

“We have some planes..”

Luffarten som terrormål

Truls Hallberg Tønnessen

Forsvarets forskningsinstitutt (FFI)

18. januar 2008

FFI-rapport 08/00157

350101

ISBN 978-82-464-1296-2

Emneord

Terrorisme

Luftfart

Sivil infrastruktur

Beskyttelse av samfunnet

Godkjent av

Brynjar Lia

Prosjektleder

Jan Erik Torp

Avdelingssjef

Sammendrag

Denne rapporten tar for seg luftfarten som terrormål med fokus på trender og utviklingstrekk etter 2001. En kort historisk gjennomgang av terroranslag mot luftfarten og en mer generell diskusjon om luftfartens attraktivitet for terrorister utgjør bakgrunnen for en diskusjon rundt taktikker som har vært hyppig brukt både mot luftfartøy og mot lufthavner og hvilke mål innenfor luftfarten som er mer utsatt enn andre. I tillegg tar rapporten også for seg al-Qaida nettverkets interesse for angrep på flysektoren.

En hovedkonklusjon er at terrorisme mot luftfarten på flere måter er preget av de relativt høye beskyttelsesbarrierene som terroristene må omgå for å gjennomføre et vellykket angrep. Sikkerheten har implikasjoner for valg av virkemiddel; de blir tilpasset eksisterende sikkerhetstiltak og endret eller erstattet med andre aksjonsformer hvis nye regler gjør de opprinnelige virkemidlene ubrukbare. Dermed har terrorgruppene sine taktikker mot flysektoren en tendens til å være hyppig brukt i en periode for så å bli erstattet av et annet virkemiddel i en annen periode. Angrepsmåtene brukt for å ramme luftfartssektoren har imidlertid vist en relativt sterk grad av kontinuitet ved at nye virkemidler ofte er en kombinasjon av tidligere kjente aksjonsformer eller en forbedret utgave av en kjent taktikk. Som eksemplet med al-Qaida nettverkets interesse for angrep mot luftfarten vil vise, eksperimenter og utvikler terrorister nye angrepsformer over lang tid og spiren til det som ble til angrepene 11. september 2001 ble sådd allerede i 1994.

Sikkerhetsnivået har også implikasjoner for hvilke mål som er attraktive for terrorister og dermed utsatt for anslag. Det er imidlertid ikke nødvendigvis slik at luftfartsmål som er dårlig beskyttet er mer fristende mål enn mål med høy sikkerhet. Grunnen til dette må søkes i signaleffekten terroristene ønsker å oppnå når de angriper luftfarten. Terror mot luftfart, slik som for terrorisme generelt, dreier seg i større grad om å sende et budskap til bestemte mottagere enn å forårsake størst mulige skade. Det høye sikkerhetsnivået og det faktum at terrorister generelt har få ressurser tilgjengelig, betyr imidlertid at hvis de først skal angripe luftfarten angriper de som regel mål som har sterkest symbolverdi og dette er ofte også mål som er best beskyttet. Potensielle mål innenfor luftfarten som har lav symboleffekt, men som også er dårlig beskyttet kan imidlertid være utsatt hvis for eksempel målet blir brukt som middel til å angripe et annet mer symbolladet mål.

De få angrepene som har forekommet mot norsk luftfart har som regel vært kapringer gjennomført av personer som har ønsket å søke asyl i Norge. Det har også vært enkelte tilfeller hvor traumatiserte asylsøkere som befinner seg i Norge har gjennomført eller planlagt voldsaksjoner mot luftfarten.

English summary

This study gives an overview of recent international trends and developments in aviation terrorism. A brief historical presentation of aviation terrorism, and a general discussion regarding target selection, constitutes the background for a more extensive presentation of frequently employed tactics against airports and aircrafts, and the kind of aviation targets that are more exposed to terrorism than others. In addition, the study will shed some light on the al-Qaida network's interest in aviation terrorism.

A main conclusion is that the characteristics of aviation terrorism are marked by the relative high degree of protection that the terrorists have to bypass in order to stage a successful attack against aviation targets. The high level of security has implications for their choice of means: they are adapted to the existing security measures, and changed or replaced with other means if new security measures make the old means obsolete. Thus, tactics employed against aviation targets tend to appear in clusters; one particular tactic may appear frequently in one period, while another tactic may appear frequently in another period. However, the means employed against the aviation sector have shown a relatively strong degree of continuity. New tactics are often an improved variant of an old tactic, or a combination of elements from already known means. As the al-Qaida network's interests in aviation terrorism increase, terrorists experiment and develop new means with patience, and the seed that became the 9/11 attack was sown as early as in 1994.

The level of security also has implications for terrorist target selection. However, an aviation target with low level protection is not necessarily a more tempting target than a target with a high level of protection. The reason for this has to be sought in the message that the terrorists wants to convey when they attack the aviation sector. As for terrorism in general, aviation terrorism is more about sending a message to a certain audience than about inflicting as much damage as possible. The general high level of security within the aviation sector, and the fact that most terrorists have few resources available, implies that aviation terrorism usually attacks targets with higher symbolic value, and these targets also tend to have a higher degree of protection. However, potential aviation targets with low symbolic value and bad protection may be exposed to terror attacks if the target is used as a means to attack another target with high symbolic value.

Innhold

1	Innledning	7
1.1	Terrorisme mot transportsektoren	8
2	Utviklingstrekk i terroranslag rettet mot luftfart	11
2.1	Hypighet og geografisk spredning av angrep mot luftfarten	12
3	Taktikker	14
3.1	Taktikker brukt mot luftfartøy	14
3.1.1	Kapringer	15
3.1.2	Sprengning/Eksplosiver	16
3.1.3	Fly som våpen	21
3.1.4	Bakke-til-luft angrep mot fly	24
3.2	Taktikker brukt mot lufthavner	28
3.2.1	Bombe utplassert på flyplassen	28
3.2.2	Bilbombe	29
3.2.3	Selvmordsangrep	30
3.2.4	Bruk av fly i angrep mot flyplass	30
3.2.5	Raketter rettet mot flyplassen	32
3.2.6	Angrep rettet mot infrastruktur knyttet til flyplassen	32
4	Målutvelgelse for terroraksjoner rettet mot luftfart	33
4.1	Angrep rettet mot norsk luftfart	33
4.2	Lufthavner	36
4.3	Luftfartøy	38
5	“We have some planes”: al-Qaidas interesse for fly	40
6	Scenarioer	43
7	Konklusjon	46
	Referanser	48
	Forkortelser	52

1 Innledning

Tittelen på rapporten “We have some planes..” var det første flykontrollørene hørte etter 11. september kaprerne hadde tatt kontrollen over American Airlines 11 med Muhammad Atta som pilot. 20 minutter senere krasjet flyet inn i World Trade Center.¹

Denne rapporten er skrevet på oppdrag fra Luftfartstilsynet og tar for seg små lufthavners og små luftfartøys attraktivitet som terrormål.² Det har imidlertid forekommet svært få terroranslag rettet mot norsk luftfart. 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 terrorisme mot luftfartssektoren internasjonalt og med særlig fokus på utviklingstrekk etter 2001. For å kunne gi et godt bilde av terrortrusselen luftfarten står overfor, er det nødvendig å svare på de grunnleggende spørsmålene: hvem, hva og hvorfor og hvordan. Hvem kan tenke seg å angripe luftfarten, hva slags mål vil de i så fall ramme og hvordan kan de komme til å ramme disse målene? For å forstå hvilke mål som er mest utsatt for terroranslag og hvem som kan utgjøre en trussel mot luftfarten er det nødvendig å undersøke hvorfor, altså intensjonen med å ramme luftfarten.

De to første kapitlene vil svare på hvorfor-spørsmålet ved å drøfte hva som gjør luftfarten til et attraktivt mål generelt sett og illustrere dette ved å se på noen utviklingstrekk i terrorisme mot luftfart. Det tredje kapitlet vil svare på hvordan spørsmålet ved å gi en oversikt over ofte brukte angrepsmetoder mot luftfarten basert på analyser av en rekke anslag mot luftfarten, hovedsakelig i Europa, men også i resten av verden.³ Kapittel fire vil gå mer inn på hvorfor ved å drøfte målutvelgelsen i anslagene som ble gjennomgått i kapittel tre basert på den mer generelle drøftingen i de to første kapitlene. I kapittel fem vil rapporten komme inn på spørsmålet om hvem, ved å se på luftfartens attraktivitet som terrormål for al-Qaida og al-Qaida inspirerte terrorister. Basert på svarene fra hvem, hvordan og hvorfor vil det til slutt bli drøftet noen aktuelle scenarioer. Rapporten har i hovedsak fokusert på anslag og planlagte anslag mot den sivile luftfarten og mot sivile flyplasser. Angrep som har vært rettet mot militære mål eller forekommet i konfliktområder som for eksempel Irak har kun blitt tatt med hvis de representerer en trend som kan ha innvirkning på trusselbildet mot den sivile lufttrafikken.

En hovedkonklusjon er at luftfartens attraktivitet som terrormål langt på vei bestemmes av målets symbolske karakter og potensialet for et spektakulært angrep. Dette preger også målutvelgelsen på den måten at et mål med høy symbolsk betydning innenfor luftfartssektoren er et mer attraktivt

¹ En stor takk til forskningsassistent Anja Kavli Furevold for å ha samlet inn mye av materialet som rapporten bygger på. Takk til Petter Nesser, Brynjar Lia og Jan Erik Torp ved FFI for konstruktive tilbakemeldinger på tidligere utkast av studiet.

² Luftfartstilsynet definerer “små lufthavner” til å være for eksempel regionale lufthavner i henhold til Avinor SA og de definerer “små luftfartøy” til å være for eksempel luftfartøy med opptil 40 seter.

³ En del av det empiriske materialet rapporten bygger på er hentet fra Petter Nesser, “Chronology Of Jihadi Terrorism In Europe 2000-2006 – working paper,” FFI, (kommende).

mål enn et mål med mindre symbolsk betydning. Dette gjelder i og for seg for alle typer terrormål, men luftfarten er preget av bedre sikkerhet enn mange andre typer mål. Attraktivitet må dermed sees i sammenheng med sikkerhetsnivå. De mer attraktive målene har også ofte strengere sikkerhetstiltak enn de mindre attraktive målene. Som denne rapporten vil indikere fører ikke høy sikkerhet nødvendigvis til at et meget symbolsk viktig mål blir mindre attraktivt.

I tillegg har også flysektorens høye sikkerhetsnivå ført til en slags evolusjonsprosess mellom terroristene og flysikkerheten hvor nye taktikker blir utviklet som et svar på nye sikkerhetstiltak og vice versa. En annen konklusjon er at al-Qaida nettverket har satset på spektakulære anslag mot flysektoren helt fra midten av 1990-tallet og også etter 11. september (9/11). Al-Qaida har brukt lang tid på å utvikle nye angrepsmetoder og mange av de taktikkene al-Qaida nettverket eksperimenterte med på tidlig 1990-tall er fortsatt høyaktuelle i dag.

1.1 Terrorisme mot transportsektoren

Tidligere FFI-rapporter har konkludert med at "Transportsektoren skiller seg ut som et attraktivt mål for terrorister og er uten tvil den delen av sivil infrastruktur som er mest utsatt for terroraksjoner".⁴ Det er flere grunner til at transportsektoren er mer utsatt enn andre deler av den sivile infrastrukturen. Ved angrep mot transportsektoren er det mulig å ramme store menneskemengder ved hjelp av begrensede ressurser, og dermed forårsake massedrap og/eller massehysteri. Transportsektorens rutinepreg med fastsatte og offentlige tilgjengelige rutetider, transportmidlet som en lukket arena gir terroristene god oversikt samtidig som dette øker passasjerenes følelse av å være innestengt og overlatt i terroristenes (kaprernes) vold.⁵

Terrorismeforskeren Brian Michael Jenkins konkluderte i 2001 at dagens terrorister har gjort offentlig transport til en ny arena for terrorisme. En viktig grunn til dette var imidlertid at offentlig transport som tog og buss mangler den sikkerheten man ser i flysektoren.⁶ Det høyere sikkerhetsnivået betyr at en terroroperasjon mot et fly både er mer ressurskrevende og har mindre sjanse for å lykkes enn hvis man for eksempel utplasserer en bombe skjult i en ryggsekk på en undergrunnsbane i rushtiden. Begge angrepstypene kan medføre et stort antall drepte hvis de lykkes, men grunnet det høyere sikkerhetsnivået i flysektoren er det større sjanse for at et angrep mot undergrunnsbanen vil kunne la seg gjennomføre. Al-Qaida-inspirerte jihadister i Europa har de senere årene gjennomført flere vellykkede angrep mot skinnegående trafikk som førte til et høyt antall drepte, slik som i Madrid 11. mars 2004 og i London 7. juli 2005. Terrorismeforskeren Bruce Hoffman forklarer det relativt lave antallet angrep mot flysektoren med at terrorister generelt er "risikoaverse" og foretrekker mindre, men mer sannsynlige suksesser framfor mer kompliserte og komplekse operasjoner som kan føre til høyere dødsfall og publisitet.⁷ Dette ble

⁴ Brynjar Lia, "Terror mot transport: En revurdering av terrortrusselen mot transportrelaterte mål i lys av 11.september," *FFI/Rapport-2003/00731*, s.8.

