

# **FFI RAPPORT**

## **MARITIM TERRORISME – NYE TRENDER**

TØNNESEN, Truls H.

**FFI/RAPPORT-2007/00015**



**MARITIM TERRORISME – NYE TRENDER**

TØNNESEN, Truls H.

FFI/RAPPORT-2007/00015

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



**FORSVARETS FORSKNING SINSTITUTT (FFI)**  
**Norwegian Defence Research Establishment**

**UNCLASSIFIED**

P O BOX 25  
 NO-2027 KJELLER, NORWAY  
**REPORT DOCUMENTATION PAGE**

**SECURITY CLASSIFICATION OF THIS PAGE**  
 (when data entered)

1) PUBL/REPORT NUMBER FFI/RAPPORT-2007/00015	2) SECURITY CLASSIFICATION UNCLASSIFIED	3) NUMBER OF PAGES 44
1a) PROJECT REFERENCE 885/911	2a) DECLASSIFICATION/DOWNGRADING SCHEDULE -	
4) TITLE MARITIM TERRORISME – NYE TRENDER  NEWS TRENDS IN MARITIM TERRORISM		
5) NAMES OF AUTHOR(S) IN FULL (surname first) TØNNESSEN, Truls H.		
6) DISTRIBUTION STATEMENT Approved for public release. Distribution unlimited. (Offentlig tilgjengelig)		
7) INDEXING TERMS IN ENGLISH:		
a) <u>Terrorism</u>		IN NORWEGIAN:
b) <u>Asymmetric Warfare</u>		a) <u>Terrorisme</u>
c) <u>Scenario</u>		b) <u>Asymmetrisk krigføring</u>
d) <u>Protection of society</u>		c) <u>Scenarier</u>
e) <u>Civil infrastructure</u>		d) <u>Beskyttelse av samfunn</u>
		e) <u>Sivil infrastruktur</u>
THESAURUS REFERENCE:		
8) ABSTRACT This study gives an overview of the new trends in terrorism against maritime targets. The first part of the study gives a brief outline of the general trend in choice of targets, choice of weapons and tactics. The second part gives more detailed information on attacks against Norwegian maritime interests, cruise- and passenger-ferries, attacks against cargo ships and port installations. The third part of the report offers case-analysis of two of the most important actors in maritime terrorism, LTTE and al-Qaida. Lastly, some scenarios are briefly discussed. The main point in the report is that the trends for maritime terrorism mirror the overall trends for terrorism, and that maritime terrorism is a marginal phenomenon compared to terrorism at large.		
9) DATE 2007-03-07	AUTHORIZED BY This page only Jan Erik Torp	POSITION Director

ISBN 978-82-464-1119-4

**UNCLASSIFIED**

**SECURITY CLASSIFICATION OF THIS PAGE**  
 (when data entered)



**INNHold****Side**

<b>REPORT DOCUMENTATION PAGE</b> .....	3
<b>INNHold</b> .....	5
1 <b>INNLEDNING</b> .....	7
2 <b>UTVIKLINGSTREKK I TERRORANSLAG RETTET MOT MARITIM SEKTOR</b> .....	8
2.1 <b>Terroranslag mot maritim sektor – hyppighet og geografisk spredning</b> .....	9
2.2 <b>Taktikker</b> .....	10
2.3 <b>Trender etter 2000</b> .....	11
3 <b>MÅL FOR MARITIME ANGREP</b> .....	15
3.1 <b>Angrep rettet mot norske maritime mål</b> .....	15
3.2 <b>Angrep rettet mot cruisetrafikken og passasjerferjer</b> .....	16
3.3 <b>Angrep mot lasteskip og militære fartøy</b> .....	20
3.4 <b>Angrep mot havneanlegg</b> .....	22
4 <b>RELASJONEN MELLOM PIRATVIRKSOMHET OG TERRORISME</b> .....	23
5 <b>CASE I: LTTES SJØTIGERE</b> .....	25
6 <b>CASE II: VILJEN TIL ANGREP (AL-QAIDA)</b> .....	29
7 <b>SCENARIER</b> .....	35
8 <b>KONKLUSJON</b> .....	39
8.1 <b>Hovedfunn</b> .....	39
8.2 <b>Maritim terrorisme som spillover fra land</b> .....	40
9 <b>LITTERATURLISTE</b> .....	43





## MARITIM TERRORISME – NYE TRENDER

### 1 INNLEDNING

Denne rapporten er skrevet i forbindelse med et oppdrag FFI har hatt for Fiskeri- og kystdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Samferdselsdepartementet, Kystdirektoratet og Vegdirektoratet om risiko knyttet til terrorrelaterte trusler mot innenriks sjøtransport og havner som betjener denne.<sup>1</sup>

Det har forekommet svært få, om noen, terroranslag rettet mot maritim sektor i Norge. For å kunne danne seg et bilde av hva som er mulige angrepsscenarioer, er det derfor nødvendig å vende blikket utover Norges grenser. Dermed blir dette i betydelig grad en studie av hva som har forekommet av maritim terrorisme internasjonalt, og med særlig fokus på utviklingstrekk etter 2000. Ved å analysere planlagte eller gjennomførte angrep rettet mot cruisetrafikken, passasjerferjer, lasteskip og havneanlegg og å undersøke utvalgte aktørers *vilje* til å gjennomføre maritime angrep, vil vi kunne diskutere ulike scenarier med relevans for Norge. Det er viktig å påpeke at denne rapporten ikke er utfyllende og at den databasen og de forskningsrapporter den baserer seg på i hovedsak omtaler *internasjonale* hendelser. Det vil si at mindre angrep gjennomført av lokale grupper i ulike land i regelen ikke er omfattet av datamaterialet. Bortsett fra søk gjort i en database over internasjonale terrorhendelser, baserer denne rapporten seg i hovedsak på sekundærlitteratur og ikke på forskning gjennomført av FFI. Enkelte av kildene er også vanskelig å etterprøve. På tross av dette, mener vi at rapporten baserer seg på tilstrekkelige data til å kunne identifisere de viktigste trendene og utviklingstrekkene innenfor maritim terrorisme.

Et av hovedfunnene i rapporten er at trenden når det gjelder maritime terroranslag, som for terrorisme forøvrig, går mot enklere, men samtidig mer dødelige angrep. Studien konkluderer også med at av de nevnte målne synes internasjonal cruisetrafikk å være det mest attraktive målet for terrorister, samtidig som det er vanskelig å angripe cruisetrafikken på grunn av høy sikkerhet. Passasjerferjer er dermed mer utsatt ettersom sikkerheten her er noe lavere og det er mindre ressurskrevende å gjennomføre terrorhandlinger mot passasjerferjer. Lasteskip er det

maritime målet som oftest har blitt angrepet totalt sett, men passasjerferjer og cruiseskip blir relativt sett oftere angrepet. Trenden går også mot at flere angrep blir rettet mot passasjer- og cruisetrafikken framfor lasteskip.

Rapporten stiller spørsmål ved om hvorvidt det i det hele tatt gir mening å omtale maritim terrorisme som eget fenomen. Terroranslag mot maritime mål forekommer, relativt sett, meget sjelden i forhold til terroraksjoner på land. Ytterst få aktører går inn for eller satser hovedsakelig på maritim terrorisme, og det kan derfor være hensiktsmessig å forstå maritim terrorisme som spillover fra landbasert terrorisme, framfor et eget fenomen.

**Definisjoner:** Maritim terrorisme kan defineres som en voldsutøvende handling eller trussel om en voldsutøvende handling rettet mot et fartøy, dets passasjerer, dets cargo eller mannskap, utført av en ikke-statlig aktør med formål om å direkte eller indirekte påvirke en stat eller en gruppe av individer gjennom frykt. Forskjellen mellom sabotasje og terrorisme blir at sabotasjehandling kun ønsker å skade eieren gjennom å påføre eieren økonomisk tap, mens en terrorhandling ønsker å spre frykt.<sup>2</sup> Videre har FNs sjøfartsorganisasjon, International Maritime Organisation (IMO) definert piratvirksomhet på følgende måte : “an act of boarding or attempting to board any ship with the apparent intent to commit theft or any other crime and with the apparent intent or capability to use force in the furtherance of the act”.<sup>3</sup>

## 2 UTVIKLINGSTREKK I TERRORANSLAG RETTET MOT MARITIM SEKTOR

Etter 11. september 2001 og de skjerpede sikkerhetstiltakene i forhold til flytrafikken og installasjoner på land, var det flere som advarte mot at al-Qaida og likesinnede grupper ville fokusere mer på maritime mål.<sup>4</sup> Denne advarselen var også basert på at al-Qaida hadde stått bak to spektakulære angrep mot skip i tiden årene før og etter 11. september. 15.oktober 2000 gjennomførte de et angrep mot det amerikanske krigsskipet USS Cole, og 6. oktober 2002 ble oljetankeren Limburg angrepet, begge i farvannet utenfor Jemen.

---

<sup>1</sup> Takk til Petter Nesser og Brynjar Lia ved FFI for konstruktive tilbakemeldinger på tidligere utkast av studien.

<sup>2</sup> Tore Bjørgo, “Maritim terrorisme: En trussel mot norsk skipsfart og oljevirkosomhet?,” *NUPI Rapport 146* 1990 s.12

<sup>3</sup> Rubert Herbert-Burns and Lauren Zucker, “Drawing the Line Between Piracy and Maritime Terrorism,” *Jane’s Intelligence Review* 1 September 2004

<sup>4</sup> Se blant annet Rohan Gunaratna, “The Asymmetric Threat from Maritime Terrorism,” *Jane’s Navy International* 1. oktober 2001

## 2.1 Terroranslag mot maritim sektor – hyppighet og geografisk spredning

For å kunne utvikle scenarier om den maritime terrortrusselen mot sjøtransport og havneanlegg i Norge, er det nødvendig å se nærmere på det generelle trusselbildet over tid. Dermed er det nødvendig å studere hva slags angrep som tidligere har blitt rettet mot maritim sektor internasjonalt, og hva som er de nyeste trendene (etter 2000).

I perioden 1968 til september 2006 har det i databasen til *Memorial Institute for the Prevention of Terrorism* (MIPT) blitt registrert 133 terrorangrep mot maritim sektor på verdensbasis.<sup>5</sup> Totalt har 293 blitt skadet og 130 drept. For å sette dette tallet i perspektiv er det tilstrekkelig å nevne at i samme tidsperiode har MIPT-basen over 30 000 registrerte terroranslag. Med andre ord, maritime mål utgjør en meget liten del av internasjonal terrorisme. Også ITERATE-basen bekrefter at maritim terrorisme er et marginalt fenomen. Av 406 registrerte insidenter rettet mot transportsektoren verden over i perioden 1990-2000 var kun fire prosent rettet mot skip.<sup>6</sup> Videre hevder en nylig publisert undersøkelse fra RAND at maritime mål kun har utgjort to prosent av internasjonale terrorhendelser de siste 30 åra.<sup>7</sup> Imidlertid må det taes store forbehold når det gjelder disse tallene. Definisjonen av hva slags hendelser som faller inn under kategorien terrorisme kan variere, og basene har hovedsakelig konsentrert seg om internasjonale hendelser. MIPT-basen har for eksempel kun registrert internasjonale hendelser fram til 1997, og basen er heller ikke fullstendig utfyllende. Også ITERATE-basen fokuserer på transnasjonal terrorisme og har derfor ikke registrert hendelser av ren innenlandsk karakter.<sup>8</sup>

Dataene er såpass usikre at det ikke er mulig å si noe om den geografiske fordelingen av antall angrep, men hovedtrenden er ganske klar: Fra 1990 har det vært kraftig nedgang i antall terrorangrep mot maritim sektor i Europa, mens ”utviklingsland” og særlig Sørøst-Asia har opplevd en vekst i antall angrep.<sup>9</sup> Den kraftige nedgangen i antall terrorangrep mot maritim sektor i Europa skyldes trolig sikkerhetstiltakene innført av FNs sjøfartsorganisasjon, International Maritime Organisation (IMO).<sup>10</sup>

<sup>5</sup> Basen er tilgjengelig på <http://www.tkb.org/Home.jsp>

<sup>6</sup> Brynjar Lia, “Terror mot transport: En revurdering av terrortrusselen mot transportrelaterte mål i lys av 11. September,” *FFI/Rapport-2003/00731* s.14-15

<sup>7</sup> Michael D. Greenberg et. al, *Maritime Terrorism: Risk and Liability* RAND Monograph 2006 s.9

<sup>8</sup> Lia (2003) s.14

<sup>9</sup> Gunaratna (2001a)

<sup>10</sup> Fredrik Foss og Krister Enehaug, *Risiko knyttet til krigs- og terrorhandlinger mot skipsfarten* Prosjektoppgave NTNU 2002

## 2.2 Taktikker

Ser man nærmere på hvilke taktikker terrorister har benyttet seg av for å ramme maritime mål, finner man at angrep med ulike former for sprengladninger er den hyppigste aksjonsformen. I perioden 1968-2006 har MIPT-basen registrert 96 (av 133) angrep som "bombing". Disse bombeangrepene har drept 98 personer (av 130 drepte totalt). Angrepene har skadet 234 personer (av 293 skadde personer totalt). En norsk studie fra 1990 av maritim terrorisme antyder at over en tredjedel av alle angrep mot skip har vært sprengladninger, og den vanligste taktikken var å feste disse utenpå skroget (38 prosent av tilfellene), tett fulgt av å plassere dem ombord på skipet (32 prosent av tilfellene).<sup>11</sup>

Sprengladningene som har blitt benyttet, omfatter alt fra enkle hjemmelagde anretninger til moderne plastiske varianter som også kan fjernstyres og detoneres på lang avstand.<sup>12</sup> Den baskiske separatistgruppa ETA har for eksempel brukt fjernstyrte modellbåter fylt med eksplosiver til å skade et spansk marinefartøy. Også andre grupper skal ha eksperimentert med modellbåter og andre utradisjonelle løsninger. Froskemenn har ofte blitt brukt for å plassere sugeminer og bomber under skipet eller ombord i skipet. Flyteminer har vist seg å være lite effektive i åpent hav, og har derfor heller blitt plassert i trange laguner eller kanaler.<sup>13</sup> For eksempel ble det lagt ut flere miner i Suezkanalen i 1984, noe som medførte mindre skader på flere skip. Hvem som sto bak mineleggingen er imidlertid uklart.<sup>14</sup> En av de mest sentrale aktørene i maritim terrorisme, Tamiltigrene (Liberation Tigers of Tamil Eelam – LTTE), har angivelig kapasitet til å lage minene sine selv.<sup>15</sup>

Den nest vanligste angrepsmetoden mot maritime mål er bruk av ulike typer håndvåpen. Typisk bruker angriperne små, hurtiggående båter utstyrt med kraftige maskingevær og et bordingsteam. Gjerningsmennene tar seg ofte ombord i skipene, og i enkelte tilfeller ender disse hendelsene med gisseltakinger og utpressing.<sup>16</sup> Kapringer og kidnappinger forekommer langt sjeldnere, men slike operasjoner har som regel fått mye oppmerksomhet fra media.

