

**A LONDONI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER ELLENI
TERRORTÁMADÁSOK 2005-BEN****TERROR ATTACKS AGAINST THE PUBLIC TRAFFIC SYSTEM
OF LONDON IN 2005**

A szerző a 2005. július 7-én, a londoni metróhálózat ellen elkövetett robbantás-sorozat tapasztalatait vizsgálja. A cikk elemzi, hogy miért számít könnyű célpontnak a közösségi közlekedés egyik legfontosabb módja. A terrorakció nem csak az Egyesült Királyságban, hanem az egész világon hatalmas megdöbbenést keltett. Az írás bemutatja, kik voltak az elkövetők, hogyan készültek fel a terroristák a merényletre, miként választották ki a célpontjaikat, illetve hogyan hajtották végre a robbantásokat.

The author examines the experiences of a blast series committed on 7 July 2005 against the London underground network. The article analyses why one of the most important manners of the community traffic count as an easy target. The terror action not only in United Kingdom, but on the entire world hatched a huge shock. The article presents, who were the perpetrators, how the terrorists prepared themselves for the assassination, how their targets were selected, how the blasts were executed.

A METRÓK TERRORFENYEGETETTSÉGÉNEK ÁLTALÁNOS JELLEMZŐI

A földalatti metrók a második világháborúban és a hidegháború időszakában potenciális óvóhelyeknek számítottak. Korunkban a közlekedés üzemi veszélyeken és baleseteken kívül még a terrorfenyegetettség is kihívást jelenthet a metrók biztonságára. A terrortámadások veszélye az 1980-as évek közepétől kezdve a nagyvárosok metróhálózatain is reális kockázatot jelentett. A fordulópont tulajdonképpen az 1986-os párizsi terrortámadás-sorozat után következett be. Ebben az évben az Irán–barát közel-keleti terrorszervezet 11 robbantásból álló akciójából két támadásnak volt célpontja a francia főváros metróhálózata. Csak a fel nem robbant, illetve az időben megtalált és hatástalanított robbanószerkezetnek lehet köszönni, hogy nem következtek be tömeges halálesetek és sérülések.¹ 1995. március 20-án olyan terrortámadás történt Tokióban, amely több szempontból is fordulópontot jelentett a terrorizmus történetében. Ezen a napon a szélsőséges buddhista Aum Sinrikyo nevű szekta saringázzal Harón Rashid Aswat intézett támadást az egyik, utasokkal teli metrószerelvény öt kocsijában. A terrorakció következtében 12-en meghaltak és több mint 5500-an megsérültek. Annak ellenére, hogy a terrorcsoport nem érte el a célját, ez a támadás arra hívta fel a figyelmet, hogy milyen sérülékenyek számítanak a nagyvárosok metróhálózatai. Közvetlenül az ezredforduló utáni években, a csecsen terroristák aktivitásának köszönhetően a terrortámadások lehetősége a moszkvai metró biztonságát veszélyeztette leginkább.² 2007. július 7. előtt a londoni lakosok és a hatóságok számára sem voltak ismeretlenek a metró elleni terrortámadások.³ A Provizórikus IRA az 1990-es években több alkalommal választott ki közlekedési célpontokat. Több robbantás rázta meg pl. a brit főváros pénzügyi központját, szórakozóhelyeket, illetve metró és vasútállomásokat.

¹ SHAPIRO, J. and BÉNICTE, S.: The French Experience of Counter-terrorism. Survival The IISS Quarterly. Published by the International Institute for Strategic Studies. 67–98 p.

² Lásd erről bővebben: HORVÁTH Attila: A közúti, vasúti és vízi közlekedés terrorfenyegetettségének jellemzői. In: Tóth Péter (szerkesztő): Válaszok a terrorizmusra II. - A politikai marketing csapdájában. Kiadó: Mágusstudió. Budapest, 2006. pp. 321-336.

³ HORVÁTH Attila: Képesek lesznek-e az észak-írországi disszidens katolikus terrorcsoportok az Egyesült Királyság társadalmát és kritikus infrastruktúráját veszélyeztetni? A Biztonságpolitikai Szakkollégium Egyesülete, Biztonságpolitika on-line portálja. Budapest, 2009. p. 9. URL cím: <http://www.biztonsagpolitika.hu>

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2010.
3. évfolyam 2. szám

Dr. HORVÁTH Attila

A nemzetközi terrorizmus erősödésének korában a metrószerelvények, a metróalagutak és állomások védelmi szempontból a fokozottan veszélyes infrastrukturális létesítmények közé tartoznak, miközben a metróhálózatok a városi közösségi közlekedési rendszerek egyik legfontosabb alrendszerét képezik. A nagyvárosok metróhálózata ma már olyan kiterjedésű, hogy állandó őrzése és a biztonság garantálása szinte megoldhatatlan feladatot jelent a hatóságok számára.⁴

MIÉRT AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁG ÉS LONDON VOLT A CÉLPONT?

A 2004. március 11-ei madridi elővárosi vasúti hálózat ellen elkövetett robbantások után a brit sajtóban több cikk jelent meg arról, hogy mikor követ majd el az al-Kaida az Egyesült Királyság területén egy nagyszabású terrorakciót. A közvéleményben tehát nem a terrorakció bekövetkezésének lehetősége, hanem már nyíltan az időpont és a helyszín kérdése vetődött fel. A terroristák szempontjából a helyszín kiválasztása és az időzítés is kiváló volt. Ugyanakkor röviden ki kell térnünk arra, hogy miért jelentett szimbolikus jelentőségű célpontot az Egyesült Királyságon belül London? Az al-Kaida terrorhálózatának vezetői számára a válasz nagyon egyszerű. 2001. szeptember 11. után az Egyesült Királyság számított az Egyesült Államok legfontosabb szövetségésének a terrorizmus elleni háborúban.

Az amerikai hadsereg mellett a brit haderő tevékenyen részt vett az iraki háborúban. Ezért az Egyesült Királyság az USA után minden iszlám szélsőséges terrorcsoport számára a második számú közellenségnek számít. Ez az al-Kaida terrorhálózatra is igaz, Oszama bin Laden videó üzeneteiben gyakran nem is tett különbséget a két angolszász hatalom között. A terroristák szemszögéből nézve az Egyesült Királyság egyébként is könnyebb célpontnak számít, mint az Egyesült Államok területe, mert a brit-szigetek egyszerűbben elérhetők és a bejutás sem okoz komoly nehézséget.

