

МОРСКАТА ЗАПЛАХА АЛ-КАЙДА

Тероризмът е феномен, с който традиционно се сблъскаха гражданите на редица държави много

преди атаките на 11 септември срещу САЩ. Независимо от грядата история на успешна борба срещу чумата на радикационните форми на политическия тероризъм, специалните служби преследваха заплахата от койнтервенция Ислам срещу Западния свят. Само трагичната скръп на почти 3000 невинни и нищо неподозрящи граждани на тази гала отвори очите на хората за машабите на заплахата и показа уязвимостта на съвременните, все по-открити и взаимосвързани обществата от високоорганизиран терористични групи.

Инцидентът като атака срещу кораб **Super Ferry 14** (Февруари 2004), бомбите в мидруските Вакобе (март 2004) и лондонското метро (юни 2005) демонстратива уязвимостта на транпортирната система и инфраструктура. От тази гледна точка въпросът коя страна би могла да бъде съществата терористична мишена се промени на кой въз транспорт би могла да превърне техния интерес съществия път.

Като независима реакция държави и международни организации предприеха мерки за осигуряване сигурността на корабоплаването и присъединиха: в САЩ - **MTSA (Maritime Transportation Security Act)** и **CSI (Container Security Initiative)**, а **IMO** пръв **ISPS Code**. Въпреки това организите, планиращи операцията на Ал-Кайда, показаха, че могат да се адаптират към бързо променящата се околна среда, и до демонстративна непрекъснатост. Други терористични групи с морски възможности са Фронтът за освобождение на Палестина (**PLF**), Фатих Хизбул, Турпи за освобождение на Тамил Ежама (**LTTE**), Абу Саиф (**ASG**) и Демия Исламиа (**JI**). Целта на тази стъпка е да се анализира морските способности на Ал-Кайда.

КАКВО Е АЛ-КАЙДА?

През последните години прителствата на много страни се изразява през ноб тли терористични мрежи без йерархична структура и централизирано управление, характерно за радикалните терористични групи. Най-голямото обединение на ислямистки групи е Свещенният ислямски фронт за гъжихад срещу евреите и кръстоносците. Член на този аванс е групиченето Ал-Кайда (в първоначално "Базиса"), създадено през 1988 г. и ръководено от Осама Бин Ладен с цел да действа целозонички и оперативно на местно, национално, регионално и глобално равнище. Създадена да се бори срещу съветската окупация, след края на войната в Афганистан организацията рещавя да разшири борбата в същия мащаб, като създава широко разклонена мрежа от филиали и бойни кастки в над 60 държави.

Хоризонталната мрежова структура на Ал-Кайда осигурява непрекъснатост на т. нар. от ислямистките отбранителен гъжихад. Това предяча особено насг унитокаваността на терористичните масери в шабест на организациите от САЩ и свързаниите им в Афганистан. Осама Бин Ладен и първият му заместител Абуан да-Зухахри продължава да осигуряват идеологическо и религиозно връхновение, докато техните последователни и присъединили се терористични групи продължава атаките. Като резултат сега се говори за много групи Ал-

Безежка на редакцията: Тази статия ни бе любезно предоставена от г-н АКИВА ЛОРЕНЦ, програмен мениджър на ICT (Международен институт за борба с тероризма) в Херцлия, Израел. Плог организираното и загубиле **Al Qaeda's Maritime Threat** статията бе публикувана на 15 април 2007. Направените съкращения не се отнасят до оригинала.

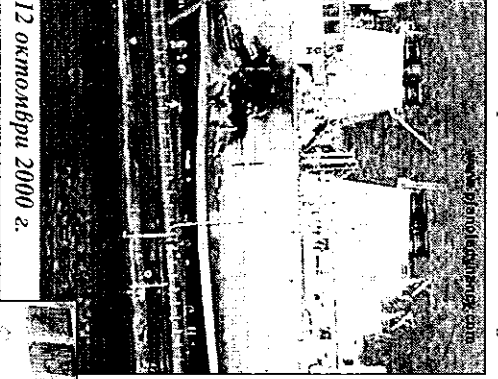
Кайда, откогато само за една в миналото. Това са основно единични терористи, често някои преходи ислямита за реално, които не са имали преди това връзки с тероризма, а така също екстремисти с криминално минало.