---

<sup>11</sup> Bjørge (1990) s.28s

<sup>12</sup> Foss & Enehaug (2002) s.21-22

<sup>13</sup> Gunaratna (2001a)

<sup>14</sup> Se "Mystery Mines," *Time* 20 August 1984 og MIPT Terrorism Knowledge Base

<http://www.tkb.org/Incident.jsp?incID=3538>

<sup>15</sup> Gunaratna (2001a)

<sup>16</sup> Anthony Forster, "International, An Emerging Threat Shapes Up as Terrorist Take to the High Seas," *Jane's Intelligence Review* 1. juli 1998 og Foss & Enehaug (2002) s.21-22

Vi har nå sett på de tradisjonelt viktigste taktikkene terrorister har benyttet seg av til sjøs. Gjennomgangen av nye trender etter 2000 (nedenfor) viser at maritim terrorisme har blitt preget av at nye og dødelige aksjonsformer har vokst fram i terrorisme generelt. Den økte bruken av selvmordsangrep er det beste eksemplet på denne utviklingen, og til havs foregår dette typisk ved at en hurtiggående småbåt fylt med eksplosiver og styrt av selvmordsaksjonister blir brukt som ”rambukk” mot skip.<sup>17</sup>

### 2.3 Trender etter 2000

Det er ingen tvil om at trusselbildet når det gjelder maritim terrorisme har endret seg betydelig i løpet av de siste ti årene, og særlig etter 2000. Når det gjelder den geografiske fordelingen, har det blitt registrert klart færre angrep i Vesten. Samtidig ser man at det har blitt gjennomført flere angrep i Sørøst-Asia, slik at majoriteten av angrepene nå skjer i denne regionen. Det bør nevnes at situasjonen i Sørøst-Asia er i særstilling, hvor flere lokale geriljagrupper har satset på bruk av maritim terrorisme som taktikk. Dette lokale fenomenet har dermed liten konsekvens for internasjonal terrorisme, samtidig som det er interessant å se hvordan maritim terrorisme benyttes som taktikk. Når det gjelder målutvelgelse går trenden mot flere angrep mot mykere mål framfor lasteskip. Krigsskip og oljerelaterte mål er fortsatt høyst attraktive mål.

Særlig med hensyn til taktikk har det skjedd endringer i trusselbildet etter år 2000, og denne utviklingen er helt i tråd med generelle trender innenfor internasjonal terrorisme. Angrepene har blitt færre, men mer dødelige. Man kan også observere en trend mot økt bruk av ukonvensjonelle lavkostnadstaktikker, slik som selvmordsangrep, og økt bruk av hjemmelagde våpen. For eksempel utplasserte ukjente gjerningsmenn en hjemmelagd bombe blant flytende petroleumsgass (LPG) beholdere på en passasjerbåt på Filippinene i august 2005. Av de ti angrepene som er registrert i MIPT-basen fra år 2000 og fram til oktober 2006 er tre av dem selvmordsangrep.<sup>18</sup> Ifølge MIPT medførte de ti angrepene gjennomført i perioden 83 skadde og 32 drepte, mens de tre selvmordsangrepene sto alene for mer en 51 av skadetilfellene, samt 28 av de drepte. Til sammenligning var det i tidsperioden 1968-1999 123 angrep mot maritim sektor, med 210 fysisk skadde og 98 drepte. Selv om det knytter seg betydelig usikkerhet til disse databasene, er det grunn til å anta at dødeligheten ved maritime angrep har økt kraftig de

<sup>17</sup> Catherine Zara Raymond (2006a), “Maritime Terrorism in Southeast Asia: A Risk Assessment,” *Terrorism and Political Violence* 18 (2) s.240-241

siste seks årene, samtidig som de har blitt mindre ressurskrevende. Når dette er sagt, så viser imidlertid studier gjennomført av RAND at effektiviteten til selvmordsangrep er mindre til sjøs enn på land. En nylig utgitt rapport fra RAND finner at av 652 selvmordsangrep er gjennomsnittet for antall døde og skadde per angrep, henholdsvis 5 og 12 mens det for maritime hendelser er henholdsvis 1 og 5.<sup>19</sup>

MIPT-basen er imidlertid ikke uttømmende. Fram til 2000 er det ikke registrert selvmordsangrep mot maritim sektor i MIPT-basen, men dette medfører ikke riktighet. Den tamilske separatistgruppa LTTE var banebrytende da de allerede tidlig på 1990-tallet begynte å bruke såkalte "selvmordsbåter". De gjennomførte selvmordsangrep mot maritim sektor senest i oktober 2006.<sup>20</sup> Et annet angrep som ikke er nevnt er det koordinerte selvmordsangrepet mot to offshore oljeterminaler, Khawr al-Amaya og al-Bakr i Basra i Sør-Irak i april 2004. Den al-Qaida inspirerte gruppen *al-Tawhid wa al-Jihad*, ledet av avdøde Abu Musab al-Zarqawi, tok på seg ansvaret for dette angrepet, men det er noe uklart om Zarqawi faktisk sto bak. To amerikanske marinegaster og en ansatt i kystvakta døde i angrepet. Motivasjonen bak angrepet var ifølge Zarqawi å stoppe plyndringen av Iraks oljeressurser, og ble beskrevet som en oppfølgingsaksjon til angrepene på USS Cole og Limburg. Zarqawi lovet også fortsatte angrep fra sjøen.<sup>21</sup>

Det har også vært mye spekulasjoner om interesse for å gjennomføre angrep under vann og undervannsutstyr for å kunne gjennomføre slike angrep. Til tross for disse spekulasjonene er det imidlertid gjennomført ytterst få undervanns terrorismeangrep. Dette indikerer at det nok finnes en interesse blant enkelte terror- og geriljagrupper for å utføre angrep under vann, men med unntak av den maritime avdelingen til LTTE er det imidlertid få aktører som besitter kapasitet til å gjennomføre slike angrep. Mye av det som har vært skrevet om undervannsangrep har dermed vært preget av spekulasjoner og individuelle hendelser. For eksempel fryktet britiske myndigheter i 2005 at al-Qaida hadde planer om et undervannsangrep mot en flåteparade som skulle markere 200-års jubileet for slaget ved Trafalgar i 2005, uten at det har framkommet klare

---

<sup>18</sup> De tre selvmordsangrepene registrert i MIPT-basen er USS Cole, Limburg og et angrep fra LTTE 30. oktober 2001.

<sup>19</sup> Michael D. Greenberg et. al, (2006) s.81

<sup>20</sup> Seth Meixner, "Suicide bombing rocks Sri Lanka's popular Galle," *AFP* via Yahoo! News 18. oktober 2006 <http://uk.news.yahoo.com/18102006/323/suicide-bombing-rocks-sri-lanka-s-popular-galle.html>

<sup>21</sup> "Qaeda Statement Claims Iraq Boat Attack" *Reuters* via Yahoo! News 26. april 2004

[http://news.yahoo.com/news?tmpl=story&u=/nm/20040426/wl\\_nm/security\\_iraq\\_zarqawi\\_dc\\_4](http://news.yahoo.com/news?tmpl=story&u=/nm/20040426/wl_nm/security_iraq_zarqawi_dc_4) og "Web site links al-Zarqawi to Iraq oil attacks" *CNN* 26.april 2004 <http://edition.cnn.com/2004/WORLD/meast/04/26/iraq.zarqawi/index.html>

indikasjoner på at så var tilfelle.<sup>22</sup> Det har også blitt spekulert om enkelte personer med muslimsk bakgrunn som har forhørt seg om dykkertrening i Europa og USA skal ha tilknytning til al-Qaida. I de fleste tilfellene har det imidlertid vist seg vanskelig å knytte dem til al-Qaida, og det er lite trolig at al-Qaida forsøker å tilegne seg maritim undervannskapasitet. Den nederlandske politietterretningen (AIVD) skal for eksempel i 2002 ha hatt mistanker om at en al-Qaida celle trente på en dykkerklubb i Eindhoven. Mellom 50 og 150 muslimske menn hadde tatt dykkerkurs holdt av en tunisiske instruktør, og den nederlandske etterretningstjenesten mistenkte enkelte av dem for å rekruttere muslimer til al-Qaida. De mistenkte ble imidlertid frikjent for anklagene i rettssalen, og nyhetsdekningen av saken synes å være i overkant sensasjonalistisk.<sup>23</sup>

Det har særlig blitt rapportert om opptrening av kampdykkere blant grupper basert i Sørøst-Asia. Som tidligere nevnt er Sørøst-Asia i særstilling når det gjelder maritim terrorisme og også her har det vært rapportert enkelte episoder, uten at det har blitt registrert forsøk på å gjennomføre maritim terrorisme under vann. For eksempel kidnappet den filippinske islamistiske separatistgruppen Abu Sayyaf i april 2000 personell fra en dykkerskole, inkludert en dykkeinstruktør og det ble da spekulert i om Abu Sayyaf ønsket å skaffe seg kunnskap om og kapasiteter til undervannsangrep.<sup>24</sup> Det filippinske forsvaret har hevdet at et Abu Sayyaf medlem skal ha fortalt at han og andre medlemmer av Abu Sayyaf tok dykkekurs for å gjennomføre maritime angrep, men det er uklart om dette stemmer. Det er med andre ord indikasjoner på en interesse hos Abu Sayyaf for undervannsterrorisme, men det er lite trolig at de faktisk har kapasiteter til å gjennomføre angrep under vann.<sup>25</sup> Ifølge det filippinske forsvaret skal Abu Sayyaf ha lært bort sine dykketeknikker til andre grupper som opererer i sørøst-Asia. Blant annet skal den indonesiske gruppen Jemaah Islamiyah (JI) ha samarbeidet med Abu Sayyaf og betalt dem minst 18 500 amerikanske dollar for å få trening i å gjennomføre et undervannsangrep mot mål utenfor Filippinene.<sup>26</sup> Det er kjent at det har vært individuelle

---

<sup>22</sup> Michael Smith, "Al-Qaeda threat to Trafalgar fleet," *The Sunday Times* 24. april 2005  
<http://www.timesonline.co.uk/article/0,,2087-1582733,00.html>

<sup>23</sup> Michael Smith, "Al-Qaeda threat to Trafalgar fleet," *The Sunday Times* 24. april 2005 og Sebastian Rotella, "Fears Persist of Terrorism Links at Scuba School," *New York Times* 31. juli 2003 via  
[http://www.stevequayle.com/News.alert/03\\_Unrest/030731.scuba.and.terrorism.html](http://www.stevequayle.com/News.alert/03_Unrest/030731.scuba.and.terrorism.html)

<sup>24</sup> Herbert-Burns & Zucker (2004)

<sup>25</sup> Anthony Davis, "Philippines Fears New Wave of Attacks by Abu Sayyaf Group," *Jane's Intelligence Review* 1.mai 2005

<sup>26</sup> Donna J.Ninic (2005), "The Challenge of Maritime Terrorism: Threat Identification WMD and Regime Response," *The Journal of Strategic Studies* 28 (4) s.629

kontakter mellom Abu Sayyaf og JI, men det er lite trolig at JI har ressurser i den målestokken det er snakk om her.

I nesten samtlige tilfeller i åpne kilder hvor det har blitt rapportert om forsøk fra grupperinger på å anskaffe seg undervannsfarkoster av ulike slag har det kun vært snakk om forsøkt og med unntak av LTTE er det ingen indikasjoner på at noen opprørs- eller terrorgrupper besitter slike fartøy. Blant annet skal den filippinske islamistiske separatistgruppen Moro Islamske Frigjøringsfront (MILF) ha vært i kontakt med malaysiske og nordkoreanske våpenhandlere i et forsøk på å anskaffe seg miniubåter, og i følge det filippinske forsvaret har de også vurdert å kjøpe undervannscootere fra Skandinavia.<sup>27</sup> Det er imidlertid lite som tyder på at de faktisk har anskaffet seg slikt materiale. Også den colombianske FARC-geriljaen, godt hjulpet av russisk ekspertise, har også forsøkt å bygge egne undervannsbåter.<sup>28</sup> I tillegg har The Centre for the Study of Terrorism and Political Violence ved det skotske St. Andrews University omtalt en slags håndbok for maritime selvmordsbombere, som skal inneholde instruksjoner om hvordan man kan plassere eksplosiver mellom kjølen og lastelinja til skip, hvordan en RPG kan avfyres ombord på en båt og lignende.<sup>29</sup> Sjøtigrerne, Tamiltigrenes maritime avdeling, er den eneste opprørsgruppen som besitter ressurser til å gjennomføre undervannsangrep og er også den eneste gruppen som faktisk har gjennomført slike angrep. De sies også å beherske kampdykking og skal også ha utviklet en miniubåt med plass til to personer, med det formål å frakte froskemenn skjult inn i havnene på Sri Lanka.<sup>30</sup> Sjøtigrerne skal også ha kjøpt vannscootere fra Danmark.<sup>31</sup> "Sjøtigrerne" er imidlertid så profesjonelle at det er mer nærliggende å definere dem som en halvkonvensjonell marine, heller enn en terrorgruppe, i operasjonelt øyemed.<sup>32</sup> Det er med andre ord indikasjoner på at det finnes en viss interesse for undervannsangrep, men det er meget få aktører som har ressurser og kapasitet til faktisk å tilegne seg kunnskapen og materiellet. Og selv om en aktør skulle tilegne seg såpass store ressurser som LTTE er det lite trolig at de ville valgt å bruke disse ressursene på å skaffe seg undervannskapasiteter framfor å satse på landbasert terrorisme. Som rapporten kommer inn på senere, er ikke havet det foretrukne kampområdet for de fleste terrorister.

---

<sup>27</sup> Lia (2003) s.20 og Dr Vijay Sakhuja, "Mini-Submarines – A Vessel of Choice with Drug Cartels and Terrorists," *Observer Research Foundation* 3. april 2005 via FBIS

<sup>28</sup> Lia (2003) s.20

<sup>29</sup> Gian Marco Chiocci, "Ferries in Al-Qa'ida's Sights," *Il Giornale* 1.august 2005 via FBIS

<sup>30</sup> Michael D. Greenberg et. al (2006) s.78

<sup>31</sup> Gunaratna (2001a)

<sup>32</sup> LTTE skiller seg også fra de aller fleste terrorgrupper ved at de har stor grad av territoriell kontroll over deler av Sri Lanka og betydelige ressurser å trekke på i og med at organisasjonen er en statslignende enhet.



### 3 MÅL FOR MARITIME ANGREP

For å danne et best mulig grunnlag for å utvikle scenarier på hva som kan tenkes å ramme norsk sjøfart, må vi også se nærmere på hva slags mål terrorister faktisk har angrepet til sjøs, og hva slags mål de kunne tenke seg å ramme. Det er også viktig å se på i hvilken grad terroristene bruker ulike taktikker mot ulike typer mål. I denne delen av rapporten vil først de relativt få angrepene som har rammet norske maritime mål bli gjennomgått. Deretter vil en mer generell analyse av henholdsvis cruisetrafikk, passasjerferjer, lasteskip og havneanlegg som terrormål bli gjennomført. Basert på dette vil vi kort diskutere og fremme noen hypoteser om mulige angrepsscenarioer.