Azt sem lehet véletlennek tekinteni, hogy a Londonon kívül élő elkövetők miért pont a brit fővárost választották ki támadásuk helyszínéül. A városkutatók és a gazdasági szakértők véleménye megegyezik abban, hogy Londont – New York és Tokió mellett – a világ legfontosabb globális jelentőségű városai közé kell sorolni. A „megaváros” súlya nagyobb, mint azt Egyesült Királyság geopolitikai és gazdasági potenciálja, vagy akár a lakosság száma indokolná. Több jelentős bank, multinacionális vállalat székhelye működik itt, így a nemzetközi jelentőségű gazdasági és pénzügyi központ szerepét sem lehet megkérdőjelezni.⁵ Ráadásul Londonnak olyan erős multikulturális kisugárzása is van, amelyben megőrizték a hagyományosnak számító brit értékeket. Mindezek alapján nem túlzás kijelenteni, hogy az itt történt terrortámadásnak olyan szimbolikus jelentősége is van, amely nagy nyilvánosságot kap a média világában.

KIK VOLTAK AZ ELKÖVETŐK?

Egy terrorakciót követően az első kérdések között merül fel a szakemberekben, illetve közvéleményben is, hogy kik voltak az elkövetők? A londoni metró elleni terrortámadás-sorozat után viszonylag gyorsan kiderült az öngyilkos merénylők kiléte. Szinte az egész világon, de még a biztonságpolitikai szakértők körében is meglepetést keltett, hogy a négy elkövető közül hárman már az Egyesült Királyságban születtek, ezért második generációs brit állampolgárnak számítottak. A három pakisztáni származású elkövető szülei West Yorkshire-ben telepedtek le, és a gyerekeiket Leeds külvárosának szomszédságában nevelték fel. A pakisztáni származású elkövetők mindhárman többgyermekes családban nőttek fel. A csoport legidősebb tagja, egyben vezetője is, a 31 éves Mohammed Szidik Kán volt. A másik két pakisztáni a fiatalabb korosztályhoz tartozott, akiket Sezad Tanvirnek (született: 1982. december 15-én) és Haszib Huszeinnek (született: 1986. szeptember 16-án) hívták. A negyedik terrorista, Germaine Lindsay 1985. szeptember 25-én, Jamaicában született, de édesanyja a következő évben Angliába költözött, ahol újdonsült férje kedvéért a fiával együtt felvette az iszlám hitet.⁶

⁴ HORVÁTH Attila: A városi személyközlekedés terrorfenyegetettsége. Új Honvédségi Szemle, a Magyar Honvédség Központi Folyóirata. LX évfolyam 4. szám Budapest, 2006. április. pp. 114-126.

⁵ SASSEN, S.: The Global City: New York, London, Tokyo. Princeton University Press. Second Edition. United States, Princeton, 2001.

⁶ Report of the Official Account of the Bombings in London on 7th July. Ordered by the House of Commons to be printed 11th May 2006. United Kingdom, London. pp. 17-21. (a továbbiakban: Report of the Official Account of the Bombings in London on 7th July.).

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2010.
3. évfolyam 2. szám

Dr. HORVÁTH Attila

Az elkövetők a rossz házasságban élő Lindsay kivételével rendezett családi háttérrel rendelkeztek. Közülük ketten – Mohammed Szidik Kán, és Sezad Tanvir – a Leeds Metropolitan Universityn tanultak, de csak a csoport vezetője végezte el az egyetemre. Kán egyébként 2001 és 2004 között egy általános iskolában hátrányos helyzetű fiatalok felzárkóztatásával foglalkozott. A csoport legfiatalabb tagja, Haszib Husszein ugyan nem járt egyetemre, de elvégzett egy felsőfokú szakképzési tanfolyamot. Germaine Lindsay nem járt felsőoktatási intézményben, de azokban az iskolákban ahol az alap- és középfokú tanulmányait folytatta tanárai – a viselkedési problémái ellenére – a képességeit jónak ítélték meg.⁷ A merénylet után a médiában napvilágra került, hogy az elkövetők közül Mohammed Szidik Kán és Sezad Tanvir 2004. november 19-től 2005. február 8-ig Pakisztánban tartózkodott. A korabeli publicisztikákban visszatérő kérdésként tették fel, hogyan lehetséges, hogy alig több mint két hónapos kiképzés, vagy „átnevelő tábor” felülírhatja két nemzedék integrációját és szocializációját? A kérdéseket akkor is jogosaknak lehet tekinteni, ha azok figyelmen kívül hagyták az előzményeket. Már a 2006-ban megjelent titkosszolgálati elemzések szerint is mind a négy elkövető már korábban is kapcsolatban állt az Egyesült Királyságban működő szélsőséges iszlám nézeteket valló közösségekkel.⁸ Azt, hogy a két terrorista mit is csinált pontosan Pakisztánban, szinte lehetetlen rekonstruálni. Valószínűsíthető, hogy Pakisztánban, vagy Afganisztánban egy rövid kiképzésen vettek részt és eközben találkozhattak az al-Kaida második vonalához tartozó vezetőkkel. A brit titkosszolgálatok még azt sem tartják kizártnak, hogy a csoport vezetőjének az Al Jazeera hírtélevízió sugárzott videó üzenetét még pakisztáni tartózkodásuk alatt vették fel.⁹ Mindenesetre a két terrorista pakisztáni útját nem lehet egyedi jelenségként kezelni. Az Egyesült Államokat ért 2001. szeptember 11-ei terrortámadás-sorozatot követően ugyanis az Egyesült Királyságban szokatlanul megnőtt azoknak a fiataloknak a száma, akik családlátogatás címén Pakisztánba utaztak. Az első, vagy második generációs migráns családokból származó fiatalok Pakisztánban nyilvánvalóan megismerkedhettek a szélsőséges iszlám nézetekkel. Ez napjainkban is komoly kockázatot jelent az Egyesült Királyság biztonsága számára.

