

FFI RAPPORT

TERROR MOT TRANSPORT: En revurdering av terrortrusselen mot transportrelaterte mål i lys av 11. september

LIA Brynjar

FFI/RAPPORT-2003/00731

FFISYS/828/161.1

Godkjent
Kjeller 8. mai 2003

Jan Erik Torp
Forskningsjef

**TERROR MOT TRANSPORT: En revurdering av
terrortrusselen mot transportrelaterede mål i lys av 11.
september**

LIA Brynjar

FFI/RAPPORT-2003/00731

FORSVARETS FORSKNINGSINSTITUTT
Norwegian Defence Research Establishment
Postboks 25, 2027 Kjeller, Norge

1) PUBL/REPORT NUMBER FFI/RAPPORT-2003/00731 1a) PROJECT REFERENCE FFISYS/828/161.1	2) SECURITY CLASSIFICATION UNCLASSIFIED 2a) DECLASSIFICATION/DOWNGRADING SCHEDULE -	3) NUMBER OF PAGES 42		
4) TITLE TERROR MOT TRANSPORT: En revurdering av terrortrusselen mot transportrelaterte mål i lys av 11. september TERROR AGAINST TRANSPORT: A reassessment of terrorist threats against transport related targets after September 11th				
5) NAMES OF AUTHOR(S) IN FULL (surname first) LIA Brynjar				
6) DISTRIBUTION STATEMENT Approved for public release. Distribution unlimited. (Offentlig tilgjengelig)				
7) INDEXING TERMS IN ENGLISH: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> a) <u>Terrorism</u> b) <u>Asymmetric Warfare</u> c) <u>Scenario</u> d) <u>Protection of society</u> e) <u>Civil infrastructure</u> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> IN NORWEGIAN: a) <u>Terrorisme</u> b) <u>Asymmetrisk krigføring</u> c) <u>Scenarier</u> d) <u>Beskyttelse av samfunn</u> e) <u>Sivil infrastruktur</u> </td> </tr> </table>			a) <u>Terrorism</u> b) <u>Asymmetric Warfare</u> c) <u>Scenario</u> d) <u>Protection of society</u> e) <u>Civil infrastructure</u>	IN NORWEGIAN: a) <u>Terrorisme</u> b) <u>Asymmetrisk krigføring</u> c) <u>Scenarier</u> d) <u>Beskyttelse av samfunn</u> e) <u>Sivil infrastruktur</u>
a) <u>Terrorism</u> b) <u>Asymmetric Warfare</u> c) <u>Scenario</u> d) <u>Protection of society</u> e) <u>Civil infrastructure</u>	IN NORWEGIAN: a) <u>Terrorisme</u> b) <u>Asymmetrisk krigføring</u> c) <u>Scenarier</u> d) <u>Beskyttelse av samfunn</u> e) <u>Sivil infrastruktur</u>			
THESAURUS REFERENCE: 8) ABSTRACT This short study assesses the terrorism threat against transport related targets in Norway. The first part of the report looks at the terrorism threat in Norway and the changing threat environment emanating from the growing influence of radical Islamist support networks in Europe. The second part of the study discusses terrorist target selection strategies, based on a previous FFI study of patterns of terrorism against transport related targets, using the Iterate database for the period 1990-2000. The final and major part of this report gives an overview of attacks, uncovered plots, reported and alleged plans attributed to the al-Qaida network or its affiliated groups against transport-related targets. An assessment of the new dimensions in terrorism threat scenarios is offered. The main argument made is that a wider range of mass casualty attacks with conventional means appears more likely today than previously. The possible use of transportation vehicles and cargo as terrorist weapons in new and innovative manners to cause mass fatalities warrants particular attention				
9) DATE 8. mai 2003	AUTHORIZED BY This page only Jan Erik Torp	POSITION Director of Research		

INNHOOLD

	Side	
1	INNLEDENDE BETRAKTNINGER	7
2	TERRORTRUSSELEN I NORGE	9
2.1	Nytt trusselbilde	10
2.2	Ekstremistmiljøer, organisert kriminalitet, gjengvold og individer	13
3	TRANSPORTSEKTOREN SOM MÅL FOR INTERNASJONAL TERRORISME	14
3.1	Virkemidler og våpenbruk	17
4	TRANSPORTSEKTOREN SETT I LYS AV AL-QAIDA OG DEN NYE TERRORTRUSSELEN	18
4.1	Maritime mål	19
4.1.1	Cruisetrafikken	20
4.1.2	Passasjerferjer	21
4.1.3	Containertrafikken	22
4.1.4	Skip med farlig last som våpen	22
4.1.5	Havner og utskipningsterminaler for olje og gass	22
4.2	Lufttrafikken	24
4.2.1	Flykapringer	24
4.2.2	Fly og helikoptre som leveringsmidler for bomber	25
4.2.3	Flyplassterminaler	26
4.2.4	Angrep mot flytrafikken med missiler og skytevåpen	26
4.3	Landtransport	29
4.3.1	Lastebiler som terrorvåpen.	29
4.3.2	Broer, tunneller, trafikkmaskiner etc	30
4.3.3	Tog som terrormål og terrorvåpen	31
4.3.4	T-baner/forstadsbaner/undergrunnsbaner.	33
4.3.5	Buss- og veitransport	34
4.3.6	Snikskyttertrusselen	35
4.4	Cyberangrep, logiske trusler	36
5	KONKLUSJON OG FREMTIDSPERSPEKTIVER	39
	Litteratur	40
	Fordelingsliste	44

TERROR MOT TRANSPORT: En revurdering av terrortrusselen mot transportrelaterte mål i lys av 11. september

1 INNLEDENDE BETRAKTNINGER

Denne studien ble opprinnelig skrevet for FFI-prosjektet “Beskyttelse av samfunnet: Sårbarhet i transportsektoren” (BAS4) og til støtte for dette prosjektets arbeid med en trussel- og sårbarhetsvurdering mot transportsektoren i Norge.¹ På grunn av den mer allmenne interessen for en slik trusselvurdering blir denne studien ved utgivelsen av denne rapporten gjort tilgjengelig for en noe bredere leserkrets.

I en vurdering av menneskeskapte trusler mot transportsektoren vil flere type aktører måtte inngå. Nedenfor vil det først og fremst bli fokusert på **terrorgrupper**, men stater og ikke-voldelige aksjonistgrupper kan også tenkes å ramme deler av transportsektoren ved ulydighets- og sabotasjeaksjoner. I dagens sikkerhetspolitiske situasjon vurderes imidlertid terrorgrupper som en ny og relativt ukjent faktor i et norsk trusselbilde og vil derfor bli viet spesiell oppmerksomhet her.

Tradisjonelt sett har terrorgrupper i første rekke vært interessert i å ramme mål som kommuniserer et budskap til de lokale myndigheter eller en utenlandsk statsmakt og som appellerer til en reell eller potensiell tilhengerskare. Budskapet kan være så mangt. Det kan for eksempel være formidlet som en hevn eller represalier for tiltak gjennomført mot terroristene/opprørerne eller den samfunnsgruppen som de ønsker å representere. Det kan være et forsøk på å oppildne massene til opprør og revolusjon mot statsmakten. Det kan også være et ledd i en bredere voldskampanje rettet mot å true samfunnsgrupper og/eller enkeltpersoner til passivitet og underdanighet.

Historiske kronologier over terroranslag viser at sivil infrastruktur ikke har vært spesielt interessante mål for terrorgrupper i fredstid. Dette gjelder internasjonale terrorgrupper i større grad enn nasjonale opprørsgrupper/frigjøringsbevegelser.² Dette relative fraværet av anslag rettet mot infrastruktur mål kan delvis forklares med at de fleste terrorgrupper har små ressurser og mangler evne til å gjennomføre store og effektive sabotasjeaksjoner, og delvis med at terrorgrupper først og fremst ønsker mediaoppslag og oppmerksomhet rundt sine kampsaker. Et fåtalls *voldsaksjoner* er et langt mer kostnadseffektivt virkemiddel i denne sammenheng enn sabotasjeaksjoner som kun medfører materielle skader.

¹ Forfatteren vil rette en takk til Jan Erik Torp, Laila Bokhari, Thomas Hegghammer, Petter Nesser (alle ved FFI), Rolf A Brattset (PST), Kjetil Sørli (DBS) og Morten Bremer Mærli (NUPI) for nyttige kommentarer på tidligere utkast av denne studien.

² I stater i borgerkrig, derimot, der terror/opprørsgrupper har vunnet en viss territoriell kontroll og er i stand til å true sentralregjeringen militært, ser man ofte at deler av den sivile infrastrukturen blir rammet av terror- og sabotasjeanslag. Se Lia (2000).

Transportsektoren³ representerer den delen av sivil infrastruktur som er desidert **mest utsatt for terroraksjoner**, hovedsakelig fordi den er en arena der en menneskemengde lett kan rammes. De fleste offentlige transportmidler er vanligvis helt ubeskyttet, og den utformingen av transportmidler (få utganger, en separat seksjon for stab/personalet, visuell oversikt over passasjermassen og mulige rømningsveier etc) gjør *transportmidler spesielt egnet for gisselsituasjoner*. På samme måte er selve *regelmessigheten* i de fleste persontransportssystemene både når det gjelder rutetider, og type og antall passasjerer et viktig element som gjør at planlegging og målretting mot ønskede målgrupper blir en overkommelig utfordring, selv for usofistikerte og ressursfattige terrorgrupper.⁴ Transportmidlenes masse, drivstoffinnhold og kinetiske energi er også faktorer som gjør dem til egnede midler i en terrorhandling. Trusler om terroranslag mot transportmål virker dessuten frihetsberøvende på publikum. Transportsektoren inneholder derfor mange attraktive mål for grupper som ønsker å gjennomføre voldshandlinger.

I de senere årene har man sett nye terrorgrupper med langt større vilje til å gjennomføre massedrapsaksjoner enn de tradisjonelle gruppene. Dette gjelder først og fremst al-Qaida og affilierte grupper. Disse har stått bak aksjoner som man tidligere betraktet som lite sannsynlige. Her ser man igjen at transportsektoren fremstår som et attraktivt terrormål fordi anslag mot denne gir muligheter for massedrap og/eller massehysteri. Aspekter ved den samfunnsmessige og teknologiske utvikling har gjort massedrapsterrorismen mulig. Dette gjelder spesielt den økende geografiske konsentrasjon av mennesker og ressurser, tilgjengeligheten på mer dødelige og effektive våpen for ikke-statlige aktører, og en økende tilstedeværelse av potensielt destruktive energikilder i det moderne høyt teknologiske samfunn. Den kjente statsviteren Thomas Homer-Dixon skriver:

“High-tech societies are filled with supercharged devices packed with combustibles and poisons, giving terrorists ample opportunities to divert such non-weapon technologies to destructive ends. To cause horrendous damage, all terrorists must do is figure out how to release this power and let it run wild or, as they did on September 11, take control of this power and retarget it.”⁵

Transportsektoren er ikke bare en aksjonsarena for terrorgrupper. *Ikke-voldelige* aksjonistgrupper av ulike ideologiske avskygninger praktiserer til tider mindre alvorlige former for sabotasjeaksjoner mot transportsektoren.⁶ Dette vil vanligvis inngå som et ledd i en sivil ulydighetsaksjon, f.eks for å forhindre kraftutbygging, transport av farlig atomavfall, for å protestere mot et militært engasjement i utlandet, eller som et ledd i en arbeidskonflikt. Disse utfordringene anses ikke som ekstraordinære utfordringer og vil ikke bli omtalt videre.

³ For en definisjon og systemmodell av transportsektoren, se Hagen et al (2003), s.14ff. Se også kapittel 3 i denne rapporten.

⁴ Braut, Hegghammer og Bokhari (2003).

⁵ Homer-Dixon (2002), s.54.

⁶ Grenseoppgangen mellom sivil ulydighet og politisk vold kan være noe flytende, og man finner eksempler på at ikke-voldelige aksjonistgrupper har blitt infiltrert av mer militante aktører.

Stater i krig vil naturlig nok ha sterke interesser av å ramme fiendens transportinfrastruktur. I norsk sammenheng ble sabotasjeaksjoner mot infrastruktur mål tidligere (under den kalde krigen) forbundet med den såkalte *spetznaz*-trusselen, dvs anslag av sovjetiske spesialstyrker på norsk jord i forkant av en sovjetisk invasjon. Denne type aksjoner hadde imidlertid en helt annen hensikt, militær logikk og målutvelgning enn trusler fra terrorgrupper. I dagens sikkerhetspolitiske perspektiv er *spetznaz*-trusselen fra Russland dramatisk redusert sammenlignet med det tilfellet var under den kalde krigen. Det er imidlertid ikke helt utenkelig at andre stater enn Russland kan utgjøre en potensiell sabotasje-trussel mot norske transportmål. Dette vil i første rekke være en aktuell problemstilling i sammenheng med et kontroversielt militært engasjement i utlandet. Under NATOs militære intervensjon mot Rest-Jugoslavia våren 1999, ble terrorberedskapen i Norge skjerpet, blant annet i lys av uttalelsene til den serbiske visestatsministeren Vojislav Seselj der han oppfordret serbere til aksjoner i alle NATO-land (“slå til som best dere kan!”, angrip NATO-styrker “overalt hvor det er mulig”).⁷ Ingen av disse truslene materialiserte seg.

2 TERRORTRUSSELEN I NORGE

Norge tilhører ei gruppe vesteuropeiske stater som historisk sett har hatt ingen eller kun sporadiske tilfeller av nasjonal eller internasjonal terrorisme.⁸ Norge har ikke hatt etnisk separatisme som har vært hovedkilden til innenlands terrorisme i Europa i etterkrigstiden. Venstreradikale politiske grupperinger i Norge har svært sjelden vært involvert i politisk vold og terrorisme i motsetning til sine tyske, franske og italienske motstykker. Norge og de øvrige skandinaviske landene har imidlertid vært åsted for en rekke alvorlige tilfeller av politisk og/eller rasemessig motivert vold av høyreekstreme grupper og enkeltpersoner.⁹ Denne volden har først og fremst rettet seg mot to kategorier, nemlig “fremmedkulturelle” innvandrere og flyktninger, og norske antirasister og representanter for myndighetene som oppfattes som “raseforrædere” og “innvandringskommisærer”.¹⁰

Det har også vært flere hendelser i Norge med tilknytning til internasjonal terrorisme de siste tiårene.¹¹ Man kjenner til flere eksempler på planlagte og gjennomførte aksjoner. De mest kjente eksemplene på politiske attentater i Norge er det såkalte Lillehammer-drapet i 1973 der en marokkansk flyktning ble skutt ned og drept av agenter fra det israelske etterretningstjenesten Mossad, som trolig forvekslet vedkommende med en sentral PLO-skikkelse, og attentatforsøket mot forlagssjef William Nygaard i 1993. Man kjenner også til planlagte sabotasjeaksjoner mot oljeraffineriet på Slagen under oljekrisen på 1970-talet, og et planlagt anslag mot de egyptiske

⁷ Fra sitat av Vojislav Seselj gjengitt i “Frykt for serbisk terror i Norge,” *Verdens Gang* 26 mars 1999, s.1; og “Både bønn og trusler fra Serbia,” *Verdens Gang* 1 oktober 1998.

⁸ En diskusjon om årsakene til dette ligger utenfor rammene for denne studien. For mer om dette, se Brynjar Lia, “Mot farlegare formar for terrorisme? Trender og utviklingstrekk ved moderne terrorisme,” *Internasjonal politikk* 58 (3) (2000), s.357-383.

⁹ Dette miljøet er langt større i Sverige enn i Norge og har stått bak de fleste og alvorligste tilfellene av høyreekstrem vold i Skandinavia.

¹⁰ Lund (1993), s.42.

¹¹ For flere detaljer, se Bjørge & Heradstveit (1988), s.125ff.

og israelske ambassadene i Oslo av libyske agenter i etterkant av Camp David-avtalen i 1979. Noe mer omstridt er opplysningene om at personer med tilknytning til IRA og “uidentifiserte vesttyskere” fremsatte tilbud til representanter for Sameaksjonen og Folkeaksjonen mot utbygging av Alta-vassdraget i perioden 1979 til 1981 om å gjennomføre sabotasjeaksjoner mot “det norske samfunnsmaskineriet”.¹² Disse forslagene ble kontant avvist. På 1990-tallet gjennomførte militante dyrevernavtivistene fra Sea Shepherd sabotasjeaksjoner mot norsk hvalfangst. Dyrevernsforkjempere har også stått bak alvorlige tilfeller av ildspåsettelse. På midten av 1990-tallet ble Norge også direkte berørt av tre mindre alvorlige flykapringer med utspring i internasjonale konflikter.¹³

2.1 Nytt trusselbilde

Selv om Politiets sikkerhetstjeneste (PST) vurderte terrorfaren i Norge som “lav” fram til 11. september 2001, har trusselbildet vært i gradvis endring helt siden midten på 1990-tallet da radikale islamistgrupper med tilknytning til den algirske opprørsgeriljaen gjennomførte en lang rekke terroraksjoner i Europa, først og fremst i Frankrike.¹⁴ Trusselen fra grupper inspirert av radikal islamisme har økt i løpet av det siste tiåret. Dette gjelder i første rekke grupper og personer med ulik grad av ideologisk og/eller organisatorisk tilknytning til al-Qaida (som direkte oversatt betyr “Basen”). Aktivister av nord-afrikansk og algirsk etnisitet har gjort seg spesielt gjeldene.¹⁵ al-Qaida beskrives av flere terrorforskere som den desidert farligste terrorgruppen i den moderne terrorismens historie.¹⁶

I likhet med andre terror- og opprørsgrupper, etablerte islamistiske terrorgrupper støttenettverk i Europa, inkludert i Skandinavia.¹⁷ Disse beskjeftiget seg i hovedsak med pengeinnsamling, utpressing, inntektservervende kriminell virksomhet, våpensmugling, propaganda, rekruttering og beskyttelse for medlemmer på flukt fra konfliktområder i andre verdensdeler. Islamistiske terrorgrupper var bare unntaksvis involvert i terroraksjoner i Europa.¹⁸ Ved inngangen til det nye århundret var dette i ferd med å endre seg. Det har vært mange indikasjoner på planlagte terroraksjoner mot europeiske mål, bl a under Europamesterskapet i fotball i Nederland og Belgia i 2000. Siden 11. september 2001 har en lang rekke terrorplaner blitt avdekket, i første rekke mot amerikanske mål i Europa, som f eks USAs ambassader i Roma og Paris, og amerikanske militærbaser i Bosnia og Heidelberg, men også mot franske, britiske, russiske og NATO-relaterte mål i Europa. Uttalelser fra al-Qaida ledelsen senhøstes 2001 understreket at

¹² Bjørge (1999). Se medieoppslag om denne saken i “Altaaksjonen: IRA tilbød terrorhjelp,” *Nettavisen* 26 november 2002.

