kívánt hajó esetén például nem mindegy, hogy az milyen vizeken és milyen lobogó alatt hajózik. Külön bejegyzés nélkül csak NATO-tagállam felségvizein vagy lobogója alatt futó hajót lehet átkutatni. Nemzetközi vizeken pedig a lobogó joga számít, azaz annak az államnak az engedélyét kell kérni, amelynek regiszterébe a hajót bejegyezték, továbbá a kapitánynak is áldását kell adnia arra, hogy az átvizsgálást végző egység a fedélzetre léphessen. (Ennek például csekély a valószínűsége líbiai, szíriai vagy mondjuk iráni hajó esetén.) A szövetség teljesen akkor sem tehetetlen, ha erre sem a kapitány, sem a lobogó nemzete nem ad engedélyt, hiszen az Active Endeavourban részt vevő erők tovább kísérhetik, figyelhetik a gyanús járművet, illetve riadóztathatják a célkikötő hatóságait. Az mindenesetre jól jelzi a helyzet visszásságát, hogy a századik gyanús hajó átvizsgálását csak 2006. március elsejére sikerült teljesíteni, noha addig már több mint 76 500 hajót figyeltek meg. 2007 októberére a megfigyelt hajók száma már 88 590-re, az átkutatottaké pedig 125-re nőtt, 2010 áprilisáig

pedig már több mint 100 000 hajót figyeltek meg és 160-at kutattak át. A végrehajtás jogi problémákból adódó esetenkénti lehetetlensége ugyanakkor „csak” a katonák és tengerészek számára számít kudarcnak – politikai szempontból a művelet rendkívül sikeresnek minősül, amit mi sem tükröz jobban, mint azok a NATO-jelentések, amelyeket évente betérjesztenek az Active Endeavourról az ENSZ-közgyűlés elé.

2004. március 16-án a NATO újabb döntést hozott az Active Endeavour területi kiterjesztéséről, így az immár a Földközi-tenger teljes medencéjét lefedi. A júniusi isztambuli csúcstalálkozón a NATO felkínálta a részvétel lehetőségét a békepartnerségben (PfP) részt vevő országok, valamint a Mediterrán Párbeszéd államai részére. Az együttműködés részleteit 2006 novemberében, a rigai csúcstalálkozón pontosították. A művelet így lényegében a Földközi-tenger teljes vízfelületére terjedt ki, hiszen csak Líbia és Szíria felségvizei esnek kívül illetékességi területén. Az isztambuli csúcson a szervezet Ukrajna és Oroszország számára is felajánlotta a részvételt. Oroszország jelezte, hogy nem zárkózik el a programban való részvételtől, ám az általa szabott feltételek ekkor elfogadhatatlanok voltak a NATO számára. Ukrajna ellenben örömmel csatlakozott a művelethez, erről 2005. április 21-én Vilniusban írt alá egyezményt az ukrán külügyminiszter és a NATO főtitkára.

2004-ben a szövetség fontolóra vette az Active Endeavour további területi kiterjesztésének lehetőségét. Természetes lehetőségnek kínálkozott a Fekete-tenger, amelyet Ukrajna is támogatott, Oroszország és Törökország azonban mereven ellenezett, így az nem valósult meg. (Noha az orosz–NATO kapcsolatok sokat javultak a hidegháború óta, Oroszország ettől függetlenül nem rajong azért, ha a szövetség, nevesül annak vezető tagállama, az USA, túl közel „aktivi-