Така че в случая с бомбените атаки на Вакобе в Марип, Естония и други терористи са много по-трудни за откриване и противодействие.

Свързана на идеологията на Ал-Кайда е схващането за глобален гъжихад срещу "продажливите" мусолиянски дигери, кръстоносците и цинистите, така, както в САЩ и Бин Ладен първата фаза на гъжихада ще се прояви в бъдеще в цял свят.

Целта му е създаване на независими ислямски хаулафат. **С о р е г** Бин Ладен първата фаза на гъжихада ще се прояви в бъдеще в цял свят.

Целта му е създаване на независими ислямски хаулафат. **С о р е г** Бин Ладен първата фаза на гъжихада ще се прояви в бъдеще в цял свят.



Пробойната в Cole, 12 октомври 2000 г.

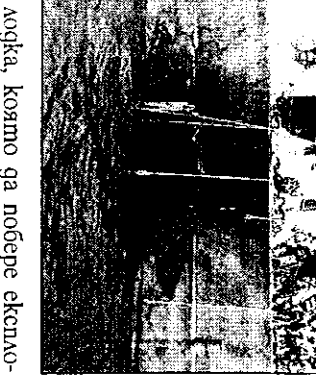
жението. Още могава Бин Ладен му поставя задача да атакува американски или западноевропейски танкери, мавати покрай бреговете на Йемен. Тъй като сметта за предприемане на мерки походящи цел, Бин Ладен му конкретизира задачите: кораби от ВМС на САЩ в пристанище Аден.

Оценявайки, че средното време за зареждане на корабите е по-малко от 4 часа, Ал-Нашири разбюра ролята на добротом разулняване чрез система от инфраструктури. Тези източници работят в норма или са разположени по крайбрежието на Червено море. Резултатът от тази разулнявателна мрежа е оптимът за атака срещу американския разрушител **Sullivan** (януари 2000 г.) и успешната атака срещу американския разрушител **Cole**, което издига Морската принц в йерархията на Ал-Кайда.

Важно е да се отбележи, че средното време за зареждане на корабите е по-малко от 4 часа, Ал-Нашири разбюра ролята на добротом разулняване чрез система от инфраструктури. Тези източници работят в норма или са разположени по крайбрежието на Червено море. Резултатът от тази разулнявателна мрежа е оптимът за атака срещу американския разрушител **Sullivan** (януари 2000 г.) и успешната атака срещу американския разрушител **Cole**, което издига Морската принц в йерархията на Ал-Кайда.

Важно е да се отбележи, че средното време за зареждане на корабите е по-малко от 4 часа, Ал-Нашири разбюра ролята на добротом разулняване чрез система от инфраструктури. Тези източници работят в норма или са разположени по крайбрежието на Червено море. Резултатът от тази разулнявателна мрежа е оптимът за атака срещу американския разрушител **Sullivan** (януари 2000 г.) и успешната атака срещу американския разрушител **Cole**, което издига Морската принц в йерархията на Ал-Кайда.

Важно е да се отбележи, че средното време за зареждане на корабите е по-малко от 4 часа, Ал-Нашири разбюра ролята на добротом разулняване чрез система от инфраструктури. Тези източници работят в норма или са разположени по крайбрежието на Червено море. Резултатът от тази разулнявателна мрежа е оптимът за атака срещу американския разрушител **Sullivan** (януари 2000 г.) и успешната атака срещу американския разрушител **Cole**, което издига Морската принц в йерархията на Ал-Кайда.



Важно е да се отбележи, че средното време за зареждане на корабите е по-малко от 4 часа, Ал-Нашири разбюра ролята на добротом разулняване чрез система от инфраструктури. Тези източници работят в норма или са разположени по крайбрежието на Червено море. Резултатът от тази разулнявателна мрежа е оптимът за атака срещу американския разрушител **Sullivan** (януари 2000 г.) и успешната атака срещу американския разрушител **Cole**, което издига Морската принц в йерархията на Ал-Кайда.

Ладен операторът се успява и проваданата акции се продава.

- Заключението

Атаката гомонстрира как с опитно-случайно скромно финансиране (40 000 USD) могат да се нанасят щети за стотици милиони долари. Групата е работила в продължение на много месеци, без да полагне в повечерните разулнявателни служби, Ал-Кайда показа, че се учи непрекъснато от грешките си и умеело използва слабите места на противника (стационарен кораб, небрежен екипаж). Надяването гомонстрира, че морски акции могат да се превърнат от брега към морето, в акваторията на пристанище или бандо го него.