A 2009 előtt készült hivatalos jelentések szerint, annak ellenére, hogy a brit belső elhárításnak előzetesen tudomása volt arról, hogy a négy későbbi merénylő jó kapcsolatokat ápolt a szélsőséges iszlám tanokat hirdető vallási vezetőkkel, nem lehetett volna megelőzni a terrortámadás-sorozatot. Egy, a brit parlament alsóháza Nemzetbiztonsági Bizottságának 2009 májusában készült és júniusban nyilvánosságra hozott jelentés már arra hívja fel a figyelmet, hogy nem lett volna szabad a négy fiatalember megfigyelését megszüntetni. Az elemzés azt sugallja, hogy alaposabb környezettanulmány-nyal és más titkosszolgálati eszközökkel meg lehetett volna akadályozni a terroristákat tervük végrehajtásában.

A beszámoló érdekes elemeket is tartalmaz. Ezek közül a leglényegesebb momentum talán az, hogy bizonyítékok vannak arra nézve, hogy Mohammed Szidik Kán a 2004-es útján kívül még legalább egy alkalommal volt kiképzésen Pakisztán törzsi területein, vagy Afganisztánban.¹⁰ A részletes vizsgálatok bizonyították, hogy a rendőrség és a titkosszolgálatok rendelkeztek olyan fényképekkel, amelyekről azonosítani lehetett volna Mohammed Szidik Kánt, vagy Sezad Tanviret, amikor Pakisztánban a helyi szélsőségesek által szervezett ún. dzsihádi felkészítésen vettek részt.¹¹

Az al-Kaida által szervezett kiképzéseken való részvétel lehetősége még nem feltétlenül jelentette, hogy a Leedsben született pakisztáni származású brit állampolgárok a szervezet belső köréhez csatlakozhatnak. Az Oszama bin Laden által szervezett terrorhálózat már egy ideje átvette a franchise-szerű szervezési elveket és módszereket.¹² Ez azt jelenti,

⁷ Report of the Official Account of the Bombings in London on 7th July. pp. 18-20.

⁸ Report into the London Terrorist Attacks on 7 July 2005. Intelligence and Security Committee: Her Majesty's Stationery Office. United Kingdom, London. May 2006. pp. 18-19. (a továbbiakban: Report into the London Terrorist Attacks on 7 July 2005.).

⁹ Report into the London Terrorist Attacks on 7 July 2005. pp. 17-19.

¹⁰ Could 7/7 Have Been Prevented? Review of the Intelligence on the London Terrorist Attacks on 7 July 2005. Intelligence and Security Committee: Her Majesty's Stationery Office. United Kingdom, London. May 2009. pp. 43-44. (a továbbiakban: Could 7/7 Have Been Prevented? Review of the Intelligence on the London Terrorist Attacks on 7 July 2005.).

¹¹ Could 7/7 Have Been Prevented? Review of the Intelligence on the London Terrorist Attacks on 7 July 2005: pp. 80-88.

¹² TÁLAS Péter: A nemzetközi terrorizmus és a szervezett bűnözés hatása a nemzetközi biztonságra és Magyarország biztonságára. Tanulmány. Budapest, 2007. pp. 19. URL cím:

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2010.
3. évfolyam 2. szám

Dr. HORVÁTH Attila

hogy a terrorhálózat több nyugatellenes terrorcsoportot és ún. alvó sejteket integrált Európában és Észak-Amerikában is. A csoportok feletti irányítás meglehetősen bonyolult rendszer, amely az aktivitás szempontjából előnyt jelent az al-Kaidának, míg a csatlakozó szervezetek használhatják a terrorhálózat brandjét. Mindenesetre az ilyen terrorcsoportoknak meg kell szerezniük az al-Kaida vezetőinek a jóváhagyását egy terrorakció végrehajtásához, amely kiterjed a tervezés és a szervezés kontroljára is.¹³ A négy fiatalember az al-Kaida terrorhálózatához kapcsolódhatott, olyan alvó csoportot alkotva, amelyet viszonylag gyorsan aktivizáltak.

Az elkövetők származása több szociológiai kérdést is felvetett. A terrortámadás után szerte a világon a média nagy terjedelmet és figyelmet szentelt annak, hogy az öngyilkos merényleteket négy brit állampolgárságú muzulmán vallású fiatalember követte el. A tudósítások és a megjelent írások közül csak nagyon kevés sugallt iszlámellenességet. Számtalan írás figyelmeztetett a keresztény-muzulmán ellentét kiéleződésének lehetséges következményeire. Az elemzések többsége arra is felhívta figyelmet, hogy az Egyesült Királyságban a muzulmán közösségek egy része a szélsőséges irányzatok felé mozdultak el. A terrortámadás-sorozat után szerencsére sem Londonban, sem más brit városban nem alakult ki olyan társadalmi hangulat, amely a muzulmán közösségek tagjainak biztonságát veszélyeztette volna. Ez részben annak volt köszönhető, hogy némi hezitálást követően a terrortámadás után az akkori brit kormányfő, Tony Blair határozottan kijelentette, nem enged meg semmilyen megtorlást, amely muzulmán közösségek élet- és vagyonbiztonsága ellen irányulna.¹⁴ Az Egyesült Királyság biztonsága szempontjából ugyanakkor alapvető fontosságú kérdéssé vált a muzulmán vallású fiatalok elszigetelése a szélsőséges iszlámot valló és hirdető csoportoktól.

A LONDONI METRÓ BIZTONSÁGI JELLEMZŐI

Az Egyesült Királyság fővárosában a metró vagy, ahogy a Londoniak hívják, a „Tube” több okból is a város egyik fontos szimbólumának számít. A metropolisz lakói méltán lehetnek büszkéek a metróhálózatukra, hiszen 1863 januárjában, Londonban adták át a világ első földalatti közforgalmú vasútvonalát. A londoni metró jelképét – piros kör, amelyet egy kék színű téglalap keresztesz – 1908 óta használják és a világ egyik legismertebb logói közt tartják számon. A második világháborúban a „Tube”, a Luftwaffe London elleni légitámadásai idején többszáz ezer embernek nyújtott védelmet. Többek között ennek is köszönhető, hogy Londonban a metró többet jelent, mint egy gyors és viszonylag kényelmes közlekedési lehetőség.