¹³ Tre iranere på flukt i 1993, en bosnisk flyktning i 1994 og en ”forvirret palestiner” i 1996. Se Bjørge (1999).

¹⁴ Etter angrepene i New York og Washington ble trusselnivået oppgradert til lav-moderat, bl a på grunn av den antatte faren for terroranslag mot den amerikanske og israelske ambassaden i Oslo.

¹⁵ To al-Qaida allierte grupper med utspring i den algirske borgerkrigen har vært sentrale: “Væpnet islamsk gruppe” (GIA) og “Salafiyya gruppen for omvendelse og strid” (GSPC). Støttenettverkene knyttet opp til andre terrorgrupper har også gjort seg gjeldene i Europa.

¹⁶ Bl a professor Paul Wilkinson, Wilton Park, september 2002.

¹⁷ Om ulovlig pengeinnsamling til terrorgrupper av personer bosatt i Norge, se Sefland (2002), s. 7. Om tamilgeriljaens støttenettverk og pengeinnsamling i Norge, se f eks Tor Arne Andreassen, “Tamilgerilja får millioner i Norge,” *Aftenposten* 4 april 2001; og “‘Våpensmugleren’ fra Norge,” *Aftenposten* 4 april 2001.

¹⁸ Lia & Kjøk (2001).

USAs allierte i kampen mot terrorisme nå kunne bli rammet. Et lydbandopptak fra al-Qaida-ledelsen fra 2002 nevnte spesifikt de europeiske landene Storbritannia, Frankrike, Italia og Tyskland (i tillegg til Canada og Australia) som mål.¹⁹ De skandinaviske landene ble ikke nevnt, men Norge og Danmarks aktive militære deltakelse i Afghanistan, bl a med spesialstyrker og kampfly, plasserer naturlig nok landene på listen over al-Qaidas fiendestater. Den pågående rettsforfølgelsen av personer og grupper som er mistenkte for samarbeid med al-Qaida og/eller terrorgrupper av tilsvarende ideologisk avskygning, har også økt risikoen for terroraksjoner i Europa.

Antallet al-Qaida sympatisører og aktivister i Skandinavia er meget usikkert, men det er klart at Norge ikke på noen måte er helt avsondret fra de radikale islamistiske nettverkene som nå rulles opp i Europa.²⁰ Najmuddin Faraj Ahmad alias Mulla Krekar som har ledet den sunnifundamentalistiske *Ansar al-Islam*-gruppen i Nord-Irak, har vært mistenkt for samarbeid med al-Qaida, blant annet for å ha gitt beskyttelse til al-Qaida medlemmer på flukt fra Afghanistan. Krekar og gruppen *Ansar al-Islam* sverger utvilsomt til mye av den samme ideologien som al-Qaida.²¹ I skrivende stund er tre andre flyktninger (fra Nord-Irak, Nord-Afrika og Afghanistan) under politietterforskning i Norge for å ha samarbeidet med al-Qaida.²²

Sverige og Danmark har trolig et større radikalt islamistmiljø enn Norge. En av lederne i den egyptiske terrorgruppen *al-Jama'a al-Islamiyya* ("The Islamic Group" (IG)) Tal'at Fu'ad Qasim, oppholdt seg i lengre tid i Danmark i første halvdel av 1990-talet der han etablerte gruppens første satellitt-TV med daglige sendinger, i følge arabisk presse.²³ I Danmark er det gjort etterforskning som tyder på ulovlig pengeinnsamling blant annet gjennom voldskriminalitet, for islamske terrorgrupper, inkludert al-Qaida nettverket. I følge pressen, skal personer med utgangspunkt i et moskémiljø i Århus ha reist til treningsleirer for terrorister i Irak.²⁴ En sentral skikkelse i den algirske terroristorganisasjonen GIA var bosatt i Sverige på 1990-tallet og skal ha drevet informasjons- og propagandavirksomhet derifra.²⁵ Flere svenske statsborgere av somalisk opprinnelse ble tatt til fange under krigshandlingene i Afghanistan og ført til Guantánamo Bay. I september 2002 ble det kjent at fem personer bosatt i Sverige var utpekt av det amerikanske føderale politiet FBI som al-Qaida medlemmer, og disse skal ha utgjort kjernen i en svensk "celle". Det svenske sikkerhetspolitiet SÄPO bekreftet samtidig at et titall svensker har oppholdt seg og blitt trent i al-Qaida leirene i Afghanistan i tiden før Kabul

¹⁹ "Text of reputed Bin Laden audiotape broadcast by Al Jazeera," *AFP* 12 november 2002.

²⁰ Se følgende presseoppslag om indikasjoner på at personer i Norden har hatt samarbeidet med eller har hatt kontakt med al-Qaida nettverket, "Amerikansk terrorjakt i Norge," *NTB* 24 september 2002; "WTC-terroristene hadde kontakter i Norge," *Bergens Tidende* 24 september 2002; og "Skuespiller arrestert med terrormistenkt," *NTB* 24 september 2002.

²¹ Se bl a Krekars bidrag i det radikale islamisttidsskriftet *Nida al-Islam* 1997.

²² "More refugees under terror investigation," *Aftenposten* (English Web Edition) 16 januar 2003, <http://www.aftenposten.no/english/local/article.jhtml?articleID=387647>

²³ *al-Majallah* 2-8 desember 2001, via FBIS.

²⁴ "Tre muslimer terrorsiktet i Danmark," *NTB-Ritzau-AFP* 1 januar 2003; og "Bin Ladens danske terrornettverk," *Nettavisen* 23 april 2003, www.nettavisen.no/servlets/page?section=3&item=264365

²⁵ I 2001 ankom en av lederne til den egyptiske islamistgruppen *Tala'i' al-Fath* ("Vanguards of Conquest"), Ahmad Husayn 'Ujayza, til Sverige og søkte om politisk asyl. Han ble imidlertid utlevert til Egypt i desember 2001 der han nå soner en livstidsdom for politisk vold. Se *al-Sharq al-Awsat* 15 januar 2002, s.4, via FBIS.

falt i oktober 2001. Høsten 2002 ble et Ryanair-fly på vei fra Västerås til London forsøkt kapret at en person som senere ble knyttet til en av de mistenkte al-Qaida medlemmene.²⁶

Selv om et stort antall mistenkte terrorister fra al-Qaida nettverket er arrestert, drept i kampene i Afghanistan eller er under tett politiovervåkning, har en rekke forhold bidratt til nyrekruttering til grupper som deler al-Qaidas målsetning og aksjonsformer. Dette skyldes i hovedsak tre faktorer: (i) den politiske verdensorden generelt og USAs hegemoniposisjon og utenrikspolitikk vis-a-vis Midtøsten og den islamske verden spesielt, har i tiden etter 9/11 ikke endret seg i den retning radikale islamister ønsker, snarere tvert imot. Irak-krigen har ytterligere forsterket deres oppfatning av USA som en aggressiv kolonimakt i Midtøsten; (ii) al-Qaida og dets leirer i Afghanistan la grunnen for en voldsom spredning av kunnskaper og kompetanse om terroristvirksomhet og ideologiske skrifter som rettferdiggjør terrorhandlinger, blant annet gjennom massekopierte CD-ROM, video- og lydbåndopptak og et stort antall internettsider;²⁷ (iii) den USA-ledede kampen mot terrorisme har ført til at al-Qaida i noen grad har klart å framstille seg som offer for et vestlig korstog mot Islam.

Både demografiske og politiske forhold har historisk sett bidratt til å minimalisere faren for internasjonal terrorisme i Norge. De radikale islamistmiljøene i Norge er svært små, og det er relativt få amerikanske og jødiske mål i Norge. Opinionen er blitt langt mer pro-palestinsk og kritisk til USAs utenrikspolitikk i Midtøsten enn for noen tiår tilbake. Det er det likevel noen forhold som kan gjøre Norge mer utsatt. Mangelen på lang erfaring med overvåkning, infiltrering og opprulling av internasjonale terrornettverk kan gjøre amerikanske, israelske og allierte mål i Norge mer attraktive for terrorister etter hvert som nettverkene i Europa kommer under sterkere press. En aksjon mot et amerikansk eller israelsk mål i avsidesliggende Norge vil nok en gang underbygge al-Qaidas retorikk om at fienden ikke skal føle seg trygg noe sted. Videre kan det tenkes at utstrakt veibyggings-, anleggs- og jordbruksvirksomhet i Norge bidrar til en relativt stor tilgjengelighet på materiale til konstruksjon av store bomber, samt ingredienser til enkle kjemiske våpen. (To eksempler fra pressen det siste halvåret om et tyveri av 1,5 tonn dynamitt i Nissedal og funn av store mengder ubevoktet cyanid og andre dødelige giftstoffer ved et anlegg i Bergen, er tegn på at anskaffelse av våpen og virkemidler for terroraksjoner ikke nødvendigvis er et uoverkommelig problem for en terrorgruppe i Norge.²⁸) Det offisielle Norges sterke NATO-tilknytning, vårt nære forhold til USA og ikke minst til Israel, samt norske myndigheters villighet til å delta militært i Afghanistan er også faktorer som gjør det mer attraktivt for radikale islamistgrupper å organisere aksjoner på norsk jord. Til slutt må norsk petroleumsindustri nevnes. Internasjonale terrorgrupper angriper relativt sjelden olje- og gassrelaterte mål.²⁹ Norge er likevel en av verdens største olje- og gassseksportører. Reelle

²⁶ I følge FBI dokumenter som den svenske avisen Svenska Dagbladet har hatt tilgang til. Se "Fem svensker er med i al-Qaida," *Dagbladet nettavisen* 8 september 2002.

²⁷ al-Qaidas imponerende produksjon av instruksjonsvideoer i terroristteknikker mangler sidestykke, i følge eksperter intervjuet av CNN som selv har ervervet seg arkiv av 64 al-Qaida video-opptak. Nic Robertson. "Tapes shed new light on bin Laden's network," *CNN.com* 19 august 2002.

²⁸ "1,5 tonn dynamitt stjålet i Nissedal," (NTB) *Adresseavisen* 17 september 2002, www.adressa.no/nyheter/norge/article.jhtml?articleID=384412 og Liv Ekeberg, "Cyanidalarm i Bergen," *Nettavisen* 15 januar 2003, <http://www.nettavisen.no/servlets/page?section=2&item=250345>

²⁹ Kjøk og Lia (2001).

terrortrusler mot norske interesser kan oppstå i forbindelse med petroleumsleveranser til en eller flere av de krigførende og/eller involverte parter i et konfliktområde.³⁰

2.2 Ekstremismiljøer, organisert kriminalitet, gjengvold og individer

Voldskriminalitet som kan minne om terroraksjoner utføres ofte av andre enn organiserte og politisk motiverte terrorgrupper. I Skandinavia har det vært utført flere gissel-, kaprings- og bombeaksjoner av enkeltindivider og grupper uten at politiske målsetninger har vært fremsatt. De kriminelle MC-miljøene knyttet til Hells Angeles og Bandidos, og høyreekstreme aktivister er det mest fremtredene aktørene i denne kategorien. Den 4 juni 1997 ble Bandidos' hovedkvarter i Drammen totalt ødelagt i en stor bombeeksplosjon. En tilfeldig forbi passerende 51 år gammel kvinne ble drept i eksplosjonen, og de materielle skadene beløp seg til 285 mill kroner.³¹ Bandekrigene mellom rivaliserende MC-gjenger i Norden har også involvert attentater og gjentatt bruk av panservernraketter.

Når det gjelder de høyreekstreme gruppene i Norge, vurderte Politiets sikkerhetstjeneste i 2002 dette miljøet som lite (ca 130 "aktive personer"), dårlig organisert, og uten en markant lederskikkelse.³² Denne vurderingen synes å være gjeldende også i dag; trolig har miljøet krympet ytterligere siden.³³ Deres voldsaksjoner, gjerne i form av ulovlige ildpåsettelse, har vanligvis rettet seg først og fremst mot innvandrere og antirasister, ikke mot allmenheten. Dette kan likevel endre seg over tid selv om myndighetene bruker mye ressurser på å forebygge fremveksten av sterke høyreekstreme miljøer.

I både europeisk og amerikansk terrorisme er noen av de mest blodige terroraksjonene de siste tiårene knyttet til høyreekstreme grupper. Timothy McVeigh sin bilbombe mot den føderale bygningen i Oklahoma i april 1995 drepte 168 mennesker. En bombeeksplosjon på den største jernbanestasjonen i Bologna, Italia 2 august 1980 førte til at 84 personer ble drept og 189 skadet. Den høyreekstreme italienske gruppen Væpnede Revolusjonære Celler trolig stod bak.³⁴ For fremtiden er det også grunn til bekymring at man ser flere indikasjonene på et samarbeid og begrenset ideologisk felleskap mellom høyreekstreme/nynazistiske grupper på den ene siden og islamistgrupper på den andre der fellesnevneren er et felles hat mot en verdensorden dominert av "USA og jødene".³⁵ Den store interessen som høyreekstreme grupper i utlandet, spesielt i USA, har vist for ikke-konvensjonelle stridsmidler, først og fremst kjemiske og biologiske, understreker viktigheten av å følge med på denne type aktører.³⁶

Enkeltindivider med upolitiske personlige motiver kan også begå handlinger som minner mye

³⁰ Sefland (2002), s.6.

³¹ "Eks HA president nekter skyld," *Aftenposten* 24 april 2002.

³² Se Sefland (2002), s.9. Se også intervju med Sefland i *Sivilt Beredskap* nr.3 (november 2000), s.9.

³³ Intervju med Tore Bjørge, NUPI, 28 januar 2003.

³⁴ Man antok at bomben var en hevnaaksjon for en domfellelse mot en av gruppens tidligere terroraksjoner. Informasjon fra ITERATE databasen.

³⁵ Se Jean-Marie Guéhenno, "The Impact of Globalisation on Strategy," *Survival* 40 (4), s.5-19; og Peter Finn, "Germany Bans Islamic Group: Recruitment of Youth Worried Officials," *Washington Post* 16 januar 2003.

³⁶ Se bl a vår tidligere studie Lia et al (2002).

om terroraksjoner, ikke minst på grunn av en viss “smitteeffekt” som store medieoppslag om terrorhandlinger ofte har. Det mest dramatiske eksemplet på denne type aksjoner i Norden var “selvmordsaksjonen” på et kjøpesenter i Vantaa, utenfor Helsinki 11 oktober 2002 der en 20 år gammel finsk kjemistudent bar med seg en bombe som detonerte. Sju mennesker ble drept og 80 skadet i en aksjon som til lignet selvmordsaksjonene i konfliktområdene Israel/Palestina og på Sri Lanka. (I følge pressen tyder etterforskningen på at bomben gikk av ved et uhell. Gjerningsmannen var inspirert av 9/11-hendelsene og deltok aktivt i internett-chatting om eksplosiver).³⁷ I Norge har det vært flere alvorlige episoder med bilbomber utplassert av personer med personlige, men upolitiske, drapsmotiver.³⁸ Gjerningsmannen bak en dramatisk gisseltaking på Stockholms Centralstation i slutten av desember 2002 og kapreren av et svensk hurtigtog mellom Göteborg og Stockholm i januar 2003 manglet tilknytning til etablerte terrorgrupper og handlet uten klare politiske motiver.³⁹ Dette illustrerer at terrortrusselen ikke kun er begrenset til kjente grupper.⁴⁰

3 TRANSPORTSEKTOREN SOM MÅL FOR INTERNASJONAL TERRORISME

Siden Norge har vært lite berørt av terrorisme – nasjonal som internasjonal – vil det være naturlig å se på mønsteret i terroranslag mot transportsektoren i andre land for å få et visst inntrykk av hvilke type mål som velges, hvilke virkemidler som brukes, hvor og hvor hyppig slike anslag forekommer, samt hva slags konsekvenser disse innebærer.

En pågående FFI-studie som har analysert terroranslag mot transportsektoren verden over i perioden 1990-2000, har registrert i alt **406 insidenter**.⁴¹ (Dette tallet er trolig mye lavere enn det faktiske antallet fordi databasen fokuserer på “transnasjonal terrorisme” og ekskluderer i stor grad hendelser der aktør, mål, offer og sak ikke hadde noen relasjon til andre stater.)⁴² Terrorlignende hendelser der aktørene er motiverte av kun økonomiske motiver som f eks gisseltaking med krav om løsepenger, og flykapringer der motivet er politisk asyl i et vestlig

³⁷ “Finsk selvmordsbomber,” *NRK utenriks* 12 oktober 2002, www.nrk.no/nyheter/utenriks/2208703.html; og Sarah Lyall, “In ‘Quiet’ Finland, Bomber Draws Attention to Internet,” *The New York Times* 17 oktober 2002.

³⁸ En halvkilos dynamitt bombe ble plassert under bilen til Anne Orderud Paust i 1998. Den 23 januar 2003 eksploderte en bombe i en bil i Drammen og eieren, en kvinne i slutten av tredveårene, ble hardt skadet. Hennes ektemann er pågrepet og siktet for aksjonen. Se “-Det var som en terroraksjon,” *Nettavisen* 23 januar 2003.