Тъй като продължителността на морската терористична атака може да бъде само няколко минути, почти невъзможно е специалните служби да успеят да предотвратят акмата. Отправна точка за постигане на това е превъарително да се разруши инфраструктурата на терористите и ценностифицираните съмнителни лица да се съегят непрекъснато. Ето и групи принажи, които трябва се имат предвид:

- * стратегически - нарастване на войнствените изляжения на дигери на организациите по мерити и убедяване броя на привлечените активисти;
- * оперативни - засилените комуникации между членовете на отбранителните кастки, бандата в страната на съмнителни чуждешви страната, нарастване извън страната, нарастване финансиране на определени лица;
- * тактически - насамане на кочи в тухи квартали и изцялане на високи озарди, съмнителни гейстива, които дрънчат на тренировка, нервност и паника на отбелни лица.

ДЕННОСТ НА АЛ-КАЙДА ПРЕЗ СЛЕДВАЩЕ ГОДИНА

Ентусиазиран от успеха, Ал-Нашири планира съществително атаки срещу морски цели. Плана, приети от ВМС на САЩ и други страни, той решава да насочи вниманието си към Орумузкий проток. По време на разпитите признава, че в планирваната операция срещу американски военни кораби в тесните канали на протокка с помощта на няколко възроходни камера, спуснати от кораб-малка. След като получи разузнавателни данни за заселената охрана в района, той взоставя операцията.

През същия период изпраща прима сагуитци в Мароко, за да подготвят атака срещу кораби на ВМС на САЩ и Великобритания, преминаващи през Гибралтарския промат. Мароканското контролуване аереспява сагуитците през м. юни 2002 г. и така осуетява атаките. (Бел. пр.: Една от набезаните цели е била английският самолетоносач **Arg Royal**.)

Мако преди да бъде арестуван, Ал-Нашири се откаква от атаките в стпа **USS Cole** и се насочва към използване на акрободоглази-бойни дувци и повдорни гъжихателни (**SDV**) за терористични нападения, като разработва различни способи за гейстива:

- закрепване на скелозивни към корпуса на кораба;
- завемане на кораба и ускачане на открити;
- превръщане на завзетия кораб в плавяща бомба;
- наповарване на **SDV** с експлозиви, за да действа като "повдобен камикадзе" срещу кораби и брсьоби вистадащи.

Прогнозава на стр. 8

МОРСКАТА ЗАПЛАХА АТ-КАЙДА

Продължение от стр. 7

При по-нататъшно съвместно използване на SDV и ледковозази се предвиждало да постравят морски минни на местности и криптични за корабодобавяне нето райони като Маалския проток и Суецкия канал. Според експерти по сигурността обаче успехът на подобни операции е почти невъзможен поради трудните условия по вода: течения, лоша видимост и т.н. Операция в такава враждебна среда изисква гъвкавостен опит. През последните години Ат-Кайда увеличава възможностите си чрез поставяне на по-свързано оборудване за актоводокази и обучение на оперативни си състав в арабжански ледковозази цехове.

След като разбירה, че е почти невъзможно да се атакуват военни морски цели, движенето бързо се адаптира към новите условия и взема за мишена световната икономика и търговския флот като съществено сажет от нег. На 6 октомври 2002 г. на 400 мили от пристанището Аден, макар докча, намираща се около 100 - 200 кг взривно вещество (TNT) и управлявана от гвара немента-камикадзе, се взриви в борда на френския супертанкер **Limburg**, уби 1 и рани 25 души от екипажа. По време на атаката танкерът е наточен с 400 000 барела суров петрол, от които в морето изпичат около 90 000 барела. Капо трак реулатат от нападението цената на петрола се повишава с 0,48 USD на барел поради по-високата застраховка за кораби, посещаващи Аден. Това принуди победителите да избягат въпреки присъщите си му причини зауби от 3,8 млн. USD месечно и убиването на 3000 служители.