A hivatalos adatok szerint a 270 állomásból álló, 412 km hosszú metróvonalat 13 400 alkalmazott üzemelteti.¹⁵ A metróhálózat jelentőségét mutatja az is, hogy munkanapokon több mint 3,5 millió utas veszi igénybe. Az egy évre jutó utazások száma napjainkban már meghaladja az 1 milliárdot.¹⁶ Mint minden nagyvárosi metróra, így a londoni metróra is igaz, hogy nagyon nehéz megelőzni a terrortámadásokat. Ennek ellenére Londonban évtizedek óta sokat tettek a metróhálózat biztonságáért, amely nem csak terrorakciók megelőzésére, hanem baleseti- és katasztrófa helyzetek kezelésére is irányultak.

Erre szükség is volt, hiszen a korábban tárgyaltak szerint az IRA is komoly fenyegetést jelentett a londoni metróhálózatra. A biztonsági rendszabályok bevezetését a terrorfenyegetettségén kívül más, sajnálatos rendkívüli események is indokolták, amelyek közül két tüzesetet feltétlenül szükséges kiemelni. Az első 1984. november 23-án volt, amikor az Ox-

http://www.mtaki.hu/docs/all_in_one/talas_peter_nemzetkozi_terrorizmus.pdf

¹³ LIBICKI, M. C., CHALK, P., SISSON, M: Exploring Terrorist Targeting Preferences. Rand Corporation. United States, Santa Monica. ISBN 0-8330-3913-X (pbk. : alk. paper). pp. 34-39.

¹⁴ The Impact of 7 July 2005 London Bomb Attacks on Muslim Communities in the EU. European Monitoring Centre on Racism and Xenophobia (EUMC). November 2005. p. 55

¹⁵ Forrás: Transport for London. URL cím:

<http://www.tfl.gov.uk/corporate/modesoftransport/londonunderground/1608.aspx>

¹⁶ Forrás: <http://www.tfl.gov.uk/corporate/projectsandschemes/10127.aspx>

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2010.
3. évfolyam 2. szám

Dr. HORVÁTH Attila

ford Circus metrómegálló közelében az alagútban dohányzás miatt keletkezett tűz.¹⁷ A mentőalakulatok gyors felvonulása és szakszerű tevékenysége mellett csak a szerencsének lehetett köszönni, hogy az eset nem követelt tömeges sérüléseket és halálos áldozatokat. A második eset 1987. november 18-án az esti csúcsidezők vége felé, 19,30-kor történt. Ekkor tűz ütött ki a King Cross metróállomás részben még fából készült mozgólépcsőin. Tűlzás nélkül állítható, hogy tömegszerencsétlenség következett be, hiszen 31-en haltak meg, főként égési sérülések, füstmérgezés következtében.¹⁸ Az 1984-es alagút tűz után azonnal megtiltották a dohányzást a metró egész területén, a King Cross metróállomáson történt katasztrófa miatt átvizsgálták és kicserélték a mozgólépcsőket. A londoni metró üzemeltetőire csak azt lehet mondani, hogy a biztonsági kérdések nem csak egy-egy sajnálatos esemény vizsgálata kapcsán kerülnek előtérbe. A metróhálózatot irányító menedzsment más hatóságokkal együttműködve a múltban is kiemelt figyelmet fordított a veszélyhelyzetek megelőzésére, valamint arra, hogy az esetlegesen bekövetkező rendkívüli események következményeinek gyors felszámolására felkészüljenek.

A közösségi közlekedés minden területén alapvető kérdés, hogy a rendszert üzemeltetőket és a mentésben érintett szervezeteket felkészítsék egy esetleges terrortámadás, katasztrófa, baleset, vagy üzemzavar következményeinek felszámolására. A rendkívüli helyzetek megelőzésére, kezelésére és elhárítására való képességet szervezeti, tárgyi és személyi oldalról állandóan fenn kell tartani. 2003. augusztus 28-án egy súlyos áramkimaradás következményei is rávilágítottak arra, hogy a metrók biztonságának kérdését komplex módon kell és szabad kezelni. Az emberi hanyagságra és figyelmetlenségre visszavezethető üzemzavar miatti áramszünet a metróközlekedést is érintette. A kényszerből leállt szerelvényekben a becslések szerint 250 ezer utas kimenekítéséről kellett gondoskodni.¹⁹ A rendkívüli helyzetek kezelésére a londoni metró személyzetének jó felkészültségét bizonyítja az is, hogy a szerelvényekben rekedt utasok kimenekítése gyorsan és szervezeten történt és így pánik sem tört ki. A sikeres mentőakció ellenére 2003 szeptemberében London belvárosában a Bank Tube metróállomás környékén 500 fő kijelölt személyzettel a már említett 1995-ös tokiói metró elleni vegyi támadáshoz hasonló helyzetet szimulálva bonyolítottak le terrorvédelmi gyakorlatot.²⁰ A gyakorlat szervezői azt akarták felmérni, hogyan reagál a mentőszolgálat, a tűzoltóság és a rendőrség egy esetleges vegyi támadáskor, ha az a londoni metró ellen következik be. Ez a komplex felkészítés is nyilvánvalóan hozzájárult ahhoz, hogy 2005. július 7-én az öngyilkos merényletek következményeire a mentésben érintett szervezetek alapvetően gyorsan és szakszerűen „adták meg” a szükséges válaszokat.