⁵ Lia (2003), s.8.

⁶ Brian Michael Jenkins, "Protecting Public Surface Transportation Against Terrorism and Serious Crime: An Executive Overview," *MTI Report 01-14*, The Mineta Transportation Institute 2001, s.1-2, <http://transweb.sjsu.edu/mtiportal/research/publications/documents/01-14.pdf> Besøkt september 2007

⁷ Bruce Hoffman, "Aviation Security and Terrorism: An Analysis of the Potential Threat to Air Cargo Integrators," s.58-59, i Paul Wilkinson, Brian M.Jenkins, *Aviation Terrorism and Security*, 1999.

skrevet før 9/11-angrepet, som var et meget komplekst angrep som førte til et historisk høyt antall drepte og særdeles mye publisitet. 9/11 er heldigvis et unntak snarere enn regelen og Hoffmans uttalelse illustrerer et generelt poeng: Terrorister har begrensede ressurser tilgjengelig og velger derfor ut sine mål med omhu. Det høye sikkerhetsnivået i flysektoren burde dermed tilsi at sektoren er lite utsatt for terrorisme. Til tross for at gjennomførte angrep mot luftfart kun utgjør en liten prosentandel av gjennomførte terrorangrep totalt sett, er det imidlertid god grunn til å anta at flysektoren har vært og fortsatt er et attraktivt terrormål. 9/11 viste at det faktisk var mulig å gjennomføre massedrapangrep ved hjelp av fly, og det har blitt avdekket flere angrepsforsøk mot fly planlagt av al-Qaida-inspirerte terrorister i Europa etter 9/11. For å forklare hvorfor luftfarten er utsatt for terrorisme til tross for det høye sikkerhetsnivået er det nødvendig å se dette i sammenheng med hva som gjør luftfarten til et attraktivt terrormål. Hvilke eller hva slags type mål blir sett på som så attraktive at terroristene investerer ressurser de kunne ha brukt mot andre mål hvor sannsynligheten for suksess hadde vært større?

En viktig forklaring er den oppmerksomheten et angrep mot luftfarten vekker, selv om angrepet blir avverget. Terrorismeforskeren William Crenshaw har for eksempel hevdet at angrep mot fly får mye større oppmerksomhet enn andre typer angrep, til tross for at angrep mot luftfarten forekommer langt sjeldnere enn mot andre typer mål.⁸ Det var nettopp oppmerksomheten terrorgrupper fikk som følge av flykapringer som sterkt bidro til at flysektoren ble et relativt populært terrormål på slutten av 1960-tallet og 1970-tallet. Et vellykket angrep kan være verdt en rekke mislykkede forsøk ettersom suksessene huskes bedre enn fiaskoene, og dette er nok en viktig grunn til at terrorister fortsatt prøver seg på gjennomføre angrep til tross for et stadig høyere sikkerhetsnivå. Hvis et angrep mot flysektoren først lykkes kan det bli meget spektakulært og få mye oppmerksomhet. De vellykkede angrepene, og særlig 9/11-angrepet, har nok også økt risikoen for "copycataksjoner". Hva er vel mer naturlig for selvradikaliserte og al-Qaida inspirerte celler i Europa enn å gjennomføre en variant av den største suksessen til deres forbilder? Dette kan illustreres ved at flere av de avvergede forsøkene mot flysektoren de seneste årene er basert på taktikker som al-Qaida nettverket utviklet og eksperimenterte med i løpet av 1990-tallet.

En annen viktig forklaring er at flysektoren tilbyr en rekke symbolske mål for terrorister. Mange av de mest kjente flyselskapene blir oppfattet som representanter for sitt land samtidig som flysektoren representerer internasjonal økonomi og samkvem mer generelt. Hvis en gruppe som ikke er basert i USA ønsker å ramme USA kan angrep mot et amerikansk fly internasjonalt være et effektivt virkemiddel. I tillegg muliggjør angrep mot flysektoren massedrap som ikke rammer helt tilfeldig. Til tross for at al-Qaida og al-Qaida inspirerte terrorgrupper ønsker å forårsake massedrap er det ikke slik at de ønsker å ramme helt tilfeldig. De fleste terrorgrupper skiller mellom legitime og illegitime mål og det er hver enkelt gruppes ideologi som avgjør hvilke mål det er legitimt å ramme.⁹ For mange terrorgrupper vil det å ramme en tilfeldig folkemengde på et

⁸ William A.Crenshaw, "Civil Aviation: Target for Terrorism," *Annals of the American Academy of Political and Social Science* 498, (1) juli 1988, s.62.

⁹ C.J.M.Drake. *Terrorists' Target Selection* (1998), s.23-24.

tilfeldig sted være ideologisk problematisk.¹⁰ Ut ifra en antagelse om at de fleste flypassasjerene har samme nasjonalitet som flyselskapet selv har dermed amerikanske og israelske flyselskap vært mer utsatt for trusler om terrorisme enn andre lands flyselskap.¹¹

En annen faktor er at det høye sikkerhetsnivået i seg selv kan gjøre flysektoren til et fristende mål. Det vil være en stor seier for terroristene hvis de kun en gang er i stand til å overvinne sikkerhetstiltakene og faktisk lykkes med å gjennomføre et angrep mot flysektoren. Det blir investert enorme summer i flysikkerhet og store deler av sivilbefolkningen i vestlige land har selv opplevd ubekvemme og tidskrevende sikkerhetstiltak på nært hold når de flyr. Hvis terroristene greier å vise at selv ikke luftfarten er godt nok sikret, hva da med andre deler av samfunnet som er mindre sikret enn luftfarten? Tidligere studier av terroristers målutvelgelse har også indikert at godt beskyttede mål kan være fristende for terrorister ettersom vellykkede angrep mot slike mål sender ut et signal om at de har makt og evne til å angripe hvilket som helst mål.¹² Det har også blitt hevdet at å ødelegge et fly demonstrerer Vestens sårbarhet samtidig som det framhever terroristenes kompetanse.¹³ Dette ble godt illustrert med 9/11 angrepet hvor 19 terrorister var i stand til å overliste sikkerhetsapparatet i verdens dominerende supermakt og gjennomføre en aksjon som nesten ingen hadde forestilt seg.

Et måls attraktivitet for terrorister blir dermed langt på vei bestemt av forholdet mellom sikkerhetsnivået rundt et gitt mål og målets symbolske betydning for den enkelte terrorgruppe og muligheten for å gjennomføre et spektakulært angrep. Basert på dette er det mulig å lage en enkel modell for luftfartens attraktivitet langs aksene sikkerhet og symbolsk effekt, rangert etter attraktivitet.

	HØY SYMBOLVERDI	LAV SYMBOLVERDI
HØY SIKKERHET	2	4
LAV SIKKERHET	1	3

Mest attraktivt er høysymbolske mål med lav sikkerhet (1), deretter kommer høysymbolske mål med høy sikkerhet (2), så mindre symbolske mål (småfly, små lufthavner) med lav sikkerhet (3), og til slutt mindre symbolske mål (småfly, små lufthavner) med høy sikkerhet (4). Kategori 1 må vi regne med er uaktuelt, mens en mindre regional lufthavn eller fly med høy sikkerhet er lite attraktive mål for terrorisme med mindre lufthavnen/flyet har en høy symbolsk verdi. Mindre flyplasser med symbolsk verdi kan for eksempel være en militærbase eller en flyplass som

¹⁰ Brynjar Lia og Petter Nesser, "Terror mot jarnvegar: Eit oversyn over typiske terroraksjonar mot togpassasjertransport", *FFI/Rapport-2005/01451*, s.8.

¹¹ Drake (1998), s.6.

¹² Drake (1998), s.111-112.

¹³ Phillip A.Karber, "Reconstructing Global Aviation in An Era of the Civil Aircraft as a Weapon of Destruction," *Harvard Journal of Law & Public Policy* 25(2), Vår 2002, s.786.

understøtter kontroversielle næringer. Det samme gjelder luftfartøy som betjener flyplasser med symbolsk verdi eller luftfartøy som frakter symbolske mål. Kategori 2 og 3 er dermed de mest aktuelle angrepsmålene.

2 Utviklingstrekk i terroranslag rettet mot luftfart

Sikkerhetsnivået i luftfarten har ikke bare hatt implikasjoner for hvilke mål som er utsatt, men også for hvordan terroristene har forsøkt å angripe luftfarten. Terrorgruppene har hele tiden måttet utvikle og eksperimentere med nye angrepsmetoder ettersom det har blitt satt en stopper for fungerende taktikker gjennom nye sikkerhetstiltak. Dermed har det utviklet seg en slags “katt og mus”-lek hvor sikkerhetstiltak og angrepsmetoder utvikler seg som svar på hverandre. Bruce Hoffman har hevdet at terrorister generelt viser en høy grad av imitasjon og lite innovasjon. De har tatt få sjanser og benyttet seg av det samme velkjente repertoar av taktikker. Han hevdet at dette også har vært tilfelle med flysektoren.¹⁴ 9/11 viste imidlertid at enkelte terrorgrupper var villige til og hadde evnen til å eksperimentere og å utvikle nye taktikker mot luftfarten.

En rask gjennomgang av utviklingstrekke i terroranslagene rettet mot luftfart viser hvordan angrepsmønstrene har endret seg i takt med et strengere sikkerhetsregime. På slutten av 1960-tallet og på 1970-tallet var internasjonal terrorisme i stor grad ensbetydende med flykapringer. Faktisk regnes kapringen av et El Al fly på vei fra Roma til Tel Aviv i 1968 som det første tilfellet av internasjonal terrorisme.¹⁵ Denne kapringen innvarslet en periode med mange kapringer, ofte utført av pro-palestinske terrorister, men også av andre terrorgrupper som så at kapringer var et egnet virkemiddel for å få oppmerksomhet. Kapringene resulterte sjelden i tap av mange menneskeliv og ble som regel brukt til å forhandle fram ønskede resultater, for eksempel krav om å løslate palestinere fra israelsk fangenskap.¹⁶ Sikkerhetstiltak innført på begynnelsen av 1970-tallet førte imidlertid til at det ble vanskeligere å kapre fly, og kapringer forekom sjeldnere og sjeldnere utover 1970- og 1980-tallet.¹⁷

I stedet så man flere eksempler på å smugle eksplosiver om bord ved å sjekke de inn som bagasje. To av de mest dødelige angrepene rettet mot flysektoren kom på 1980-tallet, og begge var forårsaket av bomber innsjekket som bagasje. Sprengningen av Pan Am Flight 103 over Lockerbie i Skottland like før jula i 1988 forårsaket 270 drepte, mens militante sikher sto bak en bombe mot Air India Flight 182 på vei fra Montreal til London 23. juni 1985. Hele 329 ble drept i dette angrepet. Etter disse dødelige angrepene ble det innført strengere sikkerhetstiltak slik at det ble vanskeligere å smugle bomber inn via bagasjen. Dette førte til nedgang i antall angrep mot flysektoren på 1990-tallet.¹⁸ Det nye sikkerhetsregimet fikk imidlertid to konsekvenser for terroranslagene mot luftfarten. For det første ble flyplasser oftere angrepet, for det andre forsøkte

¹⁴ Hoffman (1999), s.58-59.

¹⁵ Lia (2003), s.16.

¹⁶ Hillel Avihai, “Aviation Terrorism: From Bargaining Chip to Strategic Agent,” *International Institute for Counter-Terrorism*, 20. februar 2007.

¹⁷ Hoffman (1999), s.56.

¹⁸ Hoffman (1999) ,s.57.

enkelte av terroristene å utvikle nye måter å angripe flysektoren på, noe som 9/11 var et meget godt eksempel på.