СВЕТОВОТО КОРАБОПЛАВАНЕ ДНЕС

Все по-намаляващите търговски барцери и ниските тарифи създадоха по-отворена и взаимозависима глобална икономика. Според данни на Конференцията за търговия и развитие към ООН (UNCTAD) около 85% от обема на световната търговия (7,1 марг. тона мобилност) са превозени по море през 2006 г. Същите са превозвани с повече от 46 000 кораба, а посетителите пристанища са над 4000. В морския сектор работят над 1,3 млн. души моряци и престанциите работници. Поддържката част от потребителските стоки се превозват с около 15 млн. контейнера, извършващи над 230 млн. пътлудания доушино.

Морската транспортен сектор е разностранен си флот от различни типове кораби преобладава една от най-уязвимите стоки в съвременното общество.

А. КОРАБИ - СЛАБИ СТРАНИ

Търговските кораби, а така също корабите и яхтите за отдалук могат да бъдат използвани за терористична атака основно по четири начина:

- Корабът може да бъде използван като оръжие срещу пристанища, брегОВО съоръжение или друг кораб. (Поради успешните атаки срещу USS Cole и **Limburg** може да се предположи, че Ат-Кайда ще продължи да използва този начин на действие главно заради ниските разходи и високите щети.) Морските експерти по сигурността обаче виджат нарастваща заплаха от използването на танкер за военен прирочен газ (LNG) за атака срещу пристанища. Според тях LNG е лесновъзпламеним продукт, който при експлозия би могъл за около 3 минути да се разпространи и да се запали

на разстояние до 1000 - 1200 м от кораба. В същото време други специалитети твърдят, че LNG в своето течно състояние не е експлозив, а е западни само в тези граници на концентрация (от 5 до 15%). По-малко концентрация въздух не свързва голямтено кислород за погържане на мамка, а по-голямо количество разрежда газа и той не може да се възпламени. Освен това поради опасното естество на тобара си свързването LNG танкери са снабдени със сложна система за сигурност. През октомври 1984 г. по време на черно-иракската война, LNG танкер подучи директно попадение от противокорабна ракета Ексет, но не се взриви и екипажът успя да избегне пожара.

В допълнение на опасността за LNG и LPG танкери специалитетите фокусираат вниманието си върху някои изключително опасни тобари като ядрените отпадъци или амониеви нитрат. Последният широко се използва в селското стопанство, но смесен с гориво, се превръща в мощен експлозив. Извещен е инцидентът с френския кораб **Grandchamp** на 16 април 1947 г., който е тобарен 2300 т амониев нитрат в пристанището Тексае сипи. Взривът предизвика 5-метрови вълни в разрушила по-голямата част от ядра. Загиналите са 568, а икономическите щети - за столици милиони долари.

В последно време пълночестките корабни особено привличат вниманието на терористите. Освен че са възпитна караница на корабния сектор, същите предоставят възможността да се намират до 5000 души (като Queen Mary II например) на малко пространство. Предиупочитаният списък за атака би могъл да бъде отравяне на храната или събаряне на лодки с експлозив в борда на кораба. Камо пример за това може да се посочи арестуването на **Ау'ай Сакра**, актибител на Ат-Кайда от сурийски произход, през м. август 2005 г. Той е палирал атака срещу израелски пътнически кораб в южните турски пристанища с помощта на тобарен експлозив **"Кораб-майка"** (или база) може да бъде използван за терористична атака със спускаем лодки, наморкани с експлозивни други оръжия. По-рано тази тактика е използвана от ЛТТЕ и различни палестински групи.

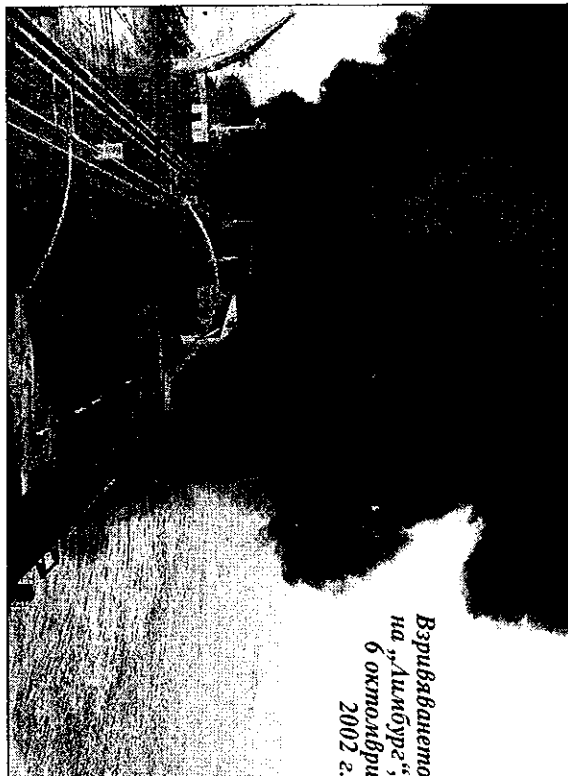
Специалитетите разглеждат възможността таква камера да бъдат използвани за изстрелване на ракети срещу крайбрежни ардеове от позиции извън териториите водни.