³⁹ Gisseltakingen fikk noen politiske overtoner uten at det nødvendigvis var gisseltakerens intensjon. Under aksjonen ble den svenske storavisen Expressen oppringt av en mann som utgav seg for å være en tsjetjensk talsmann og opplyste at gisselmannen hadde støtte av den tsjetjenske armè og at aksjonen var ment å gjøre det svenske utenriksdepartementet oppmerksom på at en person som sitter arrestert i Danmark skal utleveres til Russland. Dette galdt formodentlig den tsjetjenske talsmannen Ahmed Zakajev som satt en måned arrestert i København etter at russiske myndigheter hadde krevd ham utlevert.

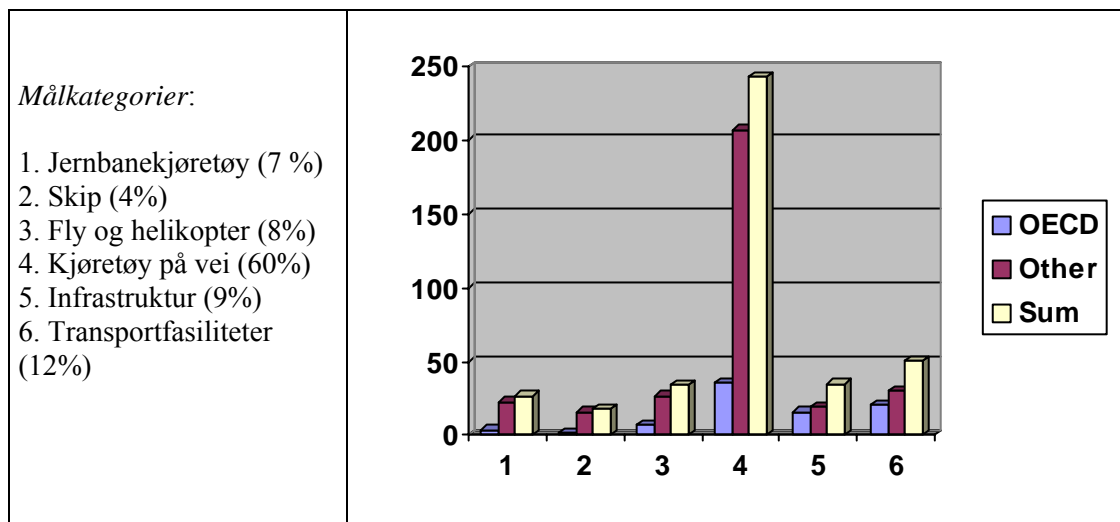
⁴⁰ “Gisseldrama i Sverige: Truer med å sprengte Stockholms Centralstation,” *Boarding.no* 28 desember 2002, <http://www.boarding.no/art.asp?art=5979>; “Hadde ikke sprengstoff på seg: Gisseldramaet over etter 10 timer,” *Boarding.no* 29 desember 2002; og “Overgav seg tilslutt: Svensk ekspresstog kapret,” *Boarding.no* 14 januar 2003, <http://www.boarding.no/art.asp?art=6166>

⁴¹ Den nevnte studien har hovedsaklig anvendt ITERATE, en kronologi over hendelser som kan klassifiseres som transnasjonal terrorisme. Se Braut, Hegghammer & Bokhari (2003).

⁴² Uttrykket ‘internasjonal terrorisme’ og ‘transnasjonal terrorisme’ innebærer som oftest aksjoner som involverer borgere fra andre stater enn vertslandet. ITERATE retter seg særlig mot transnasjonal terrorisme og vil derfor ikke fange opp mindre spektakulære hendelser av ren nasjonal karakter. Datamaterialet for denne studien er derfor langt fra fullstendig, og resultatene kan derfor ikke bli uttømmende eller strengt vitenskapelige.

land er også utelukket i studien.) Tallet er likevel mange ganger høyere enn tilfellet er for terroranslag mot f eks militære installasjoner eller petroleumsrelaterte mål.⁴³

Studien kategoriserer transportsektoren i tre hoveddeler: (i) **de sektorvise transportmidlene** (jernbanekjøretøy, skip, fly/helikopter, kjøretøy på vei etc) (ii) **infrastrukturen** som muliggjør transport (veier, skinner, broer, havner, tunneler, signallys, kommunikasjonssystem etc) og (iii) **transportfasiliteter** som er steder hvorfra persontrafikk organiseres og varer oppbevares i påvente av videre transport (slik som flyplasser, terminaler, busstasjoner/bussholdeplasser, jernbasestasjoner etc)



Figur 3.1 Oversikt over antal terrorangrep på transportrelaterte mål 1990-2000.

Som vi ser av tabellen over, var de fleste angrepene (60%) rettet mot kjøretøy på vei. Selv om disse angrepene ikke nødvendigvis hadde omfattende konsekvenser for driften, har gjentatte terroranslag mot passasjertrafikken i biler, busser og tog oftest en dramatisk effekt på publikum, spesielt dersom hendelsene er så hyppige at de oppfattes som dagligdagse og derfor kan ramme alle og enhver.

Når det gjelder terroranslagene på **transportinfrastrukturen** representerer disse kun 9% av totalen. I Europa har ikke overraskende de velkjente separatistgruppene IRA og ETA stått bak flesteparten av angrepene som inkluderte sabotasje mot skinner, broer, signalsystem og veier. Ser vi på OECD-landene under ett, finner vi også to eksempler på alvorlige former for sabotasje mot jernbane i Mexico og USA, med omfattende økonomiske og materielle skader.

Transportfasiliteter (flyplasser, terminaler, buss-stasjoner, bussholdeplasser, jernbasestasjoner etc) figurerer noe hyppigere i statistikken (12 %), men igjen er det velkjente separatistgrupper (den nordirske IRA og det kurdiske arbeiderparti PKK, (nå omdøpt til KADEK)) som står bak de fleste angrepene av denne type i Europa. IRAs aksjoner mot transportfasiliteter i Storbritannia, inkluderte angrep mot t-bane, jernbanestasjoner, flyplasser, samt mot signalutstyr

⁴³ Se Kjøk og Lia (2001) og Lia (2001).

på jernbanen.

Av de sektorvise transportmidlene er angrep mot **kjøretøy på vei** den aller hyppigste formen for terrorisme som rammer transportmål (241 insidenter). De fleste av disse (85%) forekommer utenfor OECD-landene. Av OECD-landene er Spania, Hellas og Tyrkia de landene som hyppigst rammes terrorangrep mot kjøretøy på vei.

Den skinnegående trafikken ble rammet av 28 angrep i perioden. 10-15% av disse forekom i OECD-landene, men gitt at denne type transport er langt mindre utbredt enn veibasert transport er ikke tallet så rent ubetydelig. I Europa ble de fleste angrepene av denne type gjennomført av separatistgrupper i Frankrike, Tyrkia og Nord-Irland. Et tilfelle i Europa som kunne hatt meget store konsekvenser, var forsøket på å sprengte det prestisjetunge høyhastighetstoget TGV Paris-Lyon.⁴⁴ Jernbanen over Hammersmith Bridge i London har også vært utsatt for alvorlige terrortrusler. I 1996 gjorde IRA et mislykket forsøk på å sprengte broen med en Semtex-bombe på 13 kg.⁴⁵ Et siste eksempel fra europeisk terrorisme er bombeaksjonen i august 1974 mot et passasjertog i en tunnel mellom Bologna og Firenze der 12 mennesker ble drept og 35 skadet. Den italienske høyreekstreme gruppen Væpnet Revolusjonære Celler stod bak.⁴⁶

Anslag mot **sjøtrafikken** forekommer sjeldnere enn de ovennevnte kategoriene. Bare 18 tilfeller er registrert i ITERATE, og kun to angrep i OECD-landene (mot en ferje og en turistbåt), men her er det nok noe underrapportering. Man kjenner til minst ett eksempel på et forsøk fra IRA-aksjonister på å smugle en bil lastet med sprengstoff om bord på en ferje.

Lufttrafikken har i en årrekke vært et yndet mål for terrorister. Den moderne internasjonale terrorismens begynnelse ble faktisk datert tilbake til kapringen av et El Al fly mellom Roma og Tel Aviv i 1968. Lockerbie-tragedien i 1989 viste til fulle hvilke konsekvenser terroranslag mot fly kan være. ITERATE-kronologien i inkluderer ca 34 angrep på fly og helikoptre i perioden 1990-2000. En fjerdedel av disse fant sted i OECD-landene. Et særtrekk i denne kategorien er at mange tilfeller av flykapringer ikke er relaterte til etablerte terrorgrupper, jf de tre flykapringene som berørte Norge i 1993, 1994 og i 1996. Terrorangrep på helikoptertrafikken er også sjelden; man kjenner kun til et tilfelle der IRA angrep et militært helikopter i Nord-Irland. Ellers er denne type aksjoner mer vanlig i borgerkrigsrammede områder. I Tsjetsjenia, for eksempel, ble det skutt ned fire russiske helikoptre i løpet av tre måneder i 2002.⁴⁷ Angrepet mot det israelske Arkia Airlines flyet i Mombasa har imidlertid aktualisert trusselen forbundet med bruk av skytevåpen og missiler mot sivile fly under avgang og landing (se nedenfor).

⁴⁴ Den 26 august 1995 fant politiet en 25 kg udetonert bombe ved Montanay, 10 km nord for Lyon. Denne hadde en relativt avansert utløsermekanisme knyttet til en kabel langs toglinjen. Det var tydeligvis meningen av et passerende tog skulle utløse bomben. Opplysninger fra ITERATE.

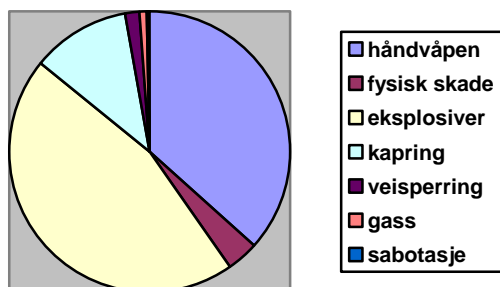
⁴⁵ Oppenheimer (2003).

⁴⁶ ITERATE-databasen.

⁴⁷ Interfax sitert i "Russisk helikopter skutt ned," *Nettavisen* 29 oktober 2002. I august 2002 ble et helikopter av typen MI-26 skutt ned i Tsjetsjenia. 121 personer omkom.

3.1 Virkemidler og våpenbruk

Som vi ser av tabellen nedenfor er **ulike typer håndvåpen** (vanligvis skytevåpen) og **eksplosiver** er de hyppigst forekommende våpen i terroraksjoner mot transportmål, mens kaping og annen fysisk skade (dvs fysisk angrep, ildpåsettelse, vold, etc) kun utgjør en mindre del av aksjonene.



Figur 3.2 Oversikt over våpen og virkemidler.

Vi har fremdeles svært få eksempler på bruk av **ikke-konvensjonelle stridsmidler** som gass og/eller biologiske våpen mot transportrelaterte mål. Miltbrannbrevene i USA høsten 2001 var imidlertid en kraftig vekker for hvor potente slike virkemidler kan være både i å drepe og å skape en utbredt fryktfølelse i en befolkning, og ikke minst hvor omfattende konsekvensene er for de systemer som angripes.⁴⁸ Det er imidlertid lite sannsynlig at disse stammet fra og var produsert av en terrorgruppe.⁴⁹

Funn i Afghanistan og etterforskningen mot al-Qaida verden over har avdekket at nettverket har vært meget interessert i å utvikle denne type virkemidler, fortrinnsvis ulike former for enkle giftgasser og toksiner som cyanider, botulisme og ricin, samt radiologiske våpen. Frykten for terroranslag med kjemiske våpen har naturlig nok øket etter at britisk politi i januar 2003 fant spor av ricin i leiligheten til algirske al-Qaida sympatisører i London.⁵⁰ I mars 2003 skal amerikanske styrker og internasjonal presse ha funnet instruksjonsbøker til fremstilling av kjemiske våpen, samt spor av ricin og andre toksiner i leirene til Ansar al-Islam i Nord-Irak, en gruppe som sannsynligvis har hatt tette forbindelser til al-Qaida.⁵¹ Det er mye som tyder på at

⁴⁸ Miltbrannsporene var av svært høy kvalitet, men drepte kun fem personer. Ved å bruke forseglede brev som spredningsmetode i stedet for å spre miltbrannsporene anonymt i en menneskemasse på f eks undergrunnen, ønsket gjerningsmannen tydeligvis å forhindre store tap av menneskeliv.

⁴⁹ For flere detaljer om etterforskningen, se Lia et al (2002).

⁵⁰ Sarah Lyall, "Arrest of Terror Suspects in London Turns Up a Deadly Toxin," *New York Times* 8 januar 2003

⁵¹ C J Chivers, "Allies Hunt for Clues on Al Qaeda," *New York Times* 31 mars 2003,

www.nytimes.com/2003/03/31/international/worldspecial/31NORT.html; Elaine Shannon, "FBI Warns of Ricin Threat," *Time* 2 april 2003, www.time.com/time/nation/article/0,8599,439852,00.html; Jan H. Ihlebæk, "Opplært i giftbruk: Terrorhåndbok funnet hos Krekars gruppe," *Verdens Gang* 10 april 2003,

www.vg.no/pub/vgart.hbs?artid=55092; "Irak-Krieg," *Stern* 9 april 2003,

<http://www.stern.de/politik/ausland/index.html?id=506399>; Liv Ekeberg, "Nord-Irak: – Ansars hemmelige dødsdøl," *Nettavisen* 10 april 2003, www.nettavisen.no/servlets/page?section=208&item=263096; og Preston Mendenhall, "Positive test for terror toxins in Iraq: Evidence of ricin, botulinum at Islamic militants' camp,"

MSNBC.com 4 April 2003, www.msnbc.com/news/895185.asp?0cb=-61e133692. For en gjennomgang av kilder om relasjonene mellom Ansar al-Islam og al-Qaida, se Lia (2003), s.29-35.

al-Qaida har ønsket å anvende en såkalt “skitten bombe” i terroranslag.⁵² En mer utførlig diskusjon av terrorgruppers interesse for og bruk av ikke-konvensjonelle våpen finnes i en tidligere FFI-rapport.⁵³

TABLE OF CONTENTS	
History of Poisons	1
Plant Poisons	5
Animal Poisons	19
Chemical Poisons	27
Terrible Poisons	37
Poisonous Gases	43
Lethal Drugs	51
Poisonous Explosive Compounds	59
Weaponry and Sabotage	63
Sources	73
Some Additional Chemistry	79
A Final Word	85

Figur 3.3 Innholdsfortegnelsen i *The Poisoner's Handbook*, funnet i et forlatt hus som en pakistansk-kashmirsk gruppe trolig disponerte da Taleban kontrollerte Kabul. Kilde: *The New York Times*

En analyse av våpenbruk ved terroranslag mot transportsektoren vil være meningsløs dersom man kun diskuterer hvilke våpen en terrorgruppe anvender uten å se på konteksten og omstendighetene rundt hver operasjon. I mange tilfeller der terroranslag har forårsaket store materielle og menneskelige skader, er det omstendighetene og sekundæreffektene av angrepet, og ikke våpeneffekten i seg selv, som har vært avgjørende for omfanget av aksjonen.

Etter 11. september har synet på våpenbruk i terrorsammenheng endret seg mye, ikke minst pga de nye scenariene med *bruken av fly (og for så vidt også andre transportmidler) som våpen*. Det er ikke noe nytt at selve kjøretøyet kan være et terrorvåpen. Planer om å styrte fly inn i offentlige bygninger som f.eks Eiffeltårnet i Paris eller CIA-hovedkvarteret i Langley har besnæret radikale islamistgrupper fra tidlig 1990-talet (se delkapitlene 4.2.1 og 4.2.2 nedenfor). I Israel/Palestina kjenner man også til at biler er blitt anvendt som mobile “selvmordsbomber” samt flere tilfeller av at sjåførere har brukt bil og buss som våpen i voldsaksjoner ved simpelthen å kjøre inn i en folkemengde. Det finnes også eksempler på at passasjerer har overfalt bussjåføren og tvunget bussen til å kjøre av veien og utfør bratte skrenter. Dette bringer en naturlig nok inn på ideen om at lastebiler med farlig last eller lasteskip med giftig, brennbar eller eksplosiv last på tog også kan anvendes som terrorvåpen i gitte situasjoner.

4 TRANSPORTSEKTOREN SETT I LYS AV AL-QAIDA OG DEN NYE TERRORTRUSSELEN

Fremveksten av al-Qaida og dets allierte grupper har medført at aksjoner som tidligere ble ansett som meget lite sannsynlige nå tas inn i trusselvurderingene. Resten av denne trusselvurderingen

⁵² For en mer utførlig diskusjon av atomvåpen og radiologisk materiale som terrorvåpen, se Mærli (1999).

⁵³ Lia et al (2003).

vil derfor bli viet til trusler fra al-Qaida og dens affilierte grupper.

Når det gjelder våpenbruk og målutvelgelse har al-Qaida nettverket vært meget oppfinnsomme og innovative. I følge et nylig vitnesbyrd til Senatet av CIA sjefen George Tenet, er al-Qaidas våpenarsenal og metoder i stadig utvikling:

Al Qaeda is also developing or refining new means of attack, including use of surface-to-air missiles, poisons, and air and surface and underwater methods to attack maritime targets. [...] If given the choice, al Qaeda terrorists will choose attacks that achieve multiple objective, striking prominent landmarks, inflicting mass casualties, causing economic disruption, and rallying support through shows of strength.⁵⁴

Et uttalelse av al-Qaidas talsmann Sulayman Abu Ghayth tidlig i januar 2003 illustrerer at al-Qaida prioriterer mål som demonstrerer den globale rekkevidden til organisasjonen, noe som nødvendigvis gjør amerikanske og allierte mål i Norge mer utsatt enn før:

“The Crusader-Jewish Alliance will no longer be immune from attack anywhere ... We must use shock weapons against the enemy, by mounting lightening well-targeted operations against him everywhere in the world so that he feels danger, insecurity and instability on land, at sea and in the air.”⁵⁵

Fra å være fokusert på amerikanske militære og sivile mål av stor symbolsk betydning, har al-Qaida det siste halvåret gjentatte ganger understreket betydningen av å ramme USAs økonomi. Ayman al-Zawahiri uttalte f eks i oktober 2002 at: “[w]e will also aim to continue, by permission of Allah, the destruction of the American economy.”⁵⁶ Den samme uttalelsen rettet en meget direkte trussel til land som samarbeidet med USA. Innledningsvis må det konkluderes at al-Qaida trolig vurderer et meget bredt spekter av type aksjoner mot USA og dets allierte. Dette betyr at flere deler av den norske transportsektoren kan bli berørt.