#### 3.1 Angrep rettet mot norske maritime mål

Det har forekommet få, om noen, terrorangrep mot norsk maritim sektor. Imidlertid har det vært flere tilfeller av sabotasje, pengeutpresning og bombetrusler. I Tore Bjørgo sin rapport fra 1990 om maritim terrorisme og norsk skipsfart, finner han at det har vært 30 bombe- eller drapstrusler, og syv voldelige aksjoner, eller avslørte forsøk på slike aksjoner fra 1960-1990. Av de syv voldelige aksjonene var det to brannstiftelser, to sprengladninger mot passasjerskip, ett gjennomført tilfelle av sabotasje på en oljeplattform, og to tilfeller hvor terrorister fra Midtøsten angivelig kom til Norge med hensikt om å gjennomføre sabotasje eller terroraksjoner mot oljeinstallasjoner.<sup>33</sup> En undersøkelse fra 2002 hevdet av så mange som syv av fjorten registrerte terroranslag eller trusler om terroranslag mot cruise- og passasjertrafikk i Europa i tiden 1960-2001, fant sted i Nordsjøen.<sup>34</sup> Mest sannsynlig skyldes dette tallet "pyroman-" bølgen i tiden rundt den påsatte brannen ombord på *Scandinavian Star* i 1990. I forkant av *Scandinavian Star*-brannen var det tre tilfeller av påsatte branner mot nordiske passasjerferjer i Nordsjøen, og det ble også framsatt bombetrusler mot danskebåten fra København til Oslo. Fem dager etter *Scandinavian Star*-brannen ble det også framsatt bombetrusler mot danskeferja *Petter Wessel*.<sup>35</sup>

Når det gjelder framtidige anslag mot norsk maritim sektor, sier Politiets Sikkerhetstjeneste (PST) at trusselnivået mot fartøy i norske farvann følger det nasjonale trusselnivået som per

---

<sup>33</sup> Bjørgo (1990) s.25

<sup>34</sup> Foss & Enehaug (2002) s.11-12

<sup>35</sup> Bjørgo (1990) s.86-87

dags dato er lavt.<sup>36</sup> I sin ugraderte generelle trusselvurdering for 2006 skriver PST at “det finnes et marginalt antall personer og miljøer i Norge som sympatiserer med ekstrem islamistisk ideologi og som støtter terroraksjoner. Disse personene og grupperingene driver først og fremst støttevirksomhet overfor terrorgrupper i utlandet, herunder dokumentforfalskning og ulike former for propagandavirksomhet”.<sup>37</sup> Når det gjelder trusler mot sjøfart er det verdt å merke seg at PST i den ugraderte trusselvurderingen sier at de ser tendenser til et økt aktivitetsnivå i miljøer av voldelige dyrevernsaktivister.<sup>38</sup> Man kan ikke utelukke at skip som er involvert i selfangst eller hvalfangst kan komme til å bli utsatt for sabotasjelignende aktiviteter fra denne typen aktører.

### 3.2 Angrep rettet mot cruisetrafikken og passasjerferjer

Det mest slående med terrorangrep mot cruisetrafikk og passasjerferjer er at det forekommer så sjeldent som det gjør, til tross for at det utvilsomt er et fristende mål for al-Qaida inspirerte terrorister og passer godt overens med deres målutvelgelse. Med unntak av kapingen av *Achille Lauro* i 1985 har det vært meget få profilerte angrep mot cruisetrafikken.

Det er flere årsaker til at cruiseskip er et attraktivt mål for terrorister. Mange mennesker er samlet på et relativt avgrenset område, og et vellykket angrep kan derfor bli svært dødelig. Samtidig har cruiseskip også høy symbolsk og økonomisk verdi. For enkelte kan de tjene som symboler på Vestens materialistiske og dekadente overflodssamfunn. Et angrep på cruiseskip vil også medføre store økonomiske tap, ikke bare for cruiseselskapet men også for det landet cruiset foregår i. Angrep på turister i den muslimske verden har vært et ofte utvalgt mål for al-Qaida og andre islamistiske grupperinger, og særlige amerikanske og jødiske/israelske turister har vært utsatt. Et eksempel var den egyptiske gruppen al-Gama‘a al-Islamiyya sin terrorkampanje mot turister som kulminerte med Luxormassakren i 1997. Formålet med kampanjen var å undergrave den egyptiske staten, som var sterkt avhengig av inntektene fra turistnæringen. Som en del av terrorkampanjen angrep de minst fire cruisebåter på Nilen, hvor de skjøt på passasjerene med automatvåpen fra skjulte posisjoner ved elvebredden. Tre egyptiske mannskap og en tysk turist

<sup>36</sup> Jørn Holme, “The Threat Against Norway, at Home and Abroad,” Foredrag på Oslo Maritime Security Seminar Norges Skipsrederforbund 26.oktober 2006

<sup>37</sup> “Ugradert trusselvurdering 2006,” PST

<http://www.pst.politiet.no/Filer/utgivelser/trusselvurderinger/Ugradert%20trusselvurdering%202006.pdf>

<sup>38</sup> “Ugradert trusselvurdering 2006,” PST

<http://www.pst.politiet.no/Filer/utgivelser/trusselvurderinger/Ugradert%20trusselvurdering%202006.pdf>

ble drept.<sup>39</sup> Angrepene mot turister har i hovedsak blitt utført i nærheten av godt besøkte feriesteder i den muslimske verden slik som angrepene mot turister i badebyene på Sinai i Egypt i 2005 og 2006, angrepet mot et utested på ferieøya Bali i 2002, og angrepet mot synagogen på det tunisiske feriestedet Djerba i 2002. Al-Qaida assosierte terrorister har angivelig også hatt planer om angrep mot turister utenfor den muslimske verden – blant annet mot det spanske ferieområdet Costa Brava og på de franske Reunion-øyene som ligger i Det Indiske hav.

Gitt eksistensen av tilsvarende grupper i den muslimske verden som kjemper mot lokale regimer og som ønsker å ramme hjemlandets økonomi, kan det argumenteres for at cruiseskip i muslimske områder i dag vil være mer utsatt enn skip i andre områder. Som vi har sett har også al-Qaida inspirerte grupper hovedsakelig angrepet turister i den muslimske verden. Imidlertid er angrep på cruiseskip, hvor de måtte befinne seg, helt i tråd med uttalelser fra al-Qaida lederskapet om å svekke den internasjonale økonomien på ulike fronter. Et angrep på et vestlig cruiseskip enten det skjer i den muslimske verden eller i vesten vil få kraftig mediedekning. RAND har påpekt at det som oftest er langt flere mennesker med kristen og jødisk enn muslimsk bakgrunn ombord på vestlige cruiseskip, og terroristene unngår dermed at mange muslimer blir drept hvis de angriper disse målene.<sup>40</sup> Drap på andre muslimer som følge av al-Qaidas aksjoner er et kontroversielt tema blant de som støtter al-Qaida og likesinnede grupper.

Til tross for at angrep rettet mot cruiseskip passer godt overens med al-Qaidas ideologi og målutvelgelse, har al-Qaida til nå ikke rammet maritime turistmål. Det er imidlertid flere indikasjoner på at al-Qaida nettverket har hatt et ønske om å ramme cruisetrafikken. De har imidlertid ikke lyktes i å gjennomføre slike angrep, noe som kan tyde på at interessen for å ramme cruisetrafikk har vært tilstede men at det har skortet på evnen eller at det ikke har vært et prioritert mål.

I august 2005 ble det syriske al-Qaida-medlemmet Lu'ai Saqqa (mest kjent som Sakka eller Sakra) knyttet til et komplott som gikk ut på å kjøre hurtiggående motorbåter fylt med sprengstoff inn i et cruiseskip som fraktet israelske turister til Tyrkia.<sup>41</sup> Saqqa tilbrakte mye tid sammen med israelske turister for å få informasjon om nøyaktig ankomsttid og skipets rute. Dette viser at en av de sikkerhetsmessige svakhetene ved cruisetrafikk og passasjerskip er at

<sup>39</sup> Michael D. Greenberg et. al (2006) s.19-20 og Forster (1998)

<sup>40</sup> Michael D. Greenberg et. al (2006) s.75

<sup>41</sup> Michael D. Greenberg et. al (2006) s.26

deres avgangs- og ankomsttid som regel er offentlig tilgjengelig og at det dermed er lett å ”time” angrepet. Saqqa skaffet seg ingredienser til å lage en bombe på et tonn. Tyrkisk politi fant 750 kg av stoffet hydrogenperoksid i leiligheten til Saqqa. Andre ingredienser var aluminiumspulver og aceton. Planen var angivelig å sette bomben sammen ombord på det israelske skipet for å unngå at tyrkere skulle bli utsatt for fare, men plottet ble avslørt da det brøt ut brann i leiligheten der bombeingrediensene ble oppbevart.<sup>42</sup> En bombe av en slik størrelse plassert ombord på et cruiseskip ville utvilsomt hatt fatale konsekvenser. Saqqa skal ha hatt nær tilknytning til Abu Musab al-Zarqawi, og han skal ha vært involvert i en rekke angrep i Irak.<sup>43</sup>

Det har vært gjennomført flere angrep mot ferjer i Sørøst-Asia, men som nevnt er det vanskelig å overføre erfaringer fra de lokale forholdene til internasjonale forhold. Av alle terroranslag mot maritim sektor, var bombingene av den filippinske passasjerferja *SuperFerry 14* i 2004 den mest dødelige. 116 ble drept i dette angrepet, som i 2005 ble regnet som det fjerde mest dødelige av internasjonale terroranslag etter 11. september 2001. Angrepet ble gjennomført av filippinske Abu Sayyaf sammen med elementer fra den indonesiske gruppa Jemaah Islamiyah (JI) samt personer fra den islamistiske gruppen “Rajah Soliman Revolutionary Movement” (RSRM). Måten angrepet ble gjennomført på, reflekterer den siste utviklingen mot mer dødelige angrep. Terroristene plasserte 20 dynamittgubber inni en uthult tv, og eksplosjonen forårsaket en brann som spredte seg raskt ettersom skipet manglet et effektivt overrisslingssystem.<sup>44</sup> Under 5 kilo dynamitt ble brukt i angrepet, og kostnadene for gjennomføringen av angrepet har blitt beregnet til å være mellom 300 og 400 amerikanske dollar.<sup>45</sup> Ifølge Abu Solaiman, talsmann for Abu Sayyaf, ble dette skipet angrepet fordi det var det største kommersielle fartøyet.<sup>46</sup> Et annet eksempel på enkle og mindre ressurskrevende terroranslag kan sees i det foreløpige siste registrerte angrepet mot en passasjerferje i MIPT-basen. 28. august 2005 ble en passasjerferje i Filippinene angrepet ved at en hjemmelagd bombe ble gjemt blant beholdere av flytende petroleumsgass (LPG). Over 30 personer ble skadet i dette angrepet.

Mange av angrepene mot ferjer, særlig i Sri Lanka og Sørøst-Asia har vært rettet mot ferjer som transporterer soldater. For eksempel har Moro Islamic Liberation Front (MILF) gjennomført

<sup>42</sup> Karl Vick, “A Bomb-BUILDER, 'Out of the Shadows'”, *Washington Post* 20.februar 2006

<sup>43</sup> Karl Vick, “A Bomb-BUILDER, 'Out of the Shadows'”, *Washington Post* 20.februar 2006 og Levent Korkut og Aysegul Usta, “Present at Execution of Turkish Turk Driver in Iraq,” *Hurriyet* 13. august 2005 via FBIS

<sup>44</sup> Michael D. Greenberg et. al (2006) s.22,

<sup>45</sup> Michael D. Greenberg et. al (2006) s.95

<sup>46</sup> Christian V.Esguerra, Julie S.Alipala, Arlyn de la Cruz, Tarra Quismundo, “We Bombed Ferry, Claims Abu Sayyaf,” *Philippine Daily Enquirer* 1.mars 2004 via FBIS

mange angrep mot filippinsk shipping, hovedsakelig ved å plassere bomber på innenriksferjer som transporterer filippinske soldater og kristne til og fra øygruppa Mindanao.<sup>47</sup> Også sivile passasjerferjer har blitt angrepet. Et eksempel er tsjetsjenske separatister, som har utført sporadiske angrep mot passasjerferjer i nærheten av Bosporos-stredet.<sup>48</sup> 16. januar 1996 kapret sympatisører av tsjetsjensk separatisme en Panama-registrert passasjerferje ved Trabzon i Svartehavet hvor flertallet av de 255 passasjerene var russiske. Kaprerne truet med å spreng skipet for å få oppmerksomhet rundt Tsjetsjenia-konflikten. De kontrollerte skipet i fire dager før de overga seg.<sup>49</sup> Det har også vært eksempler på kapringer av passasjerferjer utført av flyktninger som ønsker oppholdstillatelse i et annet land.<sup>50</sup>

Et mulig scenario når det gjelder passasjerferjer er bruk av (laste-)bilbomber. Bruk av bilbomber ombord på passasjerferjer har forekommet på Filippinene, hvor Abu Sayyaf-geriljaen presset en bussjåfør til å ta med seg to bomber skjult i koffertene ombord på *Our Lady Mediatrix*, en 201-tonns passasjerferje, i februar 2000. Aksjonen drepte ca 45 passasjerer og mannskap. Bombene ble detonert ca 20 meter fra land før ferjen skulle legge til.<sup>51</sup> Ved å detonere bombene så nært inntil land forsterket Abu Sayyaf angrepets synlighet for folk som var på land. Hvis de hadde detonert bomben lengre ute til havs hadde kanskje flere omkommet, men synligheten av aksjonen hadde blitt mindre. Det har vært enkelte medieoppslag om mulige angrep med bilbomber mot europeiske ferjer. Man skal imidlertid være forsiktig med å feste for mye lit til disse medieoppslagene. Det har vært få håndfaste bevis på at noen grupper har forsøkt å spreng en bilbombe ombord på en ferje i Europa. Samtidig er det viktig å understreke at en bilbombe ombord på en passasjerferje er et av de mer sannsynlige scenarioene. Bjørge skriver i sin rapport fra 1990 at bilbomber som eksploderer om bord en ferje kan forårsake katastrofe, samtidig som slike angrep ikke krever mye ressurser.<sup>52</sup> Bruk av bilbomber er en taktikk som al-Qaida og likesinnede har tatt i bruk hyppig og man vet fra før at terrorister tradisjonelt er relativt konservative i valg av taktikk. Når det gjelder trusselen mot cruiseskip for Norges del vil det være nærliggende å tenke på skip med amerikanske og/eller israelske turister som aktuelle mål.<sup>53</sup>

---

<sup>47</sup> Raymond (2006a) s.246

<sup>48</sup> Michael D. Greenberg et.al (2006) s.19

<sup>49</sup> MIPT og Michael D. Greenberg et.al (2006) s.20

<sup>50</sup> "Cubanske ferjekaprerer overga seg," *Verdens Gang* 3.april 2003 <http://www.vg.no/pub/vgart.hbs?artid=54263>, referert i Lia (2003) s.21

<sup>51</sup> Herbert-Burns & Zucker (2004)

<sup>52</sup> Bjørge (1990) s.25

I forhold til cruiseskip utgjør passasjerferjer mindre prestisjefylte mål. Samtidig er det mindre komplisert å utføre et angrep på en ferje og et angrep kan få store konsekvenser. Sikkerheten og kontrollen med hvem som slipper om bord i ferjer er lav, noe som gjør det enklere å smugle våpen/eksplosiver om bord.<sup>54</sup> I sin rapport om maritim terrorisme peker RAND på at det er dårlig kontroll med hvem som blir ansatt på ferjer. I maritim sektor generelt er det mange fra muslimske land som blir leid inn for å redusere kostnadene. En mulig trussel kan, ifølge RAND være at terrorister får legalt innpass på et fartøy på denne måten.<sup>55</sup> En slik mer langsiktig strategi kan også sies å være i tråd med al-Qaidas tålmodige operasjonsmodus, hvor operasjoner kan bli planlagt flere år i forveien. Passasjerferjer og til en viss grad cruiseskip har også faste avgangs- og ankomsttider som er lett tilgjengelig via rutetabeller, noe som gjør det lettere å vite når skipet befinner seg hvor.<sup>56</sup> Abu Sayyaf i Filippinene har ofte planlagt sine maritime angrep basert på slik informasjon, og som nevnt gikk Lu' ai Saqqa grundig tilverks for å skaffe seg opplysning om det israelske cruiseskipets reiserute.<sup>57</sup>

De fleste ekspertene er enige om at cruiseskip og ferjer er mer attraktive mål for terrorister enn cargoskip, ettersom cargo/containerskip er vanskeligere å senke og et angrep vil vekke mindre oppsikt enn et angrep mot cruiseskip eller en ferje. Både for passasjerferjer og cruiseskip er områder hvor det til enhver tid oppholder seg mange passasjerer, slik som for eksempel kasinoer, utsatt for angrep. Både mot cruiseskip og passasjerferjer kan en småbåt som rammer inn i siden forårsake stor skade. En annen mulighet er undervannsangrep, særlig ved å feste miner til skipets skrog. RAND vurderer undervannsangrep som meget krevende og derfor lite sannsynlig. RAND framhever i stedet en bombeaksjon om bord og forgiftning av mat eller vann som mer sannsynlige scenarier.<sup>58</sup> En gjennomgang av faktiske gjennomførte angrep viser imidlertid at eksterne eksplosiver er den klart vanligste taktikken. Både når det gjelder cruisetrafikk og passasjerferjer er det verdt å huske på at trenden går mot langt færre angrep i Vesten, sannsynligvis som en direkte følge av økte sikkerhetstiltak.