- Корабът би могъл да бъде потопен в криптична за корабодобавяне точка с цел разрушаване на инфраструктурата. Шест от 9-те криптични точки в света се намират в географски райони, където местни терористични групи, свързани с Ат-Кайда, притежават морски възможности. Успешното извършване на Орумъския проток чрез атака и поглотиване на супертанкер би довело до криза в

световната икономика - 90% от саушитския и 100% от кубейтския и иракския петрол не би стигнал до потребителите, а това би повишило цената му на шеметни нива.

Успешното бякоуране на Маалския проток чрез атака и поглотиване на подобен танкер би могло да затвори трафика в този район. Преназначенето му през протока Домбок би увеличило прехода с над 4 генонощия, а при забивкаване на Индонезия - със 7 генонощия. Така разходите на голям контейнеровоз биха могли да се увеличат между 500 000 и 875 000 USD.

Корабите биха могли да се използват за контрабанда на оръжия и терористи в други страни или за изпращане на незаконни финансови средства на терористичните организации. Възможността за свободно пранепортиране на хора и оръжия навсякъде по света е един от най-важните фактори за терористите. Според различни разследвателни източници Ат-Кайда притежава "фантом флот" от 23 - 28 кораба, основно закупени от Иракът на пирати. Тези кораби бяха използвани за транспортване на експлозив в Кения и на о-в Баи при погитомбката на атаките през 1998 и 2002 г. Същите са-



жати и за неважно проникване на терористи в чужди страни (Европа). Такъв е случаят през февруари 2001 г. с кораба **Twillingate**, на който са заобвени 8 пакетиранци с фалшиви документи и големи суми пари. Друга основна цел на съществуванието на този флот е да се осигури непрекъснат поток от финансови средства или чрез превозване на левални тобари, или по криптичен път - контрабанда на наркотици и трафик на неважни имиграции. Използват се удобни флакове, за да се избегнат високите такси и спрощат проверките, които биха могли да попречат на операцията на корабите.

Б. ПРИСТАНИЩА - СЛАБИ СТРАНИ

Пристанциата са едно от основните рускови места на морския транспорт. Понастоящем са конструирани така, че да има широк достъп до тях по земя и откъм море. Целта е максимално да се обачки превантиването на различни тобари. Инфраструктурата им е свързана с пъти на близките ардеове. Скариетите в тях са изградени на принципа разход/ефективност, а не според изискванията за сигурност. Вушметаните размери на сегашните мегапристанци изключват възможността за защита и сигурна обикна среда. Освен това всекидневен хиляди работници и моряци преминат или работят в тях. Може да се предположи, че

определен брой от лицата не притежават адекватна идентификация и/или работни лицензи и разрешения.

Така например в пристанището Ашгот се проверяват всички вазаци контейнери, поради което се счита за най-безопасния порт в света. Въпреки това на 16 март 2002 г. гвара 18-годишни палестинци успяват да се промъкнат в пристанището с контейнер и в резултат на това са убити 10 пристанищни работници.

Всеизвестно е, че САЩ могат да превърят само 5% от вазациите в страната контейнери. А инцидентът в Ашгот показа, че гаже при високо ниво на технологичите човешкото око би могло да пропусне въжен гемайл. Освен това атаките в пристанищата срещу кораби или брегОВи съоръжения могат да се извършат откъм море, пог вода, откъм суша или от въздуха. Всяко разрушаване или повреда в гадено пристанище би довело до голямтено икономически разход за корабостроителите.