A brit főváros köztereihez és védett objektumaihoz hasonlóan a londoni metróban is jól kiépített CCTV kamera rendszer működik. A távvezérelt vizuális megfigyelő hálózatot, a személyiségi jogot érintő garanciák mellett a terrorfenyegetettség szempontjait is figyelembe véve építettek ki.²¹ A terroristákat a CCTV rendszer önmagában nem képes elrettentetni attól, hogy lemondjanak támadási szándékukról. Nehéz kimutatni, hogy a kamerák alkalmazása miatt hány terrorakciót nem hajtottak végre, azonban azt kétségtől ki lehet jelenteni, hogy egy jól működő CCTV rendszerrel csökkenteni lehet az ún. „puha célpontok” számát. A londoni metróhálózat elleni terrortámadás-sorozat után a CCTV kamerák felvételei a nyomozásban rendkívül hasznosnak bizonyultak. A biztonsági szakembereknek és a nyomozóknak több mint 6 000 órnyi felvétel elemzése alapján sikerült rekonstruálni azt, hogy az öngyilkos merénylők miként derítették fel a lehetséges célpontjaikat. A különböző helyszíneken rögzített képek alapján lehetett majdnem pontosan meghatározni a merénylet napján a terroristák

¹⁷ 1984: London tube fire traps hundreds. URL cím:

http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/november/23/newsid_2547000/2547639.stm

¹⁸ 1987: King's Cross station fire 'kills 27'. URL cím:

http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/november/18/newsid_2519000/2519675.stm

¹⁹ HELMECZI Gusztáv, LOCHER Barbara, TÓTH Bálint: *A kritikus infrastruktúra védelmének szabályozása az Európai Unió szabályozás tükrében*. [Kézirat] Gazdasági- és Közlekedési Minisztérium, Budapest 2005.

²⁰ COAFFEE, J.: Rings of Steel, Rings of Concrete and Rings of Confidence: Designing out Terrorism in Central London pre and post September 11th. *International Journal of Urban and Regional Research* 28/1 (March 2004), 201-211. o.

²¹ Uo.

viselkedését is. Ez a megfigyelési rendszer segítette a vizsgálokat abban, hogy nyomonkövessék azt, hogyan mozogtak, mit is csináltak az elkövetők a robbantások előtt.²²

A TERRORTÁMADÁS-SOROZAT IDŐZÍTÉSE, A VÉGREHAJTÁS MÓDSZERÉNEK KIVÁLASZTÁSA ÉS A TERVEZÉS

Az elkövetők szempontjából egy terrortámadás lehetséges következményeit, vagyis „sikerét” az alapos tervezés és előkészítés mellett, a helyszín az időpont kiválasztása, illetve a végrehajtás mikéntje és módszere határozza meg. A terrortámadás időzítése nagyszerűen sikerült. Az Egyesült Királyságban a 2007-es év júliusa nagy eseményekkel, sikerekkel, vagyis pozitív élményekkel kezdődött. A Nemzetközi Olimpiai Bizottság a robbantások előtt két nappal tette közzé azon döntését, hogy a kandidáló városok közül London nyerte el a 2012-es Nyári Olimpiai Játékok rendezési jogát.²³ A támadás napján a skóciai Gleneaglesben még tartott az ún. G8-ak²⁴ csúcstalálkozója is, amelyen eredetileg az afrikai szegénység lett volna a fő tárgyalási téma, de a robbantások hírére ez természetesen megváltozott. Általánosságban elmondható, hogy a robbantás-sorozat olyan időszakban következett be, amikor az Egyesült Királyságot egyébként a politikai stabilitás és a gazdasági növekedés jellemezte. Az elkövetők szempontjából a felsorolt jellemzők miatt, a jövőben – valószínűleg még történelmi távlatokból is – kiválóan minősítik majd a támadás napjának kiválasztását.

A robbantások pontos idejének a meghatározása azt bizonyítja, hogy az elkövetők az áldozatok számának maximalizálására törekedtek. A metróban bekövetkező három detonáció még a reggeli csúcsidőszakban történt, amikor a földalatti hálózatot tömegesen veszik igénybe a londoniak, az ingázók és a turisták. Ebből arra lehet következtetni, hogy az elkövetők célja eleve az volt, hogy minél több halottja és sebesültje legyen az akciójuknak. Ezt bizonyítja az is, hogy öngyilkos merényletre vállalkoztak. Az öngyilkos merényletek megelőzése és megakadályozása még akkor is nehéz feladatot jelent, ha az elkövetőt, vagy elkövetőket a célok megközelítése közben felfedezik. A „szent ügy” érdekében az életük feláldozására képes terroristák a robbanószerkezeteket általában a ruhájukhoz, vagy testükre erősítve viselik, hogy könnyen működésbe lehessen hozni. Az öngyilkos merénylet nem fél attól, hogy a szándékát felfedik, illetve elfogják, majd bebörtönzik. Az öngyilkos merényleteknél a terrorista személyének és szándékának felfedezése nem feltétlenül jelenti a tervezett akció kudarcát. Az elkövetők ilyen esetekben, vagy vészhelyzetben viszonylag könnyen és gyorsan módosíthatják a célpontjaikat. A célpont viszonylag könnyű megváltoztatását jól példázza a moszkvai metró Rigai pályaudvar állomásához közel történt merénylet 2004. augusztus 31-én. Egy csecsen terrorista nő a metróalagútba próbált lejutni, de a bejáratnál az orosz biztonsági szolgálat, valószínűleg az egy héttel korábban történt repülőgépek elleni terrorakciók miatt, szigorú ellenőrzést tartott. Ezt látva az elkövető a testére erősített robbanószerkezetet a metró bejárata melletti ki-oszkoknál hozta működésbe. A robbantás következtében 11-en meghaltak és 50-en megsebesültek.²⁵

Az öngyilkos merényleteknek még olyan „előnye” is van, hogy a terrorakció tervezésének és szervezésének talán egyik legbonyolultabb feladatára sem kell figyelmet szentelni, nem kell menekülési útvonalat kidolgozni. Ezt azt jelenti, hogy nem kell a célpont körzetéből a támadót, vagy a támadókat kivonni. A felsorolt okok miatt, a Jane's című folyóiratban megjelent cikkben a szerző arra hívta fel a figyelmet, hogy az öngyilkos merényletökkel szemben szinte lehetetlen véde-

²² Report of the Official Account of the Bombings in London on 7th July. Ordered by the House of Commons to be printed 11th May 2006. United Kingdom, London. pp. 25-26. (a továbbiakban: Report of the Official Account of the Bombings in London on 7th July: 11th May 2006).