### 3.3 Angrep mot lasteskip og militære fartøy

---

<sup>53</sup> Lia (2003) s.21 og Bjørge (1990) s.60

<sup>54</sup> Michael D. Greenberg et. al (2006) s.96

<sup>55</sup> Michael D. Greenberg et. al (2006) s.96-97

<sup>56</sup> Michael D. Greenberg et. al (2006) s.76-77

<sup>57</sup> Michael D. Greenberg et. al (2006) s.97

<sup>58</sup> Michael D. Greenberg et. al (2006) s.77-78, s.86, s.104

En norsk rapport fra 2002 fant at i perioden 1960-2001 var lasteskip det mest utsatte maritime terrormålet, tett fulgt av cruiseskip og passasjerferjer. Som nevnt har dette endret seg over tid, og på 1990-tallet var det like mange angrep mot lasteskip som mot passasjerskip og cruiseskip.<sup>59</sup> Den vanligste aksjonsformen mot lasteskip var sprengladninger. Studien fant videre at lasteskip som lå til havn var mest utsatt, hvor halvparten av aksjonene fant sted. Lasteskipene var også utsatt mens de var i transitt, men da var det mer vanlig at de ble beskyttet uten at aksjonistene gikk ombord.<sup>60</sup> Angrep mot lasteskip, særlig de siste årene, har oftest vært rettet mot oljetankere eller mot militære transportskip av ulike typer. De mest kjente eksemplene er de allerede nevnte USS Cole (marinefartøy) og Limburg (oljetanker).

Angrepene mot lasteskip i senere tid har forekommet hyppigst i sørøst-Asia. For eksempel kapret den indonesiske separatistbevegelsen GAM (Gerakan Aceh Merdeka/ Free Aceh Movement) i 2003 *MIV Penrider*, et oljetankerskip som gikk fra Singapore til Malaysia.<sup>61</sup> Den indonesiske islamistiske gruppen Jemaah Islamiyah vurderte på midten av 1990-tallet å angripe amerikanske marinefartøy i Singapore. I 2001 ble det gjort funn i Afghanistan som medførte at et angrep fra Jemaah Islamiyah blant annet mot amerikanske marinefartøy i Singapore ble avverget.<sup>62</sup>

Også Abu Sayyaf-geriljaen har gjentatte ganger angrepet fraktskip.<sup>63</sup> Lloyd's List, et tidsskrift som har spesialisert seg på shippingnyheter, rapporterte at en gruppe indonesiere som slåss med Taliban i Afghanistan og som kalte seg Group 272, planla å angripe en oljetanker i Malakkastredet. Group 272 skal ha hatt koblinger til indonesiske JI.<sup>64</sup> I Europa bordet PIRA (Provisional Irish Republican Army) tidligere ved flere anledninger britiske lastebåter utenfor Nord-Irland og senket fartøyene etter å ha latt mannskapet gå i livbåtene.<sup>65</sup> Til tross for at det har vært flere angrep rettet mot lasteskip totalt sett siden 1960-tallet, er det flere grunner til å anta at cruiseskip og passasjerferjer er mer attraktive mål for dagens terrorister. Et av kjennetegnene ved al-Qaida og likesinnede er deres vilje til å angripe myke mål. Al-Qaida har

---

<sup>59</sup> Foss & Enehaug (2002) s.8-11

<sup>60</sup> Foss & Enehaug (2002) s.8-7

<sup>61</sup> Michael D. Greenberg et. al (2006) s.21

<sup>62</sup> "White Paper – The Jemaah Islamiyah Arrests and the Threat of Terrorism," *Ministry of Home Affairs, Republic of Singapore* 2003 s.13, s.29 and Barbara Starr, "Intelligence from Afghanistan Breaks Singapore Plot," *Cnn.com* 11 January 2002 <http://archives.cnn.com/2002/US/01/11/ret.singapore.plot/index.html>

<sup>63</sup> Joshua Sinai, "Future Trends in Worldwide Maritime Terrorism," *The Quarterly Journal* (of The Partnership for Peace (PFP) Consortium of Defense Academies and Security Studies Institutes), Vol. III, No.1 (March 2004), s.50 [http://www.ciaonet.org/olj/co/co\\_mar04/co\\_mar04e.pdf](http://www.ciaonet.org/olj/co/co_mar04/co_mar04e.pdf)

<sup>64</sup> Ninic (2005) s.631

<sup>65</sup> Bjørgo (1990) s.27

som vist også forsøkt å gjennomføre angrep mot cruisetrafikk, og trenden de siste årene går mot flere angrep mot denne sektoren enn mot lasteskip. Lasteskip befinner seg ofte langt til havs, eller i de mindre publikumsvennlige delene av et havneanlegg. Generelt er ikke lasteskip veldig synlige for folk flest og dermed ikke attraktive som terrormål.<sup>66</sup> Et angrep på et lasteskip vil også få langt mindre oppmerksomhet enn angrep mot cruiseskip og passasjerferjer. Når det er sagt så fikk angrepet på oljetankeren Limburg utenfor Jemen mye oppmerksomhet i internasjonale medier, og ble av mange tatt til inntekt for at al-Qaida fra nå av ville fokusere mer på å ramme økonomien til “korsfarerne”.

### 3.4 Angrep mot havneanlegg

Kun et fåtall av angrepene har blitt rettet mot selve havneanlegget. Et velkjent eksempel er et selvmordsangrep mot det israelske havneanlegget Ashdod i 2004. Ashdod er en av de travleste havnene i Israel, og det var Hamas og de Fatah-tilknyttede al-Aqsas martyrbrigader som sto bak angrepet. Selvmordsbomberne ble smuglet inn via to kommersielle containere fire timer før operasjonen ved at det var bygd hemmelig rom i containerne. Ti personer ble drept og 18 skadet i angrepet. Det lokale politiet spekulerte om det egentlige målet kunne være noen lagringstanker med kjemikalier som lå i nærheten.<sup>67</sup> Et annet eksempel på angrep mot selve havneanlegget skjedde 2. april 2003 da 15 personer ble drept og 49 skadet av en bombe ved et ferjeleie i Davao på Filippinene. Bomben var trolig utplassert av MILF og Jemaah Islamiyah-gruppen.<sup>68</sup> 22. september 2005 angrep den algeirske islamistiske gruppen GSPC (Salafistgruppen for preken og kamp) Delly-havnen i Boumerdes-provinsen i Algerie. I et kommuniqué skriver GSPC at til tross for den strenge sikkerheten i havna greide deres mujahidin, etter god rekognosering, å komme seg inn på havneområdet og plasserte to fjernstyrte bomber der. GSPC benyttet seg av en velkjent taktikk. Den første bomben ble detonert da et militært fartøy nærmet seg, og den andre bomben ble detonert da et annet militært fartøy kom for å redde ofrene fra det første angrepet.<sup>69</sup> MIPT-basen har registret tre angrep mot havneanlegg i Pakistan i løpet av 2004, men det ser ikke ut til at havnen i seg selv var målet i noen av tilfellene. Amerikanske og kinesiske interesser i nærheten av havneområdet var målet for to av dem, og i det tredje angrepet var målet et konkurrerende arbeidslag (!). I en noe sensasjonalistisk artikkel i *The Scotsman* uttalte en

<sup>66</sup> Michael D. Greenberg et. al (2006) s.115

<sup>67</sup> Kökar (2005) og John W.Schoen, “Ships and Ports Are Terrorism’s New Frontier,” *MSNBC* 21. juni 2004 <http://www.msnbc.msn.com/id/5069435/>

<sup>68</sup> Lia (2003) s.14-15



britisk ekspert tilknyttet Mountbatten Centre for International Studies at han fryktet at terrorister kunne komme til å angripe den skotske ubåtbasen Faslane, hvor ubåter med kjernefysiske våpen ligger. Ifølge artikkelen skal islamistiske terrorister ha planlagt å angripe Faslane-basen i 2002. Dette komplottet ble angivelig avverget fordi vitner tipset politiet.<sup>70</sup>

Det er imidlertid relativt vanlig at fartøy blir angrepet mens de ligger til kai og at slike angrep medfører skader på selve havneanlegget som en bieffekt. Et eksempel på dette så man i havnebyen Aqaba i Jordan, hvor den Zarqawi-ledete gruppen al-Qaida i Irak, avfyrte to Katusja-raketter mot to amerikanske marinefartøy som lå forankret i havnen.<sup>71</sup> Rakettene traff ikke målene, men drepte en jordansk soldat og skadet en annen. I tillegg avfyrte de fire raketter mot det militære sykehuset som lå i enden av havnen i Aqaba. En av hovedmennene bak angrepet skal under rettsaken ha sagt at de egentlig hadde planlagt å angripe den amerikanske ambassaden i hovedstaden Amman, men endret planer da de fikk vite om de to amerikanske krigsskipene som lå forankret i Aqaba.<sup>72</sup> Dette er nok et eksempel på at al-Qaida inspirerte grupper er pragmatiske i sin målutvelgelse og ofte endrer planene underveis.

#### 4 RELASJONEN MELLOM PIRATVIRKSOMHET OG TERRORISME

Piratvirksomhet er langt mer utbredt enn maritim terrorisme. I 2000 var det 471 registrerte tilfeller av maritim piratvirksomhet og væpnet ran rettet mot skip.<sup>73</sup> I følge the International Maritime Bureau (IMB) ble det i 2003 rapportert 445 piratangrep, mens det ble rapportert 370 i 2002.<sup>74</sup> Det hevdes at det er en tendens til at piratvirksomhet og terrorisme i økende grad blir sammenflettet. Grunnen er at flere av dagens pirater har ideologisk og politisk motivasjon, og ikke kun økonomisk slik det var tidligere. Terrorgrupper trenger penger og noen grupper bruker utbytte fra piratvirksomhet til å finansiere sine operasjoner på land. IMB har funnet en økning i

---

<sup>69</sup> "Algerian Militant Group Claims Responsibility for Bomb Attack on Sea Port," *Open Source Center* oversatt fra GSPCs internettside. Kommuniket var datert 24. desember 2005 og undertegnet av mediaavdelingen til GSPC.

<sup>70</sup> Michael Howie, "Faslane 'vulnerable to terrorists'," *The Scotsman* 28 september 2005  
<http://news.scotsman.com/topics.cfm?tid=1174&id=2004062005>

<sup>71</sup> Mouna Naim, "Al-Zarqawi, Head of Al-Qa'ida in Iraq, Claims Responsibility for Attacks on Jordanian Port of Al-Aqabah," *Le Monde* 29. august 2005 via FBIS

<sup>72</sup> Faris Shar'an og Sami Mahasinah, "Jordan Asks US, Iraqi Forces To Hunt Down Detained Syrian's Two Sons and Iraqi Wanted on Charge of Carrying Out Al-Aqabah Operation. Muhammad Hasan Abdallah al-Sahli Has Connections With Several Organizations Inside Syria," *Al-Sharq Al-Awsat* 24. august 2005 via FBIS og Faris Shar'an and Muhammad al-Da'mah, "Defendant in Al-Aqabah Bombings: Plan Targeted US Embassy and Was Changed After Arrival of Two US Destroyers," *Al-Sharq al-Awsat* 20. september 2005 via FBIS

<sup>73</sup> Sinai (2004) s.52

<sup>74</sup> Herbert-Burns & Zucker (2004)

antall sofistikerte og koordinerte angrep, samtidig som man ser at kidnappinger for løsepenger har blitt vanligere.<sup>75</sup> Enkelte har påpekt at denne utviklingen er særlig farlig for energimarkedet, ettersom mesteparten av verdens olje og gass blir transportert gjennom noen av verdens mest piratutsatte områder.<sup>76</sup> Det er imidlertid stor uenighet om denne angivelige sammenfletningen har særlig stort omfang, og på en konferanse arrangert av IMB i Kuala Lumpur i 2004 hevdet terrorismeforskeren Brian Jenkins at det fram til da ikke hadde blitt observert operasjonelle koblinger mellom terroristgrupper og pirater.<sup>77</sup>

Andre igjen har hevdet at det har vært indikasjoner på at terrororganisasjoner lar seg inspirere av piratteknikker, eller at slike samarbeider med lokale pirater og opererer i piratområder.<sup>78</sup>

Skillelinjene mellom terrorisme og piratvirksomhet er særlig diffuse i Sørøst-Asia, hvor mange av terroristene også fungerer som pirater. Både Abu Sayyaf og GAM er politisk motiverte grupper som bruker piratvirksomhet for å skaffe seg våpen og penger.<sup>79</sup> Abu Sayyaf skal blant annet ha kapret fartøy og brukt fartøy til å kidnappe utenlandske gisler i raid på tvers av grensene.<sup>80</sup> De er også mistenkt for å ha kidnappet en indonesisk kaptein og to malaysiske mannskap fra en slepebåt i Malaysia i april 2004.<sup>81</sup> Man antar at Abu Sayyaf har mellom 200 og 500 erfarne krigere og mange av disse skal være dyktige pirater.<sup>82</sup>

Nedenfor er noen eksempler på aksjoner gjennomført av GAM og Abu Sayyaf som må sies å være i gråsonen mellom terrorisme og piratvirksomhet. I de fleste tilfellene har de politisk motiverte separatistgruppene GAM og Abu Sayyaf kapret båter for skaffe seg løsepenger, mest sannsynlig som støttevirksomhet til deres politiske kampanjer.

- GAM angrep det indonesisk-registerte lasteskipet *M/V Cherry 201* i januar 2004, men dette angrepet ble registrert som et piratangrep.
- GAM angrep *M/V Ocean Silver*, en taubåt med kull, 26. august 2001 ved hjelp av rifler og RPG-7. De kapret båten og tvang mannskapet å seile båten til Jambu Air i Aceh og holdt seks av tolv mannskap som gisler for ca 30 000 amerikanske dollar i løsepenger.

<sup>75</sup> Herbert-Burns & Zucker (2004)

<sup>76</sup> Gal Luft og Anne Korin, "Terrorism Goes to Sea," *Foreign Affairs* 83 (6) (november/desember 2004)

<sup>77</sup> "Piracy and terrorism should not be conflated," *Jane's Intelligence Review* 1 August 2004

<sup>78</sup> Melaine Bright, "Gulf Faces Convergence of Maritime and Terrorist Threats," *Jane's Intelligence Review* 1. mars 2005

<sup>79</sup> Herbert-Burns & Zucker (2004)

<sup>80</sup> Sinai (2004) s.51-52

<sup>81</sup> "Philippine, Malaysian Ships Search for Hostages," *Reuters* 13. april 2004

<sup>82</sup> Herbert-Burns & Zucker (2004)

- GAM bordet det indonesiske lasteskipet *M/V Trimangadda* 8 april 2003 ved hjelp av M-16 og rifler. Båten ble robbet og kapteinen ble kidnappet.
- 10 august 2003 angrep GAM som nevnt *M/V Penrider*, en malaysisk lasteskip ved å skyte med AK-47, M-16 og RPG-7 fra en fiskebåt. De bordet båten, tok kapteinen, første- og andremaskinisten (alle indonesiere) som gisler og robbet båten. De fikk utbetalt løsepenger.
- 8 august 2003 angrep GAM det taiwanske fraktskipet *M/V Dong Yih* ved hjelp av to angrepsteam ombord på to fartøy som utga seg for å være skip i oljesektoren.
- 17 juni 2002 angrep lokale pirater den singaporske taubåten med kull, *M/V Sintel Marine 88* i Mindanao-sjøen og kidnappet kapteinen, førstemaskinisten, overstyrmann og andrestyrmann. Gislene ble senere overlevert til Abu Sayyaf.<sup>83</sup>

For å best kunne utvikle scenarier, er det også hensiktsmessig å studere noen av de mest sentrale grupperingene inngående både når det gjelder deres kapasiteter og deres intensjoner.