В. КОНТЕЙНЕРИ - СЛАБИ СТРАНИ

Контейнерите лесно могат да бъдат използвани за неважно транспортване на незаконни стоки, хора или оръжия. Пристанителите работници не могат да видят свързаните с това контейнери или точките на пресичане, гадил пакобата му е организирана, Освен това контейнерите паломбирани-ам контейнер не е гарантиран, че е бил нагедно проверен, тъй като механизмите за пакобирание са уязвими на манипулация. Ето защо контейнерите се считат за най-уязвими за използване в морския транспорт.

Взриването на „Амбург“ 6 октомври 2002 г.

През последните години гаднатата точка се изместила към това, че контейнерите могат да бъдат използвани като средство за транспортване на оръжия за масово поразяване (ОМП). В извещения на дигери на Ат-Кайда от 2003 г. се забвора за павнобе за снабдяване с ОМП и използването им срещу враговете на Ислама. Последният опит за придобиването им целеше удар срещу израелското краско същество и щаба на израелското разузнаване през 2004 г. Според експертите такава атака би довела до смъртта на 80 000 и до 150 000 ранени. За тази цел Ат-Кайда е предвиждала го гвбе взривни устройства. Може да се предположи, че тя би използвала контейнери, наморкани на търговски кораби, за атака срещу портове или крайбрежни ардеове. (Вед. пр.: В тази връзка не може да не предизвика слано

безпокойство намеченето на иранското правителство да обогатява уран.

Заплахата в случая с възможността такъв уран лесно или по-скоро по неважни канали да попадне в ръцете на терористични групи като Ат-Кайда.)

ПРОТИВОДЕЙСТВИЕТО

Отбедната реакция на правителствата и международни организации след атаките на морския транспорт срещу военни и търговски кораби и особено след 11 септември беще приемането от IMO на изменението в Конвенцията SOLAS и ISPS Code. В свла от 1 юли 2004 г. В него се набемзват минималните процедури по сигурността, които трябва да изпълняват всички кораби и пристанища с цел да се повиши морската сигурност. Някои от най-важните мерки са следните:

- инициалране на автоматична идентификационна система (AIS), с която може да се следи местоположението на корабите, местоположението, курсът и скоростта, а така също последното посещение пристанище; - всеки кораб да носи на видно място уникалния си идентификационен номер; - инициалране на корабна идентификационна система за сигурност (SSAS); - разработване на корабен паван за сигурност и назначаване на корабен офицер по сигурността.

(Вед. пр.: Въпросътбще се установи, че непрекъснато рабомещата AIS може да подпомогне само официалните вадени, но и терористите, снабдени със съответната апаратура. Да не забвора, че в яхти от сайтобете като AIS live се показватте гори снимка на корабите! Бяха претипи поаркява в предвидата, които позволяваха на капитана на русков кораб, с опасен или ценен тобар и в опасен район да изключва AIS.)

За сжкание когектът е за гвжките само за кораби, съответстващи на SOLAS т.е. над 500 БРТ и пътнически кораби. Той налага значаелни допълнителни разходи на корабостроителите, които по-малките фирми и тези от развиващите се страни не могат да си позволят. Правителствата на тези гвржаби същат, че се осигурява сигурност само за Западния свят, но не и за малките гвржави.

В същото време ISPS Code не се изпълнява от кораби пог 500 т, рибарски кораби, яхти, камери и др., колям брой от които се намират в опасните от морския тероризъм райони, като Южнокитайна Азия и Персийски залив.

Препитият от правителството на САЩ MITS и униативитете CSI, С-ТРАТ (Customs Trade Partnership against Terrorism) и PSI (Proliferation Security Initiative) също пораждат немака скептицизм. Много правителства считат, че тези законови мерки са преваквещко за защита на американските интереси и целта им е да се отгавачи терористичната заплаха от границиите на САЩ.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Ат-Кайда гемонстрира, че е организирана, която незабавно се адвиптира към бързо променящата се обикна среда, за да откликва уязвимите места на системата, едно от които е морската инфраструктура. На основата на всички посочено по-горе същатм, че пробвжката опитите да се прекъсне нефтенитен поток от Персийски залив и атаките срещу пътнически кораби.

Препитите гогсега законодателни мерки и инициативи следва да се разглеждат като първи стъпки в борбата срещу морския тероризъм. Необходимо е непрекъснато да се усъвършенстват мерките, за да може международната общност ефективно да предотвечителта на тази заплаха.