²³ A NOB döntése nagy eredménynek számít. Nyári Olimpiai Játékok eddigi történetében London (1908, 1948) mellett csak két város Athén (1896, 2004) és Los Angeles (1932, 1984) rendezhette meg a világ legjelentősebb sport rendezvényét. Így a újkori olimpiák történetében a brit főváros lehet az a helyszín, ahol harmadszor rendezhetik meg a játékokat.

²⁴ A G8 csoport a világ 7 gazdaságilag legfejlettebb országa és Oroszország együttműködési fóruma. A 2005-ös csúcstalálkozón az Egyesült Államok, Egyesült Királyság, Franciaország, Japán, Kanada, Németország, Olaszország és Oroszország állam és kormányfője mellett meghívottként az Európai Unió Bizottságának elnöke José Manuel Barroso is részt vett.

²⁵ HORVÁTH Attila: Terrorfenyegetettség: célpontok, nagyvárosok közlekedés. Nemzetvédelmi Egyetemi Közlemények. A Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Tudományos Lapja. 10. évfolyam 3. (tematikus) szám. Budapest, 2006. pp. 136-152.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2010.
3. évfolyam 2. szám

Dr. HORVÁTH Attila

kezni és a különösen védett személyekre, illetve a kritikus infrastruktúrák elemeire jelentenek komoly biztonsági kihívásokat.²⁶

Felvetődik a kérdés, hogy kik is vettek részt a terrortámadás-sorozat tervezésében? A robbantások után néhány órával már több szakértő annak a véleményének adott hangot, hogy amennyiben az elkövetők az al-Kaida terror-hálózathoz kapcsolódnak, akkor az akciót csak a szervezet vezetőinek engedélyével lehetett végrehajtani. Később a merénylők személyi háttérének ismeretében kulcskérdéssé vált, hogy ki volt az akció szervezésének és tervezésének irányítója. A korábban már tárgyalt franchise-szerű szervezési módszer ismeretében nem is volt kérdés, hogy az al-Kaida vezetői a támadást jóváhagyhatták. A szervezéssel és tervezéssel kapcsolatban a vizsgálatok arra koncentráltak, hogy ki irányította és támogathatta a terroristákat az előkészítés során? Ez azért is volt lényeges kérdés, mert néhány hónapos képzés, – bármilyen jól szervezett és hatékony – nem elégséges ahhoz, hogy egy ilyen nagyságrendű terrortámadás-sorozat megszervezésére bárkit is felkészítsen.

A terrortámadás-sorozat tervezését irányító terrorista az ezzel kapcsolatos 2006-ban kiadott hivatalos jelentések szerint is, még 2005. július 7-e előtt elhagyta az Egyesült Királyság területét.²⁷ A 2009-ben kiadott jelentés is azt sugallja, hogy a merénylőket a brit felségterületen felkészítők még az akció előtt eltávozhattak az országból. A dokumentum nem vitatja, hogy a média által a terrortámadás-sorozat „mastermind”-nak nevezett Haroon Rashid Aswat valóban belekeveredhetett az akció előkészítésébe, de hogy ő lett volna az akció szellemi vezetője, azt a brit titkosszolgálatok kétségbe vonták.²⁸

A merénylet-sorozat előkészítésének elemzése során, nem csak az jelent tisztázandó kérdést, hogy kik segítették a terroristákat, hanem az is, hogy hogyan történt a tervezés és a szervezés? Az elkövetők bázisa, ahol a terrortámadás-sorozatra felkészültek az a Leeds-i muzulmán központhoz közeli Alexandra Grove-n bérelt lakásban volt. Egyébként azt, hogy a négy fiatal közül egyik sem lett volna képes a terrortámadás-sorozat önálló megszervezésére, az is bizonyítja, hogy amikor 2005. július 12-én, a rendőrség felfedezte a rejtékhelyet, akkor a lakásban több fontos bizonyítékot is találtak.²⁹

A szakértők szerint a terroristák által elkészített 2-5 kg súlyú robbanószerkezet előállításához és összeszereléséhez nem kellett nagy szakértelem. A csoport tagjai ügyeltek a biztonságra, kerülték a nyilvánosságot, keveset használták a mobiltelefonjaikat, ha szükséges volt, akkor bérelt gépkocsival közlekedtek. Nagy gondot fordítottak a részletek kidolgozására. Miután 2005 februárjában Mohammed Szidik Kán és Sezad Tanvir visszaérkezett Pakisztánból, szinte csak a terrortámadás-sorozat előkészítésével foglalkoztak. Ebben kulcsmomentum lehetett a londoni metróban belül a pontos helyszín kiválasztása. A CCTV megfigyelő rendszer felvételeinek tanúsága szerint Haszib Husszein kivételével a csoport 2005. július 28-án szemrevételezte a kiválasztott célpontokat. A képek tanúsága szerint szinte ugyanazt az útvonalat járták be, mint a támadás reggelén. A felvételeken az is tisztán látszik, hogy Germaine Lindsay két állomás között egy időgrafikont töltött ki.³⁰ Mindenesetre alaposra vall, hogy a szemrevételezést pontosan egy héttel a merénylet előtti keddi napra időzítették, így viszonylag pontos képet kaptak arról, hogy a metrószerelvények milyen időközönként követik egymást, és milyen tömegre számíthatnak a robbantások idején a föld alatt.

A londoni metróról, vagy a világ nagyvárosainak földalatti vasútvonalairól egyébként nem jelent nehézséget egy szabotázs, vagy terrorakció megszervezéséhez információt gyűjteni. A terrortámadás-sorozat hírére az Interneten egy gyors felmérést végeztettem négy hallgatómmal. Az volt a feladatuk, hogy információkat gyűjtsenek London, Párizs, Moszkva és New York hálózatáról. Az eredmény megdöbbentett. Gyakorlatilag mind a négy világváros metróiról olyan adatok, táb-

²⁶ Dr. GUNARATNA, R.: Suicide terrorism: a global threat. Jane October 2000.

http://www.janes.com/security/international_security/news/usscole/jir001020_1_n.shtml

²⁷ Report of the Official Account of the Bombings in London on 7th July: p. 18.

²⁸ Could 7/7 Have Been Prevented? Review of the Intelligence on the London Terrorist Attacks on 7 July 2005.: p.106.