Nedgangen i antall kapringer utført av terrorister kan imidlertid ikke bare forklares ved hjelp av sikkerhetstiltak. Det har også å gjøre med hvordan internasjonal terrorisme har utviklet seg. Trenden går mot færre, men mer spektakulære og dødelige angrep hvor formålet med angrepet i mindre grad er å forhandle med styresmaktene og i større grad å ramme et helt samfunn i et forsøk på å påvirke styresmaktens politikk. Det beste eksemplet på den nye trenden mot spektakulære angrep med høy synlighet og høye drapstall er 9/11-angrepene. I stedet for å bruke de kaprede flyene til å forhandle med styresmaktene, benyttet kaprerne flyene som våpen og forårsaket et massedrap uten sidestykke som rammet både det amerikanske og det internasjonale samfunnet.¹⁹

Det vil imidlertid være vanskelig å kopiere 9/11-aksjonen. Nye sikkerhetstiltak ble innført etter 11. september som gjør det vanskeligere å trenge seg inn i cockpiten samtidig som passasjerene nå er mer bevisste på at muligheten av at kaprerne ikke ønsker å forhandle, men å styrte flyet inn i et utvalgt mål. En av grunnene til at 9/11 taktikken fungerte var at passasjerene oppførte seg som om dette var en vanlig kapring, og de ventet på at forhandlingene skulle begynne. Det har blitt hevdet at taktikken som ble brukt på 9/11 ikke en gang holdt ut dagen ettersom passasjerene på United Airlines Flight 93 overmannet kaprerne da de fikk beskjed fra venner og familie på bakken om hva som hadde skjedd med de andre flyene.²⁰

2.1 Hyppighet og geografisk spredning av angrep mot luftfarten

Angrep mot flysektoren utgjør kun en minimal andel av terrorangrep generelt, men som nevnt gjør det spektakulære ved angrep mot flysektoren at de få angrepene som finner sted får langt mer oppmerksomhet enn antallet burde tilsi. Den geografiske spredningen av angrep mot luftfarten bekrefter at mål med høy symbolsk betydning er utsatt til tross for at de befinner seg i områder med generelt høy sikkerhet i luftfartssektoren.

I perioden 1968 til 2007 er det i følge databasen til *Memorial Institute for the Prevention of Terrorism* (MIPT) registrert totalt 33.817 terroranslag, og av disse var 815 rettet mot flysektoren. En tidligere FFI-rapport, hvor et noe annet datagrunnlag er anvendt, har anslått at målgruppen "fly og helikopter" har utgjort 8 % (av totalt 406) av terroranslag rettet mot transportrelaterte mål i perioden 1990-2000. Majoriteten (60 %) av terroranslagene mot transportsektoren har rammet målgruppen "kjøretøy på vei".²¹ En annen undersøkelse viste at antall terrorangrep mot sivil luftfart toppet seg i perioden 1976-1986 med en klar nedgang i antall angrep fra 1986 til 1996. Til tross for nedgangen økte antallet drepte.²² Med unntak av 9/11 angrepet har imidlertid antall drepte i flysektoren gått kraftig ned det siste tiåret i følge MIPT-databasen. Tallene indikerer at

¹⁹ Avihai (2007).

²⁰ Lia (2003), s.25.

²¹ Lia (2003), s.14.

²² Ariel Merari, "Attack on Civil Aviation: Trends and Lessons," i Paul Wilkinson, Brian M.Jenkins (red.) *Aviation Terrorism and Security*, 1999, s.10, 16.

luftfart som terrormål langt fra er det mest populære terrormålet og at trenden går mot færre angrep mot flysektoren. Det må imidlertid tas store forbehold når det gjelder disse tallene. Definisjonen av hva slags hendelser som faller inn under kategorien terrorisme kan variere fra en database til en annen, og basene har hovedsakelig konsentrert seg om internasjonale hendelser. MIPT-basen har for eksempel kun registrert internasjonale hendelser fram til 1997, og basen kan ikke sies å være uttømmende.²³ MIPT har også hovedsakelig registrert gjennomførte angrep og ikke avvergede aksjoner. Som rapporten vil komme tilbake til, har det vært avverget flere forsøk på spektakulære angrep mot høyprofilerte luftfartsmål i Europa og USA de siste årene. Dette viser at selv om antallet *gjennomførte* aksjoner har gått ned det siste tiåret, betyr ikke dette at *interessen* for å gjennomføre angrep mot luftfarten har gått ned.

En betydelig del av de terrorhendelsene rettet mot flysektoren som MIPT har registrert, har funnet sted i Vest-Europa. Av de 815 registrerte angrepene i MIPT-databasen har 291 forekommet her. Det nest mest utsatte område ifølge databasen har vært Midtøsten med 147 angrep i samme tidsperiode. Vest-Europa opplevd flest dødsfall og skadelidende som en følge av terroraksjoner rettet mot luftfart. Imidlertid er det verdt å merke seg en kraftig nedgang i dødeligheten knyttet til terrorisme mot luftfart i Vest-Europa etter 1990. 55 registrerte angrep etter 1990 har medført to dødsfall og 84 skadelidende. Trenden går mot at det nå er Sørøst-Asia og Afrika som er mest utsatt for angrep mot luftfart.²⁴ Trenden med kraftig nedgang i antall angrep i Europa fra 1990 og økning i Afrika og Sørøst-Asia kan for øvrig også observeres når det gjelder terrorisme mot maritime mål.²⁵ Man kan imidlertid ikke se bort fra noe av grunnen til at områder som Afrika og Sørøst-Asia er bedre representert i tallmaterialet etter 1990 skyldes økt grad av rapportering fra disse områdene, samt at angrep som før ikke ble klassifisert som terrorisme blir det i dag. I tillegg kan nok tallet også forklares med at luftfartssektoren har blitt kraftigere utbygget i disse områdene de senere årene.

Selv om det knytter seg problemer til den eksisterende statistikken, kan den danne et utgangspunkt for en analyse av luftfartens attraktivitet som terrormål. Til tross for at Vest-Europa har hatt et høyere nivå av flysikkerhet enn andre geografiske områder har altså luftfartssektoren i Vest-Europa historisk vært et mer attraktivt mål enn tilsvarende sektor i andre områder. De mange avvergede aksjonene mot luftfartssektoren i Vesten viser at terroristene er villige til å risikere mye for å gjennomføre et angrep mot flytrafikken i Europa og Nord-Amerika. Som tidligere nevnt kan dette forklares med at målets symbolske betydning kan gjøre et mål attraktivt til tross for et høyt sikkerhetsnivå. For å forklare hvorfor Vesten har vært mer utsatt enn andre områder er det viktig å skille mellom hva som er det fysiske målet og hva som er det psykologiske målet. Et fly eller en lufthavn er det fysiske målet, mens det psykologiske målet er den målgruppen terroristene ønsker skal bli psykisk påvirket av angrepet og eventuelt endre sitt atferdsmønster eller bli skremt til å gjøre som terroristene ønsker.²⁶ For det første får et angrep

²³ MIPT definerer internasjonal hendelse til å være en hendelse hvor terrorister drar til et annet land for å angripe et mål, angriper innenriksmål som er assosiert med en fremmed stat eller at de skaper en internasjonal hendelse ved å angripe et flyselskaps passasjerer, personell eller utstyr.

²⁴ Basen er tilgjengelig på <http://www.tkb.org/>

²⁵ Truls H. Tønnessen, "Maritim terrorisme- Nye trender," *FFI-rapport 2007/00015*, s.9.

²⁶ Drake (1998), s.8.

mot vestlige luftfartøy eller flyplasser mer oppmerksomhet enn et tilsvarende angrep mot flysektoren i andre deler av verden. For det andre blir Vesten regnet som en av de mest innflytelsesrike aktører i verdenspolitikken og dermed er vestlige mål generelt mer utsatt for terrorisme enn andre. Unntaket fra dette mønsteret er lokale konflikter hvor terrorisme blir brukt som en taktikk, men selv i lokale konflikter i andre deler av verden kan vestlige mål være utsatt hvis de støtter en av sidene i konflikten. Vestlige flyplasser og flyselskap blir også sett på som et symbol på vestlig dominans både ved at de er representert over hele verden og bidrar til å øke vestlig innflytelse i andre deler av verden. Dermed blir vestlige flyselskaper valgt ut som mål for å kunne påvirke det innflytelsesrike Vesten til å oppnå et ønsket resultat.

De to første kapitlene har gitt en generell bakgrunn for hva som gjør luftfarten utsatt for terrorisme og en kort oversikt over trender og utviklingstrekk i terrorisme mot luftfart. Forholdet mellom sikkerhet og målets symbolsk verdi og forholdet mellom sikkerhet og valg av taktikk er to avgjørende faktorer for å kunne danne seg et bilde av hvilket mål som er mest utsatt og hvordan terrorister kan tenke seg å angripe dette målet. For å nærmere bestemme hva som gjør et mål attraktivt, og dermed utsatt for terrorisme, er det nødvendig å undersøke hvordan terroristene har motivert sine terroraksjoner mot ulike typer luftfartsmål. Dette vil bli gjort i kapittel fire, basert på en rekke nye og aktuelle angrep og planlagte angrep rettet mot luftfarten. Før dette er det imidlertid hensiktsmessig å undersøke hvordan terrorister kan tenkes å angripe luftfartøy og lufthavner.

3 Taktikker

En gjennomgang av de vanligste taktikkene med særlig vekt på taktikker brukt etter 9/11 vil kaste lys over hvilke trusler flysektoren står ovenfor i dag. I takt med den stadige forbedringen av sikkerheten på fly og flyplasser og med utviklingen mot dødeligere og mer spektakulære former for terrorisme har terrorister eksperimentert med nye måter å ramme luftfart på. Merari konkluderte i en artikkel som kom ut i 1999 at et kjennetegn ved nye terrortaktikker brukt mot flysektoren var at de veldig sjelden hadde blitt forutsett av sikkerhetsmyndighetene.²⁷ Meraris artikkel er i seg selv et godt eksempel på dette ettersom han i likhet med de fleste andre ikke så muligheten for å kapre et fly for så å bruke det som et våpen. Knappe to år etter utgivelsen av Meraris artikkel ble nettopp denne angrepsmåten brukt i det mest spektakulære angrep til nå – 11. september 2001. Samtidig vil den følgende gjennomgangen vise at det ble avdekket angrep som lignet på 9/11 lenge før dette angrepet. Et generelt funn er at de nye angrepsmetodene baserer seg på gamle angrepsmetoder, men at det legges til et nytt element. Den store utfordringen blir dermed å være i forkant av terroristene og nøye undersøke de avvergede terrorforsøkene mot luftfarten for å se etter elementer som kan brukes på en ny og annerledes måte.

3.1 Taktikker brukt mot luftfartøy

Angrep mot luftfartøy har tradisjonelt vært mye mer dødelige enn angrep mot lufthavner. Fra 1947 til 1996 sto dødsfall som en følge av angrep mot luftfartøy for hele 93 % av dødsfall som

²⁷ Merari (1999), s.24.

følge av terrorangrep mot luftfartssektoren totalt sett.²⁸ Gjennomgangen av taktikker mot luftfartøy viser at selv om terrorister eksperimenterer med nye virkemidler, baserer de seg på elementer fra allerede velkjente angrepsmetoder og forbedrer dem ved å legge til nye elementer. Taktikkene utvikler seg i takt med utviklingen av sikkerhetstiltakene, men det er flere grunner til at en taktikk er populær i en viss tidsperiode. Terrortaktikker har ofte en sterk smitteeffekt; terrorister overtar taktikker fra andre grupper når de klarer over taktikkens eksistens.²⁹ Dette betyr at ulike taktikker er populære, og dermed mer sannsynlige, i en periode.

3.1.1 Kapringer

Historisk sett har kapringer vært den vanligste brukte taktikken mot fly. En oversikt viser at 65 % av alle angrepene mot kommersiell luftfart i perioden 1947 til 1996 har vært kapringer. Imidlertid har den vanligste motivasjonen for flykapringer vært motivert av flukt og et ønske om å søke asyl og ikke motivert av terrorisme. En gjennomgang av flykapringene gjennomført fra 1946 til 1996 fant at 61 % av kapringene var motivert av flukt, i 21% av tilfellene var hensikten utpresning. I 13 % av tilfellene skal kapreren vært psykisk ustabil, mens kun 3 % av tilfellene har blitt klassifisert som en protesthandling.³⁰ Kapring som taktikk har blitt mindre populært de siste årene. Ifølge den omfattende databasen til Aviation Safety Network har det totalt vært utført 1031 kapringer fra 1965 og fram til 2007, av disse har 58 funnet sted etter 2000. Pr oktober 2007 hadde databasen registrert seks kapringsforsøk hittil i år.³¹ Dette tallet inkluderer alle kapringer, uansett om de er motivert av terrorisme, av fluktforsøk eller andre motiver. De inkluderer også kapringer av militære transportfly og av bedriftsfly. MIPT-basen som kun registrerer terrorhandlinger har registrert 82 kapringer fra 1970 til 1980, 61 fra 1980 til 1990, 36 fra 1990 til 2000, og syv kapringer fra 2000 og fram til i dag. Igjen er det god grunn til å sette spørsmålsteget ved disse tallene, men dette endrer ikke på konklusjonen – kapringer er en mindre populær aksjonsform enn det var på 1970- og 80-tallet. Det er flere grunner til denne nedgangen. En grunn er at sikkerheten ombord har blitt forbedret for å nettopp unngå flykapringer. En annen grunn er som nevnt endringer i formålet med terrorangrep generelt.