## 5 CASE I: LTTES SJØTIGRE

De tamilske Sjøtigrene har vært pionerer innenfor maritim terrorisme. Sjøtigrene er involvert i en regional konflikt mot myndighetene i Sri Lanka og angrepene deres har dermed et mer militært preg enn angrepene til andre terrorgrupper. Det er imidlertid interessant å se nærmere på hvordan Sjøtigrene har benyttet seg av maritim terrorisme fordi de har vært en foregangsgruppe når det gjelder utviklingen av nye taktikker og teknikker. Å studere Sjøtigrenes angrep mot maritime mål, kan derfor gi viktige innspill til utvikling av scenarier for framtidige angrep fra andre terrorgrupper. Det meste vi vet om Sjøtigrene stammer fra den singalesiske terrorforskeren og LTTE-spesialisten Rohan Gunaratna.

Sjøtigrene (“The Sea Tigers”) ble formelt grunnlagt i 1984, som en respons på oppgradering av den singalesiske marinens kapasiteter. De har både kyst- og dyphavs maritim kapasitet, og i 2001 ble det anslått at Sjøtigrene hadde ca 3.000 opptrent personell og 100-200 overflate- og undervannsfartøy. Organisasjonen er delt inn i hele 12 departementer med spesifikke

---

<sup>83</sup> Alle eksemplene hentet fra Herbert-Burns & Zucker (2004)

ansvarsområder.<sup>84</sup> Det har blitt anslått at Sjøtigrene mistet mer enn 2.000 personer og mellom 10-25 prosent av båtene sine i tsunamien jula 2004. I juni 2006 ble Sjøtigrernes styrke anslått til å være mellom 1.500 og 2.000 personer. Sjøtigrene fungerer i prinsippet som en slags halvkonvensjonell marine ved at de for eksempel beskytter skip og opprettholder sjøkontroll. I 1990 ble Sjøtigrernes selvmordsavdeling, kalt De Svarte Sjøtigrene, grunnlagt. Samme år gjennomførte de sine første selvmordsangrep rettet mot de marinefartøyene *Abeetha* og *Edithara*.<sup>85</sup> Fra 1990 og fram til 2006 har de gjennomført mer enn 40 maritime selvmordsangrep, og de har vært i stand til å senke mellom en tredjedel og en fjerdedel av den singalesiske marinens kystflåte.<sup>86</sup> I 2001 ble De Svarte Sjøtigrene anslått til å omfatte mellom 100 og 200 personer.<sup>87</sup>

Sjøtigrene opererer med to ulike logistikkfartøy – en flåte bestående av rundt 11 havgående fraktskip og hurtiggående kystgående transittbåter. For selvmordsangrep har de tilpasset en rekke ulike fartøystyper – SBS-type Arrows, “torpedo riders” fra andre verdenskrig, og speedracingbåter. De har også angivelig utviklet små, hurtiggående fartøy med enkel stealthteknologi. Sjøtigrene pleide opprinnelig å operere med to mann ombord på et selvmordsfartøy, men de skal nylig ha økt til tre mann for å øke sjansen for at oppdragene lykkes. For oppdrag langt ute på sjøen har de brukt logistikkfartøy, modifiserte FBG-type fartøy og fisketrålere. De har angivelig en egen flåte bestående av Mirage-klasse fartøy av glassfiber som er femti fot lange og 16 fot brede og skal være i stand til å gjennomføre langtrekkende operasjoner.<sup>88</sup> LTTE skal også ha eid og operert en flåte bestående av havgående fraktskip under panamansk, honduransk og liberisk flagg. I tillegg har de også kapret kommersielle fartøy som fraktet cargo som var verdifulle for Tamiltigrene.<sup>89</sup>

Ifølge Gunaratna skal Sjøtigrene også ha forsøkt å skaffe seg ulike typer av undervannsfartøy. Han viser til vestlige etterretningskilder som skal ha rapportert at LTTE planla å skaffe seg 10 miniubåter fra Nord-Korea og en ubåt fra Sør-Afrika. I april 2000 ble en norsk statsborger i

<sup>84</sup> Rohan Gunaratna, “Sea Tiger Success Threatens the Spread of Copycat Tactics,” *Jane’s Intelligence Review* 1. mars 2001; “Maritime Threat: Tactics and Technology of the Sea Tigers,” *Jane’s Intelligence Review* 1. juni 2006 og Sinai (2004) s.57-58

<sup>85</sup> “Maritime Threat: Tactics and Technology of the Sea Tigers,” *Jane’s Intelligence Review* 1. juni 2006 og “Sea Tigers – Threat to Indian Security,” *The Hindu* (Chennai) 28. juli 2004

<sup>86</sup> Raymond (2006a) s.241 og “Maritime Threat: Tactics and Technology of the Sea Tigers,” *Jane’s Intelligence Review* 1. juni 2006

<sup>87</sup> Gunaratna (2001b)

<sup>88</sup> “Maritime Threat: Tactics and Technology of the Sea Tigers,” *Jane’s Intelligence Review* 1. juni 2006 og Sinai (2004) s.57-58

<sup>89</sup> Kökar (2005)

førtiåra av tamilsk opphav oppdaget mens han var i ferd med å bygge en ubåt på turiststedet Phuket i Thailand. Under etterforskningen av denne saken fant thailandsk politi en avansert sonar, GPS utstyr, satellittelefoner, kampvideoer på tamilsk, LTTE-kalendere og uniformer, samt en halvbygd miniubåt. Han ble deportert tilbake Norge 25. desember 2000.<sup>90</sup>

Gunaratna hevder også at Sjøtigrene skal ha trent opp kampdykkere, og på slutten av 1980-tallet og på begynnelsen av 1990-tallet forsøkte de angivelig å skaffe seg dykkerutstyr med kretsomløp. I 1993 skal de ha lyktes i å anskaffe seg militære spesialdykkersett.<sup>91</sup> Ved hjelp av en såkalt rebreather som ikke slipper ut luftbobler til overflaten minsker sjansen betydelig for at dykkerne blir oppdaget, og LTTE skal blant annet ha kjøpt slikt utstyr fra Nederland i mars 2001.<sup>92</sup> Tigrene har også vært interessert i å skaffe seg SVDs (swimmer delivery vehicles), små nedsenkbare båter, men ser ikke ut til å ha greid å få tak i slike. De skal imidlertid selv ha greid å utvikle semi- undervanns “menneskelig torpedoer” eller “selvmordsscootere”. Størrelsen på eksplosivene som kan fraktes av slike fartøy varierer fra 25 til 50 kg. Sjøtigrene skal ha brukt slike ved flere anledninger, men kun to ganger med suksess, ut ifra det som er åpent kjent om aktiviteten til Tigrene. Scooterne er utstyrt med en liten, tohestekrefters utenbordsmotor som lager lite lyd. Vanligvis nærmer de seg målet sakte for så å akselerere når de er mellom 100 og 200 meter fra målet. Maksimal fart på fartøyene er rundt fem knop, men de er vanskelig å få øye på selv med radar, ettersom de er delvis under vann. Operatøren ligger gjerne beskyttet bak et pansret skjold.<sup>93</sup>

På begynnelsen av 1990-tallet benyttet Sjøtigrene fjernstyrte miner i sine operasjoner, og de har også lagd improviserte miner med utgangspunkt i husholdningsprodukter som for eksempel riskokere. De har også brukt friflytende miner, som har blitt lagt ut for å ramme et spesifikt mål, oftest i en lagune eller kanal. Andre sjøtigherenheter samt vennlige fartøy blir varslet om minenes posisjon.<sup>94</sup> Sjøtigrene skal ha utviklet to typer undervanns IEDs (Improvised Explosive Device) etter mars 1993. Den første var sylindrisk, 60-90 cm høy og designet til å bli festet til roret eller propellen på båter. Den andre besto av RDX, også kjent som Cyclotrimethylenetrinitramine,

---

<sup>90</sup> Gunaratna (2001b) og Anthony Davis, “Tracking Tigers in Phuket,” *Asiaweek* 29 (23) 16.juni 2000 <http://www.asiaweek.com/asiaweek/magazine/2000/0616/nat.security.html> og Jan-Erik Smilden, “Norsk tamil tatt med ubåt,” *Dagbladet* 8.juni 2000

<sup>91</sup> Gunaratna (2001b) og Anthony Davis, “Tracking Tigers in Phuket,” *Asiaweek* 29 (23) 16.juni 2000 <http://www.asiaweek.com/asiaweek/magazine/2000/0616/nat.security.html>

<sup>92</sup> Gunaratna (2001a)

<sup>93</sup> “Maritime Threat: Tactics and Technology of the Sea Tigers,” *Jane’s Intelligence Review* 1. juni 2006

<sup>94</sup> “Maritime Threat: Tactics and Technology of the Sea Tigers,” *Jane’s Intelligence Review* 1. juni 2006 og Gunaratna (2001b)

som ble limt på skroget til målfartøyer med svart glyserolblanding. En timer aktiviserte begge IED-typene. Angrepene foregikk på den måten at Sjøtigrene nærmet seg målet først med båt og deretter med undervannsscootere. Hvis målet var i en høysikkerhetssone droppet scooteren dykkerne som da bar IED-en til målet.<sup>95</sup> Tigrene skal også ha benyttet seg av froskemenn som hadde fastspente eksplosiver på kroppen.<sup>96</sup> Andre teknologiske “nyvinninger” som Sjøtigrene angivelig har benyttet seg av er enkel stealthteknologi, GPS og radar.<sup>97</sup>

En viktig del av Sjøtigrernes taktikk er å bruke list og bedrag. For eksempel ødela de i oktober 2000 en hurtiggående ferje som ble benyttet til å transportere singalesiske tropper. Angrepet ble gjennomført på den måten at de fulgte et lovlig lastefartøy inn i havnen og dermed kom nær inntil målet. Fem potensielle selvmordsbåter var involvert i angrepet, men bare en av disse båtene ble benyttet i selve gjennomføringen av aksjonen som også omfattet simultane angrep mot et av hovedkvarterene til den singalesiske marinen (SLN). Under jakten på gjerningsmennene greide LTTE å skyte ned et Mi-24 Hind helikopter tilhørende Sri Lankas luftforsvar ved å spille døde. Da helikopteret nærmet seg for å undersøke om de var døde, skjøt de ”døde” LTTE-soldatene helikopteret ned. På en lignende måte gjennomførte de et selvmordsangrep mot en patruljebåt fra SLN ved å skjule selvmordsfartøyet blant en ansamling av fiskebåter. Da patruljebåten passerte angrep de.<sup>98</sup> Av og til har Sjøtigrene malt marinefarger og symboler på skipet og kledd seg i marineuniformer for å kunne komme nær utenlandske skip. Ved hjelp av slike metoder var de i 1998 i stand til å kapre og å plyndre det indiske handelsfartøyet *Princess Kash*.<sup>99</sup>

Sjøtigrene er fortsatt svært aktive og gjennomførte sist et selvmordsangrep i oktober 2006 mot den singalesiske havnen Galle. Minst to personer ble drept, mer enn 20 skadet, og tre marinefartøy ble ødelagt. To båter la til kai og avfyrte RPG-raketter mot havna mens tre båter fylt med eksplosiver kjørte inn i og senket tre marinefartøy. Mandag 16. oktober gjennomførte Tigrene et stort selvmordsangrep rettet mot en marinekonvoi nordøst for Colombo som drepte

---

<sup>95</sup> Gunaratna (2001b)

<sup>96</sup> “Sri Lanka: LTTE Claims ‘Credit’ for Suicide Attacks at Colombo Port (FBIS-title),” *AFP* 13. april 1996 via FBIS

<sup>97</sup> Gunaratna (2001b) og “Maritime Threat: Tactics and Technology of the Sea Tigers,” *Jane’s Intelligence Review* 1. juni 2006

<sup>98</sup> “Maritime Threat: Tactics and Technology of the Sea Tigers,” *Jane’s Intelligence Review* 1. juni 2006

<sup>99</sup> Gunaratna (2001b)

minst 115 personer og skadet 150, ifølge lokalpressen.<sup>100</sup> I august 2006 gjennomførte de et angrep mot *The Jetliner*, en ferje som transporterte singalesiske soldater.<sup>101</sup>

Det er ingen tvil om at Sjøtigrernes maritime kampanje har hatt påvirkning på andre terrororganisasjoner, både direkte og indirekte. Sjøtigrerne har overført teknologien sin til andre terrorgrupper, blant annet Abu Sayyaf geriljaen. Al-Qaidas angrep mot USS Cole var svært likt angrep som LTTEs Sjøtigrer har gjennomført, og Sjøtigrerne har selv hevdet at angrepet på USS Cole var inspirert av dem.<sup>102</sup> Ifølge en pakistansk etterretningsrapport samarbeider LTTE med al-Qaida for å skaffe seg våpen, og på ett tidspunkt skal al-Qaida ha sendt medlemmer til LTTE for å tilegne seg ekspertise i maritime kamperoperasjoner.<sup>103</sup> Ifølge rapporten skal bakgrunnen for møtet ha vært at al-Qaida betraktet USS Cole-operasjonen som relativt mislykket, til tross for at 17 amerikanske marinegaster ble drept. Møtet mellom al-Qaida og LTTE skal ifølge rapporten ha vært kort, og al-Qaida skal i etterkant av møtet ha bestemt seg for å ikke bedrive maritim kamp mer og istedenfor kjempe mot amerikanerne på landejorda.<sup>104</sup> Verken dette møtet eller det angivelige samarbeidet mellom LTTE og al-Qaida er kjent fra andre åpne kilder. Det er heller ikke veldig sannsynlig at LTTE og al-Qaida skulle ha samarbeidet, ettersom de har helt ulike agendaer. Det er mer sannsynlig at al-Qaida skal ha blitt inspirert av LTTE sine taktikker, og så overtatt disse selv. Det har også blitt påstått at LTTE har lånt ut sine fartøyer til terrororganisasjoner i andre land. I 1995 skal de for eksempel angivelig ha transportert våpen for den pakistanske gruppen Harakat-ul-Mujahideen (HUM) til Abu Sayyaf i Filippinene.<sup>105</sup>

## 6 CASE II: VILJEN TIL ANGREP (AL-QAIDA)

Al-Qaida har vist både vilje til og interesse for å angripe maritim sektor, både gjennom taler og gjennom planlagte og gjennomførte angrep. Allerede i 1998 ved etableringen av “den internasjonale islamske fronten for bekjempelse av jøder og korsfarere” uttalte bin Ladin at de

<sup>100</sup> Seth Meixner, “Suicide bombing rocks Sri Lanka's popular Galle,” *AFP* via Yahoo! News 18. oktober 2006 <http://uk.news.yahoo.com/18102006/323/suicide-bombing-rocks-sri-lanka-s-popular-galle.html>

<sup>101</sup> “Four Dead as Sri Lanka Navy Base Comes Under Rebel Mortar Attack,” *AFP* 1. august 2006 via FBIS

<sup>102</sup> Gunaratna (2001b) og Amal Jayasinghe, “Sea Tigers: Sri Lanka's Deadly Foes,” *AFP* 12. mai 2006 via FBIS

<sup>103</sup> “al-Qaidah Said To Be Working with Tamil Tigers (BBC-title),” *Daily News* (Colombo) 1. januar 2006

<sup>104</sup> Syed Saleem Shahzad, “Armed and dangerous: Taliban gear up,” *Asia Times* 22. desember 2005

[http://www.atimes.com/atimes/South\\_Asia/GL22Df01.html](http://www.atimes.com/atimes/South_Asia/GL22Df01.html)

<sup>105</sup> B.Raman, “Action Against LTTE's Maritime Terrorism,” *International Terrorist Monitor Paper No.58* South Asia Analysis Group 20.mai 2006 via FBIS

ønsket å hindre sikker passasje for amerikanske og israelske skip.<sup>106</sup> På pressekonferansen hvor bin Ladin erklærte opprettelsen av denne islamske fronten ble det distribuert en fatwa fra den egyptiske sheikhen ‘Umar ‘Abdel Rahman som sitter fengslet i USA for sin rolle i det første angrepet på World Trade Center i 1993. I denne fatwaen oppfordrer ‘Abdel Rahman alle muslimer til “å senke jødernes og de kristnes skip og å drepe dem både i lufta, på sjøen og på land.”<sup>107</sup> Det er verdt å merke seg at toppledelsen i al-Qaida ikke har nevnt dette i sine senere taler, noe som indikerer at maritim terrorisme ikke står høyt på al-Qaidas prioriteringsliste.