²⁹ Report of the Official Account of the Bombings in London on 7th July: p. 18.

³⁰ Uo: p.24.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2010.
3. évfolyam 2. szám

Dr. HORVÁTH Attila

látatok, térképek és fényképek álltak a rendelkezésünkre, amelyek „illetéktelen kezekbe” kerülve megkönnyítenék egy terrorakció megszervezését. Így adatokat nyertünk az egyes vonalak forgalmáról, az állomások elhelyezkedéséről, megközelíthetőségéről, az állomások közötti távolságról stb. A merénylők számára a világháló mellett jó felkészülést jelenthetett a különböző nyilvános leírások tanulmányozása, vagy a helyszínt jól ismerő alkalmazottakkal történő látszólag ártalmatlan beszélgetés is.

HOGYAN HAJTOTTÁK VÉGRE A ROBBANTÁSOKAT?

A CCTV megfigyelő rendszer felvételeinek köszönhetően szinte percről percre nyomon lehet követni, hogy mikor és mit csináltak a csoport tagjai a robbantások bekövetkezéséig. Mohammed Szidik Kán, Sezad Tanvir, és Haszib Husszein Leedsben néhány perccel hajnali 4 óra előtt szállt be egy Nissan Micra típusú személygépkocsiba, hogy az M1-es autópályán a londoni Luton pályaudvarhoz menjenek. A negyedik társukkal, Germaine Lindsay-el az állomás parkolójában találkoztak reggel 06.:49-kor.³¹ A vasútállomásról röviddel félnyolc előtt indultak a londoni metróhálózat egyik legfontosabb csomópontját képező King Cross állomásra. A CCTV kamera felvételein tisztán látható, hogy a csoport tagjai nyugodtan viselkednek.



1. kép: Mohammed Szidik Kán és a társai a Luton pályaudvarról a robbantások helyszíneire indulnak³²

A King Cross metróállomáson rögzített felvételeken az is tisztán látszik, hogy a röviddel fél kilenc előtt érkező csoport tagjai kb. 08,30-kor váltak szét. Mielőtt újukra indultak volna, megölelték egymást és boldognak látszottak. A hátizsákjukba rejtett robbanószerkezeteiket három elkövetőnek a metróban sikerült működésbe hozni. Az első robbantás 08,50-kor következett be a Circle Line 204-es számú szerelvényén, amely a metró Liverpool Street-ről tartott az Aldgate állomás felé, (Sezad Tanvir). Egy perccel később egy újabb detonáció történt a Circle Line 206-os számú szerelvényén, amely nyugatra tartott az Edgware Road-ról a Paddington felé (Mohammed Szidik Kán). A harmadik robbantás a Piccadilly Line 311-es számú szerelvényén következett kb. 2 perccel később (Germaine Lindsay).³³

³¹ Uo: pp.3-4.

³² Forrás: Could 7/7 Have Been Prevented? Review of the Intelligence on the London Terrorist Attacks on 7 July 2005.: p.81.

³³ Report of the 7 July Review Committee Published by Gerther London Authority June 2006 ISBN 1 85261 878 7. pp. 21-23

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2010.
3. évfolyam 2. szám

Dr. HORVÁTH Attila

A négy elkövető közül Haszib Husszejn mozgása és cselekedetei különösnek értékelhetők. A csoport legfiatalabb tagja az első robbanások bekövetkezése utáni időben gyalog kiment a King Cross metróállomásról és a mobiltelefonját használta, valószínűleg a társaival szeretne volna felvenni a kapcsolatot, de ők már nem éltek. A metróállomáson vett egy 9V-os elemet, erre valószínűleg azért lehetett szüksége, mert a robbanószerkezetében elromlott a gyújtószerkezet. Röviddel 9 óra után egy közeli McDonald's gyorsétterembe ment.³⁴ Ezt is érdekes momentumnak lehet értékelni, mivel az utolsó öngyilkos merénylő egy olyan helyen cserélhette ki az elemet a házilag készített pokolgépben, amely a számára olyan gyűlöletes nyugati világot szimbolizálta.

Haszib Husszejn elszántságát mutatja, hogy miután tudta, hogy társai meghaltak, mindenképpen öngyilkos merényletet szeretett volna végrehajtani. A metróállomás közelében, miután nem fért fel a 91-es számú autóbusszra, egy 30-as jelzésű járatra szállt fel. A Londonra oly jellemző emeletes járművet 09,47-kor robbantotta fel a Tavistock Square-en. Ekkor a jármű már nem az eredeti útvonalán közlekedett, mert a korábbi három detonáció miatt kialakult helyzet miatt elterelték. Az soha nem derül ki, hogy miben hibázott a csoport tagja. Eltévedt, mert nem volt ott a szemrevételezésen, átmenetileg ideges lett és el akart állni az öngyilkos merénylet szándékától, vagy tényleg elromlott a robbanószerkezetében az elem? Ezekre a kérdésekre a legrészletesebb vizsgálatok is csak feltételes válaszokat tudnak adni. Mindenesetre Haszib Husszejn valamiért módosította a célpontját és az afrikai származású terroristák két hét múlva a sokkal szerencsésebb kiemmelű, egyébként nem öngyilkos merényletekben már ezt másolták le.



2. kép: A robbantások bekövetkezésének helyszínei³⁵

ÖSSZEFOGLALÁS

A 2005. július 5-én a londoni közösségi közlekedést ért terrortámadás-sorozatnak 52 halálos áldozata volt és több mint 700-an sebesültek meg. A várost, az Egyesült Királyságot és világ közvéleményét megdöbbentették az események. A

³⁴ Report of the Official Account of the Bombings in London on 7th July: pp. 4-7.

³⁵ Forrás: Report of the Official Account of the Bombings in London on 7th July: p.6.

HADTUJOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2010.
3. évfolyam 2. szám

Dr. HORVÁTH Attila

merénylet következményeiről, tanulságairól, több tanulmányt és monográfiát lehetne írni. A terrortámadás-sorozat tapasztalatai alapján az Egyesült Királyságban átalakították a terrorizmus elleni stratégiát, a titkosszolgálatok együttműködését, a veszélyhelyzetek kormányzati kezelését, átgondolták a kritikus infrastruktúrák védelmi programjait. Abban feltétlenül igazat kell adnunk Padányi Józsefnek, aki az MTA doktori értekezésben azt sugallta, hogy a terrorizmus elleni védelemben a terrortámadások, vagy katasztrófák bekövetkezése után kialakult helyzetekben fel kell használni a katonai tapasztalatokat is.³⁶

A terrortámadás-sorozat pénzügyi szempontból az ún. aszimmetrikus hadviselés egyik tipikus példája lehet, mert a becslések szerint a terrortámadás költsége alig haladta meg a 10 000 fontot, ugyanakkora a keletkezett anyagi kárt szinte lehetetlen felbecsülni, nem is beszélve az egyéb következményekről. Pénzügyi értelemben véve a keletkezett károk nagyságát és a megelőzésre, a terrorizmus elleni harcra költött milliárdokat nem lehet összevetni a terrorcsoport által befektetett összeggel. A védelem továbbra is főként az államok feladata lesz, ami olyan kötelességet jelent, amelyről nem szabad lemondani.

Kulcsszavak, terrorizmus, kritikus infrastruktúra, közösségi közlekedés,

Keywords: terrorism, critical infrastructure, public transportation.

FELHASZNÁLT IRODALOM

CIKKEK, TANULMÁNYOK, HIVATALOS JELENTÉSEK:

BOBBITT, P: Terror and Connstent – The Wars for the Twenty-First Century. Penguin Books. United Kingdom, London. 2009.

COAFFEE, J.: Rings of Steel, Rings of Concrete and Rings of Confidence: Designing out Terrorism in Central London pre and post September 11th. *International Journal of Urban and Regional Research* 28/1 (March 2004), pp.201-211.

Could 7/7 Have Been Prevented? Review of the Intelligence on the London Terrorist Attacks on 7 July 2005. Intelligence and Security Committee: Her Majesy's Stationery Office. United Kingdom, London. May 2009. p. 108.

DR. GUNARATNA, R.: Suicide terrorism: a global threat. Jane October 2000. URL cím:

http://www.janes.com/security/international_security/news/usscole/jir001020_1_n.shtml

HELMECZI Gusztáv, LOCHER Barbara, Tóth Bálint: A kritikus infrastruktúra védelmének szabályozása az Európai Unió szabályzás tükrében. [Kézirat] Gazdasági- és Közlekedési Minisztérium, Budapest 2005. p. 78.

HORVÁTH Attila: Képesek lesznek-e az észak-írországi disszidens katolikus terrorcsoportok az Egyesült Királyság társadalmát és kritikus infrastruktúráját veszélyeztetni? A Biztonságpolitikai Szakkollégium Egyesülete, Biztonságpolitika on-line portálja. Budapest, 2006. p. 9. URL cím: <http://www.biztonsagpolitika.hu>

HORVÁTH Attila: A közúti, vasúti és vízi közlekedés terrorfenyegetettségének jellemzői. In. Tálás Péter (szerkesztő): Válaszok a terrorizmusra II. - A politikai marketing csapdájában. Kiadó: Mágusstudió. Budapest, 2006. pp. 321-336.

HORVÁTH Attila: A városi személyközlekedés terrorfenyegetettsége. Új Honvédségi Szemle, a Magyar Honvédség Központi Folyóirata. LX évfolyam 4. szám Budapest, 2006. április. pp. 114-126.

HORVÁTH Attila: Terrorfenyegetettség: célpontok, nagyvárosok közlekedés. Nemzetvédelmi Egyetemi Közlemények. A Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Tudományos Lapja. 10. évfolyam 3. (tematikus) szám. Budapest, 2006. pp. 136-152.

LIBICKI, M. C., CHALK, P., SISSON, M: Exploring Terrorist Targeting Preferences. Rand Corporation. United States, Santa Monica. ISBN 0-8330-3913-X (pbk. : alk. paper). p. 131.

³⁶ PADÁNYI József: A NATO-tagság hatása a Magyar Honvédség szárazföldi csapatai műszaki támogatásának elméletére és gyakorlatára. -Bp.: MTA, MTA doktori értekezés 2007.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2010.
3. évfolyam 2. szám

Dr. HORVÁTH Attila

PADÁNYI József: *A NATO–tagság hatása a Magyar Honvédség szárazföldi csapatai műszaki támogatásának elméletére és gyakorlatára.* -Bp.: MTA, MTA doktori értekezés 2007.

Report into the London Terrorist Attacks on 7 July 2005. Intelligence and Security Committee: Her Majesty's Stationery Office. United Kingdom, London. May 2006. pp. 52.

Report of the 7 July Review Committee Published by Gerther London Authority June 2006 ISBN 1 85261 878 7. p. 157.

Report of the Official Account of the Bombings in London on 7th July. Ordered by the House of Commons to be printed 11th May 2006. United Kingdom, London. p. 41.

SASSEN, S.: *The Global City: New York, London, Tokyo.* Princeton University Press. Second Edition. United States, Princeton, 2001.

SHAPIRO, J., BÉNICTE, S.: *The French Experience of Counter-terrorism.* Survival The IISS Quarterly. Published by the International Institute for Strategic Studies. 67–98 p.

TÁLAS Péter: *A nemzetközi terrorizmus és a szervezett bűnözés hatása a nemzetközi biztonságra és Magyarország biztonságára.* Tanulmány. Budapest, 2007. pp. 19.

URL cím: http://www.mtaki.hu/docs/all_in_one/talas_peter_nemzetkozi_terrorizmus.pdf

The Impact of 7 July 2005 London Bomb Attacks on Muslim Communities in the EU. European Monitoring Centre on Racism and Xenophobia (EUMC). November 2005. p. 55

A MÉDIÁBAN MEGJELENT TUDÓSÍTÁSOK:

1984: London tube fire traps hundreds.

URL cím: http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/november/23/newsid_2547000/2547639.stm

1984: London tube fire traps hundreds.

URL cím: http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/november/23/newsid_2547000/2547639.stm

1987: King's Cross station fire 'kills 27'

URL cím: http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/november/18/newsid_2519000/2519675.stm

Transport for London. URL cím: <http://www.tfl.gov.uk>