Dette betyr på ingen måte at kapringer tilhører historien. Et godt eksempel kom så sent som i august 2007 da et fly tilhørende det tyrkiske flyselskapet Atlas Jet ble kapret på vei fra Nord-Kypros til Istanbul. Gjerningsmennene kapret flyet ved at de påsto at de var i besittelse av en bombe og skal først ha forsøkt å trenge seg inn i cockpiten. Det greide de ikke og i stedet skal de ha krevd å bli flydd til Iran. Etter at kaprerne ble arrestert av anti-terrorpoliti viste det seg at de ikke hadde noen bombe. Aksjonen viste at man ikke nødvendigvis trenger å ha et våpen for å kapre et fly. I enkelte tilfeller holder det å hevde at man har et våpen.³² En av kaprerne har i

²⁸ Merari (1999), s.18.

²⁹ Kim Cragin et.al, *Sharing the Dragon's Teeth: Terrorist Groups and the Exchange of New Technologies*, (RAND Corporation), 2007, s.12.

³⁰ Merari (1999), s.12-14.

³¹ Databasen er tilgjengelig på <http://aviation-safety.net/database/>

³² "Kaprerne overga seg i Tyrkia," *NTB* via Aftenbladet, 18. august 2007, <http://web3.aftenbladet.no/utenriks/article497596.ece> besøkt august 2007 og "Turkish Hijacking Ends

ettertid sagt at målet var å komme seg til Afghanistan for å delta i jihad der og at han hadde fått trening av al-Qaida nettverket, men ikke utført noen aktiviteter på vegne av al-Qaida.³³ En høyprofilert kapring av relativt ny dato fant sted på julaften 1999 da fem medlemmer av den pakistanske islamistgruppen Harakat al-Mujahidin kapret et fly tilhørende Indian Airlines på vei fra Kathmandu til New Delhi. Etter en del fram og tilbake landet det kaprede flyet på flyplassen i Kandahar, Afghanistan. De krevde løslatelse av flere profilerte fanger som satt i indisk arrest og en stor pengesum. Kapringen var ikke over før på nyttårsaften, da kaprerne slapp resten av gislene fri etter å ha blitt lovet løslating av tre pro-kashmiriske militante fra indisk fengsel. En av de frigitte var Ahmed Omar Saeed Sheikh som senere ble pågrepet for drapet på Wall Street Journal-journalisten Daniel Pearl i 2002.³⁴

3.1.2 Sprengning/Eksplosiver

Tradisjonelt har sprengning av fly i lufta vært den mest dødelige aksjonsformen. Dette er også en mer typisk terrorhandling enn kapring av fly. Mens en kun et fåtall av kapringene i perioden 1947 til 1996 var terrorhandlinger, har terrorister stått bak 86 % av angrepene med eksplosiver mot fly.³⁵ To av de mest dødelige angrepene mot luftfart skjedde begge ved at en bombe ble sjekket inn som bagasje. Dette er de allerede nevnte Pan Am Flight 103 over Lockerbie og Air India Flight 182 på vei fra Montreal til London.

Det foreløpige siste større bombeangrepet mot fly fant sted 24. august 2004 da to russiske fly eksploderte med kort mellomrom etter å ha tatt av fra Domodedovo lufthavn i Moskva. Totalt ble 89 drept. Begge skal ha blitt utført av kvinnelige tsjetsjenske selvmordsbombere. De var såkalte "svarte enker" – tsjetsjenske kvinner som utførte selvmordsaksjoner etter at deres menn hadde blitt drept i kampene mot russiske styrker. I begge flyene ble det funnet spor av hexogen, også kjent som RDX. Dette er et sprengstoff tsjetsjenske separatister har benyttet seg av ved flere anledninger. Det er grunn til å anta at dette angrepet ikke kunne blitt gjennomført i et land hvor flysikkerheten er høyere enn i Russland. De to kvinnene greide å få med seg sprengstoffet om bord ved at en politimann som skulle kontrollere dem unnlot å gjøre det, samtidig som en billettselger solgte dem flybilletter mot bestikkelse til tross for at de manglet identifikasjonspapirer.³⁶

Det lave antallet hendelser med eksplosiver om bord de siste årene tyder på at slike aksjoner har blitt vanskelige å gjennomføre på grunn av nye sikkerhetstiltak innført etter Lockerbie. Som nevnt fører nye sikkerhetstiltak ofte til at terrorister utvikler nye metoder for å overliste

Peacefully," *BBC News*, 18. august 2007, <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/europe/6952594.stm> besøkt august 2007.

³³ "Hijacking of Atlasjet Passenger Plane-Hijackers Give 16-page Deposition to Prosecutor: 'I Was Sure That Organizations Like Hamas Would Help Us,'" *Ankara Anatolia*, 23. august 2007, via FBIS.

³⁴ Hentet fra Global Terrorism Database, tilgjengelig på <http://www.start.umd.edu/data/gtd/>

³⁵ Merari (1999), s.13.

³⁶ "Riyad us-Saliheyn Martyrs' Brigade and al-Islambouli Brigades of al-Qaeda attacked Airports & Airlines target (Aug. 24, 2004, Russia)," *MIPT*, <http://www.tkb.org/Incident.jsp?incID=19293> besøkt september 2007.

sikkerhetstiltakene, og neste underkapittel vil vise hvordan terrorister har forsøkt å finne nye måter å få med eksplosiver om bord i flyene.

3.1.2.1 Smugling av eksplosiver om bord – Operasjon Bojinka og “Satans Mor”

De tradisjonelt vanligste måtene å smugle eksplosiver om bord har vært å sjekke dem inn som bagasje, sende dem som brev, plasserer dem i lasten, eller å smugle dem ombord skjult i håndbagasjen.³⁷ Grunnet nye sikkerhetsregler har terrorister vært nødt til å utvikle nye måter for å få med eksplosiver om bord. Flere av de avveggede planene om å angripe fly i Vest-Europa etter 9/11 har gått ut på å smugle ulike typer av eksplosiver eller materiale som kan settes sammen til et eksplosiv ombord i flyet.

Det er meget interessant at ideen om å smugle eksplosiver om bord for så å sette dem sammen på flyet ble utprøvd av al-Qaida nettverket allerede i 1994. Målet var Philippine Airlines Flight 434 på vei fra Manila til Tokyo med mellomlanding på Cebu, en provins på Filippinene. Bombeeksperten Ramzi Yusuf og hans onkel, Khalid Sheikh Muhammad forberedte et omfattende terrorangrep mot amerikanske interesser i 1994. Ramzi Yusuf var lederen av terrorcellen som gjennomførte det første angrepet på World Trade Center i 1993 mens hans onkel er regnet som hovedmannen bak 9/11 angrepet og en rekke andre spektakulære angrepsforsøk mot flysektoren. Angrepsplanen i 1994 fikk navn “Operasjon Bojinka” og gikk ut på å sprengde elleve amerikanske passasjerfly over Stillehavet ved å smugle bomber ombord på amerikanske passasjerfly som mellomlandet i Øst-Asia før de fløy videre til USA. Operasjonen ble heldigvis avverget etter at filippinske myndigheter fikk tak i Yusufs bærbare pc da det brøt ut brann i Yusufs hotellrom mens han eksperimenterte med eksplosiver. Yusuf rakk imidlertid å teste ut planen på Philippine Airlines Flight 434.

Komplottet gikk ut på å smugle inn materiale for å lage en mikrobombe om bord på flyet. Han smuglet to batterier fra Casio-klokker og en ledning inn på flyet ved å skjule det i skoene. Dette var mulig ettersom metalldetektorene på flyplassene på den tiden ikke gikk så langt ned som til skoene. Han smuglet flytende nitroglyserin inn i flyet fordekt som en flaske med kontaktlinsevæske. Mens flyet var i luften gikk Yusuf inn på toalettet, satte bomben sammen, la bomben under setet sitt og gikk av flyet da det mellomlandet i Cebu. Passasjereren som overtok Yusuf sitt sete ble drept da bomben gikk av da flyet var på vei til Tokyo. Ramzi Yusuf videreutviklet ideen ved at han ønsket å plassere bombene under seter som var rett over drivstofftanken og ved siden av vingen.³⁸ I den endelige utføringen av Bojinka-operasjonen ville Yusuf utruste fem personer med nok bomber til å sprengde elleve amerikanske passasjerfly over Stillehavet. Dette var ikke planlagt som selvmordsangrep – terroristene skulle forlate flyene da de mellomlandet i Øst-Asia. De skulle også plassere bomber på flere fly hver. En fordel med at

³⁷ Brian M.Jenkins, “Aircraft Sabotage,” i Paul Wilkinson, Brian M.Jenkins (red) *Aviation Terrorism and Security*, Frank Cass London, 1999 s.53.

³⁸ Simon Reeve, *The New Jackals – Ramzi Yousef, Osama bin Laden And the Future of Terrorism* 2002, s.79-86.

flyene mellomlandet på vei til USA var at ingen av dem trengte visum til USA.³⁹ Etter at Bojinka-operasjonen ble avslørt, fortsatte Ramzi Yusuf å sysle med ideen om å sprengre amerikanske fly. I stedet for å plassere bomber på flyet som passasjer, planla han nå å smugle inn eksplosivene som last på amerikanske flyselskap. Yusuf skal ha ønsket at flyene eksploderte over et bebodd område av USA.⁴⁰

Operasjon Bojinka var også meget viktig som en forløper for 9/11 aksjonen. Khalid Sheikh Muhammad har i avhør sagt at han baserte 11. september-planen på den erfaringen han fikk gjennom å studere flysikkerhet i forbindelse med forberedelsene til Operasjon Bojinka.⁴¹ Et annet meget interessant trekk ved Bojinka-operasjonen er at den inneholdt en rekke elementer som har blitt observert i andre forsøk på angrep mot fly etter 9/11. Et eksempel er den såkalte "skobomberer" Richard Reid. Han forsøkte å sprengre et passasjerfly tilhørende American Airlines som gikk fra Paris til Miami den 22. desember 2001 ved hjelp av eksplosiver skjult i skoene. På samme måte som Ramzi Yusuf smuglet han materiale forbi sikkerhetskontrollen ved å skjule dem i skoene.⁴² Planen gikk egentlig ut på å sprengre to transatlantiske passasjerfly samtidig ved hjelp av samme type taktikk og våpen, men Sajid Badat som skulle stå bak det andre angrepet trakk seg imidlertid fra angrepet og ble hjemme i England. Han beholdt imidlertid bombeanretningen og ble senere arrestert og dømt for terrorisme. Begge anretningene var designet slik at de skulle komme gjennom sikkerhetskontrollen og være i stand til å ødelegge et fly.⁴³ Likheten mellom skobombeangrepene og Operation Bojinka er neppe tilfeldig. Khalid Sheikh Muhammad skal ha tilstått under avhør på Guantánamo å ha stått bak både Operasjon Bojinka og begge skobombeangrepene.⁴⁴ Khalid Sheikh Muhammad tok imidlertid på seg ansvar for veldig mange angrep i hørningen på Guantánamo og man skal være forsiktig med å stole blindt på dette. Det kan like andre ting bak, for eksempel at han ønsker å skryte på seg en rekke operasjoner eller at han forsøker å dekke over andre. Det er heller ikke klart under hvilke omstendigheter disse tilståelsene foregikk.

Et annet trekk fra Operasjon Bojinka som har vært særlig aktuelt i den siste tiden er å smugle inn flytende kjemikalier som kan settes sammen som en bombe ombord på flyet slik som Ramzi Yusuf smuglet inn flytende nitroglyserin fordekt som linsevæske. Det har særlig vært ulike peroksidbaserte eksplosiver som har blitt forsøkt smuglet inn i fly de siste årene. Blant annet ble eksplosivet triacetonperoksid (TATP) brukt som detonator i Reids skobombe ved at en tråd av

³⁹ Reeve (2002), s.9-91 og Jeffrey Smith, "New Devices May Foil Airline Security," *Washington Post*, 21. juli 1996, <http://www.washingtonpost.com/wp-srv/national/longterm/twa800/bomb.htm> besøkt august 2007

⁴⁰ Reeve (2002), s.99.

⁴¹ Rohan Gunaratna, "Al Qaeda's Lose and Learn Doctrine: The Trajectory from Oplan Bojinka to 9/11" i James Forest (red). *Teaching Terror: Strategic and Tactical Learning in the Terrorist World*, 2006, s.172-173.

⁴² Pam Belluck, "Unrepentant Shoe Bomber Sentenced to Life," *New York Times*, 30. januar 2003.

⁴³ "Terror suspect admits plane plot," *BBC News*, 28. februar 2005, http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/gloucestershire/4304223.stm besøkt august 2007 og Jenny Booth, "Gloucester shoe bomber jailed for 13 years," *Times*, 22. april 2005, <http://www.timesonline.co.uk/article/0,,2-1581004,00.html> besøkt august 2007.

⁴⁴ "Verbatim Transcript of Combatant Status Review Tribunal Hearing for ISN 10024," *U.S Department of Defence*, http://www.defenselink.mil/news/transcript_ISN10024.pdf besøkt september 2007.