Al-Qaida har gjennomført noen maritime angrep og det har også vært et par angrep som blitt avverget. Angrepene har særlig vært rettet mot amerikanske krigsskip, men også oljemål og turistmål har blitt angrepet eller forsøkt angrepet. Det første angrepet fra al-Qaida mot maritim sektor kom i januar 2000 da de forsøkte å gjennomføre et angrep mot det amerikanske krigsskipet USS Sullivan med selvmordsbombere i en båt lastet med sprengstoff, men denne sank før den nådde fram til skipet fordi den var for tungt lastet.<sup>108</sup> Da al-Qaida forsøkte igjen mot det amerikanske krigsskipet USS Cole i oktober 2000, hadde de lært av USS Sullivan-aksjonen og greide å gjennomføre angrepet som medførte 17 drepte amerikanske marinegaster.

Fra 2002 begynte lederskapet i al-Qaida å fokusere mer på den økonomiske dimensjonen i talene sine og Usama bin Ladin har flere ganger understreket viktigheten av å angripe vestens økonomiske og kommersielle pilarer.<sup>109</sup> Å ramme den vestlige økonomi har også blitt framhevet som en viktig motivasjonsfaktor av al-Qaida ved deres angrep mot maritim sektor.<sup>110</sup> Det økonomiske aspektet var særlig tydelig da al-Qaida angrep oljetankeren Limburg i oktober 2002. Al-Qaida utga et kommuniqué i forbindelse med angrepet, hvor de skrev at de gjennom å angripe oljetankeren hadde kuttet korsfarernes navlestreng.<sup>111</sup> Med andre ord, Vesten var helt avhengig av å plyndre de muslimske oljeressursene ifølge al-Qaida. På grunn av al-Qaidas vektlegging av den økonomiske dimensjonen har deres publikasjoner om maritime mål fokusert på olje- og handelsrelaterte mål. En innflytelsesrik ideolog, Abu ‘Ubeid al-Qurashi, skrev for eksempel i en artikkel kalt “Amerikas mareritt”, datert 13. februar 2002 at USA høster store økonomiske fordeler av å transportere sine varer til sjøs. Han sier også at USS Cole angrepet

<sup>106</sup> Ben Venzke og Aimee Ibrahim, *The al-Qaeda Threat – An Analytic Guide to al-Qaeda’s Tactics and Targets* 2003 s.133-135

<sup>107</sup> Peter Bergen, *The Osama bin Laden I Knpw – An Oral History of al Qaeda’s Leader* 2006 s.204-206

<sup>108</sup> Peter L.Bergen, *Holy War – Inside the Secret World of Osama bin Laden Inc.* 2002 s.189.190

<sup>109</sup> Michael D. Greenberg et. al (2006) s.16 og Lia (2003) s.23

<sup>110</sup> Ninic (2005) s.623

<sup>111</sup> Michael D. Greenberg et. al (2006) S.17



innledet en ny fase av maritim jihad, og bemerket at flere av de viktigste handelsrutene og -kanalene er kontrollert av muslimske land (Bosporos-stredet, Dardanellene, Gibraltarstredet, Suez-kanalen, Malakkastredet, Hormuzstredet, Mandabstredet).<sup>112</sup>

Også den innflytelsesrike al-Qaida strategen Abu Musab al-Suri skriver i sin monumentale bok "The Global Islamic Resistance Call" at den muslimske verdens olje blir stjålet av Vesten og at havner som eksporterer og importerer olje, skip som transporterer olje, og oljedepoter er terrormål. I tillegg oppfordrer al-Suri til å stenge de viktige transportkanalene i muslimske områder ved å angripe amerikanske og allierte skip både ved hjelp av miner, selvmordsaksjoner, eller ved å senke skip i kanalene og dermed blokkere dem.<sup>113</sup> I et 63 siders dokument om å angripe oljeinstallasjoner, skrevet av Abdul Aziz bin Rashid al-'Anzi, også kjent som Shaykh Abdullah bin Nasir al-Rashid, en saudiarabisk skribent i al-Qaidas online magasiner, blir havner og skip som eksporterer olje trukket fram som anbefalte mål. al-Rashid oppfordrer imidlertid til å unngå miljøkatastrofer og at man derfor rammer personene som jobber i oljesektoren framfor selve havneanlegget. Angrep kan gjennomføres både i og utenfor den muslimske verden, men for ikke-muslimske land er landets forhold til den muslimske verden avgjørende.<sup>114</sup>

Den mest sentrale personen når det gjelder al-Qaidas maritime operasjoner er Abdel Rahim al-Nashiri. Han har blitt regnet som den ansvarlige for for al-Qaidas operasjoner på den arabiske halvøy inntil han ble arrestert i november 2002. Han har også blitt regnet som den antatte hjernen bak de fleste maritime angrepene gjennomført eller forsøkt gjennomført av al-Qaida fram til 2002. Blant annet skal han skal ha stått bak både angrepet på USS Cole og Limburg. Han er også anklaget for å ha vært involvert i det mislykkede angrepet på USS Sullivan i januar 2000.<sup>115</sup> Nashiri er også mistenkt for å stå bak et komplott som gikk ut på å bombe hovedkvarteret til USAs femte flåte som har ansvaret for den persiske Golf.<sup>116</sup> Nashiri skal også ha vært involvert i et plott mot amerikanske og britiske krigsskip i Gibraltar-stredet i 2002.<sup>117</sup> Plottet skal angivelig har blitt opprullet etter tips fra innsatte i Guantanamo. Ifølge marokkanske

<sup>112</sup> Venzke & Ibrahim (2003) s.133-135

<sup>113</sup> Abu Mus'ab al-Suri, *The Global Islamic Resistance Call* (Da'wat al-muqawama al-islamiyya al-'alamiyya), pdf-versjon, side 1383, oversatt av Anne Stenersen. Se ellers Brynjar Lia *Architect of Global Jihad – The Life of al-Qaida Strategist Abu Musab al-Suri* (kommende) for et godt og detaljert studie om al-Suri

<sup>114</sup> "The Decree on Targeting Oil Installations by Abdul Aziz bin Rashid (sic) al-'Anzi," *SITE Institute* 3 februar 2006 og Stephen Ulph "The Voice of Jihad Is Back," *Terrorism Focus* Volume 2, Issue 8 (April 28, 2005) <http://jamestown.org/terrorism/news/article.php?articleid=2369667>

<sup>115</sup> Daly (2003)

<sup>116</sup> Ninic (2005) s.630 og Michael Richardson, *A Time Bomb for Global Trade* 2004 s.19

<sup>117</sup> Kökar (2005)

myndigheter som arresterte de tre saudiske al-Qaida medlemmene som skulle utføre angrepet, gikk planen ut på å seile fra de spanske enklavene i Marokko (Ceuta og Melilla) med oppblåsbare Zodiac speedbåter fylt med eksplosiver, for så å detonere eksplosivene så nær de britiske skipene som mulig.<sup>118</sup> Med andre ord ønsket de å benytte samme taktikk som både Sjøtigrerne og al-Qaida har spesialisert seg på.

Da Nashiri ble arrestert ble det funnet en mappe som blant annet inneholdt en liste over al-Qaidas "targets of opportunity", angivelig skrevet av Nashiri selv. Krigsskip var øverst på al-Nashiri sin prioriteringsliste, men hvis det skulle vise seg å være for vanskelig å angripe krigsskip, så var cruiseskip over en viss størrelse et godt alternativ. Nashiri utpekte cruiseskip på over 140.000 bruttotonn med over 5.000 passasjer som mulige mål for terrorangrep.<sup>119</sup> Dette viser al-Qaidas pragmatisme og evne til å endre planer underveis hvis det skulle være hensiktsmessig. I den samme mappen skal det ha vært en manual på rundt 180 sider, hvor det var utviklet fire ulike strategier for å angripe vestlige maritime mål. Den ene gikk ut på å bruke mindre båter som rambukk. Den andre foreskrevne strategien innbar å sprengte båter av mellomstørrelse i nærheten av andre skip eller havner. Den tredje strategien var å angripe store fartøy som supertankere fra luften ved hjelp av små fly fylt med sprengstoff. Den fjerde strategien som man kunne lese ut av manualen var å angripe fartøy fra under vann ved å feste sugeminer eller med selvmordsbombere. Manualen oppfordret til rekruttering av agenter som arbeidet ved grenseoverganger, på flyplasser og ved havneanlegg. Havner er også listet opp som potensielle mål i manualen.<sup>120</sup>

Etter arrestasjonen av Nashiri har det vært mindre fokus på maritime angrep fra al-Qaidas side, og det kan virke som al-Qaidas maritime terrorisme var så tett knyttet til Nashiri at bortfallet av ham også medførte en kraftig svekkelse i viljen til å gjennomføre maritime operasjoner. I så fall indikerer dette i hvor stor grad al-Qaidas maritime satsning er avhengig av enkeltpersoner som aktivt går inn for dette og at dette ikke er høyt prioritert fra al-Qaida sin side. En annen enkeltperson som var opptatt av maritime mål, var den tidligere nevnte Luai Saqqa som var sterkere tilknyttet Zarqawi nettverket enn til den gamle toppledelsen i al-Qaida.

<sup>118</sup> Ali Bouzerda, "Wives 'Acted as Couriers' for al-Qaeda Cells," *The Sydney Morning Herald* 13 June 2002 <http://www.smh.com.au/articles/2002/06/12/1023864300249.html> og Sinai (2004) s.59

<sup>119</sup> Ali M.Kökar, *Maritime Terrorism: A New Challenge for Nato*, Institute for the Analysis of Global Security 24. januar 2005 <http://www.iags.org/n0124051.htm>

Det har vært mye fokus den såkalte "al-Qaida flåten" blant pressen og i enkelte forskningsrapporter. Flere har hevdet at al-Qaida kontrollerer en flåte av handelsskip som har blitt anslått til å omfatte mellom 15 og 30 skip.<sup>121</sup> RAND nevner i sin rapport at en amerikansk forskningsrapport hevder at al-Qaida har 15 handelsskip. RAND understreker imidlertid at det aldri har blitt funnet håndfaste beviser for dette.<sup>122</sup>

Noen av al-Qaidas skip skal angivelig seile under jemenittisk og somalisk flagg, mens andre seiler under såkalte "bekvemmelighetsflagg".<sup>123</sup> For eksempel tillater Belize å registrere fartøy online, mens land som St. Vincent, Comorosøyene, Grenada og Bolivia ikke har kontroll på sine skip, ifølge amerikanske myndigheter.<sup>124</sup> Andre båter har blitt registrert gjennom postkasseselskaper som holder til på steder som Liberia, Tonga, Panama, og Isle of Man.<sup>125</sup> Det er verdt å understreke at det ikke har blitt påvist at disse båtene er eid av al-Qaida.

Disse skipene blir ikke nødvendigvis brukt til å gjennomføre maritim terrorisme, men kan indirekte bidra til terrorisme ved at de blir brukt til å skape profitt som understøtter al-Qaidas operasjoner. Et eksempel er Muhammad Sadiq Odeh som er dømt til livstid for sin rolle i bombingene av de amerikanske ambassadene i Kenya og Tanzania. Da han kom til Kenya i 1994 ble han gitt en båt av al-Qaidas militære leder, Abu Hafis al-Masri, som Odeh skulle bruke til å etablere et fiskeforetak. Overskuddet fra dette foretaket skulle gå til al-Qaida, og Odeh drev med fiske i to år.<sup>126</sup> Det har også blitt hevdet at al-Qaidas skip i noen tilfeller kan ha blitt brukt direkte til logistisk støtte for terroraksjoner. Et ofte sitert eksempel, er at eksplosivene som ble brukt av al-Qaida i angrepene på de amerikanske ambassadene i i Kenya og Tanzania i 1998 skal ha blitt transportert med skip.<sup>127</sup>

I tillegg har det vært rapportert flere hendelser hvor fartøy skal ha blitt brukt til å smugle mistenkte al-Qaida medlemmer. Et shippingselskap ved navn Nova som er registrert i Tonga skal angivelig ha blitt brukt til dette formålet. Det Nova-registrerte skipet *The Twillinger* skal

<sup>120</sup> "al-Qaida Training Manual Shows Seaport Top Target," *WorldNetDaily* 30. oktober 2003

[http://www.worldnetdaily.com/news/article.asp?ARTICLE\\_ID=35327](http://www.worldnetdaily.com/news/article.asp?ARTICLE_ID=35327)

<sup>121</sup> Ninic (2005) s.623 og Kökar (2005)

<sup>122</sup> Michael D. Greenberg et. al (2006) s.26

<sup>123</sup> "What al-Qaida Could Do with a 'Terror Navy'," *WorldNetDaily* 20. oktober 2003

[http://www.worldnetdaily.com/news/article.asp?ARTICLE\\_ID=35157](http://www.worldnetdaily.com/news/article.asp?ARTICLE_ID=35157)

<sup>124</sup> John Mintz, "15 Freighters Believed to Be Linked to al Qaeda," *Washington Post* 31. desember 2002

<http://www.washingtonpost.com/ac2/wp-dyn/A56442-2002Dec30?language=printer>

<sup>125</sup> Kökar (2005)

<sup>126</sup> Bergen (2006) s.221-222

<sup>127</sup> Ninic (2005) s.623

blant annet ha fraktet åtte mistenkte pakistanske al-Qaida medlemmer fra Kairo til en italiensk havneby i februar 2002. Og i august samme år skal femten pakistanske al-Qaida medlemmer ha tvunget et annen Nova-eid skip, *Sara*, til å ta dem med ombord i Casablanca. Ifølge amerikanske embetsmenn ble det funnet flere tusen dollar, falske dokumenter, kart over italienske byer og materiale som knyttet dem til al-Qaida.<sup>128</sup> I mai 2002 annonserte den amerikanske kystvakta at 25 "islamistiske ekstremister" hadde kommet seg inn i USA med cargoskip i havnene Savannah, Long Beach og Miami.<sup>129</sup> I april i 2004 bekreftet det amerikanske Department of Homeland Security at en blindpassasjer med mulige koblinger til terrorister hadde blitt oppdaget i Boston på en Algerie-registrert tankbåt fylt med flytende naturgass.<sup>130</sup> Egypteren Rizik Amid Farid ble i oktober 2001 oppdaget i container i den søriitalienske havnen Gioia Tauro. Containeren var designet som et hjem, med seng, vann, og forsyninger for en lang reise. Han hadde også et kanadisk pass, kart over flyplasser og sikkerhetspass for flyplasser i Canada, Thailand og Egypt. Italienske myndigheter mistenkte ham for å være et al-Qaida medlem og han ble siktet for ulovlig innreise i Italia, men ble løslatt mot kausjon. Senere forsvant han.<sup>131</sup> Ingen av disse episodene har imidlertid blitt håndfast knyttet til al-Qaida og baserer seg som sagt på mistanker. Hvis noen av de virkelig hadde vært al-Qaida medlemmer er det god grunn til å tro at saken hadde fått mye større proporsjoner og vekket mye mer oppmerksomhet.