zálja magát” a határaihoz.) Miután a NATO elállt a művelet Fekete-tengerre történő kiterjesztéséről, 2004 decemberében Oroszország is jelezte csatlakozási szándékát az Active Endeavourhoz. 2005-től, kiképzési céllal, két orosz hadihajó csatlakozott a művelethez. 2006. február 17-én pedig a NATO és Oroszország illetékesei bejelentették, hogy befejezték az orosz haditengerészet erőinek csatlakozását elősegítő kiképzés első szakaszát. A kiképzés folyamán először került sor NATO és orosz hadihajók közötti rejtjelezett üzenetváltásra, sőt az is először fordult elő, hogy NATO-kiképzők huzamosabb időt töltöttek orosz hadihajók fedélzetén. Korábban persze arra sem volt példa, hogy egy orosz hadihajó (a Moszkva cirkáló) és két NATO-hadihajó (a spanyol SPS Navarra és a brit HMS Nottingham fregatok) közös kötelékben tevékenykedjenek. 2006 óta az orosz és ukrán egységek már teljes jogú résztvevőként csatlakoztak a művelethez: 2010 májusáig az előbbieket két, az utóbbiak öt alkalommal. Ukrán egység utoljára 2009 októberében és novemberében vett részt a műveletben. A NATO és Oroszország kapcsolatainak megromlása itt is tetten érhető, hiszen a harmadik orosz egység 2008 nyarán csatlakozott volna az Active Endeavourhoz, de erre a grúz–orosz háború miatt nem került sor.

Más országok csatlakozására is sor került. Izrael 2006. október 4-én írta alá az együttműködési megállapodást, 2008 januárja óta pedig egy megfigyelővel képviselteti magát a nápolyi parancsnokságon. 2008 márciusában Grúzia, 2008 júniusában pedig Marokkó is az aláírók sorába lépett. Még olyan, a Földközi-tengertől viszonylag távol eső országok is egyre szorosabb együttműködést szorgalmaznak, mint Svédország és Finnország.

Napjainkra az Active Endeavour már sokkal inkább hírszerző műveletnek és egyfaj-



ta erődemonstrációnak tekinthető, amelynek legfontosabb feladatai, hogy folyamatosan megfigyeljék az áthaladó hajókat, és éreztessék a NATO jelenlétét a Földközi-tenger medencéjében.

2009. január 19-én az Észak-atlanti Tanács jóváhagyta a művelet profiljának átalakítását, amely a hajóegységek alkalmazásáról a hálózatcentrikus megközelítésre helyezi a hangsúlyt. Míg korábban akár hét-tíz egység is részt vett a misszióban, addig ez napjainkra két-háromra csökkent. (Ebben nyilván az is szerepet játszott, hogy a NATO felszíni erőit egyre inkább lekötik az Indiai-óceánon folytatott műveletek.) Az Active Endeavour napjainkban már képes követni a Földközi-tenger teljes hajóforgalmát, amelyben kiemelt szerepe van a NATO Northwoodba települt Hajózási Központjának (*NATO Shipping Centre Northwood*). A gyanús-nak talált hajók átkutatására már nemcsak a hadihajók tengerészei és tengerészgyalogosai állnak rendelkezésre, hanem – igény szerint – a térség NATO-tagállamainak szárazföldi haderőihez tartozó különleges egységek is. A kiépült Tengeri Biztonsági Információs Rendszer (*Maritime Safety and Security Information System – MSSIS*) legnagyobb hasznélvezői a térségbeli országok rendvédelmi szervei és titkosszolgálatai, amelyekkel a NATO-erők megosztják a megszerzett információkat. (Ezek természetesen nemcsak, sőt elsősorban nem a terrorizmussal foglalkoznak, hanem a kábítószer-, fegyver- és embercsempészetrel.)

Elmondható tehát, hogy a NATO Active Endeavour művelete alapján véve elérte a kitűzött célokat, amelyet mi sem jelez jobban, mint az, hogy folyamatosan nőtt annak illetékességi területe, és egyre több ország csatlakozott hozzá. Ez azt is bizo-

nyítja, hogy a térségbeli elfogadottsága magas, hiszen csak a két „lator állam”, Líbia és Szíria nem támogatja. Úgy vélem, hogy az alapkoncepcióban rejlik a siker titka: az önkéntes csatlakozásban, illetve abban, hogy a megelőzésre és nem a tényleges hadműveletekre helyezi a hangsúlyt. Ebben a formájában pedig az Active Endeavour a régió országainak többségében – vallásuktól és politikai rendszerüktől függetlenül – elfogadható és felvállalható, hiszen nem egy adott ország, hanem adott terrororganizációk – nemcsak az iszlám radikálisok, hanem például a fegyvereit főleg a Földközi-tengeren keresztül beszerző ETA – ellen irányul. Jótékony hatása van a Földközi-tenger medencéjének biztonságára, és ez a gazdasági élet szereplőire is megnyugtató hatással van.