4.1 Maritime mål

Mens terrorangrep mot maritime mål har utgjort en forsvinnende liten del av terrorangrepene i den vestlige verden, har det mislykkede angrepet på USS Sullivan i februar 2000 og terroraksjonene mot det amerikanske krigsskipet USS Cole senhøstes 2000 og mot den franske oljetankeren Limburg endret trusselsoppfatningen om maritim terrorisme.⁵⁷ Begge aksjonene ble utført av *selvmordsaksjonister med en småbåt fylt med sprengstoff* og representerte noe helt nytt i terrorsammenheng. Selv om disse aksjonene ble gjennomført utenfor kysten av Jemen som lenge har vært et konfliktområde med betydelige trusler mot skipsfarten, har avsløringen av planlagte al-Qaida angrep med gummibåter og selvmordsbombere mot britiske og amerikanske

⁵⁴ “Full Text: Words of C.I.A. and F.B.I. Chiefs,” *New York Times website* 11 februar 2003, <http://www.nytimes.com/2003/02/11/politics/12PTXT-FULL.html>

⁵⁵ Sitert i “Abu Ghayth: Crusader-Jewish Alliance No Longer Immune,” *The Palestine Chronicle* 8 januar 2003, www.palestinechronicle.com/article.php?story=200212081605585, via nettsiden www.jehadonline.org

⁵⁶ Sitert i Audrey Woods, “Al-Qaida Aide Recording Said Genuine,” *AP* 9 oktober 2002.

⁵⁷ For en mer utførlige studie av maritim terrorisme, se Bjørge (1990).

krigsskip i Gibraltar, vist at denne trusselen ikke er lokal.⁵⁸ En al-Qaida affilie gruppe i Sørøst Asia, al-Jemaah al-Islamiya, hadde flere planer om aksjoner mot maritime mål. Disse inkluderte et bombeangrep mot et amerikansk maritimt fartøy under de amerikansk-indonesiske flåteøvelsene i mai 2002.

Store bomber levert mot maritime mål ved hjelp av speedbåter og selvmordsbombere er bare en av dimensjonene i det nye maritime trusselbildet. Andre utradisjonelle maritime aksjonsformer synes nå mer sannsynlig enn tidligere. En al-Qaida aksjonist, Faruq Umar, som nå sitter i fangenskap hevder å ha blitt trent opp i å *plassere sprengstoff under vann*.⁵⁹ Terrorgruppers interesse for **undervannskapasiteter** synes å ha økt. I følge filippinske myndigheter skal den største islamske separatistgeriljaen på Filippinene, Moro Islamske Frigjøringsfront (MILF) nylig ha vært i kontakt med malaysiske og nordkoreanske våpenhandlere i et forsøk på å anskaffe seg miniubåter. Skulle dette være riktig, gir MILFs tidligere forbindelser til al-Qaida naturlig nok grunn til bekymring for flere enn filippinerne. Tidligere kjenner man til at både den srilankiske tamilgeriljaen (LTTE) og FARC-geriljaen, sistnevnte godt hjulpet av russisk ekspertise, har forsøkt å bygge sine egne undervannsbåter.⁶⁰ LTTE-geriljaen har også utviklet speedbåter som angivelig skal ha "stealth-egenskaper".⁶¹ Disse eksemplene indikerer at bredden i tenkelige maritime terroraksjoner er blitt noe større.

4.1.1 Cruisetrafikken

Cruisetrafikken er et annet mål som er blitt aktualisert det siste året. Det finnes relativt få historiske eksempler på terroraksjoner rettet mot cruiseskip. Kapringen av Achille Lauro på veien mellom Kairo og Tel Aviv av den Irak-støttede palestinske gruppa PLF-Abu Abbas fraksjonen i 1985 og angrepet på en City of Poros-turistbåt i Hellas av Abu Nidal gruppa i 1988 er i så måte mer et unntak enn regelen.⁶²

Flere spektakulære angrep på turistmål, i første rekke aksjonene på Bali i Sørøst-Asia, Mombasa i Kenya og på Djerba, Tunisia, har imidlertid demonstrert at turisttrafikken for alvor er blitt et sentralt terrormål for al-Qaida-nettverket. Dette, kombinert med al-Qaidas kapasitet til å gjennomføre maritime aksjoner, påvirket naturlig nok trusselbildet mot cruisetrafikken. For eksempel ble det nylig framsatt alvorlige terrortrusler mot britiske og amerikanske interesser av en muslimsk ekstremistgruppe i Trinidad i forbindelse med Irak-krisen. Dette førte til at flere britiske cruiseskip endret reiseruten i Karibien og kansellerte planlagte stopp i Trinidad og

⁵⁸ De antatte gjerningsmennene, tre saudiere og fem marokkanske statsborgere, ble senere pågrepet og dømt. Se Giles Tremlett, "Saudis jailed for al-Qaida plot to bomb British ships," *The Guardian* 22 februar 2003, www.guardian.co.uk/alqaida/story/0,12469,900778,00.html

⁵⁹ "Singapore cracks down on Jemaah Islamiyah group," *www.ict.org.il* 17 september 2002.

⁶⁰ Thailandske myndigheter fant en halvferdig ubåt i et varehus i Phuket i april 2000 og som ble knyttet til LTTE. En tilsvarende halvferdig ubåt, bygd ved hjelp av russisk teknologi, ble oppdaget i et varehus i en av Bogotas forsteder i september 2000. Se "Philippines: New Concerns Arise With Rebel Submarine Plan," *Stratfor.com* 14 mars 2003; og "Seizure of Submarine Which Was Being Built by Colombian Drug Traffickers (in Arabic)," *al-Sharq al-Awsat* (London) 8 september 2000.

⁶¹ Gunaratna (2001).

⁶² Noriyuki Katagiri, "In the Spotlight: Abu Nidal Organization (ANO)," *CDI Terrorism Project* 9 oktober 2002, www.cdi.org/terrorism/ano-pr.cfm

Tobago.⁶³ I norsk sammenheng vil cruiseskip med amerikanske og/eller israelske turister være det mest utsatte terrormålene.

4.1.2 Passasjerferjer

Mens kapring av større cruisebåter fremstår som en betydelig utfordring, er mindre passasjerferjer et lettere bytte. Sympatisører med den tsjetsjenske motstandskampen kapret en passasjerferje ved den tyrkiske havnen Trebizon ved Svartehavet i januar 1996. De truet med å drepe de russiske passasjerene om bord dersom ikke den russiske hæren umiddelbart innstilte sine angrep mot en gruppe tsjetsjenske separatister som holdt gisler i Pervomajskoje. Det har også vært eksempler på kapring av passasjerferjer av flyktninger som ønsker oppholdstillatelse i et annet land.⁶⁴

Passasjerferjer er også et tenkelig terrormål for grupper som ønsker å gjennomføre store og meget dødelige aksjoner. Tidligere studier av maritim terrorisme har advart mot bilbomber mot ferjer som et meget farlig scenario.⁶⁵ Lastebilbomber er forøvrig et av al-Qaida nettverkets foretrukne våpen og har blitt anvendt i en rekke aksjoner de siste to årene. I november 2002 ble det "slått terroralarm" på bakgrunn av konkret informasjon fra amerikansk etterretning om en mulig lastebilbombe plassert på en europeisk ferje på en angitt dato. Spesielt ferjetrafikken mellom kontinentet og Storbritannia ble vurdert som terrorutsatt.⁶⁶

I USA vurderer man terrortrusselen mot ferjetrafikken som meget reell. F eks ble ferjetrafikken mellom Seattle og øyene utenfor innstilt en kort perioden etter 11. september angrepene på grunn av frykten for bilbomber. Sikkerhetstiltakene er blitt skjerpet med bl a økt patruljering av sivilt politi om bord på ferjene, skjerpede tiltak ved ferjehavnene og deployering av flere speedbåter med antiterrorstyrker. Den amerikanske kystvakten sine forslag om å innføre flyplasslignende sikkerhetskontroller ved ferjehavnene har likevel møtt betydelig motstand bl a pga av kostnadene.⁶⁷

Ferjehavnene har også vært utsatt for terrorisme. Så sent som 2. april 2003 eksploderte en større bombe ved et ferjeleie i Davao på Filippinene. 15 personer ble drept og 49 skadet. Bomben var trolig utplassert av Special Urban Terrorist Action Group (SUTAG), en autonom gruppe som knyttes til Moro Islamske Frigjøringsfront (MILF) og til *Jemaah Islamiyah*-gruppen. Sistnevnte gruppe betraktes ofte som en del av al-Qaida-nettverket.⁶⁸

⁶³ *TerrorismCentral Newsletter* 2 februar 2003, og www.trinidadexpress.com/top.asp?mylink=2003-01-

⁶⁴ Se f eks "Cubanske ferjekaprere overga seg," *Verdens Gang* 3 april 2003, www.vg.no/pub/vgart.hbs?artid=54263

⁶⁵ Bjørge (1990)

⁶⁶ "Ny terrorfrykt på europeiske ferger," *Aftenposten* 9 november 2002; "Amerikansk advarsel: Terrorfrykt på europeiske ferjer," *Boarding.no* 9 november 2002, <http://www.boarding.no/art.asp?art=5373>; og "Terrorism alert heightened in Belgium," *AFP* 12 november 2002.

⁶⁷ Eli Sanders, "Politics, fear hurting ferry protection" *Boston Globe* 16 februar 2003, p.A18, http://www.boston.com/dailyglobe2/047/nation/Politics_fear_hurting_ferry_protection+.shtml

⁶⁸ Froilan Gallardo & Ellen Nakashima, "Blast Kills at Least 15, Injures 49, in Southern Philippines," *Washington Post* 2 April 2003, www.washingtonpost.com/wp-dyn/articles/A9306-2003Apr2.html; og "Militant Link to Philippines Bombing Sign of Wider Campaign?," *Stratfor.com* 7 april 2003.

4.1.3 Containertrafikken

Containertrafikken er blitt en kilde til betydelig bekymring i antiterrorbestrebelsene i tiden etter 11. september. Volumet av denne trafikken er enorm. Bare til USA ankommer det årlig ca 5,7 millioner containere. Kun en liten brøkdelen av disse sjekkes, selv om kontrolltiltakene er i ferd med å skjerpes og ny teknologi anvendes som kan effektivisere kontrollen.⁶⁹ Man kjenner knapt nok til eksempler på at kommersielle containere er brukt som terrorvåpen, men gitt al-Qaidas evne til nytenkning og vilje til store massedrapsaksjoner er det tenkelig at containere med svært farlig last kan brukes i terrorøyemed. Man frykter i første rekke at enkle atombomber eller radiologiske våpen ("skitne bomber") kan fraktes nærmest ubemerket inn i en havn og detoneres i en sentral havneby i USA eller Europa. I de fleste tilfeller er den mest umiddelbare faren at containere kan brukes av terrorgrupper til smugling av våpen, utstyr og personell. Menneske- og narkotikasmugling via containere er allerede ganske omfattende. Det at en egyptisk al-Qaidamistenkt nylig ble oppdaget i en container i Middelhavshavna Gioia Tauro, har ført til at containertrusselen har blitt tatt mer alvorlig enn tidligere.⁷⁰ Rapporten om at al-Qaida enten eier eller kontrollerer nærmere 20 handelsskip bidrar også til at trusselbildet skjerpes. Et fartøy kontrollert av bin Laden sin gruppe leverte for eksempel sprengstoffet som ble brukt ved ambassadebombingen i Øst-Afrika i 1998.⁷¹

4.1.4 Skip med farlig last som våpen

Skip med farlig last som våpen er et annet tenkelig scenario med utgangspunkt i tanken om at transportsektoren ikke bare er en arena og et hjelpemiddel for terrorgrupper men også i noen tilfeller selve våpenet. Angrepene 11. september var kanskje den beste illustrasjonen på bruk av et transportmiddel som terrorvåpen. Skip med giftig og/eller eksplosiv last kan derfor tenkes brukt, selv om man knapt nok kjenner til historiske tilfeller av denne type aksjoner. Ut fra åpne kilder kjenner man heller ikke til at det har vært konkrete al-Qaida planer om å bruke frakteskip med farlig last som våpen, men det er absolutt et tenkelig skrekksenario.⁷²

4.1.5 Havner og utskipningsterminaler for olje og gass

Havneanlegg og utskipningsterminaler er økonomisk og militært viktige mål, men siden de ikke tillegges spesiell symbolsk betydning og heller ikke er samlingssteder for mennesker, har det heller ikke vært typiske terrormål. Det er imidlertid flere indikasjoner på at al-Qaida nettverket

⁶⁹ I Montreal, Canada inspiseres kun 1% av innkomne containere. Se "Countries join with U.S. to screen cargo for terrorist shipments," *International Herald Tribune* 23 september 2002; og Catherine Solyom, "Port gets \$2-million spying machine: Gamma-ray scanner called new deterrent against contraband," *The Montreal Gazette* 8 januar 2003, <http://www.canada.com/montreal/news/story.asp?id=BA569479-B13A-40B1-B1CE-63AC0520FA57>

⁷⁰ "Countries join with U.S. to screen cargo for terrorist shipments," *International Herald Tribune* 23 september 2002.

⁷¹ Hans Rustad, "Norge bidro til å finne over 20 bin Laden-skip," (NTB) *Adresseavisen* 8 desember 2001, www.adressa.no/nyheter/verden/terrorkrigen/article.jhtml?articleID=268977; og "U.S. Tracks Ships Believed Linked to Al Qaeda – Report," *Reuters* 31 desember 2002, http://story.news.yahoo.com/news?tmpl=story2&cid=564&ncid=564&e=49&u=/nm/20021231/ts_nm/attack_alqae_da_ships_dc_1

⁷² I en tid etter 11. september fikk frakteskip med naturgass ikke tillatelse til å ankre opp i Boston havn som ligger tett inntil bykjernen. Dette forbudet ble senere opphevet da havnemyndighetene i Boston ble forevist et videoklipp som viste et missil som rammet et tankskip med naturgass i Persiagulfen under Iran-Irak krigen uten å forårsake en eksplosjon av skipet. Samtale med Det Norske Veritas.

har vurdert denne type mål. Uttalelser fra al-Qaida ledelsen i løpet av 2002 har i økende grad vektlagt økonomiske mål ut fra den tankegangen at USAs militære styrke hviler på dets økonomiske overlegenhet. Fra å se olje som arabernes rikdommer og derfor ikke legitime angrepsmål, har al-Qaida etter hvert dreid fokuset mot økonomiske mål, og oljeindustrien har framstått som spesielt interessant. Et lydbåndopptak fra al-Qaida i oktober 2002 truet med angrep rettet mot “your economic lifeline”, og en skrevet uttalelse fra al-Qaida ledelsen på omtrent samme tid sa f eks at “By exploding the oil tankers in Yemen [...] the holy warriors hit the umbilical cord and lifeline of the crusader community.”⁷³

al-Qaida dokumenter funnet i Afghanistan og avhør av al-Qaida fanger har gitt sterke indikasjoner på at det fantes konkrete planer om angrep på oljetransporten. Terrorangrepet på den franske oljetankeren Limburg 6. oktober 2002 utenfor kysten av Jemen var en ytterligere understrekning av dette. I følge amerikanske myndigheter, ble et større planlagt sabotasjeangrep mot et saudiarabisk oljekompleks avverget sommeren 2002, og ca 20 personer ble arrestert. Det dreide seg høyst sannsynlig om det strategisk meget viktige Ras Tanura-anlegget, og det ble senere kjent at al-Qaida sympatisører i det saudiske oljeselskapet Aramco hadde vært involvert i planene.⁷⁴ Rapporter i februar 2003 tyder på at saudiske aktivister har lagt nye planer om et anslag mot Ras Tanura.⁷⁵

Det vil være uriktig å anta at al-Qaida trusselen mot havner og utskipingsterminaler for olje kun er begrenset til Midtøsten. I tillegg til al-Qaidas demonstrerte evne til global aksjonsradius, har man også indikasjoner på at personer med tilknytning til nettverket planlegger aksjoner mot havneanlegg i USA. I oktober 2002 utstedte FBI en advarsel om mulige terrorangrep mot petroleumssektoren, fortrinnsvis maritime angrep mot oljetankere, havner og andre energirelaterte mål.⁷⁶ Et FBI varsel utsendt 23 oktober 2002 viste til Limburg angrepet og ytterligere informasjon fra avhørte al-Qaida fanger og advarte mot at det trolig fantes planer om

“According to this information, al Qaeda plans to weaken the petroleum industry by conducting additional sea-based attacks against large oil tankers and that such attacks may be a part of more extensive operations against port facilities and other energy-related targets, including oil facilities and nuclear-power plants.”⁷⁷

⁷³ Sitert i John J Lumpkin, “U.S. Worried Al-Qaida Targeting Oil,” *Associated Press* 17 oktober 2002. For al-Qaida uttalelser i dette tidsrommet, se Hegghammer (2002).

⁷⁴ Ras Tanura overfører daglig nærmere 5 mill fat olje til oljetankere, dvs ca 6% av verdens oljeproduksjon på ca 76 mill fat olje og er trolig det økonomisk viktigste oljeanlegget i verden. Et lammende anslag mot Ras Tanura-komplekset ville vært meget vanskelig å gjennomføre, men ville høyst sannsynlig ha hatt dramatiske konsekvenser, i følge oljeanalytikerne intervjuet i *Associated Press*. See John J Lumpkin, “U.S. Worried Al-Qaida Targeting Oil,” *Associated Press* 17 oktober 2002; og Jeff Gerth, “Pro-Qaeda Oil Workers a Sabotage Risk for Saudis,” *The New York Times* 3 februar 2003, <http://www.nytimes.com/2003/02/13/international/middleeast/13SAUD.html>

⁷⁵ Vince Cannistraro & Risa Molitz, “Al Qaeda Oil Plot Could Cripple U.S. Economy,” *ABCNews.com* 13 februar 2003, http://members.abcnews.go.com/sections/us/DailyNews/Insider_030213.html

⁷⁶ FBI meldinger sa bl annet at: “... al-Qa’ida plans to weaken the petroleum industry by conducting additional sea based attacks against large oil tankers and that such attacks may be a part of more extensive operations against port facilities and other energy-related targets including oil facilities and nuclear power plants.” Sitert i “Press Release About Al Qaeda Threatened attacks against US Railway Sectors,” *FBI National Press Office* 24 oktober 2002

⁷⁷ Sitert i Bill Gertz, “U.S. sees terrorism threat against country’s oil ports,” *The Washington Times* 13 november 2002.