På de jihadistiske internettforumene hvor potensielle mål blir diskutert, er det verdt å merke seg at fra høsten 2005 og til november 2006, ble maritime mål kun nevnt i forbindelse med olje eller militære fartøy. På det passordbelagte al-Hisba forumet, ble for eksempel mujahidin i Irak oppfordret til å angripe havner i den persiske Golf, men hovedsakelig som et ledd i strategien om å ramme oljemål. Spesifikt oppfordret dette innlegget til å angripe oljetankere og true sikkerheten i nærliggende kanaler, slik som Suez-kanalen og Bab al-Mandab. Forfatteren av innlegget oppfordret også til å angripe amerikanske og britiske krigsskip i havnene som forsynte Emiratene, Jordan, Jemen, Egypt og Pakistan.<sup>132</sup> Et annet innlegg la ut en 12-siders presentasjon av ulike oljemål det kunne være hensiktsmessig å angripe. Blant disse målene var havner hvor skip fyller drivstoff, slik som Umm Qasr-havna, al-Bakr havna og Khor al-Aymaya, alle i sør-Irak. Også oljetankere som går gjennom de trange delene av Alaska Bay ble nevnt som egnede

<sup>128</sup> Raymond (2006a) s.246 og John Mintz, "15 Freighters Believed to Be Linked to al Qaeda," *Washington Post* 31. desember 2002 <http://www.washingtonpost.com/ac2/wp-dyn/A56442-2002Dec30?language=printer>

<sup>129</sup> Ninic (2005) s.630

<sup>130</sup> Ninic (2005) s.630

<sup>131</sup> Richardson (2004) s.11-12 og Raymond (2006a) s.246

<sup>132</sup> "Political Hints for the Leaders of the Mujahideen in Iraq," *SITE Institute* 2. september 2005

mål. I dette innlegget ble også linker til vestlige nettsted med bilder av målene lagt ut.<sup>133</sup> På et annet forum har det også blitt lagt ut linker til vestlige nettsteder som viser amerikanske marinefartøy stasjonert i al-Fujairah i de Forente Arabiske Emirater.<sup>134</sup> Et annet innlegg listet opp informasjon om utplassering av amerikanske og britiske styrker i Golfområdet, samt tilhørende fartøyer i havområdene rundt. USAs femte flåte som har base i Bahrain blir nevnt. I Djibouti nevnes *Mt. Whitney*, beskrevet som et amerikansk kommandoskip som koordinerer amerikanernes innsats mot terrorisme i Jemen og Somalia. En rekke amerikanske hangarskip blir også nevnt: *Kitty Hawk*, *Abraham Lincoln* og *Constitution* i Gulfen og *Harry Truman* og *Theodore Roosevelt* i Middelhavet.<sup>135</sup> Det må imidlertid sterkt understrekes at til tross for de detaljerte målbeskrivelsene er ikke dette å regne som konkrete trusler. Vi kjenner ikke til at de jihadistiske internettforumene har blitt brukt til å planlegge konkrete angrep, men det er interessant å se hvilke typer maritime mål de ønsker skal bli angrepet. Dette kan si noe om den mer generelle stemningen innad i jihadbevegelsen, og hva slags prioriteringer som ligger til grunn for målutvelgelsen.

Al-Qaida har altså vist størst interesse for å angripe olje- og militære mål innenfor den maritime sektoren. al-Qaidas gjennomførte angrep mot maritim sektor har også vært rettet mot denne type mål. I tillegg har de vist vilje til å angripe cruisesektoren, men de har til nå ikke greid å gjennomføre dette.

## 7 SCENARIER

Til tross for at maritim terrorisme er et relativt margint fenomen, er det konsekvensene av et mulig angrep som gjør at fenomenet vekker såpass mye oppmerksomhet. For å nevne et eksempel på hvilke katastrofale konsekvenser et mulig maritimt terrorangrep kan ha, er det nok å nevne Halifax-eksplosjonen i 1917. Det norskregistrerte skipet *Imo* kolliderte med det franske handelsskipet *Mount-Blanc* i havnebassenget utenfor den canadiske byen Halifax i Nova Scotia. *Mount-Blanc*, som var lastet med eksplosiver, tok fyr som følge av kollisjonen og eksploderte. Eksplosjonen var ekstrem kraftig. 1,3 kvadratkilometer av Halifax ble ødelagt, og eksplosjonen skapte en tsunami med over 18 meter høye bølger. Totalt ble ca 2000 drept og 9000 skadet i

<sup>133</sup> "Targets for Jihad Operation Focus Upon Oil Pipelines, Refineries, and Pumping Station in Iraq, Afghanistan, and Within the United States," *SITE Institute* 30. desember 2005

<sup>134</sup> "Jihadist Forum Members Discuss the Presence of the American Navy in the United Arab Emirates," *SITE Institute* 20. september 2005

eksplosjonen, som var regnet som den største menneskeskapt eksplosjonen fram til de første atombombetestene i 1945.<sup>136</sup>

Den internasjonale forskningen på maritim terrorisme har lansert mange angrepsscenarioer. Et fellestrekk for mange av disse scenariene er at de er meget avanserte. Terrorangrepene 11.september 2001 har vist at terrorister kan være i stand til å utføre relativt avanserte angrep, men man må samtidig ikke glemme at det store flertallet av terrorangrep er enkle og relativt lite kostnadskrevende.<sup>137</sup> Både forskning på terrorisme generelt og denne rapporten har vist at trenden har gått mot mer dødelige og kostnadseffektive angrep. Det kan derfor argumenteres for at det er mer sannsynlig at et terroranslag mot maritim sektor vil være av det enkle slaget framfor det avanserte. Som eksempelet med den filippinske *SuperFerry 14* viste, kan selv enkle angrep medføre store skader. Samtidig er det også vanskeligere å sikre seg mot enklere angrep enn de mer avanserte. Ikke minst skyldes denne utviklingen den økende bruk av selvmordsbombere, som det er meget vanskelig å gardere seg mot.

Når det gjelder mer avanserte scenarier som gjerne involverer ikke-konvensjonelle våpen er det viktig å huske på at til dags dato ikke finnes håndfaste beviser på at slike utgjør en reell trussel kontra de enklere scenarioene. De avanserte scenariene er som regel ulike varianter av et skip fylt med farlig last eller andre former for CBRN-materiale (kjemisk, bakteriologisk, radiologisk, nukleært).<sup>138</sup> For eksempel spekuleres det i om terrorister kan få kontroll over en gass- eller oljetanker, eller et skip lastet med ulike typer av kjemikalier som da enten kan styres mot andre skip, eller mot bebodde områder som flytende bomber.<sup>139</sup> Det er flere ulike måter dette kan skje på. Uvitende handelsfartøy kan frakte CBRN eller annet farlig materiale på vegne av terrorgrupper. Containere har tidligere blitt brukt til å smugle våpen og eksplosiver. 90 prosent av cargotransport blir nå fraktet i containere, mens for eksempel kun 5,2 prosent av amerikanske containere blir sjekket, og mellom en til fem prosent på verdensbasis.<sup>140</sup> Det har også blitt rapportert om dokumenter funnet hos et al-Qaida medlem som antyder at de har hatt et ønske om å bruke containere til å smugle høyradioaktivt materiale inn i USA.<sup>141</sup>

---

<sup>135</sup> "A List of American and British Stations, Deployment, and the Equipment in the Various Regions of the Gulf Area," *SITE Institute* 14. desember 2005

<sup>136</sup> Se "Halifax Explosion", [http://en.wikipedia.org/wiki/Halifax\\_Explosion](http://en.wikipedia.org/wiki/Halifax_Explosion) for mer informasjon om denne hendelsen

<sup>137</sup> Bjørge (1990) s.29

<sup>138</sup> Lia (2003) s.22 og Michael D.Greenberg et. al (2006) s.126-128

<sup>139</sup> Ed Blanche, "Terror Attacks Threaten Gulf's Oil Routes," *Jane's Intelligence Review* 1. desember 2002

<sup>140</sup> Ninic (2005) s.624-625

<sup>141</sup> Ninic (2005) s.624-625

RAND anser bruk av kjernefysiske våpen som lite sannsynlig, ettersom det krever ekspertise og betydelige ressurser. Ifølge RAND er bruk av en konvensjonell bombe et mer sannsynlig scenario samtidig som et slikt våpen også kan forårsake stor skade. Andre har argumentert for at al-Qaida foretrekker selvmordsangrep framfor mer avanserte scenarier. Disse analysene er også i samsvar med materialet vi har gjennomgått i denne rapporten. Det er også meget viktig å huske på at man ut fra åpne kilder ikke kjenner til konkrete planer om å gjennomføre et angrep med farlig last.<sup>142</sup>

En annen mulighet er at selve skipet blir brukt som et masseødeleggelsesvåpen eller lastet med annet farlig gods. Skip som frakter flytende petroleumsgass (LPC), flytende naturgass (LNG) og ammoniumnitrat har blitt nevnt som potensielle mål for terrorister.<sup>143</sup> Ifølge eksperter ville ikke gassekspløsjonen fra flytende naturgass i seg selv være veldig kraftig, men ved hjelp av ekstra eksplosiver kan en slik eksplosjon få voldsomme konsekvenser.<sup>144</sup> Flytende naturgass er ikke eksplosiv, men når den kommer i kontakt med luft former den en særdeles brennbar sky, og ifølge eksperter kan en slik brann kan smelte stål på over 350 meters avstand.<sup>145</sup> Råolje er heller ikke lett antennelig, men dampen fra oljen som blir igjen etter at oljen er losset av, kan derimot antennes lettere.<sup>146</sup> Terrorister behøver ikke nødvendigvis å kontrollere eller kapre skip med farlig last. Det holder å angripe skipet utenfra ved å skyte på det, eller som vi så i Filippinene – å utplassere en hjemmelagd bombe blant LPC-beholdere. En annen mulighet kan være at et fly styrtes inn i et skip fylt med farlig last. Som nevnt var dette et scenario nevnt av al-Nashiri, al-Qaidas sjef for maritime operasjoner.

Sikkerheten på skip med farlig last, særlig i Vesten, er imidlertid relativt høy, samtidig som gass- og oljetankere er vanskelig å manøvrere.<sup>147</sup> Flere eksperter har på grunn av dette stilt seg kritisk til at terrorister vil være i stand til å gjennomføre såpass avanserte angrep, og at et slikt angrep ikke nødvendigvis vil oppnå den ønskede effekten.<sup>148</sup> I ikke-vestlige land har det

---

Donna J.Ninic, "The Challenge of Maritime Terrorism: Threat Identification WMD and Regime Response," *The Journal of Strategic Studies* Volume 28 No.4 August 2005 s.624-625

<sup>142</sup> Lia (2003) s.22 , Michael D.Greenberg et. al (2006) s.126-128 og Ninic (2005) s.625-627

<sup>143</sup> Ninic (2005) s.625-627 og Michael D.Greenberg et. al (2006) s.126-128

<sup>144</sup> Blanche (2002)

<sup>145</sup> Catherine Zara Raymond, "Maritime Terrorism in Southeast Asia: Potential Scenarios," *Terrorism Monitor* Volume 4 Issue 7 6 april 2006

<sup>146</sup> Raymond (2006b)

<sup>147</sup> Patrice De Beer, "Protecting Maritime Trade from Terrorism?," *Le Monde* 23. mars 2004 via FBIS

<sup>148</sup> Martin Murphy, "Maritime Terrorism: The Threat in Context," *Jane's Intelligence Review* 1.februar 2006

imidlertid forekommet hendelser med farlig last. En rapport fra det britiske risikoanalysefirmaet Aegis omtalte for eksempel en hendelse hvor ”terrorist-pirater” kapret *Dewi Madrim*, en tanker som fraktet kjemikalier. Ifølge Aegis brukte kaprerne tankeren til å øve seg på å seile gjennom streder og manøvrere i tett trafikkert farvann. De kjørte rundt med båten en times tid, og så tok de med seg noen verdisaker og kidnappet kapteinen og førstestyrmannen. Dette har blitt sammenlignet med 11. september kaprernes trening på flyskoler.<sup>149</sup> Ifølge Piracy Reporting Centre tilknyttet IMB har eierne av *Dewi Madrim* karakterisert denne hendelsen som en rent kriminell handling, som hadde som hensikt å stjele penger og verdier, og de benektet at noen fra besetningen ble kidnappet. Aegis rapporten nevner også ti andre tilfeller hvor pirater i sørøst-Asia har kapret fartøyer tilsynelatende uten grunn.<sup>150</sup> I 2005 ble en kjemisk tanker, *MT Tri Samudra* bordet av pirater i Malakka-stredet. Tankeren var lastet med brennbare petrokjemiske produkter og ifølge IMB var dette akkurat den type skip terrorister kan tenkes å bruke mot landbaserte havner eller andre fasiliteter.<sup>151</sup>

Amerikanske myndigheter har uttrykt frykt for at al-Qaida kan komme til å bruke (sine) fraktskip til å frakte farlige kjemikalier for så å dumpe stoffene i havner.<sup>152</sup> Et eksempel på et slikt ”terroriskip” er fraktskipet *The Baltic Sky*. I juni 2003 ble dette skipet kontrollert av greske myndigheter utenfor Hellas. Skipet var lastet med 750 tonn TNT og 8000 detonatorer som hadde blitt hentet i Tunisia og skulle leveres til Sudan. *The Baltic Sky* kunne knyttes til en rekke stråselkaper, men ingen som viste hvem som egentlig eide skuta, og den var registrert under et bekvemmelighetsflagg fra Comoro-øyene. Tyrkiske myndigheter fryktet at eksplosivene skulle detoneres under Bosporos-broa, noe som kunne blokkert en av de travleste kanalene i verden.<sup>153</sup> Et annet scenario som har blitt diskutert er at terrorister setter sitt fartøys styringsmekanisme på autopilot mot en havn eller mot et skip, og forårsaker en eksplosjon mens de selv forlater skipet.<sup>154</sup> En annen mulig trussel er såkalte ”spøkelsesskip”, fartøy som har blitt kapret av pirater, malt om, og fått nytt navn samt nytt mannskap med falske navn og falske papirer.<sup>155</sup> Dette krever imidlertid ferdigheter. Det er viktig å understreke at nesten hvert eneste angrep

<sup>149</sup> Aegis rapporten sitert i Luft & Korin (2004), Richardson (2004), s.32-33 og ”Peril on the Sea,” *The Economist* 2.oktober 2003 [http://www.economist.com/business/displayStory.cfm?story\\_id=2102424](http://www.economist.com/business/displayStory.cfm?story_id=2102424)

<sup>150</sup> Richardson (2004) s.32-33

<sup>151</sup> Raymond (2006b)

<sup>152</sup> John Mintz, ”15 Freighters Believed to Be Linked to al Qaeda,” *Washington Post* 31.desember 2002

<http://www.washingtonpost.com/ac2/wp-dyn/A56442-2002Dec30?language=printer>

<sup>153</sup> ”The Mysterious al Qaeda Navy,” *Free Republic* 19.mai 2004 <http://www.freerepublic.com/focus/f-news/1138797/posts>

<sup>154</sup> Sinai (2004) s.50

<sup>155</sup> Raymond (2006a) s.243



hvor selve båten har blitt brukt som våpen har benyttet seg av små båter, som regel i forbindelse med selvmordsangrep. Også i avslørte komplott har små båter vært foretrukket i slike angrep.<sup>156</sup>

I tillegg har eksperter diskutert mer langsiktige scenarier. For eksempel har det blitt nevnt at al-Qaida eller andre terrorister kan komme seg lovlig inn i maritim sektor. På grunn av utilstrekkelig sikkerhet i rekrutteringsprosesser, kan det tenkes at terrorister kan få seg jobb som sjømenn. Ifølge IMB er det ofte umulig å verifisere identiteten til mannskapet.<sup>157</sup> En annen mulighet er at terrorister blir lovlig ansatte sjøfolk med godkjent dokumentasjon. I mars 2004 ble for eksempel ni sjømenn med lovlige papirer mistenkt av amerikanske myndigheter for å tilhøre terrorgrupper.<sup>158</sup> Det har også blitt hevdet at terrorister kan skaffe seg maritim kunnskap ved å benytte seg av piratsyndikater, og som vi har sett, har det i sørøst-Asia vært en del samrøre mellom terrorister og pirater.<sup>159</sup>

Det kan altså tenkes både kortsiktige og langsiktige scenarier for maritim terrorisme.