TATP gikk gjennom 100 gram av det militære eksplosivet PETN. Ifølge bombeekspertene var dette en uvanlig kombinasjon, men var sannsynligvis en måte å smugle eksplosivene om bord i flyet på.⁴⁵ Stoffet er generelt vanskelig å oppdage i sikkerhetskontroller ettersom det inneholder verken metall eller nitrogen.⁴⁶



Etterligging av skobomben til Reid framstilt av det amerikanske Transport Security Administration⁴⁷

TATP er et meget vanlig brukt eksplosiv av terrorister, både som detonator og som hovedeksplosiv. Det er regnet som et av de mest sensitive eksplosivene, er relativt lett å lage og kan produseres ved hjelp av kommersielt tilgjengelige materialer.⁴⁸ Instruksjoner for å lage TATP er lett tilgjengelig på internett og det ble også funnet instruksjoner for å lage TATP i et forlatt al-Qaida "safe house" etter Kabuls fall i november 2001.⁴⁹ TATP er imidlertid meget ustabil og sensitivt for varme og friksjon. Flere har blitt drept mens de forsøkte å framstille eksplosivet, og det har derfor fått tilnavnet "Satans Mor".⁵⁰ Blant annet ble en 17-åring drept og hans storebror hardt skadet på Grorud i Oslo i august 2005 etter å ha eksperimentert med TATP.⁵¹

⁴⁵ Philippe Naughton, "TATP is Suicide Bombers' Weapon of Choice," *Times Online*, 15. juli 2005, <http://www.timesonline.co.uk/tol/news/uk/article544334.ece> besøkt august 2007.

⁴⁶ Brian Bennet og Douglas Waller, "Thwarting the Airline Plot: Inside the Investigation," *TIME*, 10. august 2006, <http://www.time.com/time/nation/article/0,8599,1225453,00.html> besøkt august 2007, og Iddo Genuth & Lucille Fresco-Cohen, "TATP: Countering the Mother of Satan," *The Future of Things* 6. november 2006, <http://www.tfot.info/articles.php?itemId=35/> besøkt august 2007.

⁴⁷ Bildet er hentet fra http://www.tsa.gov/press/happenings/kip_hawley_x-ray_remarks.shtm

⁴⁸ "Triacetone Triperoxide (TATP)," *Global Security*, <http://www.globalsecurity.org/military/systems/munitions/tatp.htm> pr 15. august 2007.

⁴⁹ Naughton (2005).

⁵⁰ Naughton (2005).

⁵¹ Henrik Brattli Vold, Ida Hilde Mathisen og Hans Henrik Torgersen, "Drept av Satans mor," *Nettavisen*, 26. mars 2007, <http://pub.tv2.no/nettavisen/ioslo/article946550.ece> besøkt august 2007.

Det har blitt rapport flere tilfeller hvor det var planer om å benytte seg av TATP til å sprengte fly. Et av de ferskeste eksemplene er det såkalte "flykomplottet" som ble avdekket i august 2006 hvor britiske statsborgere av pakistansk opprinnelse planla å sprengte flere transatlantiske fly som tok av fra Heathrow ved hjelp av blant annet TAPT.⁵² De ville smugle materiale de trengte for å lage TATP og detonatorer ombord på flyene i sportsdrikkeflasker som ikke vekket mistanke.⁵³ Grunnen til at de ikke lagde TATP på forhånd var angivelig at det er så ustabil, og de derfor fryktet at eksplosivene skulle gå av for tidlig. Det er imidlertid tvilsomt om de hadde greid å blande eksplosivene ombord i store nok kvanta uten å vekke oppmerksomhet.⁵⁴

Et annet eksempel av nyere dato, som kanskje kan sees i sammenheng med de nevnte angrepsplanene i Storbritannia, er at saudiske myndigheter i 2004 gjennom avhør av en kjent islamistisk terrorist fikk vite at jihadister var i ferd med å utvikle nye metoder for å smugle bombeingredienser ombord på fly for så å sette dem sammen i luften. Under avhøret framkom det også at de nye taktikkene ble utviklet som en direkte respons på den økte sikkerheten på flyplassene i kjølvannet av 9/11 og bekrefter dermed at terroristenes valg av virkemiddel har sammenheng med utviklingen av flysikkerheten.⁵⁵ Dermed peker både faktiske terrorplaner og etterretningsinformasjon mot at det å sette sammen bomber ombord er et av de mest aktuelle scenarioene for angrep mot fly i dag. Med unntak av Ramzi Yusufs testbombe i 1994 har imidlertid terrorister til nå ikke greid å gjennomføre angrep basert på denne taktikken. I og med de nye sikkerhetstiltakene innført som en følge av "flykomplottet" har denne taktikken mistet noe av sin evne til å overraske. En nylig gjennomført undersøkelse av det amerikanske kontrollorganet Government Accountability Office (GAO) på vegne av den amerikanske kongressen viste imidlertid at det til tross for nye tiltak var fullt mulig å smugle med seg flytende eksplosiver og annet materiale for å sette sammen en bombe ombord på flyene i USA.⁵⁶

Denne gjennomgangen viser imidlertid at terrorister stadig har funnet på nye metoder for å få smuglet eksplosiver ombord i flyene. Den viser også at flere av de viktigste elementene i disse metodene er basert på tester som terrorister foretok så tidlig som i 1994. Dette indikerer at terrorister ikke nødvendigvis må utvikle helt nye angrepsmetoder for å omgå sikkerhetstiltakene, men at det kan være tilstrekkelig å tilpasse gamle taktikker og å utføre dem på en mer innovativ måte. Dermed blir det veldig viktig å studere mislykkede forsøk mot flysektoren ettersom det er

⁵² For mer om dette plottet, se Petter Nesser, "The airliner plot" - en kort analyse av operasjonsmønster, motivasjoner og internasjonale forbindelser," *FFI/RAPPORT-2006/03084*.

⁵³ Bennet & Waller (2006) og Genuth & Fresco-Cohen (2006).

⁵⁴ Se for eksempel en kritisk artikkel Thomas C. Greene, "Mass Murder in the Skies: Was the Plot Feasible," *The Register*, 17 august 2006, http://www.theregister.co.uk/2006/08/17/flying_toilet_terror_labs/ besøkt august 2007.

⁵⁵ "Transnational Threats Update," *Center for Strategic and International Studies* 2 (5), 5 February 2004, http://www.csis.org/media/csis/pubs/ttu_0402.pdf besøkt september 2007.

⁵⁶ James Rowley og Nadine Elsibai, "Bomb Parts Are Smuggled Past U.S Airport Security," *Bloomberg via Yahoo! News*, 15. november 2007, http://news.yahoo.com/s/bloomberg/20071115/pl_bloomberg/azh_d4nuao4k besøkt november 2007 og "Aviation Security – Vulnerabilities Exposed Through Covert Testing of TSA's Passenger Screening Process," *GAO-08-48T* US Government Accountability Office, 15. november 2007, <http://www.gao.gov/new.items/d0848t.pdf> besøkt november 2007.

sannsynlig at noen av elementene fra forsøkene vil bli integrert i nye angrepsmetoder. Elementer som var til stede i Operasjon Bojinka pekte fram både mot 9/11 og flere av de nyeste angrepsforsøkene mot vestlig luftfart.

3.1.3 Fly som våpen

En annen taktikk er å bruke selve flyet som våpen eller som leveransemiddel for våpen. Det mest kjente eksemplet på dette er 9/11. Et tidligere forsøk kom allerede i 1985 da terrorgruppa Abu Nidal Organization (ANO) den 27. desember 1985 prøvde å gjennomføre et meget avansert terrorangrep. Samtidig som medlemmer av Abu Nidal kastet håndgranater og skjøt med automatrifler mot El Al sin innsjekkingskranke ved Leonardo Da Vinci lufthavn i Roma, forsøkte andre medlemmer av Abu Nidal å tvinge seg inn på et El Al fly ved Schwechat lufthavn i Wien ved å ta gisler. Planen deres var å angivelig kapre flyet for så å sprengte det over Tel Aviv. De ble imidlertid stoppet av vakter før de kom seg ombord.⁵⁷

Det er ikke bare islamister som skal ha vurdert å styrte fly inn i bygninger. I 1972 truet for eksempel kaprere av et Boeing 727 tilhørende Southern Airways fly som gikk fra Birmingham i Alabama til Montgomery med å styrte flyet inn i en kjernereaktor i Oak Ridge. Denne kapringen skal imidlertid ha vært kriminelt motivert og har ikke blitt regnet som terrorisme.⁵⁸ Et annet mulig forsøk på å benytte fly som våpen kom på julaften 1994 da den algeriske gruppen kalt "Væpnet Islamsk gruppe" (GIA) kapret et Air France fly på vei fra Algiers til Paris. De kapret flyet før det lettet, men flyverne fikk kaprerne til å tro at de måtte mellomlande for å etterfylle drivstoff. Flyet ble stormet av den franske anti-terror enheten mens det sto parkert i Marseilles. Planen til kaprerne skal angivelig ha vært å sprengte flyet over Paris. Flyet ble imidlertid stormet av den franske anti-terror enheten mens det sto parkert i Marseilles.⁵⁹ Det er også rapportert at intensjonen til cellen var å styrte flyet inn i Eiffeltårnet.⁶⁰

Ramzi Yusuf, arkitekten bak Bojinka-operasjonen og 1993-angrepet på World Trade Center, hadde også planer om å bruke fly som våpen. Blant annet ønsket han å leie et småfly som skulle brukes til å drepe Pave Johannes Paul II da han var på besøk i Manila i 1994. En venn og medsamensvoren av Yusuf, Abdul Hakim Murad, hadde noe pilottrening fra USA og hadde en midlertidig lisens til å fly kommersielle fly. Planen var at Murad skulle leie et fly som han skulle bruke til å bombe Pavens "Popemobil", som er en spesialdesignet bil Paven bruker ved offentlige opptredener. Planen ble imidlertid skrinlagt grunnet høyt sikkerhetsnivå i forbindelse med pavens besøk. Ifølge amerikanske myndigheter skal Ramzi Yusuf også ha planlagt å fylle et småfly med

⁵⁷ "Abu Nidal Organization (ANO) attacked Airports & Airlines target (Dec. 27, 1985, Austria)," *MIPT*, <http://www.tkb.org/Incident.jsp?incID=4453> og "Abu Nidal Organization (ANO) attacked Airports & Airlines target (Dec. 27, 1985, Italy)," *MIPT*, <http://www.tkb.org/Incident.jsp?incID=4452> besøkt august 2007.

⁵⁸ Avihai (2007).

⁵⁹ Brynjar Lia og Åshild Kjøk, "Islamist Insurgencies, Diasporic Support Networks, And Their Host States: The Case of the Algerian GIA in Europe 1993-2000," *FFI/RAPPORT-2001/03789*, s.37.

⁶⁰ Rohan Gunaratna, "Special Report – Terror from the Sky," *Jane's Intelligence Review*, 1. oktober 2001.

kjemiske våpen som Murad enten skulle styrte inn i CIAs hovedkvarter i Langley i Virginia, eller bruke til å spraye hele området med gass.⁶¹

Tidligere TERRA-rapporter har antydnet at det har blitt vanskeligere å kapre passasjerfly for så å bruke dem som et våpen i etterkant av 9/11 ettersom passasjerer og besetning nå er klar over hvilken fare en kapring kan innebære. Dermed er det muligens større sannsynlighet for at terrorgrupper heller velger å bruke mindre privatfly som våpen mot et høyprioritert mål.⁶² Som nevnt planla Ramzi Yusuf å bruke private småfly mot symbolske mål, slik som Pave Johannes Paul II og CIAs hovedkvarter. Det eneste vellykkede angrepet med fly som våpen etter 9/11 ble da også utført med et småfly. En amerikansk 15-åring som tok flytimer, stakk av med og styrtet et Cessna 172 småfly inn i Bank of America Plaza-bygningen i Tampa, Florida i januar 2002. 15 åringen ble drept, men ellers var det ingen som omkom. Han etterlot seg et selvmordsbrev som sterkt tydet på at han var inspirert av al-Qaida og Osama bin Laden, mens hans familie hevdet at han hadde blitt psykotisk etter bruk av en anti-kvise medisin! Uansett årsak er det mye som tyder på at dette var en enkeltstående episode gjennomført av en ustabil tenåring, og at dette angrepet må regnes som en etterligning av 9/11.⁶³ En tilsvarende etterlikningsaksjon kom i november 2002 da en israelsk araber forsøkte å trenge seg inn i cockpiten på et El Al fly for å styrte flyet i et høyhus i Tel Aviv.⁶⁴ I tillegg skal Abd al-Rahim al-Nashiri, regnet som ansvarlig for en rekke av al-Qaidas angrep mot maritim sektor fram til hans arrestasjon i november 2002, har sagt i avhør på Guantánamo at han også planla å kapre et fly for så å styre det inn i et skip. Nashiri hevdet imidlertid senere at dette ble sagt tortur og at det var løgn for å blidgjøre avhørerne.⁶⁵ Det har også blitt spekulert i at den japanske sekten Aum Shinrikyo hadde planer om å bruke helikoptre for å spre kjemiske eller biologiske våpen. På 1990-tallet skal de ha sendt medlemmer til Florida for å skaffe seg pilottrening og de kjøpte en sivil utgave av et militært helikopter i Russland som de fikk sendt til Japan.⁶⁶ Aum Shinrikyo er mest for sitt koordinerte sarinangrep mot Tokyos' undergrunnsbane i mars 1995 som førte til at tolv ble drept og mange hundre ble skadet.