I november 2002 ble det kjent at amerikansk etterretning i flere måneder hadde detektert rekognoserings- og overvåkningsaktiviteter av mistenkte terrorister mot tre havner med raffineri og oljeterminaler. Dette dreide seg om fire til fem tilfeller av antatt rekognosering mot hver av oljeanleggene ved havnene i Philadelphia, Corpus Christi, Texas; og i Valdez, Alaska.⁷⁸

Terrorfaren mot norske transportfasiliteter for olje er naturlig nok mindre, men i lys av hvor global oljeøkonomien er blitt og de strengere sikkerhetstiltakene rundt amerikanske mål, er det grunn til å anta at mål på norsk jord eller sokkel er mer utsatt enn før. Gjenværende al-Qaida aksjonister vil se seg rundt etter mykere, mindre beskyttet mål. Dersom sikkerhetstiltakene er vesentlig mindre i Norge enn i USA, vil naturlig nok norske transportfasiliteter for olje fremstå som mer interessante enn de har vært tidligere.

4.2 Lufttrafikken

4.2.1 Flykapringer

Den historiske erfaringen med flykapringer tilsa at handlingen først og fremst rettet seg mot gislene og at en form for utpressings- eller demonstrasjonsmotiv lå bak. Tanken om at flyet i seg selv var et våpen og kaprerne var selvmordsaksjonister var helt fremmed for de fleste inntil 11. september 2001. *Angrepene på WTC og Pentagon var mulige nettopp fordi man baserte seg på en foreldet oppfatning av hva terrorister gjorde og ikke gjorde.* Passasjerene i tre av flyene ventet passivt på at flyet skulle lande og at forhandlingene om løslatelse skulle begynne, mens passasjerene på det siste flyet (som styrtet i Pennsylvania) gikk til angrep på kaprerne da skjebnen til de andre flyene ble kjent. Man har i tiden etter 11. septembersett flere eksempler på forsøk på flykapringer der kaprerne har blitt overmannet.⁷⁹ Det mest kjente eksemplet er den såkalte “skobomberer”, Richard Reid, som ble overfalt og bundet av medpassasjerene på flyet da han forsøkte å antenne en sprengladning gjemt i skosålen.

En av farene ved fremtidige flykapringer er vel heller at “tradisjonelle” flykaprere vil stå overfor en langt mindre føyelig passasjermasse enn før på grunn av frykten for en selvmordsaksjon og at kapringen derfor lett vil forløpe langt mer blodig enn strengt tatt nødvendig. Faren for at sivile fly kan bli nedskutt av jagerfly og luftvern for å forhindre en mulig selvmordsaksjon mot vitale bakkemål er også blitt langt mer reell etter 11. september. Sannsynligheten for en gjentakelse av 9-11 fremstår derimot som lite sannsynlig fordi *overraskelsesmomentet nå er tapt*. Det er trolig mer sannsynlig at et fremtidig terroranslag der selve flyet blir anvendt som våpen vil utføres ved hjelp av mindre privatfly som f.eks flyr under radardekningen inn mot et høyprioritert mål eller ved bruk av en insider, først og fremst en pilot, som vil avlede og forsinke mottiltak ved å hevde at flyet har tekniske problemer.

⁷⁸ Bill Gertz, “U.S. sees terrorism threat against country's oil ports,” *The Washington Times* 13 november 2002.

⁷⁹ “Air Algeria Cockpit Attack Foiled,” *The Associated Press/Washington Post* 20 januar 2003; og Daniel J Wakin, “Saudis Foil Hijacking of Airliner,” *The New York Times* 16 oktober 2002.

Konsekvensene av 9-11 angrepene var helt uten parallell i den moderne terrorismens historie. Effekten på luftfarten i USA var en total stans i all kommersiell lufttrafikk i dagene etter aksjonen, over 4000 fly ble satt på bakken. Det økonomiske tapet for lufttrafikken ble målt i hundretalls av milliarder av kroner, og en statlig hjelpepakke på 40 milliarder dollar ble vedtatt av amerikanske myndigheter.

11. september skapte flere etterligningsaksjoner. I januar 2002 styrte en amerikansk tenåring et Cessna 172 småfly inn i den 42-etasjes Bank of America Plaza-bygningen i Tampa, Florida. Ingen utenom gjerningsmannen ble drept. Mye tydet på at vedkommende var inspirert av Usama bin Ladin og terroraksjonene 11 september.⁸⁰ I november 2002 forsøkte en israelsk araber å storme cockpiten på et El Al-fly i den hensikt å styrte dette i et høyhus i Tel Aviv.⁸¹

(I april 2002, styrtet et privat småfly inn i Pirelli Tower, Milanos høyeste bygning og hovedkvarteret for regionalregjeringen i Milano. Tre personer ble drept. Denne hendelsen var sannsynligvis en ulykke.⁸² En pro-al-Qaida website hevdet imidlertid at flykrasjet var en martyrsaksjon av en italiensk muslimsk konvertitt og kuwaitisk *mujahid* og var rettet mot de "amerikanske etterretningskontorene" som de mente lå i Pirelli Tower under dekke av å være kommersielle virksomheter.⁸³)

4.2.2 Fly og helikoptre som leveringsmidler for bomber

Man kjenner til flere eksempler på planlagte terroraksjoner der fly eller helikoptre har vært tenkt brukt som leveringsmidler for et våpen, fortrinnsvis større bomber. Under G-8 toppmøtet i Genova i juli 2001 ble luftvernraketter utplassert etter at etterretningsinformasjon tydet på at al-Qaida planla et angrep med et fly eller en UAV (Unmanned Aerial Vehicle) med eksplosiver mot konferanserommet der president George W Bush oppholdt seg og mot Air Force One.⁸⁴ Sommeren 2001 ble en tilsvarende aksjon rettet mot den amerikanske ambassaden i Paris avslørt. Aksjonistene var den europeiske vingen av *Takfir wa'l-Hijra*, en al-Qaida affilert sunnifundamentalistisk gruppe, og planen var å styrte et helikopter, lastet med sprengstoff, ned i ambassadebygningen. Samtidig skulle det amerikanske konsulatet i Marseille angripes.⁸⁵ Andre terrorgrupper har tydeligvis blitt inspirert av denne aksjonsformen. I august 2002 ble det innført midlertidig flyforbud over Bogota etter at det ble rapportert at en FARC-selvmoordsbomber

⁸⁰ "Police: Tampa pilot voiced support for bin Laden Crash into bank building a suicide, officials say," *CNN* 7 januar 2002, <http://www.cnn.com/2002/US/01/06/tampa.crash/>

⁸¹ Dexter Filkins, "Israeli Arab charged in Hijacking attempt on El Al," *International Herald Tribune* 19 november 2002, p.3; og "Ville kopiere 11. september-kapringer," *Aftenposten* 18 Nov 2002, <http://www.aftenposten.no/nyheter/uriks/article.jhtml?articleID=438806>

⁸² "Three dead as plane hits Milan's tallest building," *CNN* 18 april 2002, www.cnn.com/2002/WORLD/europe/04/18/italy.milan

⁸³ Jihad Movement Claims 'Responsibility' for Milan Plane Crash (al-Qal'ah 19 april 2002) – Uttalelse på Al-Qal'ah diskusjons forum på <http://www.qal3ah.net>

⁸⁴ Opplysningene stammer fra en uttalelse av den egyptiske presidenten Hosni Mubarak. Se Daniel McGrory & Dominic Kennedy, "The hunt; Raids crush terrorist cells and foil plot to kill Bush," *Timesonline* 27 september 2001, www.timesonline.co.uk/article/0,,34-118685,00.html. Se også "Bin Laden Rides Again: Myth vs. Reality," *Time* 23 juni 2001, via <http://www.islah.nu/pressrev/EN23june01.htm>

⁸⁵ Daniel McGrory & Dominic Kennedy, "The hunt; Raids crush terrorist cells and foil plot to kill Bush," *Timesonline* 27 september 2001, www.timesonline.co.uk/article/0,,34-118685,00.html

planla å styrte et fly med eksplosiver ned i presidentpalasset i byen.⁸⁶

4.2.3 Flyplassterminaler

Terrorangrep med skytevåpen eller bomber utplassert på selve flyplassterminalen har vært et kjent fenomen i terrorsammenheng. Abu Nidal gruppens simultanangrep mot innsjekkingskrankene til det israelske flyselskapet El Al i Roma og Wien i desember 1985 er blant de mest velkjente angrepene av denne type.⁸⁷ Et eksempel av nyere dato skjedde i juli 2002 da El Al-skrankene på flyplassen i Los Angeles ble angrepet av en egyptisk mann i protest mot Israels okkupasjonspolitikk. To personer ble drept.

al-Qaida og grupper med tilsvarende ideologi har også planlagt angrep mot flyplassterminaler. Ahmad Ressam-saken er illustrativ. Ressam tilhørte en radikal islamistgruppe i Montreal med tydelige forbindelser til al-Qaida (som bl a inkluderte et lengre treningsopphold i Afghanistan) og den meget voldelige algirske GIA-gruppen. I desember 1999 ble Ressam anholdt ved den amerikansk-kanadiske grensen med en større mengde sprengstoff og detonatorer i bilen. Etterforskningen viste at Ressams gruppe hadde planlagt flere angrep i USA, blant annet et større angrep mot flyplassterminalen i Los Angeles, fortrinnsvis i forbindelse med tusenårsfeiringen.⁸⁸ Et nyere eksempel er terroraksjonen mot den internasjonale flyplassen i Davao på Filippinene 4. mars 2003 der minst 21 personer ble drept og 150 skadet. Den kraftige bomben som forårsaket tragedien var plassert i en ryggsekk på terminalområdet. Bomben var trolig utplassert av en av de islamske separatistgruppene på Filippinene (MILF eller Abu Sayyaf). Sistnevnte har hatt nære bånd til al-Qaida.⁸⁹

Man kjenner også til tidligere eksempler på terroranslag utført av tradisjonelle terrorgrupper mot flyplassterminaler der konsekvensene for drift har vært vidtrekkende. Den 9, 10 og 13 mars 1994 gjennomførte IRA tre angrep med bombekastere mot Heathrow flyplass. Ingen av granatene eksploderte, og samtlige angrep var varslet på forhånd. Effekten av de gjentatte angrepene var at nye bombevarsler ble tatt meget seriøst, og deler av Heathrow og Gatwick flyplassene ble stengt for en kortere tidsperiode mens innkomne fly ble omdirigert til andre flyplasser.⁹⁰

4.2.4 Angrep mot flytrafikken med missiler og skytevåpen

Den største av de nye terrortruslene mot flytrafikken er sannsynligvis angrep med missiler og skytevåpen mot fly under start og landing.⁹¹ Økt bruk av dette terrorvåpenet vil trolig ha dramatiske konsekvenser for flytrafikken, ikke minst fordi sikkerhetstiltakene vil bli meget dyre

⁸⁶ Martin Hodgson, "Thirteen die in Bogota explosions as hardline president is sworn in," *The Guardian* 8 august 2002, www.guardian.co.uk/colombia/story/0,11502,771043,00.html

⁸⁷ *Patterns of Global Terrorism-2001* (Office of the Coordinator for Counterterrorism, 21 May 2002), Appendix B: Background Information on Designated Foreign Terrorist Organizations, Abu Nidal organization (ANO).

⁸⁸ Se f eks Dan Nolan, "History of a terrorist cell," *The Hamilton Spectator* 18 oktober 2001, p.A07.

⁸⁹ Froilan Gallardo & Ellen Nakashima, "Blast Kills at Least 15, Injures 49, in Southern Philippines," *Washington Post* 2 April 2003, www.washingtonpost.com/wp-dyn/articles/A9306-2003Apr2.html; og "Militant Link to Philippines Bombing Sign of Wider Campaign?," *Stratfor.com* 7 april 2003.

⁹⁰ Opplysninger fra ITERATE.

⁹¹ For en studie av varmesøkende missiler som terrorvåpen, se Hovland (2003).

og det faktum at det er nærmest umulig å sikre sivile fly helt mot denne type våpen.⁹² I tillegg finnes det en rekke faktorer som indikerer at al-Qaida og tilsvarende grupper prioriterer denne type anslag. Uttalelser fra Usama bin Ladin samt avhør av al-Qaida fanger og overvåkning av kommunikasjon mellom aktive celler har vist at angrep på fly figurer blant de mest prioriterte angrepsmålene for al-Qaida og dets affilierte grupper.⁹³



Figur 4.1 Bilde av SA-7 hylsterne som ble funnet i Mombasa.

I antiterrorssammenheng har man i en årrekke fryktet at missilangrep mot sivile fly ville bli en realitet, og det mislykkete angrepet med to SA-7 missiler mot et Arkia-Israeli Airlines Boeing 757 i det flyet tok av fra flyplassen i Mombasa, Kenya den 28. november 2002 har for alvor aktualisert denne trusselen.⁹⁴

Missiltrusselen er ikke ny. I følge FBI kilder, kjenner man til minst 29 tilfeller der sivile fly har blitt rammet av bærbare missiler, fortrinnsvis i eller nær borgerkrigsherjede områder.⁹⁵ På 1970-tallet skal PLO-affilierte grupper ha gjennomført minst tre forsøk på å skyte ned israelske sivile fly i Europa ved hjelp av missiler, i følge israelske etterretningskilder.⁹⁶ I 1998 ble et sivilt Lion Air fly skutt ned med et SA-14 missil av tamilgeriljaen LTTE mellom Jaffna og Colombo på Sri Lanka.⁹⁷

Man kjenner også til flere tidligere forsøk på å ramme amerikanske militære fly i Saudi-Arabia med missiler. En al-Qaida mistenkt sudanese skal ha innrømmet å ha avfyrt et SA-7 missil mot amerikanske fly i Saudi-Arabia. Funnet av et brukt SA-7 hylster nær Prince Sultan flybasen, USAs viktigste flybase i Saudi-Arabia, i mai 2002 økte bekymringen om at sivile fly ville bli

⁹² De bærbare SA-7 missilene kan avfyres flere kilometer fra målet.

⁹³ Se f eks intervju med bin Ladin i ABCNews mai 1998 der han sier: "The Saudi Arabian government captured a few months ago in Ramadan a number of missiles, anti aircraft missiles, SAM and Stinger missiles. Can the America government explain to its people when a SAM missile is launched against a passenger military airplane with 250 soldiers on board? Can they justify their deaths? What the Saudi Arabian government captured is much less than what was not captured." Sitert i Hegghammer (2002), s. 49. Se også Tom Squitieri, "Missiles seen as growing menace to airliners," *USA Today* 16 januar 2003, http://news.yahoo.com/news?tmpl=story2&cid=676&ncid=676&e=5&u=/usatoday/20030116/ts_usatoday/4784095

⁹⁴ Se "Det nye terrorvåpenet," *Aftenposten* 29 november 2002; og Tom Squitieri, "Missiles seen as growing menace to airliners," *USA Today* 16 januar 2003, http://news.yahoo.com/news?tmpl=story2&cid=676&ncid=676&e=5&u=/usatoday/20030116/ts_usatoday/4784095

⁹⁵ Thom Shanker, "Ideal Terror Weapons: Portable, Deadly, Plentiful Missiles," *The New York Times* 29 november 2002; og "Det nye terrorvåpenet," *Aftenposten* 29 november 2002.

⁹⁶ Tidligere sjef (oberst) for GSS (Shin Beth) sin forskningsseksjon, Reuven Paz, intervju i Oslo februar 2003.

⁹⁷ Hoffman (2002), s.312.

neste mål. I juni 2002 ble flere personer arrestert i Saudi-Arabia mistenkt for å ha planlagt nye missilangrep mot Prince Sultan flybasen.⁹⁸ (Det er meget sannsynlig at Prince Sultan hendelsen og Mombasa-angrepet var utført av samme gruppe siden serienumrene på samtlige missilhylstre var omtrent like.)⁹⁹ På samme tid utstedte også FBI advarsler om at terrorgrupper kan ha smuglet bakke-til-luft missiler inn i USA.¹⁰⁰

Disse advarslene ble gjentatt høsten 2002. I februar 2003 ble det slått terroralarm i Storbritannia med bakgrunn i spesifikk etterretningsinformasjon "av høy kvalitet" om at bærbar missiler var smuglet inn i landet fra Europa av en al-Qaida gruppe som planla et terroranslag mot den sivile lufttrafikken, i første rekke mot Heathrow flyplass.¹⁰¹ Nærmere 500 soldater med pansrede kjøretøy og 1 000 polititjenestemenn ble utplassert omkring flyplassen i et forsøk på å forhindre et mulig anslag. En total stenging av hele Heathrow ble også seriøst vurdert.¹⁰²

Trusselen fra bærbar missiler kommer etter alt å dømme til å bli et vedvarende trekk ved terrorbildet fremover, både pga av den store tilgang på denne type våpen og dets effektivitet som terrorvåpen. Jane's Intelligence Review hevder at 27 forskjellige gerilja- og terrorgrupper besitter en eller annen type av bærbar bakke-til-luft missiler. Også RPG (Rocket Propelled Grenades) er blitt anvendt av terrorgrupper mot fly. I de fleste angrep mot fly i lav høyde (≤ 350m) utført av gerilja- og opprørsgrupper er RPGs benyttet.¹⁰³

Amerikanske styrker har funnet store mengder SA-7 missiler i Afghanistan etter at Taliban-regimet falt høsten 2001.¹⁰⁴ I følge amerikanske myndigheter har man bevis for at al-Qaida drev utstrakt opplæring i bruk av denne type våpen, og man har også sterke indikasjoner på at al-Qaida planla å benytte disse våpnene mot vestlige mål utenfor Afghanistan. Dette underbygges også av andre kilder. al-Qaidas egne videoopptak som CNN er kommet i besittelse av, inneholder detaljerte skrittvis instruksjoner om hvordan bakke-til-luft missiler anvendes.¹⁰⁵

Det finnes også andre indikasjoner på at al-Qaida har forsøkt å anskaffe seg bærbar bakke-til-luft missiler. Som resultat av en FBI-operasjon høsten 2002 ble to pakistanere og en indiskfødt amerikaner anholdt i Hong Kong da de forsøkte å kjøpe fire **Stinger missiler** på vegne av al-

⁹⁸ "Al Qaeda admits Bali blasts on Web," *CNN.com* 8 november 2002.