Operasjonsmodusen til al-Qaida, særlig før 11.september angrepet, var sterkt preget av tålmodig og langsiktig planlegging og oppsamling av ressurser og ferdigheter. I etterkant av 11.september har operasjonssyklusen blitt noe kortere og det har oppstått flere uavhengige, men al-Qaida inspirerte grupper som handler mer eller mindre på egen hånd. Det er imidlertid lite som tyder på at disse gruppene besitter maritime ferdigheter. Frykten for de mer avanserte scenariene, som ofte innebærer bruk av radioaktivt materiale, har en tendens til å skygge for de mindre avanserte, men samtidig lettere gjennomførbare scenariene og for de mer langsiktige strategiene. Man skal ikke undervurdere hva moderne terrorister er i stand til, men samtidig er det viktig å ha i bakhodet at det er større sannsynlighet for et relativt enkelt terroranslag mot maritim sektor enn et avansert.

## **8 KONKLUSJON**

### **8.1 Hovedfunn**

Det har skjedd endringer i trusselbildet for maritim terrorisme etter 2000, endringer som ikke kan forstås uten å se på det større trusselbildet. Som i terrorisme generelt har maritim

---

<sup>156</sup> Murphy (2006)

<sup>157</sup> Raymond (2006a) s.243, Ninic (2005) s.629 og "Experts Say al Qaeda Sailors Pose Risk," *Reuters* 17. mars 2004

<sup>158</sup> Ninic (2005) s.630

terrorisme beveget seg i retning av færre, men mer effektive angrep. Samtidig som effektiviteten har gått opp har kostnadene i flere tilfeller gått ned. I stor grad skyldes dette den økte bruken av selvmordsangrep, og økt bruk av hjemmelagde våpen og andre lite ressurskrevende taktikker. Dette reflekterer en utvikling bort fra terroraksjoner som nøyde seg med å true seg til et ønsket utfall (1970- og 80-tallets flykapringer), og til terroraksjoner hvor det er et mål i seg selv å drepe flest mulig. I tråd med denne utviklingen går også trenden mot flere angrep rettet mot myke mål som cruiseskip og passasjerferjer, framfor lasteskip. Det store unntaket er krigsskip og oljetransport, som fortsatt blir sett på som viktige mål.

## 8.2 Maritim terrorisme som spillover fra land

Enkelte observatører har hevdet at det ikke gir mening om å snakke om “maritim terrorisme” som et eget fenomen ettersom denne formen for terrorisme ikke skiller seg vesentlig fra andre former for terrorisme. I stedet kan det være bedre å rett og slett kalle det “terrorismeaktivitet til havs”.<sup>160</sup> Også Bjørgo er inne på det samme når han skriver at det meste av både sabotasje- og terroraksjonene rettet mot skipsfart og maritim oljevirkosomhet fra 1960 til 1990 må betegnes som spillover fra mer generell terrorisme på land - ”Når det hvert år utføres hundrevis av terror- og sabotasjeaksjoner, ville det vært mer enn merkelig om ikke noen av disse også rammet skip og oljevirkosomhet til sjøs. Men det har bare unntaksvis vært gjennomført terror- og sabotasjekampanjer spesielt rettet mot maritime mål”.<sup>161</sup> Eksemplet fra Jordan, hvor gruppa til Zarqawi egentlig hadde planlagt å angripe den amerikanske ambassaden i landet, men endret planer da de fikk vite at to amerikanske kryssere lå til kais i Aqaba, illustrerer dette.

Hvorfor har det vært så få terroranslag til sjøs kontra terroranslag til lands? For det første er det færre mulige mål til havs, og i tillegg er de vanskeligere tilgjengelig enn landbaserte mål.<sup>162</sup> På den annen side har skipstrafikken de ti-tolv siste årene økt kraftig og dermed har også antall potensielle terrormål økt.<sup>163</sup> Mange av de maritime terrormålene befinner seg enten langt til havs eller på avsidesliggende områder. Maritime mål er derfor ofte “out of sight, out of mind”. Terrorismen lever og ånder for publisitet og er helt avhengig av et publikum som er vitne til selve terrorhandlingen. Terrorismen skaper mest frykt, og er dermed mest effektiv når den rammer mer

---

<sup>159</sup> Michael D.Greenberg et. al (2006) s.13

<sup>160</sup> “Maritime Terrorism: a JID Special Report, *Jane's Intelligence Digest* 6 januar 2006

<sup>161</sup> Bjørgo (1990) s.72

<sup>162</sup> “Maritime Terrorism: a JID Special Report, *Jane's Intelligence Digest* 6 januar 2006

<sup>163</sup> Blanche (2002)

eller mindre vilkårlig. Særlig skremmende er det når et terrorangrep rammer et mål midt i en storby hvor folk oppholder seg mens de utfører sine hverdagslige rutiner og gjøremål. Madrid- og London-angrepene rammet alle som tilfeldigvis befant seg i kollektivtrafikken i to europeiske storbyer. Maritim terrorisme rammer imidlertid ofte mindre tilfeldig, med unntak av de mest avanserte scenarioene. Som denne rapporten har vist har maritime mål som regel blitt valgt ut fra den funksjon målet har. Marinefartøy, oljetransport, og israelsk/amerikansk cruisetrafikk er blant de mest utsatte målene, og det rammer dermed ikke like vilkårlig som en bombe midt i en storby. Samtidig kan internasjonale medier bidra til å skape publisitet rundt et angrep som har foregått til havs.<sup>164</sup>

Å operere på sjøen krever også maritime ferdigheter og ressurser som de fleste politiske ekstremister mangler.<sup>165</sup> Spørsmålet blir da om de er villig til å bruke de begrensede ressursene de har på vanskelige tilgjengelige og mindre effektive maritime mål, når det finnes mange flere, lett tilgjengelige landbaserte mål. Terrorister har tradisjonelt vært taktisk konservative og velger å gjennomføre aksjoner eller å operere i områder de føler seg hjemme i. Flere eksperter har påpekt at maritime angrep er fremmed for de fleste terrorgrupper.<sup>166</sup> Dette kan også forklare hvorfor de gruppene som har satset på maritim terrorisme befinner seg i øyområder hvor sjø er viktig. De tamilske tigrene kjemper en lokal konflikt på en øy, mens Abu Sayyaf og Jemaah Islamiyah er aktive i øynasjonene Filippinene og Indonesia hvor sjøfart har en helt avgjørende rolle for infrastrukturen. Dette øker både antall potensielle maritime mål og terroristenes erfaring med maritimt miljø. Abu Sayyaf rekrutter for eksempel mange av sine medlemmer blant sjømenn.<sup>167</sup>

Man bør ikke undervurdere den maritime terrortrusselen. Det har vært gjennomført flere til dels spektakulære angrep, og flere sentrale terrorgrupper har vist vilje til å fortsette med maritime operasjoner. Den praktiske konsekvensen av å omtale maritim terrorisme som spillover fra annen terroraktivitet blir imidlertid at også flere aktuelle scenarier er preget av å være avvarter av annen terroraktivitet. Flere av taktikkene for å angripe maritim sektor baserer seg på allerede utprøvde terrortaktikker som har fungert til lands. Et eksempel på dette kom så sent som 12. november 2006, da fire britiske soldater ble drept og tre skadet da en patruljeringsbåt ble skadet av en IED som vanligvis blir brukt av irakiske opprørsgrupper mot landbaserte mål. Eksplosivet

---

<sup>164</sup> Michael D.Greenberg et. al (2006) s.17

<sup>165</sup> "Maritime Terrorism: a JID Special Report, *Jane's Intelligence Digest* 6 januar 2006

<sup>166</sup> "Maritime Terrorism: a JID Special Report, *Jane's Intelligence Digest* 6 januar 2006

ble plassert på en pongtong i en grunn kanal hvor Eufkrat og Tigris møtes.<sup>168</sup> Eksemplet viser også at man heller ikke behøver å ha maritime ferdigheter for å gjennomføre et vellykket angrep mot et skip. Et mulig angrepsscenario kan være at terrorister står på land og skyter med missiler mot et skip som passerer tett til land, gjennom en trang kanal og lignende. De fleste skip blir angrepet mens de ligger til kai, og som vi så angrep al-Qaida i Irak med to Katujsa-raketter fra land mot to amerikanske marinefartøy som lå forankret i Aqaba i Jordan.

---

<sup>167</sup> "Maritime Terrorism: a JID Special Report, *Jane's Intelligence Digest* 6 januar 2006

<sup>168</sup> Kim Sengupta, "Boat Attack Forces Review of Military Tactics," *The Independent* 14. november 2006 [http://news.independent.co.uk/world/middle\\_east/article1981703.ece](http://news.independent.co.uk/world/middle_east/article1981703.ece) og Peter Griffiths, "Four UK Troops Die in Patrol Boat Attack in Iraq," Reuters 12. november 2006

## 9 LITTERATURLISTE

BERGEN, Peter (2002): *Holy War – Inside the Secret World of Osama bin Laden Inc.* (London : Phoenix)

BERGEN, Peter (2006): *The Osama bin Laden I Know –An Oral History of al Qaeda’s Leader* (New York: Free Press)

BRIGHT, Melaine (2005): “Gulf Faces Convergence of Maritime and Terrorist Threats,” *Jane’s Intelligence Review* 1. mars 2005

BJØRGO Tore (1990): Maritim terrorisme: En trussel mot norsk skipsfart og oljevirksomhet?,” *NUPI Rapport 146* (Oslo: NUPI)

BLANCHE, Ed (2002): “Terror Attacks Threaten Gulf’s Oil Routes,” *Jane’s Intelligence Review* 1. desember 2002

DALY, John C.K (2003): “Al Qaeda and Maritime Terrorism, Part I,” *Terrorism Monitor* 1 (4) (October 24, 2003) [http://jamestown.org/terrorism/news/article.php?issue\\_id=2873](http://jamestown.org/terrorism/news/article.php?issue_id=2873)

DAVIS, Anthony (2005): “Philippines Fears New Wave of Attacks by Abu Sayyaf Group,” *Jane’s Intelligence Review* 1.mai 2005

FORSTER, Anthony (1998): “International, An Emerging Threat Shapes Up as Terrorist Take to the High Seas,” *Jane’s Intelligence Review* 1. juli 1998

FOSS, Fredrik, ENEHAUG, Krister (2002): *Risiko knyttet til krigs- og terrorhandlinger mot skipsfarten* Prosjektoppgave NTNU 2002

GREENBERG, Michael D, CHALK, Peter, WILLIS, Henry H, KHILKO, Ivan, ORTIZ, David (2006): *Maritime Terrorism: Risk and Liability* RAND Monographs [www.rand.org/pubs/monographs/2006/RAND\\_MG520.pdf](http://www.rand.org/pubs/monographs/2006/RAND_MG520.pdf)

GUNARATNA, ROHAN (2001a): “The Asymmetric Threat from Maritime Terrorism,” *Jane’s Navy International* 1. oktober 2001

GUNARATNA, ROHAN (2001b): “Sea Tiger Success Threatens the Spread of Copycat Tactics,” *Jane’s Intelligence Review* 1. mars 2001

HERBERT-BURNS, Rupert, ZUCKER, Lauren (2004): “Drawing the Line Between Piracy and Maritime Terrorism,” *Jane’s Intelligence Review* 1. september 2004

- KÖKAR, Ali M (2005): *Maritime Terrorism: A New Challenge for Nato*, Institute for the Analysis of Global Security 24. januar 2005 <http://www.iags.org/n0124051.htm>
- LIA, Brynjar (2003): "Terror mot transport: En revurdering av terrortrusselen mot transportrelaterte mål i lys av 11. September," *FFI/Rapport-2003/00731*  
[http://www.mil.no/felles/ffi/start/FFI-prosjekter/Alfover/\\_TERRA/Publikasjoner/Reports/](http://www.mil.no/felles/ffi/start/FFI-prosjekter/Alfover/_TERRA/Publikasjoner/Reports/)
- LIA, Brynjar (kommende): *Architect of Global Jihad – The Life of al-Qaida Strategist Abu Musab al-Suri* (London: C.Hurts & Co Publishing)
- LUFT, Gal, KORIN, Anna (2004): "Terrorism Goes to Sea," *Foreign Affairs* 83 (6) (november/desember 2004)
- MURPHY, Martin (2006): "Maritime Terrorism: The Threat in Context," *Jane's Intelligence Review* 1.februar 2006
- NINIC, Donna J (2005): "The Challenge of Maritime Terrorism: Threat Identification WMD and Regime Response," *The Journal of Strategic Studies* 28 (4) (august 2005) 619-644
- ORSZAG-LAND, T (2003) "Fighting Terrorism at Sea," *Jane's Terrorism & Security Monitor* 1. juli 2003
- RAYMOND, Catherine Zara (2006a): "Maritime Terrorism in Southeast Asia: A Risk Assessment," *Terrorism and Political Violence* 18 (2), s.239-257
- RAYMOND, Catherine Zara (2006b): "Maritime Terrorism in Southeast Asia: Potential Scenarios," *Terrorism Monitor* 4 (7) 6.april 20066  
[http://www.jamestown.org/terrorism/news/article.php?issue\\_id=3679](http://www.jamestown.org/terrorism/news/article.php?issue_id=3679)
- RICHARDSON, Michael (2004): *A Time Bomb for Global Trade – Maritime-related Terrorism in the Age of Weapons of Mass Destruction* (Singapore: Institute of Southeast Asian Studies)
- SINAI, Joshua (2004): "Future Trends in Worldwide Maritime Terrorism," *The Quarterly Journal* (of The Partnership for Peace (PfP) Consortium of Defense Academies and Security Studies Institutes) 3 (1) March 2004 49-66
- VENZKE, Ben, IBRAHIM, Aimee (2003): *The al-Qaeda Threat – An Analytic Guide to al-Qaeda's Tactics and Targets* (Alexandria: Intelcenter, Tempest Publishing)