Det har også vært rapportert fra offisielt hold om en rekke komplott etter 11. september som har gått ut på å kapre et fly for så å styrte det inn i symbolsk betydningsfulle bygninger. I desember 2001 skal en terrormistenkt som ble arrestert i Bombay fortalt at det var planer om å fly kaprede fly inn i bygninger som Big Ben og Tower Bridge i London.⁶⁷ I november 2004 rapporterte britiske og europeiske tjenestemenn at det var avverget en terroraksjon, angivelig av al-Qaida, som gikk ut på å styrte et fly inn i Canary Wharf, et skyskraperkompleks i London hvor tre av de

⁶¹ Reeve (2002), s.86-87.

⁶² Lia (2003), s.25.

⁶³ Lia (2003), s.25 og Robert Farley, "Suit: Drug Behind Suicide Flight," *St.Petersburg Times* 17. april 2002 http://www.sptimes.com/2002/04/17/TampaBay/Suit_Drug_behind_sui.shtml besøkt august 2007.

⁶⁴ Lia (2003), s.25

⁶⁵ "Verbatim Transcript of Combatant Status Review Tribunal Hearing for ISN 10015," *U.S Department of Defense* http://www.defenselink.mil/news/transcript_ISN10015.pdf besøkt september 2007.

⁶⁶ Brian A. Jackson (et.al.), *Aptitude for Destruction Volume 2: Case Studies of Organizational Learning in Five Terrorist Groups* (RAND Corporation), s.26.

⁶⁷ Brian Michael Jenkins, *Unconquerable Nation – Knowing Our Enemy Strengthening Ourselves* (RAND Corporation), s.206.

høyeste bygningene i Storbritannia befinner seg.⁶⁸ I oktober 2005 utstedte Det hvite hus en liste over angrep som USA og dets allierte hadde avverget etter 11.september. Flere av disse var rettet mot flysektoren og var tett knyttet til noen av toppmennene bak 9/11 angrepet. For eksempel “The West Coast Airliner Plot” som ble avverget i midten av 2002 og som gikk ut på å kapre et fly ved å trenge seg inn i cockpiten ved hjelp av en skobombe. Flyet skulle så styrtes inn i US Bank Tower, den høyeste bygningen i Los Angeles. Khalid Sheikh Muhammad sto bak angrepsplanene og ifølge president Bush ønsket han å rekruttere unge menn fra sørøst-Asia ettersom de ikke vekket så mye mistenksomhet som arabere.⁶⁹ I 2003 ble “The East Coast Airliner Plot” ble rullet opp. Dette komplottet gikk ut på å styrte fly inn i mål på USAs østkyst.⁷⁰ Flere av disse angrepene synes å ha vært “oppfølgingsaksjoner” fra 11.september angrepene. De var tett knyttet til hovedmannen bak 11.september, Khalid Sheikh Muhammad. Han ble imidlertid arrestert i 2003 og har i avhør tilstått å ha planlagt å styrte fly inn i flere skyskrapere i USA og i Storbritannia.⁷¹

Det har vært rapportert ett tilfelle i Skandinavia hvor det var mistanke om en kapring som hadde til hensikt å styrte et fly inn i en bygning. Det er imidlertid uklart hvorvidt gjerningsmannen hadde som intensjon å kapre flyet i det hele tatt. Karim Sadok Chatti, svensk statsborger med svensk mor og tunisiske far, ble stoppet 29. august 2002 på Västerås lufthavn da han forsøkte å ta med seg en ladd pistol inn på et Ryan Air fly til Stansted. Han var på vei til Birmingham hvor han skulle være deltager på en islamsk konferanse arrangert av det islamistiske forlaget Salafi Publication.⁷² Han hadde kriminelt rulleblad og skal ha konvertert til radikal islam mens han satt i fengsel. Han ble løslatt av svenske myndigheter i 2002, selv om han da fortsatt var under mistanke om kapringsforsøk.⁷³

Å benytte seg av et fly som våpen er kanskje det mest spektakulære og dødbringende scenario for terrorisme mot luftfart. Dette, sammen med en vilje til å gjenta “suksessen” fra 9/11, er den viktigste forklaringen på hvorfor nettopp dette er et attraktivt scenario. Et slikt angrep vekker mest oppmerksomhet og forårsaker mest skade hvis det blir gjennomført med store fly. Det har imidlertid blitt vanskeligere å gjennomføre slike angrep etter 9/11, slik at kapring av småfly har

⁶⁸ Gordon Corera, “US Confirms Heathrow Hijack Plot,” *BBC News*, 22. juni 2006, http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/5104672.stm besøkt august 2007.

⁶⁹ “Fact Sheet: Plots, Casings, and Infiltrations Referenced in President Bush’ Remarks on the War on Terror,” *Office of the Press Secretary, The White House*, 6. oktober 2005, <http://www.whitehouse.gov/news/releases/2005/10/20051006-7.html> besøkt august 2007 og “White House Lists 10 Foiled Attacks,” *CNN*, 15. februar 2006, <http://edition.cnn.com/2006/US/02/09/whitehouse.plots/index.html> besøkt august 2007.

⁷⁰ “Fact Sheet: Plots, Casings, and Infiltrations Referenced in President Bush’ Remarks on the War on Terror,” *Office of the Press Secretary, The White House*, 6. oktober 2005, <http://www.whitehouse.gov/news/releases/2005/10/20051006-7.html> besøkt august 2007.

⁷¹ “Verbatim Transcript of Combatant Status Review Tribunal Hearing for ISN 10024,” *U.S Department of Defence*, http://www.defenselink.mil/news/transcript_ISN10024.pdf besøkt september 2007

⁷² David Bamber and Julian Isherwood, “Ryanair Hijacker Trained as Pilot in US,” *Daily Telegraph*, 31. august 2002, <http://www.telegraph.co.uk/news/main.jhtml?xml=/news/2002/09/01/whij01.xml> besøkt september 2007.

⁷³ “Kerim Chatty”, *BBC News*, 1. oktober 2002, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/programmes/newsnight/archive/2290389.stm> besøkt september 2007.

blitt en mer sannsynlig trussel. Slike angrep har imidlertid ikke den samme effekten som angrep med store passasjerfly. Hvis angrep med småfly rettes mot symbolske og/eller mål med potensial for store skader kan de imidlertid få store konsekvenser og vekke mye oppmerksomhet.

3.1.4 Bakke-til-luft angrep mot fly

Flere forskere har framhevet bruk av MANPADS missiler (man-portable air defence system) mot fly som en av de fremste truslene rettet mot flysektoren. Frykten skyldes at MANPADS er relativt enkle å bruke, samtidig som det er relativt enkelt å skaffe seg slike våpen på det illegale våpenmarkedet i enkelte land.⁷⁴ I 2003 ble det anslått at ca 150 000 MANPADS var tilgjengelig for kjøp via svartebørsen. Markedsprisen for en russisk SA-7 har blitt beregnet til å være mellom 1000 til 5000 amerikanske dollar, mens det mer avanserte amerikanske Stinger kan koste mellom 80 000 og 250 000 amerikanske dollar på det illegale våpenmarkedet.⁷⁵ MANPADS kan være relativt små og dermed lette å skjule og å transportere. De kan være under to meter lange, måle 50 millimeter i diameter og veie mellom 5 og 20 kilo.⁷⁶

De fleste terrorgrupper har imidlertid kun tilgang til den gamle generasjonen av MANPADS i første rekke den russiske SA-7. Disse er ikke så treffsikre som nyere typer og enkelte av dem kan ha blitt ubrukbare hvis de ikke har blitt lagret og vedlikeholdt godt nok. I tillegg er MANPADS konstruert for å være effektive mot mindre luftfartøy med én motor slik som helikoptre og kampfly. De er derimot mindre effektive mot kommersielle rutefly, men kan utgjøre en trussel i det flyet tar av eller går inn for landing.⁷⁷ MANPADS mot fly har dermed vært mer vanlig mot militære luftfartøy i krigssoner som Irak og Afghanistan. I Irak har det blitt skutt ned flere fly og helikoptre ved hjelp av MANPADS.⁷⁸ Også sivile passasjerfly har blitt skutt på i Irak. I august 2007 ble det for eksempel rapportert at et svensk passasjerfly tilhørende Nordic Airways ble beskutt kort tid etter at det hadde lettet fra Suleymaniah i Nord-Irak.⁷⁹

MANPADS har blitt brukt flere ganger mot sivil luftfart, men som oftest i konfliktfylte områder. En CIA rapport fra 1997 konkluderte at skulderavfyrte SAM missiler (surface-to-air) hadde blitt brukt mot sivil flytrafikk 27 ganger fra 1978 til 1997, og dette hadde resultert i 400 skadde.⁸⁰ Det amerikanske forskningsstiftelsen RAND Corporation hevder imidlertid at 40 sivile fly har blitt

⁷⁴ Se for eksempel Harald Hovland, "Varmesøkende missiler – Det nye terrorvåpenet," *FFI-Fokus*, mars 2003, http://www.mil.no/multimedia/archive/00018/FFI_FOKUS_nr_2_2003_18769a.pdf

⁷⁵ Al J.Venter, "Special Reports – SAMs – The Ultimate Terror Threat," *Jane's Terrorism & Security Monitor*, 1. oktober 2003; David A.Kuhn, "Mombasa Attack Highlights Increasing MANPADS threat," *Jane's Intelligence Review*, 1. februar 2003; "Proliferation of MANPADS and the Threat to Civil Aviation," *Jane's Security News*, 13. august 2003, og Thomas B.Hunter, "The Proliferation of MANDPADs," *Jane's Intelligence Review*, 1. september 2001.

⁷⁶ Venter (2003).

⁷⁷ James A.Lewis, "Commercial Aviation and MANPADS: Threat or Theory," *Center for Strategic & International Studies*, januar 2006.

⁷⁸ Dr. J.C.K Daly, "MANPADS 'Blowback' for al-Qaeda," *Jane's Terrorism & Security Monitor*, 1. november 2003.

⁷⁹ Annsofie Näslund, "Svensk plan beskjetet," *Expressen*, 9. august 2007, <http://www.expressen.se/nyheter/1.791656/svenskt-plan-beskjetet> besøkt august 2007.

⁸⁰ Daly (2003).

skutt ned mellom 1975 og 1992 og at dette har resultert i 760 døde.⁸¹ En annen statistikk viser at fra 1973 til 1991 var det registrert 24 angrep med MANPADS rettet mot sivil luftfart, noe som førte til 390 drepte.⁸² Det har også blitt rapportert at både IRA og Hizballah har hatt tilgang på enkelte MANPADS. Hizballah har for eksempel brukt MANPADS mot israelske jagerfly ved et par anledninger.⁸³

En annen grunn til at MANPADS har blitt lansert som et av de mest sannsynlige scenarioene for terrorangrep mot luftfarten er antagelsen om at den økte sikkerheten etter 9/11 har framtvunget andre måter å angripe fly på. Nå er det på ingen måte nytt at terrorgrupper ønsker å bruke MANPADS mot sivile mål. For eksempel ble fem personer fra Midtøsten arrestert i Italia 5. september 1973 i besittelse av SA-7 missiler. De hadde leid en leilighet like ved Fuicimino lufthavn i Roma og planla å skyte ned et el Al fly under innflyvning. På 1970 og 1980-tallet ble flere forsøk fra pro-palestinske grupperinger på å skyte ned El Al fly ved hjelp av MANPADS forhindret.⁸⁴ Til tross for at missilangrep mot sivile fly har vært pekt på som det mest aktuelle scenarioet i lang tid før 9/11, har det til nå ikke blitt gjennomført angrep med MANPADS i Vesten.⁸⁵

Det har imidlertid forekommet planer om angrep mot vestlige mål ved hjelp av MANPADS og flere aktører har vist både intensjon og kapasitet til å gjennomføre angrep med denne type våpen. I følge en rapport fra RAND Corporation er det bekreftet at tsjetsjenske opprørere har tilgang til nyere utgaver av russiske MANPADS, som SA-16 og SA-18. Rapporten hevder videre at det er bekreftet at al-Qaida har tilgang på nyere typer som SA-14 og SA-16.⁸⁶ al-Qaida nettverket har tidligere vist vilje og evne til å bruke MANPADS mot sivile passasjerfly. I 2002 forsøkte medlemmer av al-Qaida å skyte ned et israelsk Boeing 757 passasjerfly tilhørende flyselskapet Arkia da flyet tok av fra Mombasa i Kenya med SA-7 missiler. Missilene bommet imidlertid. Khalid Sheikh Muhammad sa i avhør på Guantánamo 10. mars 2007 at han var ansvarlig for dette angrepet og for et angrep mot et El Al fly som tok av fra lufthavnen i Bangkok.⁸⁷

I mai 2003 skal en SA-7 missil med samme serienummer som de som ble brukt i Mombasa blitt funnet nær Prins Sultans militære lufthavn i Saudi-Arabia.⁸⁸ I tillegg skal også en sudansk al-Qaida mistenkt ha innrømmet å ha avfyrt en SA-7 missil mot amerikanske fly i Saudi-Arabia.⁸⁹ I 2003 stoppet saudiske myndigheter en lastebil med MANPADS som ifølge myndighetene skulle

⁸¹ Venter (2003).