⁹⁹ Tom Squitieri, "Missiles seen as growing menace to airliners," *USA Today* 16 januar 2003, http://news.yahoo.com/news?tmpl=story2&cid=676&ncid=676&e=5&u=/usatoday/20030116/ts_usatoday/4784095

¹⁰⁰ Tom Squitieri, "Missiles seen as growing menace to airliners," *USA Today* 16 Jan 2003, http://news.yahoo.com/news?tmpl=story2&cid=676&ncid=676&e=5&u=/usatoday/20030116/ts_usatoday/4784095

¹⁰¹ Nick Hopkins & Richard Norton-Taylor, "Huge hunt for missile smugglers," *The Guardian* 13 februar 2003, <http://www.guardian.co.uk/terrorism/story/0,12780,894543,00.html>

¹⁰² Alan Cowell, "British Troops Deploy at London Airport Over Fear of Attack," *NYTimes* 11 februar 2003, http://www.nytimes.com/2003/02/11/international/europe/11CND_BRIT.html?ntemail1; og Randi Misfjord, "Frykter rakettangrep på fly," *VG Nett* 11 februar 2003, www.vg.no/pub/vgart.hbs?artid=8225

¹⁰³ Se f eks "The proliferation of MNAPADS," *Jane's Intelligence Review* 28 november 2002.

¹⁰⁴ I følge *Aftenposten* intervju med Philip Baum, sikkerhetskonsulent med sitt eget firma Aviation Security International i London, skal amerikanske styrker ha funnet nærmere 6 000 bærbar missiler i Afghanistan. Se "Det nye terrorvåpenet," *Aftenposten* 29 november 2002.

¹⁰⁵ Nic Robertson, "Tapes show al Qaeda trained for urban jihad on West," *CNN.com* 21 august 2002, <http://www.cnn.com/2002/US/08/20/terror.tape.main/index.html>

Qaida med fortjenesten fra en narkotikahandel.¹⁰⁶ På grunn av utbredelsen av denne type avanserte missiler etter Afghanistankrigen på 1980-tallet har bekymringen om de gjenværende missilene vært stor.

Den omfattende plyndringen og lovløsheten i avslutningsfasen av Irak-krigen og sammenbruddet i statsapparatet i landet har også medført betydelig fare for spredning av konvensjonelle våpen som terrorgrupper kan anvende mot sivil lufttrafikk. Mye tyder på at bakke-til-luft missiler, bærbare panservåpen, tyngre maskingevær og mye annet våpenmaterieell omsettes på svartebørsen i Irak.

4.3 Landtransport

4.3.1 Lastebiler som terrorvåpen.

Lastebiler med sprengstoff er etter hvert blitt en velkjent trussel og er kanskje det vanligste virkemidlet som terrorgrupper benytter for å gjennomføre massedrapsaksjoner.¹⁰⁷ Lastebiler og varebiler av ulik størrelse er først og fremst brukt som leveringsmiddel for store bomber og har vært brukt i en rekke dødelige terroraksjoner, inkludert terrorangrepet mot turiststedene i Bali, Indonesia i 13. oktober 2002, ambassadeangrepene i Kenya og Tanzania i august 1998, mot de amerikanske militærforlegningen Khobar Towers i Dhahran, Saudi Arabia i 1996, og det første terrorangrepet mot World Trade Center i New York i februar 1993. I februar 2003 skal egyptiske myndigheter ha avslørt terrorplaner der Islamsk Jihad-gruppen ville forsøke å sprengre den amerikanske ambassaden i Kairo ved å kjøre en turistbuss med bombeladninger inn i bygningen.¹⁰⁸ Den 11 april 2002 gjennomførte al-Qaida et terrorangrep mot Ghriba synagogen, en av det mest kjente severdighetene på øya Djerba utenfor Tunisia der 19 personer døde, inkludert 12 tyske turister. I denne operasjonen ble det brukt en pickup-varebil utstyrt med en vanntank. Terrorgruppen hadde omgjort vanntanken til et leveringsmiddel for en kraftig bensinbasert bombe.¹⁰⁹ Vantransportbiler er en naturlig del av gatebildet i Tunisia, og derfor velegnet som leveringsmiddel for terrorbomber.

Et nytt element i trusselsbildet når det gjelder lastebiltrafikken er transport av farlig gods og bruk av selve lastebilen og dets kommersielle last som våpen, ikke bare som leveringsmiddel for en bombe. I september 2002 ble en tankbil med 44 000 liter flybensin og sprengladninger stoppet av afghanske soldater og fredsbevarende styrker på et sjekkpunkt i Kabul.¹¹⁰ I mars 2003 ble det funnet bombeladninger på fem tankbiler med brennstoff i en bydel i Kabul, og flere

¹⁰⁶ "Hong Kong detains al-Qaeda suspects," *BBC News* 6 november 2002; og Eric Lichtblau, "U.S. Raids Foil Plots to Send Arms to Al Qaeda and Others," *The New York Times* 7 november 2002.

¹⁰⁷ For tidligere massedrapsaksjoner med lastebilbomber, se Quillen (2002). For Hizbullah's aksjoner, se Crenshaw (2003), s.163.

¹⁰⁸ Abd al-Hafiz Hasan, "Discovery of 'Jundallah' group confirms presence of 'Islamic Jihad' sleeping cells in Egypt," *al-Sharq al-Awsat* 22 februar 2003, via BBC Monitoring.

¹⁰⁹ Sebastian Rotella, "Al Qaeda Operative Seen as Master of Remote Control," *Los Angeles Times* 30 mars 2003, www.latimes.com/news/nationworld/world/la-fg-khalid30mar30001520.1.1568297.story?coll=la%2Dheadlines%2Dworld

¹¹⁰ "Eksplisiv tankbil stoppet i Kabul," *Rogalandsavis.no* (ANB-AP) 18 september 2002, www.rogalandsavis.no/62/94/52/1.html

personer ble arrestert i forbindelse med saken. I følge sjefen for den multinasjonale styrken ISAF i Kabul hadde man avverget en serie av terroraksjoner.¹¹¹ Flere andre terrorangrep de siste årene der lastebiler med brennstoff er brukt eller forsøkt brukt som terrorbomber tyder på at dette er blitt en reell trussel. Man har flere indikasjoner på at al-Qaida har hatt planer om å bruke lastebiler med farlig last som terrorvåpen. Flere av 9/11 aksjonistene og deres støttespillere skal ha ervervet seg førerkort på lastebil, inkludert spesiallsenser for å kunne kjøre lastebiler med farlig last. I følge lekkasjer fra amerikansk etterretning i mars 2003, hadde al-Qaida lagt planer for å stjele eller kapre fullastede tankbiler og krasje dem inn i bensinstasjoner i New York og Washington.¹¹²

Terrortrusselen knyttet til lastebiler med farlig last er meget betydelig, ikke minst fordi lastebiltransporten er så stor i omfang, kjøretøyene er omtrent ikke beskyttet, og ikke minst det faktum at en rekke ulike typer last kan benyttes som terrorvåpen. Ikke bare ulike typer brennstoff, men kjemikalier som cyanid og klor, transportert på vogntog er en potensiell trussel. Lastebiler med farlig last er vanligvis pålagt å informere publikum om lasten med tydelig merking på bilene, og dette gjør det enda enklere for terrorgrupper å anvende seg av slike transporter som terrorvåpen. Tyveri av lastebiler er vanlig i de fleste land. I New Jersey, USA stjeles det 1800 lastebiler i året. I mai 2002 ble det slått terroralarm i hele Nord-Amerika da en lastebil med et større parti natriumcyanid ble stjålet nord for Mexico City. Amerikanske inspektører mener tre typer lastebiler utgjør den største trusselen: (i) lastebiler fra leiefirma, (ii) lastebiler som transporterer forseglede metallcontainere fra skip til jernbane til vei og (iii) tankbiler.¹¹³

4.3.2 Broer, tunneller, trafikkmaskiner etc

Selve transportinfrastrukturen har ofte vært mindre interessant for terrorgrupper siden den ikke gir samme mulighet til trussel og vold mot personer og dermed mediaoppmerksomhet. Opprørs- og geriljagrupper har imidlertid ofte angrepet denne type mål ut fra militærstrategiske betraktninger.

Det er liten tvil om at al-Qaida har hatt transportinfrastruktur mål i tankene, i første rekke velkjente mål som har stor symbolsk betydning for den amerikanske befolkningen. På amerikansk hold har man flere ganger fryktet for at store broer og tunneler som også er viktige landemerker, f eks den berømte Golden Gate-broen i San Fransisco eller Brooklyn Bridge på Manhattan, ville bli rammet.¹¹⁴ En rekke funn i forlatte al-Qaida hus og leirer i Afghanistan samt filer og bilder på PC-ene til arresterte al-Qaida ledere har bekreftet at denne type mål har vært på agendaen. Flere treningsvideoer og instruksjonsmanualer, samt skisser og notater

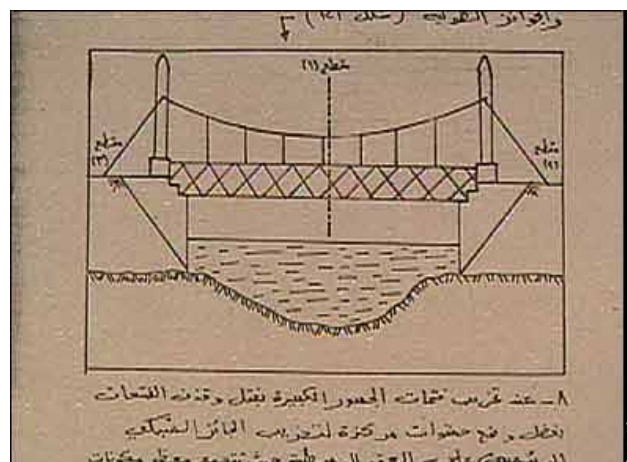
¹¹¹ "Security tightened over truck-bombs," *International Herald Tribune* 9 april 2003, p.6.

¹¹² Robin Stenersen, "Nye terrorplaner mot USA avslørt," *Verdens Gang* 3 mars 2003, <http://www.vg.no/pub/vgart.hbs?artid=32133>; og Heidi Røsok, "Frykter nye angrep: Nye terrorplaner avslørt," *Nettavisen* 3 mars 2003, <http://www.nettavisen.no/servlets/page?section=3&item=257338>

¹¹³ Andrew C. Revkin, "Little Progress in Making Trucks Safe From Terror," *The New York Times* 20 oktober 2002.

¹¹⁴ Elaine Shannon & Michael Weisskopf, "Khalid Sheikh Mohammed Names Names," *Time Magazine* 24 mars 2003, www.time.com/time/nation/article/0,8599,436061,00.html

skrevet av al-Qaida rekrutter viser at det ble drevet spesifikk opplæring i hvordan denne type mål burde angripes.¹¹⁵ Nedenfor er det vist kopier av ett av disse funnene der rekruttene tydeligvis har fått opplæring i sprengning av broer.



Figur 4.2 Tegninger funnet i al-Qaidas treningsleire i Afghanistan. Kilde: CNN.

I følge lekkasjer fra amerikanske etterretning skal al-Qaida ha lagt planer for terroraksjoner mot broer. Brospenning-vaiere skulle ødelegges eller skades så alvorlig at broene ville styrte sammen.¹¹⁶

Andre treningsvideoer skal ha vist hvordan al-Qaida rekruttene fikk opplæring i væpnet angrep blant annet mot offentlige bygninger, men også **større veiknutepunkter og trafikkmaskiner** der målet var å ta et større antall gisler og henrette disse i en nærmest rituell nedslaktning foran en sjokkert verdenspresse.¹¹⁷ Gitt al-Qaidas tydelige preferanse for massedrapsoperasjoner er det ikke helt utenkelig at et gisselsenario vil ende slik. Så langt kjenner man ikke til at al-Qaida har gjennomført gisselaksjoner.

4.3.3 Tog som terrormål og terrorvåpen

Tog som terrormål har ikke vært mye fremme i terrorsammenheng i den vestlige verden, selv om den planlagte aksjonen mot TGV-banen mellom Paris og Lyon vakte mye bekymring i sin tid. IRA har gjennomført flere angrep mot den britiske jernbanen, både mot tog og infrastruktur, men har ofte varslet myndighetene på forhånd om utplasserte bomber.¹¹⁸ På midten av 1990-tallet utplasserte egyptiske islamistgrupper bomber på tog og gjennomførte en rekke skyteangrep mot togtrafikken mellom Kairo og byene i øvre Egypt i et forsøk på å skade den

¹¹⁵ Om videoene se Nic Robertson, "Tapes show al Qaeda trained for urban jihad on West," *CNN.com* 21 august 2002, <http://www.cnn.com/2002/US/08/20/terror.tape.main/index.html> Se også omtale av al-Qaidas instruksjonshåndbøker i Jeffrey Fleishman, "Militants' Crude Camp Casts Doubt on U.S. Claims," *Los Angeles Times* 27 April 2003, www.latimes.com/news/nationworld/iraq/inside/la-war-camp27apr27.story

¹¹⁶ Robin Stenersen, "Nye terrorplaner mot USA avslørt," *Verdens Gang* 3 mars 2003, <http://www.vg.no/pub/vgart.hbs?artid=32133>

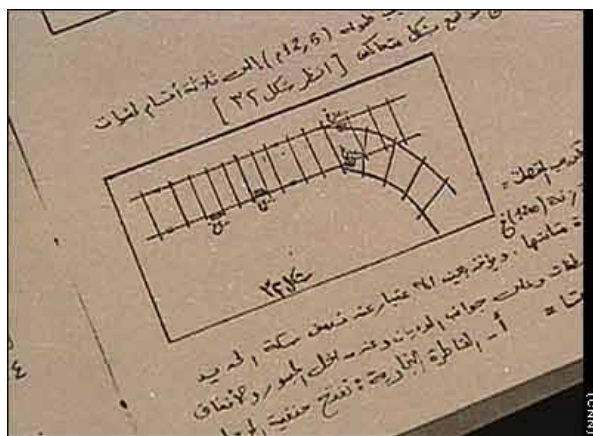
¹¹⁷ Bryan Preston, "Guest Comment: Inside Al Qaeda's Training Camps - What they're ready for," *The National Review* 1 oktober 2002.

¹¹⁸ Hoff & Rutledal (2002), s.7.

egyptiske turistbaserte økonomien.

Man kjenner knapt nok til eksempler der selve toget og toglasten er brukt som terrorvåpen. I norsk sammenheng var ulykkesbrannen i et godstog som fraktet 104 tonn propangass på Lillestrøm stasjon 5. april 2000 en hendelse som viste hvor farlig slik last kan være. Lokalbefolkningen måtte evakueres i en radius på nesten én kilometer fra ulykkesstedet. Den regjeringsoppnevnte kommisjonen som i ettertid gransket ulykken, mente at man kort tid etter brannens utbrudd hadde vært meget nær en dramatisk eksplosjonsulykke som kunne ha tatt livet av alle som oppholdt seg utendørs innenfor en radius på 400 meter.¹¹⁹ Dette sier utvilsomt noe om potensialet for å utnytte denne type toglast som terrorvåpen.

Etter 11. september har amerikanske myndigheter vært bekymret for en mulig terrorfare mot jernbanetransporten. I oktober 2002 utstedte FBI en spesifikk advarsel om et mulig forestående al-Qaida angrep mot amerikanske passasjertog, basert på etterretningsinformasjon fra avhørene på Guantánamo Bay, Cuba. Informasjonen tydet på at al-Qaida også vurderte angrep mot viktige broer, mot selve skinnegangen for å forårsake hjulavsporing og mot togvogner med farlig last. Advarslene stammet også fra funn av al-Qaida fotografier av amerikanske jernbaner, vogner og kryssningspunkt.¹²⁰ Man har også gjort funn hos en mistenkt al-Qaida aktivist bosatt i Peoria, Illinois, og som indikerer at al-Qaida har drevet innsamling av informasjon om ulike infrastruktur mål i USA, inkludert jernbanenettet.¹²¹ Bildet nedenfor viser en kopi av notater skrevet av al-Qaida rekrutter i Afghanistan og tyder på at det ble drevet opplæring i sabotasje mot skinnegangen.



Figur 4.3 Tegninger funnet i al-Qaidas treningsleire i Afghanistan. Kilde: CNN.

¹¹⁹ "Sjokkrapport om Lillestrøm-ulykken: Var 15 minutter fra katastrofe," *Dagbladet* 30 januar 2001, www.dagbladet.no/nyheter/2001/01/30/239357.html og "Masseevakuering i Lillestrøm," *Dagbladet* 5 april 2000, www.dagbladet.no/nyheter/2000/04/05/200197.html

¹²⁰ "Press Release About Al Qaeda Threatened attacks against US Railway Sectors," *FBI National Press Office* 24 oktober 2002; og Joel Brinkley, "F.B.I. Issues a Terror Warning, Citing Possible Threat to Trains," *The New York Times* 25 oktober 2002.