Katonai szempontból a legnagyobb érdeme az, hogy a NATO-tengerészetek – lényegében békeidőben – begyakorolhatták a gyanús vízi járművek nyomon követését, feltartóztatását és átkutatását. Ezek a tapasztalatok pedig felbecsülhetetlenek a földközi-tengerinél jóval nehezebb biztonsági környezetben zajló CTF-150, CTF-151 és CTF-152, Allied Provider, Allied Protector, illetve Ocean Shield (NATO-vezetésű), valamint az EU Atalanta műveletei számára. (A részt vevő hajók, illetve személyi állomány egy része korábban szolgált az Active Endeavourban is.) Az Indiai-óceánt, különösen annak északnyugati medencéjét (Perzsa-, Adeni- és Ománi-öböl) ugyanis sokkal mélyebben érintik azok a problémák (szervezett bűnözés, fegyver- és embercsempészet, terrorizmus), amelyekkel szemben az Active Endeavour a Földközi-tenger medencéjében igyekszik fellépni, s amit csak tetéz a térségben sokszor az egyetlen megélhetési forrásnak számító kalózkodás. ■

Irodalom

BP Statistical Review of World Energy, June 2009.

http://www.bp.com/liveassets/bp_internet/globalbp/globalbp_uk_english/reports_and_publications/statistical_energy_review_2008/STAGING/local_assets/2009_downloads/statistical_review_of_world_energy_full_report_2009.pdf.

Combating terrorism at sea Active Endeavour briefing, April 2004.

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

Combating terrorism at sea Active Endeavour briefing, July 2006.

http://www.nato.int/docu/briefing/terrorism_at_sea2006/terrorism_at_sea2006-e.pdf.

Combating terrorism at sea Active Endeavour briefing.

http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2006_09/2010_03_D011B221E26B40D891C22D0CA8A7D9AC_active_endeavour2008-e.pdf.

CRS Report for Congress RS20721 Terrorist Attack on USS Cole: Background and Issues for Congress. <http://files.findlaw.com/news.findlaw.com/cnn/docs/crs/coleterrattck13001.pdf>.

Finman, Bryan: Keeping the Med safe – how it's done. *NATO Review 2010*.

http://www.nato.int/docu/review/2010/Maritime_Security/Safe_Mediterranean/EN/index.htm.

Frantom, Todd: Ready to Face the Terror. *All Hands*. Magazine of the US Navy, Number 1066, February 2006. 15–21. o. <http://www.navy.mil/media/allhands/acrobat/AH200602.pdf>.

Gloekler, Michael: Result of USS Cole Investigation announced. *NavNews*, Vol. 04/01 January 19, 2001. 1–2. o.

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

Jane's Warship Recognition Guide. Edited by Robert Hutchinson, New York – London, 2002, HarperCollins Publishers.

History of Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG1).

http://www.manw.nato.int/page_snmg1.aspx.

Operation Active Endeavour. http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_7932.htm.

Operation Active Endeavour.

http://www.afsouth.nato.int/organization/CC_MAR_Naples/operations/ActiveEndeavour/Endeavour.htm.

Pelkofski, James: Defeating Terrorist on the Waterfront. <http://www.c4i.org/pelkofski.html>.

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

The Military Balance, 2010. The International Institute for Strategic Studies. London, 2010, Routledge.

The Standing NATO Maritime Group 2.

http://www.afsouth.nato.int/organization/CC_MAR_Naples/Factsheets/SNMG2.htm.