⁸² Jin-Tai Choi, *Aviation Terrorism – Historical Survey, Perspectives and Responses*, Basingstoke: Macmillan, 1994, s.145.

⁸³ Hunter (2001).

⁸⁴ Choi (1994), s.143-144.

⁸⁵ Se for eksempel Choi (1994) og Marvin B.Schaffer, "The Missile Threat to Civil Aviation," i Paul Wilkinson, Brian M.Jenkins, *Aviation Terrorism and Security*, 1999.

⁸⁶ James Chow (et.al) *Protecting Commercial Aviation Against the Shoulder-Fired Missile Threat* (RAND Corporation), 2005, s.4-5.

⁸⁷ "Verbatim Transcript of Combatant Status Review Tribunal Hearing for ISN 10024," *U.S Department of Defence*, http://www.defenselink.mil/news/transcript_ISN10024.pdf besøkt september 2007.

⁸⁸ Daly (2003).

⁸⁹ Lia (2003), s.27.

fraktes til militante islamister med koblinger til al-Qaida.⁹⁰ Osama bin Laden skal ha sagt i intervju i 1998 at al-Qaida hadde tilgang til mange anti-luft missiler, inkludert Stinger missiler og han indikerte at han kunne tenke seg å angripe amerikanske militærfly med slike.⁹¹ Amerikanske myndigheter hevder at de har bevis for at al-Qaida drev utstrakt opplæring i bruk av SA-7 missiler og at det finnes sterke indikasjoner på at al-Qaida planla å bruke denne type våpen mot vestlige mål utenfor Afghanistan. Påstandene har blitt underbygget av andre kilder, blant annet av al-Qaidas egne videooptak som inneholder skrittvis instruksjoner om hvordan bakke-til-luft missiler brukes.⁹² Det har også vært rapportert at bin Laden kan ha levert opp til 50 Stinger missiler til tsjetsjenske separatister. Våpnene skal ha blitt transportert fra Georgia eller Aserbajdsjan og blitt levert i desember 1999.⁹³

En grunn til at det har forekommet få angrep med MANPADS utenfor konfliktfylte områder kan være at det er vanskeligere å skaffe og å transportere våpnene i mer kontrollerbare områder. Det har imidlertid kommet flere rapporter fra ulike sikkerhetstjenester om at det er mulig å skaffe MANPADS også i Vesten. Kort tid etter 11. september angrepet lurte FBI en britisk våpenselger til å tro at de var representanter for en terrorgruppe som ønsket å skyte ned amerikanske passasjerfly med MANPADS. Våpenselgeren ønsket å selge dem 20 SA-16 missiler.⁹⁴ I 2002 advarte FBI flyselskap om at terrorister kan ha smuglet anti-luft missiler inn i USA.⁹⁵ I august 2003 ble tre menn arrestert i USA for å ha forsøkt å skaffe seg missiler for å skyte ned amerikanske passasjerfly.⁹⁶ I 2003 ble også en britisk statsborger med muslimsk bakgrunn og en malaysier arrestert av FBI, mistenkt for å ha forsøkt å smugle russiske SA-18 inn i USA for å forsyne "arabiske dissidenter".⁹⁷ RAND har også hevdet at MANPADS lett kan bli smuglet inn i USA i en av 20 000 containere som daglig kommer sjøveien til USA uten å bli kontrollert.⁹⁸

I tillegg har det kommet fram informasjon som tydet på at al-Qaida nettverket planla å angripe fly som tok av fra Heathrow med anti-luft missiler. I februar 2003 ble armerte kjøretøy og flere hundre soldater utstasjonert til Heathrow, og myndighetene vurderte å stenge flyplassen. Grunnen skal ha vært etterretningsinformasjon som tilsa at islamistiske ekstremister med bånd til al-Qaida hadde smuglet bærbare SA-7 anti-luft missiler fra Europa og inn i Storbritannia. I 2003 ble myndighetenes aksjon mot Heathrow av mange sett på som en PR-øvelse for å få økt oppslutning om britenes deltagelse i den nært forestående invasjonen av Irak.⁹⁹ I 2005 kom det imidlertid fram at MI5 i forkant av aksjonen i 2003 hadde fått informasjon om at terrorister tilknyttet al-

⁹⁰ Venter (2003).

⁹¹ Daly (2003) og "More on Missiles," *Air Safety Week*, 25. august 2003.

⁹² Lia (2003), s.28.

⁹³ Hunter (2001).

⁹⁴ "Feds Tell How the Weapons Sting Was Played," *CNN*, 14. august 2003, <http://edition.cnn.com/2003/LAW/08/13/arms.sting.details/> besøkt august 2007.

⁹⁵ Tom Squitieri, "Missiles Seen as Growing Menaces to Airliners," *USA Today*, 15. januar 2003, http://www.usatoday.com/news/nation/2003-01-15-stinger-usat_x.htm besøkt august 2007.

⁹⁶ "Terrorist Missile Attack Could Be Blunted With Laser System," *Air Safety Week*, 18. august 2003.

⁹⁷ Venter (2003).

⁹⁸ Chow (2005), s.4.

⁹⁹ Nick Hopkins & Richard Norton-Taylor, "Huge hunt for missile smugglers," *The Guardian*, 13. februar 2003, http://www.guardian.co.uk/uk_news/story/0,3604,894515,00.html

Qaida planla å kapre et passasjerfly i Øst-Europa for så å styrte flyet inn i en av Heathrows terminaler. I tillegg skulle passasjerfly som tok av fra flyplassen bli beskytt med bombekastere. Plottet skal ha blitt planlagt av Khalid Sheikh Muhammad, som senere sa i avhør at medlemmer av al-Qaida hadde fått penger og beskjed om å begynne overvåkning av Heathrow for å finne svake punkter og egnede steder for å skyte ned fly fra.¹⁰⁰

Angrep med avstandsleverte eksplosiver som RPG (rocket-propelled grenade) mot fly og helikoptre har også forekommet. Angrep mot fly under 1000 fot blir ofte gjennomført ved hjelp av RPG framfor MANPADS, og flere opprørsgrupper har hatt suksess med å bruke RPG mot fly og helikoptre. Et profilert tilfelle av dette er nedskytningen av amerikanske Black Hawk helikoptre i Somalia i 1993.¹⁰¹ I 2007 har islamistiske opprørere i Somalia skutt med RPG mot mindre fly. Blant annet skjøt de ned et fraktfly da det tok av fra flyplassen i Mogadishu og drepte besetningen på elleve.¹⁰² Al-Qaida i Irak har også brukt RPG mot en britisk C-130 fly ved hjelp av det de hevdet var en anti-stridsvogns missil. Ifølge britiske myndigheter ble flyet skutt ned ved hjelp av anti-luft artilleri.¹⁰³ I desember 2005 skal en islamistisk terrorcelle ha planlagt å skyte RPG mot et passasjerfly tilhørende det israelske flyselskapet El Al i det flyet tok av fra lufthavnen i Geneve. Sveitisk etterretning skal ha avverget forsøket etter å ha infiltrert cellen ved hjelp av en utplassert hemmelig agent. Cellen skal ha bestått av en algerier og en libyer som begge bodde i Zurich. Planen deres var å smugle RPG-raketter inn fra Russland og å stikke av til Irak etter å ha gjennomført angrepet. Åtte personer med nordafrikansk bakgrunn ble arrestert, men alle har blitt frikjent av rettsapparatet i Sveits. 2. april 2007 bestemte retten å henlegge saken ettersom det ikke var nok bevis til å hevde at det var snakk om et faktisk plot.¹⁰⁴

Med enkelte unntak er altså MANPADS mot fly mest aktuelt som taktikk i krigsoner og konfliktfylte områder. Til nå har ingen terrorangrep mot mål i Europa og USA blitt gjennomført, til tross for enkelte planer. Det er imidlertid god grunn til å anta enkelte terrorgrupper kan besitte ressurser og viljen til å gjennomføre et slikt angrep. Et scenario som kan være relevant er at symbolske flyselskap blir beskytt i områder hvor sikkerheten er lavere. I og med flysektorens internasjonale karakter er det fullt mulig å angripe amerikanske, britiske, franske eller israelske fly i land med lang lavere sikkerhetsnivå enn i vestlige land. Til tross for denne typen angrep vil vekke oppsikt, vil de vekke mindre oppmerksomhet enn hvis tilsvarende angrep hadde skjedd i Europa.

¹⁰⁰ David Leppard, "Al-Qaeda's Heathrow jet plot revealed," *The Sunday Times*, 9. oktober 2005, <http://www.timesonline.co.uk/newspaper/0,,176-1817244,00.html> besøkt august 2007

¹⁰¹ Hunter (2001) .

¹⁰² "11 civilians killed in RPG attack by Al-Shabaab in Mogadishu, Banaadir, Somalia," *Worldwide Incident Tracking System*, <http://wits.nctc.gov/ViewIncident.do?incidentId=46233> besøkt oktober 2007.

¹⁰³ Lewis (2006).

¹⁰⁴ "Plot to Down El AL Jet in Geneva Foiled," *Jerusalem Post*, 19. mai 2006, <http://www.jpost.com/servlet/Satellite?pagename=JPost%2FJPArticle%2FShowFull&cid=1145961375334> besøkt august 2007; "No Proof of Plot Against El Al Plane," *Jerusalem Post*, 28. april 2007, <http://www.jpost.com/servlet/Satellite?pagename=JPost%2FJPArticle%2FShowFull&cid=1177591150569> besøkt august 2007, og "Terrorists Planned to Blow up El Al Plane," *Ynet News*, 19. mai 2006, <http://www.ynetnews.com/articles/0.7340.L-3252772.00.html> besøkt august 2007.

Det finnes med andre ord flere mulige måter å angripe luftfartøy på, men i takt med økt sikkerhet og en trend mot mer spektakulær, massedrapsbasert terrorisme har terrorister forsøkt å utvikle nye angrepsmetoder. Basert på denne gjennomgangen synes taktikken som går ut på å smugle eksplosiver om bord på fly å være et høyaktuelt scenario. Å kapre fly på samme måte som ved 9/11 virker å være vanskeligere etter at nye sikkerhetstiltak ble innført for å hindre at kaprere får tilgang til cockpiten. Bruk av ulike typer for missiler mot fly i det flyet tar av eller går inn for landing kan være en måte å omgå flysikkerheten på, i den grad det er mulig å skaffe seg og å transportere slike missiler i vestlige land. Det er imidlertid mulig for passasjerfly å installere ulike typer beskyttelsessystemer mot missiler.

3.2 Taktikker brukt mot lufthavner

I tiden etter 2001 har lufthavner blitt oftere angrepet enn luftfartøy. Dette er kanskje ikke overraskende ettersom det er et mye større utvalg av mål på en lufthavn, samtidig som det er enklere å smugle inn eksplosiver og våpen på en flyplass enn det er å smugle de inn på fly. Til gjengjeld har anslagene mot selve lufthavnen som regel vært mindre spektakulære, og vellykkede angrep har medført færre ofre enn de største angrepene mot luftfartøy. De siste årene har det imidlertid vært forsøkt gjennomført flere angrep mot lufthavner som kunne ført til store tapstall hvis de hadde lyktes.