¹²¹ Susan Schmidt, "2nd Key Al Qaeda Suspect Identified: Raid in Pakistan Also Yielded the Man Who Allegedly Paid Hijackers," *Washington Post* 5 mars 2003, p.A01, www.washingtonpost.com/wp-dyn/articles/A42591-2003Mar4.html

4.3.4 T-baner/forstadsbaner/undergrunnsbaner.

I kraft av å være et ubeskyttet samlingssted for mange mennesker er T-baner/forstadsbaner/undergrunnsbaner naturlig nok attraktive mål for massedrapsterrorister. Radikale islamistgrupper med tilknytning til al-Qaida har vist tydelig interesse for undergrunnsbaner som terrormål. Den algirske GIA gruppen gjennomførte flere terroraksjoner med bomber mot undergrunnsbanen i Paris i 1995 og 1996.¹²² I 1997 ble det avverget et terroranslag med fem "rørbomber" (pipebombs) mot Atlantic Avenue-stasjonen, et av de største knutepunktene på undergrunnen i New York. Gjerningsmennene var to palestinere.¹²³ (De største palestinske terrorgruppene har imidlertid ikke vært aktivt involvert i internasjonale aksjoner etter 1993.)

Undergrunnen synes å være et preferert mål for grupper som ønsker å anvende **kjemiske våpen**. Den japanske sekten Aum Shinrikyo gjennomførte et koordinert angrep med nervegassen sarin på fem tog på Tokyos undergrunnsbane i mars 1995. 12 mennesker døde og mer enn 1000 måtte behandles på sykehus for skader. Denne hendelsen har for alvor satt fokus på sårbarheten til denne delen av transportsystemet, ikke minst fordi konsekvensene av angrepet kunne vært atskillig verre hadde terrorgruppen anvendt andre og mer effektive leveringsmidler for sarin enn det de faktisk gjorde.¹²⁴

Før 11. september har det vært flere mer eller mindre reelle trusler om terroraksjoner med giftgass av al-Qaida relaterte grupper mot undergrunnen i Europa og Nord-Amerika.¹²⁵ Etter 11. september har det kommet ytterligere rapporter, blant annet om planlagte giftgassaksjoner mot undergrunnen i London og New York. Fransk politi har også funnet spor etter giften ricin ved en jernbanestasjon i Paris.¹²⁶ I begynnelsen av april 2003 utstedte FBI et internt varsel til alle relevante politiavdelinger i USA om økt årvåkenhet for indikasjoner på produksjon av eller tilstedeværelse av improviserte former for kjemiske og biologiske "våpen", spesielt gifter og giftgasser som kan produseres av lovlig tilgjengelige midler. Noe av bakgrunnen for advarselen var funn gjort i leirene til islamistgruppen Ansar al-Islam (som sannsynligvis var alliert med al-

¹²² For en analyse av GIA sine aksjoner i Europa se vår tidligere rapport, Lia & Kjøk (2001).

¹²³ Boucek (2003).

¹²⁴ Det ble sluppet ut sarin på fem forskjellige tog på vei mot stasjonen Kasumigaseki i Tokyo sentrum. Gassen sev ut fra plastposer som var plassert under setene. Det var stukket hull på posene med paraplyspisser. For mer omtale av denne og andre terroraksjoner med bruk av ikke-konvensjonelle våpen, se vår tidligere rapport Lia et al (2002).

¹²⁵ Den 26.mars 1998 utstedte f eks en gruppe som kalte seg "World Islamic Front", et navn al-Qaida brukte om seg selv og allierte grupper, en trussel om at de ville angripe undergrunnsystemet eller "en stor bygning" i Montréal med kjemiske og biologiske våpen som skulle kunne drepe "mer enn 1000 mennesker". *The Telegraph* meldte 19. februar 2001 om detaljerte planer for å lage sarin som britisk politi mener skulle brukes i en aksjon mot undergrunnen i London. Det ble ansett for å være en etterlikning av Aums aksjon i Tokyo. Etterforskere setter saken i sammenheng med en gruppe al-Qaida-aktivister som ble arrestert i Tyskland i desember 2000. Lia et al (2002), delkapittel 5.2.

¹²⁶ Se f eks "T-bane-terrorister fengslet," *NRK.no* 18 november 2002,

<http://www.nrk.no/nyheter/utenriks/terrorkrigen/2310855.html>; Joanna Walters, Gaby Hinsliff & Robin McKie, "Three held over 'poison gas' bomb plot on Tube," *The Observer* 17 november 2002,

<http://www.observer.co.uk/waronterrorism/story/0,1373,842007,00.html>; "Two Jailed for Life in 1995 Paris Bombings," *Reuters* 30 oktober 2002; og Allan Lengel & Dan Eggen, "Metro Fire Was Plotted, Al Qaeda Member Says: Federal Officials Weighing Credibility," *Washington Post* 9 april 2003, s.A08, www.washingtonpost.com/wp-dyn/articles/A59551-2003Apr8.html

Qaida) i Nord-Irak og indikasjoner på at giftstoffer var smuglet ut derifra og videre til Europa.¹²⁷

Etter alt å dømme er **lukkede rom** der det oppholder seg mange mennesker som undergrunnsstasjoner, terminalhaller, kjøpesentre, sportsarenaer etc mest utsatte for giftgassangrep fra terrorgrupper siden en terrorgruppe vil mangle kapasitet til å produsere de mengdene med effektiv stridsgass (inkludert effektive leveringsmidler) som må til for å kunne ramme større mål i friluft.

Et annet og vel så sannsynlig terrorscenario mot undergrunnen er **ildspåsettelse**, et langt mer enkelt "våpen" enn giftgasser. Ikke bare i ulykkessammenheng, men også som et ledd i beredskapen mot terrorisme kan en oppgradering av brannvernet i T-baner og tunneler være en meget vel anvendt investering. Ulykker fra andre land viser hvor farlig brann i undergrunnen kan være. En brann påsatt av en mentalt ustabil person i to T-banovogner i Sør-Korea i februar 2003 drepte 120 personer og skadet 142.¹²⁸ (Dødstallet var faktisk ti ganger høyere enn den mye omtalte saringass-episoden i Tokyo. Det er jo et tankekors!) Etter avhør med al-Qaidas militære leder, Khalid Shaykh Muhammad, mener amerikanske etterforskere at al-Qaida kan ha planer om terrorangrep mot undergrunnsbanen i Washington blant annet gjennom ildspåsettelse. Trolig som resultat av dette utstedte FBI i mars 2003 et varsel til transportpolitiet ("Transit System Police") om ekstra årvåkenhet vedrørende "personer med antennelige gjenstander".¹²⁹ I terrorsammenheng kan en oppgradering av brannvernet være en meget vel anvendt investering.

4.3.5 Buss- og veitransport

Busser har vært et klassisk terrormål i flere konfliktområder, bl a i Palestina/Israel og på Sri Lanka. Kapringer er busser har også forekommet i mange land uten stor forekomst av terrorisme, inkludert i Norge. Gjerningsmennene kan være mentalt ustabile personer, kriminelle på flukt fra politiet eller politiske terrorister som ønsker oppmerksomhet om sin sak. I april 2003 var det en serie busskapringer i Tyskland der to av kapringene var utført av personer som fremmer politiske krav som løslatelse av fire al-Qaida mistenkte, og en israelsk uttrekning fra de okkuperte palestinske områdene. Gjerningsmennene hadde sannsynligvis ikke noen direkte tilknytning til organiserte terrorgrupper.¹³⁰

¹²⁷ Elaine Shannon, "FBI Warns of Ricin Threat," *Time* 2 april 2003, www.time.com/time/nation/article/0,8599,439852,00.html. Om funnene av giftstoffer i Ansar al-Islam sine leirer, se f eks "Terror-Akademie von Al-Qaeda im Nordirak entdeckt," *Stern* 9 april 2003, <http://www.stern.de/politik/ausland/index.html?id=506399>; og Preston Mendenhall, "Positive test for terror toxins in Iraq: Evidence of ricin, botulinum at Islamic militants' camp," *MSNBC.com* 4 april 2003, www.msnbc.com/news/895185.asp?0cb=-61e133692

¹²⁸ Omfanget av brannen ble såpass stort sannsynligvis fordi brannen slo ut strømforsyningen som i sin tur blokkerte utgangsdørene. James Brooke, "Death Toll in Korean Subway Arson Climbs to 120," *New York Times* 19 februar 2003, <http://www.nytimes.com/2003/02/19/international/asia/19KORE.html?th>

¹²⁹ Allan Lengel & Dan Eggen, "Metro Fire Was Plotted, Al Qaeda Member Says: Federal Officials Weighing Credibility," *Washington Post* 9 april 2003, s.A08, www.washingtonpost.com/wp-dyn/articles/A59551-2003Apr8.html

¹³⁰ "Police Question Third Bus Hijacker," *Overseas Security Advisory Council* 28 april 2003, <http://www.ds-osac.org/view.cfm?key=7E445146475C&type=2B170C1E0A3A0F162820>; "Armed Man Hijacks Bus in Germany," *Overseas Security Advisory Council* 29 april 2003, <http://www.ds-osac.org/view.cfm?key=7E4451414556&type=2B170C1E0A3A0F162820>; "Young Hijacking Suspect Has No

For internasjonale terrorgrupper som al-Qaida nettverket fremstår likevel den alminnelige buss- og persontrafikken i Norge og Europa som lite interessant fordi den mangler symbolsk tilknytning til deres kampsaker og har vanligvis ikke det samme potensialet for massedrap som andre transportmål kan ha. Det forhindrer likevel ikke at visse typer busstransport som f.eks. troppetransport av amerikanske og britiske soldater på norsk jord kan være utsatt.

De selvmordsaksjonene som har rammet busstrafikken i Israel, er blitt utført av lokale palestinske grupper (Hamas, Palestinsk Islamsk Jihad og al-Aqsa Martyr Brigadene). Deres aksjoner har omtrent utelukkende vært begrenset til Palestina/Israel. Sjansene for at disse eller andre lokalt orienterte grupper ville gjennomføre selvmordsaksjoner i utlandet synes små. Det finnes omtrent ikke eksempler på at terrorgrupper har anvendt selvmordsaksjonister i sine *internasjonale* operasjoner. Her er altså al-Qaida i en særstilling.

4.3.6 Snikskyttertrusselen

Snikskyttertrusselen mot personbil- og busstrafikken er et typisk element i trusselbildet i konfliktrammede land. Flere faktorer har gjort denne trusselen mer aktuell i terrorsammenheng. Et element i vurderingen er spredningen av nye typer skarpskytterrifler og ammunisjon med lengre rekkevidde og mer dødelige former for ammunisjon. En norskprodusert 12,7mm brannsatsammunisjon har kommet i søkelyset, blant annet fordi man finner denne type ammunisjon i salg på det sivile markedet i flere land. Ammunisjonen som primært er tenkt brukt mot militære kjøretøy, eksploderer når den treffer mennesker. Den kan brukes i skarpskytterrifler av typen Barrett og er blitt anvendt i en rekke terroraksjoner og attentat av den nordirske terrorgruppen IRA de siste ti årene, i følge NorWatch.¹³¹

Selv om potensialet for massedrapsaksjoner ikke er meget stort i denne type aksjoner, vil koordinerte terroranslag med flere team av profesjonelle snikskyttere kunne ha en helt paralyserende effekt på større befolkningssentra og vil dermed kunne ramme persontrafikken i betydelig grad. Begivenhetene i Washington høsten 2002 demonstrerte dette med all tydelighet. I perioden 15 februar til 22 oktober 2002 ble 15 personer drept og 6 skadd av den såkalte "Washington sniper", de fleste i løpet av oktober.¹³² Gjerningsmennene, John Allen Mohammed (42) og hans stesønn Lee Malvo, opererte stort sett ut fra en varebil, og ofrene ble nærmest tilfeldig utvalgt, skutt og drept på god avstand. Det er så langt ingen påvist forbindelse mellom gjerningsmennene og al-Qaida. Hovedpersonen, John Allen Mohammed var imidlertid påvirket av radikal islamisme og al-Qaidas aksjoner.¹³³ Den lammende effekten som disse angrepene hadde på befolkningen i Washington og de få ressursene og enkle planleggingen som var nødvendig for å gjennomføre aksjonene, vil naturlig nok være en viktig faktor når al-Qaida og

Terror Ties, German Official Says," *Overseas Security Advisory Council* 29 april 2003, www.ds-osac.org/view.cfm?KEY=7E4451474253&type=2B170C1E0A3A0F162820 og

¹³¹ "Frykter terrorister med norske kuler," *Dagsavisen* 7 oktober 2001, www.dagsavisen.no/innenriks/2001/10/607123.shtml

¹³² Jayson Blair, "Families Deal With Wreckage of Shattered Lives," *International Herald Tribune* 11 februar 2003, s.2.

¹³³ Runa Hestmann Tierno, "Ble tent av 11. september," *Nettavisen* 24 oktober 2002.

lignende terrorgrupper vurderer angrepsmål og taktikk i fremtiden. En artikkel i tidsskriftet *al-Ansar* skrevet av al-Qaida aktivisten Abu ‘Ubayd al-Qurashi skal ha kommentert Washington-dramaet med å spørre om “har vi kanskje oversett verdien av snikskytteroperasjoner i jihad-arbeidet?”.¹³⁴

Det er flere sterke indikasjoner på al-Qaida har vurdert koordinerte terroranslag med snikskyttere. Videoopptak som *ABCNews* ervervet seg fra en al-Qaida treningsleir nær Kandahar i Afghanistan, viste personer som drev snikskyttertrening fra pickup-biler (se nedenfor).¹³⁵ En al-Qaida mistenkt, Umar Nizar Trablusi, skal under avhør ha fortalt at al-Qaida trente tremannsteam i snikskytteroperasjoner på amerikansk jord.¹³⁶ (Ett av målene skal ha vært å ramme amerikanske senatorer på en golfbane.) Snikskytterne ble opplært i å treffe personmål fra 50 til 250 meter og å operere fra pickup-biler.



Figur 4.4 Bilde av videoklipp fra al-Qaida treningsleir nær Kandahar. Til høyre: Nizar Trablusi. Kilde: *ABCNews*.

Andre funn fra Afghanistan synes å underbygge Trablusis påstander om viktigheten av snipertrening for al-Qaida og dets allierte grupper. I et av husene til Harkat al-Ansar, en al-Qaida alliert gruppe i Kabul, ble det f eks funnet en side fra United States Marine Corps handbook for snikskyttertrening.

4.4 Cyberangrep, logiske trusler

Siden transportsektoren blir stadig mer avhengig av moderne informasjons- og kommunikasjonssystemer for å kunne fungere effektivt, er det naturlig å si noen ord om cybertrusselen.¹³⁷ Mens det finnes rikelig med materielle funn, informasjon fra avhør og andre kilder som gir innsikt i al-Qaida planer om *fysiske* terroraksjoner, vet man fremdeles lite om cybertrusselen fra al-Qaida og allierte grupper. Man kjenner fremdeles ikke til konkrete eksempler på faktiske eller planlagte angrep fra al-Qaida der dataverktøy har vært brukt som våpen for å skade mennesker. Fremdeles er det uvisst om terrorgrupper har klart å anskaffe seg

¹³⁴ I følge Venzke & Ibrahim (2003), s.7.

¹³⁵ John Miller, “Possible Terror Link? Source: Al Qaeda Agents Received Sniper Training, Plotted U.S. Attack,” *ABCNews.com* 17 oktober 2002

¹³⁶ Umar Nizar Trablusi var en av de mistenkte i det avslørte al-Qaida plottet mot den amerikanske ambassaden i Paris

¹³⁷ Cybertrusselen defineres her som både logiske angrep ved “hacking” eller bruk av “ondsinnnet” programvare og elektromagnetiske eller andre typer fysiske angrep mot datanettverk.

og bruke EMP(elektromagnetisk puls)-våpen som vil kunne gjøre svært stor skade.¹³⁸ Pro-islamistiske hackere har imidlertid gjennomført en rekke “cybotage”-aksjoner, fortrinnsvis sabotasje og materielle ødeleggelser ved hjelp av spredning av datavirus, men al-Qaidas rolle i dette er usikker. Internett er utvilsomt et meget viktig verktøy for al-Qaida for rekognosering og informasjonsinnhenting om mulige mål, kommunikasjon, kommando og koordinering, samt til spredning av informasjon og propaganda. Den globale rekkevidden til al-Qaida kunne knapt nok vært tenkelig uten Internett. Betydningen av Internett for al-Qaida synes bare å øke etterhvert som stadig færre fysiske fristeder finnes.¹³⁹

Alvorlige logiske trusler mot transportinfrastrukturen fra al-Qaida ligger trolig fremdeles noe inn i fremtiden. Det finnes rett nok flere ekspertuttalelser om en økende cybertrussel fra radikale islamister rettet mot vestlige økonomiske mål, mens andre mener at interessen for denne type virkemidler vil være liten av den grunn at fysiske terroraksjoner fremdeles er best egnet til å skape frykt og medieoppslag.¹⁴⁰ Datakompetansen i radikale islamistmiljøer er imidlertid raskt voksende, og funn i Afghanistan-leirene viser at al-Qaida har utviklet en viss kompetanse i å gjennomføre cyberangrep. I følge amerikanske myndigheter har man sterke indikasjoner på at al-Qaida nettverket har gjort forberedelser for fremtidige cyberangrep, fortrinnsvis rettet mot elektrisitetsforsyningen, telefonnettet, damanlegg og atomkraftverk samt kontrollsystemene for lufttrafikken. al-Qaida har kommet lengre i kartleggingen av svakhetene i datanettverkene som styrer amerikansk sivil infrastruktur enn det man tidligere trodde¹⁴¹ Flere ledende eksperter mener derfor det bare er et spørsmål om tid før man ser et alvorlig cyberangrep fra al-Qaida hackere.¹⁴²

Flere pro-islamistiske websider spesialiserte seg på “elektronisk jihad”. Under den palestinske al-Aqsa Intifadaen har det vært en rekke kampanjer med cyberangrep, både av pro-israelske og pro-palestinske hackere rettet mot partens websider. Pro-palestinske hackere har lyktes i å lukke eller skade nettsidene til en rekke israelske statsinstitusjoner som det israelske parlamentet,

¹³⁸ Oppenheimer (2003).

¹³⁹ For studier av al-Qaidas og radikale islamisters bruk av internett, se Reuven Paz's artikler på www.ict.org

¹⁴⁰ Se f eks Julian Borger, “US fears al-Qaida hackers will hit vital computer networks,” *The Guardian* 28 juni 2002, www.guardian.co.uk/internetnews/story/0,7369,745628,00.html; Richard Norton-Taylor, “UK targets at risk of cyber terror,” *The Guardian* 12 august 2002, <http://www.guardian.co.uk/alqaida/story/0,12469,798857,00.html>; Dan Verton, “Experts: Don't dismiss cyberattack warning,” *Computerworld* 18 november 2002, <http://www.computerworld.com/printthis/2002/0,4814,76000,00.html>; Steve Mertl, “Internet vulnerable to cyber attack,” *cnews* (Canada) 26 desember 2002, <http://cnews.canoe.ca/CNEWS/Canada/2002/12/26/8451-cp.html>; og Malaika Costello-Dougherty “Don't Underestimate Cyberterrorists,” *Medill News Service* 7 februar 2003, www.pcworld.com/news/article/0,aid,109261,00.asp

¹⁴¹ The Guardian skriver f eks at “US investigators tracing the footprints of al-Qaida members on the internet told yesterday's Washington Post that they have spent time on sites that not only provide hacking tips but offer software that helps users access supposedly secure networks and take over control of specialised digital switches used for remote control of public utilities. After September 11, US cyber-warfare experts also found that users on Saudi, Indonesian and Pakistani servers had been studying US computer systems governing emergency phone systems, power stations, dams, reservoirs, water pipelines, nuclear power plants and gas storage facilities.” Sitert i Julian Borger, “US fears al-Qaida hackers will hit vital computer networks,” *The Guardian* 28 juni 2002, www.guardian.co.uk/internetnews/story/0,7369,745628,00.html

¹⁴² Se intervju med Michael Vatis, direktør ved Institute for Security Technology Studies at Dartmouth College, New Hampshire og tidligere sjef for the U.S. National Infrastructure Protection Centre, Steve Mertl, “Internet vulnerable to cyber attack,” *cnews* (Canada) 26 desember 2002, <http://cnews.canoe.ca/CNEWS/Canada/2002/12/26/8451-cp.html>

hæren, utenriksdepartement, Tel Aviv børsen, m fl. Pro-israelske hackere har stått bak tilsvarende skade på palestinske og arabiske websider.¹⁴³

Den radikale selvutnevnte islamistlederen Shaykh Umar Bakri, leder for Jama'at al-Muhajirin i London uttalte til Computerworld i november 2002 at al-Qaida og likesinnede grupper planla å anvende Internett som våpen i deres jihad mot Vesten og nevnte børsen i New York, London og Tokyo som mulige mål. Bakris uttalelser underbygges delvis av det faktum at Bin Ladins lydbandopptak høsten 2002 understreket at USAs økonomi måtte rammes med nye teknologiske virkemidler.¹⁴⁴

CIA har også vurdert cybertrusselen fra al-Qaida som voksende. I en presentasjon for Etterrettingskomitéen i Senatet uttalte CIA f eks at

“Cyberwarfare attacks against our critical infrastructure systems will become an increasingly viable option for terrorists as they become more familiar with these targets and the technologies required to attack them. [...] Various terrorist groups, including al-Qaida and Hizballah, are becoming more adept at using the Internet and computer technologies. These groups have both the intentions and the desire to develop some of the cyberskills necessary to forge an effective cyber attack modus operandi.”¹⁴⁵

Man har også sett en rekke meget destruktive og ødeleggende virusprogrammer spredt gjennom Internett og e-post de siste årene. Noen av disse er trolig produsert av hackere med tydelige al-Qaida sympatier. En trusselvurdering om pro-islamistisk hacking aktiviteter, produsert av det amerikanske etterrettingsfirmaet iDefense Inc. i November 2002 advarte spesielt mot nye og farligere virusprogrammer fra pro-Qaida hackermiljøer i Malaysia der bl a dataormen Nedal ble produsert.¹⁴⁶ Den mest kjente av disse hackerne går under navnet Melhacker og truet med et nytt “megavirus” i forkant av Irak-krigen. Hans reelle navn skal være Vladimor Chamlkovic og var trolig sterkt involvert i konstruksjonen av dataormer som VBS.OsamaLaden@mm, Melhack, Kamil, BleBla.J, Nedal, og muligens den kjente BugBear, i følge tidsskriftet Computerworld.¹⁴⁷ Koden i dataormen VBS.OsamaLaden@mm etterlater en beskjed som refererer til 11. september angrepene og forsøker deretter å lukke brukerens system og slette alle filene på Windows System katalogen.

I følge av iDefense Inc er trusselen først og fremst knyttet til **al-Qaida sympatisører**, mens selve terrornettverket fremdeles synes å mangle tilstrekkelig kapasitet:

¹⁴³ Malaika Costello-Dougherty “Don't Underestimate Cyberterrorists,” *Medill News Service* 7 februar 2003, <http://www.pcworld.com/news/article/0,aid,109261,00.asp>

¹⁴⁴ Dan Verton, “Experts: Don't dismiss cyberattack warning,” *Computerworld* 18 november 2002, <http://www.computerworld.com/printthis/2002/0,4814,76000,00.html>

¹⁴⁵ Sitert i Dan Verton, “Experts: Don't dismiss cyberattack warning,” *Computerworld* 18 november 2002, <http://www.computerworld.com/printthis/2002/0,4814,76000,00.html>

¹⁴⁶ Se nettsiden til iDefense Inc, www.idefense.com

¹⁴⁷ Dan Verton, “Pro-Iraq Hacker Threatens Virus Outbreak: U.S. military action will be met with release of "megavirus," Melhacker says.,” *Computerworld* 20 november 2002, <http://www.pcworld.com/news/article/0,aid,107205,00.asp>

”While it might be true that al Qaeda operatives are not well organized, skilled, or equipped to mount a serious cyberoffensive, it is likely that al Qaeda sympathizers will serve as surrogates in their cyberoffensive.”¹⁴⁸

Britiske dataeksperter som gir råd til den britiske regjeringen har også advart mot den økende cybertrusselen fra pro-islamistiske hackermiljøer. Man frykter at flere vitale offentlige tjenester, først og fremst elektrisitet og vannforsyning, vil kunne bli rammet. Stephen Cummings, direktør for the *National Infrastructure Security Coordination Centre* som arbeider tett med britisk etterretning for å kartlegge cybertrusselen fra terrorgrupper, mener at de ødeleggende konsekvensene av vellykkede cyberangrep er vel kjent i hackermiljøene, men at al-Qaida fremdeles mangler kapasitet til å utføre dødelige terror- eller sabotasjeanslag ved hjelp av dataverktøy. Trusselen er enn så lenge stort sett begrenset til angrep på internettsider. Den største cybertrusselen mot sivil infrastruktur er trolig **insider-trusselen**, siden direkte tilgang til interne datasystemet vil kunne gjøre massiv datasabotasje mye enklere.¹⁴⁹ Forfatteren kjenner imidlertid ikke til eksempler på vellykket al-Qaida rekruttering av insidere til posisjoner der massiv datasabotasje og dataterrorisme mot transportsektoren ville vært mulig.

5 KONKLUSJON OG FREMTIDSPERSPEKTIVER

Denne studien har vist at transportsektoren er den delen av sivil infrastruktur som er mest utsatt for terrorangrep, men representerer vanligvis mer en arena enn et mål i seg selv. Terrortrusselen er i sterk endring, og analyser av tidligere anslag kan på ingen måte gi et uttømmende bilde av fremtidens trusselbilde. Det som synes klart er at en lang rekke nye mål og metoder fremstår som mer sannsynlige enn før. Dette er spesielt relevant for transportsektoren siden denne ofte er en arena for massedødsaksjoner. Slike aksjoner er blitt mer vanlige. Spesielt bekymringsfullt er terrorgruppers bruk av selve transportmidlet som våpen.

Samtidig som terrortrusselen fra kjemiske og biologiske våpen trolig har økt de siste årene og krever større beredskap, er det meget viktig at man ikke overser de høyst reelle konvensjonelle truslene. Erfaring viser at terrorgrupper er langt mer effektive med innovativ bruk av enkle virkemidler som sabotasje, brannstiftelse, skytevåpen og store hjemmelagede bomber enn de er med cyberangrep, eksotiske giftgasser og andre ikke-konvensjonelle våpen.

Dersom man skal forsøke seg på spekulasjoner om hvordan trusselbildet kan komme til å utvikle seg i fremtiden, kan det være lurt å se på hvordan terrorgruppers kampmetoder historisk sett har utviklet seg. Noe av det mest slående med dagens terrorgrupper er at de er såpass konservative i valg av våpen og metoder. Mens det har vært en revolusjonerende utviklingen innen militær teknologi, våpenbruk og operasjonsmetoder, bruker de fleste terrorgrupper fremdeles de samme virkemidlene som for hundre år siden, nemlig enkle skytevåpen og hjemmelaget sprengstoff.

¹⁴⁸ Dan Verton, “Pro-Iraq Hacker Threatens Virus Outbreak: U.S. military action will be met with release of “megavirus,” Melhacker says.” *Computerworld* 20 november 2002, <http://www.pcworld.com/news/article/0,aid,107205,00.asp>

¹⁴⁹ Richard Norton-Taylor, “UK targets at risk of cyber terror,” *The Guardian* 12 august 2002, <http://www.guardian.co.uk/alqaida/story/0,12469,798857,00.html>

Terrorgruppens våpenbruk har fulgt en langsom evolusjonær utvikling der politisk-ideologiske barrierer har spilt en meget viktig rolle for å bremse utviklingen mot mer destruktive og dødelige våpen. al-Qaida nettverket er på mange måter i en særstilling i kraft av dets fokus på nye type operasjoner, og dets totale fravær av interesse for forhandlinger og sterke preferanse for massevoldsaksjoner.

I et 10-15 års perspektiv er det grunn til å anta at man fremdeles vil se tradisjonelle terroraksjoner der maksimal voldsbruk ikke er målet. Man må imidlertid forvente at nye barrierer vil bli brutt og at vi vil se nye typer terroraksjoner som overrasker og sjokkerer. Disse vil ikke nødvendigvis involvere bruk av masseødeleggelsesvåpen, skjønt man vil måtte forvente angrep med enkle, relativt ineffektive kjemiske, radiologiske og kanskje biologiske "våpen" fordi disse virkemidlene skaper enorm frykt og oppmerksomhet. Den mest sannsynlige trusselen ligger mellom konvensjonell terrorisme og worst-case scenariene (dvs terrorisme med militært effektive masseødeleggelsesvåpen). Denne mellomklassen inkluderer nye spektakulære aksjoner med lammende effekt der *oppfinnsom bruk av konvensjonelle virkemidler* er det nye våpnet.

Dette kan f.eks. inkludere et massivt og koordinerte angrep mot flytrafikken ved bynære flyplasser med bakke-til-luft missiler (eller forsåvidt kun enklere former for håndvåpen som RPG eller maskingevær). Man kan tenke seg bruk av UAVer og modellfly som leveringsmiddel for eksplosiver mot godt beskyttede mål, f.eks. en nasjonalforsamling, president, en militærforlegning etc. For transportsektoren sin del kan f.eks. flykontrolltårnet bli rammet. Man kan tenke seg langt større simultanangrep med bruk av bil- og lastebilbomber enn det vi har sett til nå (f.eks. 10 eller flere), og som vil ha en dramatisk effekt på publikum dersom de rettes mot mål som berører offentlig transport. Den voksende avhengigheten av datanettverk i transportsektoren vil trolig muliggjøre massiv sabotasje gjennom fysisk ødeleggelse eller forstyrrelse av disse databaserte styringssystemene. Andre mulige fremtidsscenarier er simultankoordinerte sabotasjeaksjoner mot sårbare knutepunkt i togtrafikken som broer og tunneler, der effekten av angrepene økes ved at hjelpemannskapene blir angrepet ved ulykkesstedet; terrorangrep mot ferje- og cruisetrafikken med store bilbomber eller kapringsaksjoner; angrep på havner med bruk av skip med farlig brennbar last; og terror- og sabotasjeangrep mot kjemiske fabrikker eller lagre av farlig kjemisk materiale i et forsøk på å skape en katastrofe f.eks. tilsvarende den i Bhopal, India.

al-Qaida har gjennom 11. september angrepene åpnet for en helt ny tenkning når det gjelder terrormetoder og dette vil ha en betydelig påvirkningskraft, også på terrorgrupper som ikke nødvendigvis deler al-Qaidas verdenssyn.

Litteratur

ANONYMOUS (2002): *Through Our Enemies' Eyes: Osama bin Laden, Radical Islam and the Future of America* Washington: Brassey's Inc).

BJØRGO Tore (1990): Maritim terrorisme: En trussel mot norsk skipsfart og oljevirksomhet? *NUPI rapport nr.146* (Oslo: NUPI).

BJØRGO Tore (1999): "Sabotasje og terrorisme som trussel mot infrastruktur i Norge – med eksemplet damanlegg og kraftforsyning," Foredrag på seminar for Sårbarhetsutvalget 9. november 1999.

BJØRGO Tore, HERADSTVEIT Daniel (1988): "Politisk vald og terrorisme i Norge," *NUPI Notat nr.5* (Oslo: NUPI).

BOUCEK C (2003): "Mass transit safety," *Jane's Terrorism & Security Monitor* 1 february 2003.

BRAUT Målfrid, HEGGHAMMER Thomas, BOKHARI Laila (2003): "Terrorism against the Transport Sector: - Are transport vehicles and transport-related infrastructure attractive terrorist targets?" *FFI/RAPPORT-2003/0000* (upublisert utkast).

CRENSHAW Martha (2003): "Why America is the Primary Target? Terrorism as Globalized Civil War," Charles W Kegley Jr (red.) *The New Global Terrorism: Characteristics, Causes, Controls* (Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall), s.160-173.

GUNARATNA R (2001): "Sea Tiger Success Threatens the Spread of Copycat Tactics," *Jane's Intelligence Review* mars 2001, s.12–16.

HAGEN Janne M, RODAL Gry Hege, HOFF Erlend, LIA Brynjar, TORP Jan Erik, GULICHSEN Steinar (2003): "Beskyttelse av samfunnet med fokus på transportsektoren," *FFI/RAPPORT-2003/00929*.

HEGGHAMMER Thomas (2002): "Dokumentasjon om Al-Qa'ida - Intervjuer, kommunikéer og andre primærkilder, 1993-2002," *FFI/RAPPORT-2002/01393*.

HOFFMAN Bruce (2002): "Rethinking Terrorism and Counterterrorism Since 9/11," *Studies in Conflict and Terrorism* 25 (5), s.303-316.

HOFF Erlend, RUTLEDAL Frode (2002): "Transport Security: Threats and Responses – Konferanse ved Royal United Services Institute for Defence Studies," *FFI/REISERAPPORT* 2002/04646.

HOMER-DIXON Thomas (2002): "The Rise of Complex Terrorism," *Foreign Policy* January-February 2002, pp.52-62, www.foreignpolicy.com/issue_janfeb_2002/homer-dixon.html

HOVLAND Harald (2003) "Varmesøkende missiler – det nye terrorvåpenet" *FFI-Fokus* 2/2003, www.mil.no/multimedia/archive/00018/FFI_FOKUS_nr_2_2003_18769a.pdf

VENZKE Ben, IBRAHIM Aimee (2003): "al-Qaeda's Advice for Mujahideed in Iraq: Lessons Learned in Afghanistan," *InterCenter.com report* 14 april 2003.

KJØK Åshild, LIA Brynjar (2001): "Terrorism and Oil – An Explosive Mixture? A Survey of Terrorist and Rebel Attacks on Petroleum Infrastructure 1968-1999," *FFI/RAPPORT-2001/04031*, www.mil.no/multimedia/archive/00002/Kjok-R-2001-04031_2140a.pdf

LIA Brynjar (2000): "Er sivil infrastruktur sannsynlige mål for terrorgrupper i fredstid?" *FFI/RAPPORT-2000/01703*, www.mil.no/multimedia/archive/00004/Lia-R-2000-01703_4935a.pdf

LIA Brynjar (2001): "Militære installasjonar som terrormål i fredstid? Ein gjennomgang av faktiske terroranslag mot militære installasjonar på 1990-talet," *FFI/RAPPORT-2001/03419*, www.mil.no/multimedia/archive/00002/Lia-R-2001-03419_2133a.pdf

LIA Brynjar (2003): "Irak og terrortrusselen: Eit oversyn over terrorgrupper med tilknytning til det irakiske regimet," *FFI/RAPPORT-2003/00940*, www.mil.no/multimedia/archive/00018/Lia-R-2003-00940_18378a.pdf

LIA Brynjar, KJØK Åshild (2001): "Islamist Insurgencies, Diasporic Support Networks, and Their Host States: The Case of the Algerian GIA in Europe 1993-2000," *FFI-RAPPORT 2001/0389*, www.mil.no/multimedia/archive/00002/Lia-R-2001-03789_2134a.pdf

LIA Brynjar, HEGGHAMMER Thomas, ANDRESEN Rolf-Inge Vogt, KJØK Åshild, BOKHARI Laila (2002): "Atommateriale, gass og mikrober som terrorvåpen? En undersøkelse av terrorgruppers interesse for og bruk av ikke-konvensjonelle våpen," *FFI/RAPPORT-2001/02930*, www.mil.no/multimedia/archive/00004/Lia-R-2001-02930_4569a.pdf

LUND Cathrine Pia (1993): *Norsk Anti-terrorpolitikk: Kartlegging, systematisering og analyse av norske tiltak mot terrorisme* (Oslo: Universitetet i Oslo, hovedoppgave i statsvitenskap).

MÆRLI Morten Bremer (1999) *Atomterrorismen* (Oslo: NUPI).

OPPENHEIMER (2003): "Special Report - Terrorism threats to infrastructure security," *Jane's Terrorism & Security Monitor* 1 January 2003.

QUILLEN C (2002a): "A Historical Analysis of Mass Casualty Bombers," *Studies in Conflict and Terrorism* 25 (5) (september-oktober 2002), s.279-292.

SEFLAND Per (2002): "Nye trusler i det 21. århundret," Foredrag i Oslo militære Samfund 14 januar 2002, www.pst.politiet.no/akt/oms140102.pdf