3.2.1 Bombe utplassert på flyplassen

En av de vanligste taktikkene mot flyplasser er å utplassere en bombe ett eller annet sted inne i en flyplassterminal. Ett av de større planlagte angrepene mot lufthavner var det såkalte “2000 Millennium Plot” hvor ett av målene skal ha vært den internasjonale flyplassen i Los Angeles (LAX). Algerieren Ahmad Ressay hadde trent i al-Qaidas leire i Afghanistan og tilhørte en terrorcelle som skulle angripe mål i USA. Etter at han hadde bestemt seg for at den internasjonale lufthavnen i Los Angeles skulle være målet begynte han planleggingen. Han ville overvåke sikkerheten på LAX ved å observere hvor lang tid det tok for sikkerhetsvaktene å oppdage en bagasjetralle Ressay hadde utplassert. Han vurderte også ideen om å bruke to koffertene under selve angrepet – en med eksplosiver og en tom koffert for å henlede oppmerksomheten bort fra den virkelige bomben. Ressay hadde med seg en notatbok med bombeoppskrifter fra oppholdet i Afghanistan og brukte disse oppskriftene da han skulle konstruere bomben. Han ble imidlertid arrestert 14. desember 1999 etter at amerikanske tollere i Port Angeles, Washington, hadde fått mistanke da han ankom fra Canada. Det viste seg at bilen var lastet med store mengder av eksplosivet hexamethylene triperoxide diamine (HMTD) som er nært beslektet med TATP.¹⁰⁵

En annen taktikk er å benytte seg av fjernstyrte bomber, noe som har blitt brukt flere ganger mot flyplasser i Sørøst-Asia. Den indonesiske separatistgruppen Free Aceh Movement (GAM) sto bak en rørbombe som ble detonert ved hjelp av et motorsykelbatteri i nærheten av en Kentucky Fried Chicken restaurant på Sukarno-Hatta flyplassen 27. april 2003. 4. mars 2003 ble minst 21

¹⁰⁵ “United States of America v. Mokhtar Haouari,” *United States District Court Southern District of New York* Transcript, 3.juli 2001, s.607-617, <http://fl1.findlaw.com/news.findlaw.com/hdocs/docs/haouari/ushaouari70301rassamtt.pdf> besøkt august 2007.

personer drept og over 100 skadet da en fjernstyrt bombe skjult i en ryggsekk på Davao lufthavn på Filippinene gikk av. De mistenkte bak hendelsen var islamistiske separatistgrupper som er aktive på Filippinene.¹⁰⁶ Andre typer improviserte eksplosive anretninger (IED) har også blitt brukt mot lufthavner. 3. april 2005 detonerte ukjente angrepsmenn en IED i venterommet på en flyplass i Thailand. To ble drept, og 69 skadet i eksplosjonen.¹⁰⁷

3.2.2 Bilbombe

Bilbomber har blitt brukt en rekke ganger mot flyplasser. Denne aksjonsformen er blitt benyttet av den baskiske uavhengighetsbevegelsen "Euskadi ta Askatasuna" (ETA). Nesten alle ETAs bilbomber har vært plassert i biler parkert i et parkeringshus tilknyttet flyplassen. Separatistgrupper som ETA skiller seg imidlertid fra mer utpregede terrorgrupper ved at de ofte varsler myndighetene om de utplasserte bombene slik at de kan bli uskadeliggjort før detonasjonen. Dette tyder på at ETA vil vise at de har evne til å ramme det spanske samfunnet og vil bruke dette som et pressmiddel for å frambringe en forhandlingsløsning med de spanske myndighetene. For eksempel varslet ETA 26. juli 2001 om en bilbombe de hadde plassert på en parkeringsplass ved lufthavnen i turistområdet Costa Del Sol. De sto også bak en bilbombe i garasjen ved Santander lufthavn i Spania 27. juli 2003. Det største angrepet med en bilbombe fra ETA kom imidlertid så sent som 30. desember 2006 og var rettet mot Barajas internasjonale lufthavn i Madrid. Bilen sto parkert i en garasje tilknyttet terminal fire og var fylt med mellom 500-800 kg eksplosiver. 60 % av bygningen ble ødelagt, to ble drept mens 26 ble skadet i angrepet.¹⁰⁸

ETA har også benyttet seg av fjernstyrte bilbomber. For eksempel har de påtatt seg ansvaret for en fjernstyrt bilbombe som gikk av på en parkeringsplass utenfor Madrids internasjonale lufthavn. Ingen ble skadet i dette angrepet. Også Real Irish Republican Army (RIRA) har benyttet seg av bilbomber mot flyplass. 1. august 2001 varslet de at de hadde plassert en bilbombe bestående av 20 kilo eksplosiver i en parkeringsplass ved Belfast internasjonale lufthavn.¹⁰⁹

I begynnelsen av september 2007 ble det avverget et angrep i Tyskland, hvor tre islamske militante planla å angripe mål i Tyskland hvor amerikanere oppholdt seg inkludert den amerikanske flybasen i Rammstein og Frankfurt internasjonale flyplass. De skal ha samlet så mye som over 600 kg med hydrogenperoksid for å lage eksplosiver.¹¹⁰ Gruppen planla også å angripe nattklubber og puber, men flyplassene skal ha vært de primære målene. Planen var å angripe målene ved hjelp av bilbomber.¹¹¹

¹⁰⁶ Lia (2003), s.26.

¹⁰⁷ "2 civilians killed, 69 others wounded in explosion at airport in Hat Yai, Songkhla Province, Thailand," *Worldwide Incident Tracking System*, <http://wits.nctc.gov/ViewIncident.do?incidentId=9655> besøkt oktober 2007.

¹⁰⁸ "ETA Bomb Ends Peace Process," *Jane's Terrorism & Security Monitor*, 14. februar 2007.

¹⁰⁹ "Dissidents Blamed for Airport Bomb," *BBC News*, 2. august 2001.

¹¹⁰ Mark Landler og Nicholas Kulish, "German Police Arrest 3 in Imminent Terrorist Plot," *New York Times*, 5. september 2007.

¹¹¹ "Germany Foils 'Massive' Bomb Plot," *BBC News*, 5. september 2007, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/6979295.stm> besøkt september 2007 og David McHugh, "German Arrest 3 in Alleged Terror Plot," *Associated Press via Yahoo! News*, 5. september 2007.

3.2.3 Selvmordsangrep

Det har forekommet enkelte forsøk på å gjennomføre selvmordsangrep ved hjelp av biler mot flyplasser i Europa, men til nå har ingen lyktes fullt ut. I 2002 innrømmet for eksempel tunisieren Nizar Trabelsi å ha planlagt å gjennomføre et selvmordangrep mot kantinen på en militær base i Kleine Brogel i Belgia som blant annet blir brukt av amerikanske styrker. Målet skal ha vært foreslått av Osama bin Laden selv.¹¹²

Et mer nylig selvmordsangrep utført ved hjelp av en bilbombe fant sted i Glasgow i slutten av juni 2007. På ettermiddagen 30. juni krasjet en Jeep Cherokee inn i hovedinngangen til Glasgow lufthavn, terminal 1. Bilen var fylt med gassflasker, bensin og spiker, og den tok fyr da terroristene prøvde å kjøre gjennom veggen på flyplassen. Da bomben ikke eksploderte som planlagt, helte terroristene bensin på den brennende bilen. Sjåføren helte bensin på seg selv og tente på. Passasjeren i bilen skal ha forsøkt å løpe inn på flyterminalen med bensinbeholdere, men han ble stoppet av sikkerhetsvakter.¹¹³ Sjåføren var Kafeel Ahmad (27) og var av indisk herkomst. Den 2. august døde han av brannskadene han pådro seg i angrepet.¹¹⁴ Britiske myndigheter regner Kafeel Ahmad og passasjeren (Bilal Talal Abdullah) som hovedmennene bak angrepet mot et diskotek i London rett i forkant av angrepet i Glasgow. Ettersom bilbomben mot diskoteket i London var mislykket, ville de gjennomføre angrepet mot Glasgow "manuelt" – ved å kjøre inn i flyplassen med en bombe. Man tror at de regnet med at de snart ville bli knyttet til angrepet i London og at de var jaktet på. Angrepet mot flyplassen i Glasgow ble dermed noe forhastet og dårlig planlagt. Det er sterke indikasjoner på at Kafeel Ahmad så på angrepet som et selvmordsangrep. I en e-post som han skrev like før angrepet skal han angivelig langt på vei ha tatt på seg ansvaret for angrepet både i London og Glasgow. Han skrev også at angrepet ble utført i Allahs navn og at han ønsket martyrdom.¹¹⁵

Basert på denne gjennomgangen er det god grunn til å anta at bruk av ulike typer av bomber er det mest sannsynlige scenarioet når det gjelder angrep mot lufthavner. Særlig relevant er ulike typer av bilbomber som kan være mye større og kraftigere enn bomber utplassert inne i flyterminalen.

3.2.4 Bruk av fly i angrep mot flyplass

Det finnes noen få eksempler på planer som har gått ut på å styrte fly inn i lufthavner. Det nevnte "Heathrow Airport Plot" gikk ut på både å beskytte fly med missiler og å kapre et passasjerfly i

¹¹² Groot Bijgaarden, "Bin Ladin Himself Chose Kleine Brogel," *De Standaard* 4. desember 2002, via FBIS; "Belgium Puts Man Who Knew Bin Laden on Trial," *Reuters News*, 22. mai 2003, via <http://www.ds-osac.org/view.cfm?key=7E4450444452&type=2B170C1E0A3A0F162820#> og "Al-Qaeda plotters sentenced," *BBC News*, 30. september 2003, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/3150594.stm>

¹¹³ "Jihadists Attack UK," *Jane's Terrorism & Security Monitor*, 11. juli 2007 og "Full details of Glasgow Airport Terror Attack," *UK-Airport News*, 2. juli 2007, <http://www.uk-airport-news.info/glasgow-airport-news-020707c.htm> besøkt august 2007.

¹¹⁴ "Glasgow Terror Suspect Dies from Burns," *USA Today*, 2. august 2007, http://www.usatoday.com/news/world/2007-08-02-terror-suspect-dies_N.htm besøkt august 2007.

¹¹⁵ Vikram Dodd, "Airport Bomber's Email to Relative Said He Wanted to Die for Allah," *Guardian*, 20. august 2007, <http://www.guardian.co.uk/terrorism/story/0,,2152282.00.html> besøkt august 2007.

Øst-Europa og styrte flyet inn i en av Heathrows terminaler.¹¹⁶ Detaljer om plottet kom fram da sjefsplanleggeren av plottet, Khalid Sheikh Muhammad, ble arrestert 28. februar 2003. I avhør med pakistanske myndigheter fortalte han at han planla å angripe Heathrow lufthavn og andre infrastrukturmål slik som Londons undergrunnsbane. Da en pakistansk statsborger som ble rekruttert av Khalid Sheikh Muhammad for å overvåke og forbedre et angrep mot Heathrow ble arrestert 21. juli 2004 fikk pakistanske myndigheter også tak i hans bærbare pc. Denne inneholdt informasjon om planlagte angrep mot Storbritannia. Al-Qaida planla å kapre fly tilhørende de nasjonale flyselskapene i Tsjekkia, Slovakia, Kroatia, Polen, Romania og Malta for å angripe Heathrow med disse flyene ettersom det var dårligere sikkerhet på disse flyene og lufthavnene i disse landene. For å unngå unødvendig mistanke ønsket al-Qaida ikke å benytte seg av arabiske kaprere, men heller bruke europeiske muslimer som hadde kjempet i Bosnia. De ønsket også å rekruttere piloter som kunne styre flyet etter kapringen. Hvis de ikke greide å rekruttere piloter, skulle de i stedet sende studenter til flyskoler. Våpnene kaprerne skulle bruke var knuste flasker og spisebestikk av rustfritt stål. Flyene skulle bli styrtet inn i ulike bygninger på Heathrow.¹¹⁷ Flere sentrale al-Qaida medlemmer skal ha vært involvert i plottet. Blant annet skal Walid bin Attash, som var en av de ansvarlige for angrepet på USS Cole utenfor Yemen i oktober 2002, ha fått i oppdrag av Khalid Sheikh Muhammad å rekruttere kaprere. Også Ramzi bin al-Shibh, som var en nøkkelperson i tilretteleggingen av 9/11, var med i planleggingen av Heathrow aksjonen. Han skal ha greid å rekruttere fire personer til operasjonen før han ble arrestert i 2002.¹¹⁸

Det er verdt å legge merke til at denne planen viser at land eller flyselskap med antatt dårligere sikkerhet kan være utsatt for kapringsforsøk selv om gjeldende land eller flyselskap ikke er et mål i seg selv. Intensjonen med en slik kapring er å bruke flyet som våpen mot det egentlige målet. Dette tyder på at forbedret sikkerhet kan medføre at terroristene ser seg om etter andre måter å angripe på og at de benytter seg av områder eller sektorer med dårligere sikkerhet. I utgangspunktet vil terroristene mest sannsynlige foretrekke større fly hvis målet er å bruke dem som våpen, men det kan også tenkes at mindre fly kan være utsatte hvis sikkerheten er lavere enn for større fly. Mindre fly som blir styrtet inn i høyprofilerte mål, kan ha en høy symbolsk og spektakulær effekt. I slike tilfeller kan kategori 3 (lavt sikkerhetsnivå, lav symbolsk betydning) fra tabellen om attraktivitet være mer attraktivt.

I enkelte tilfeller har opprørsgrupper vært i stand til å gjennomføre større angrep mot flyplasser. I 2007 sto de tamilske tigrene (LTTE) bak et regelrett bombeangrep mot Bandanaraiké internasjonale lufthavn i Colombo. De brukte to Zlin 143 lette bombefly og slapp tre 100lb bomber på flyplassen. LTTE skiller seg imidlertid ut ved at det er en stor og slagkraftig geriljabevegelse med territoriell kontroll over visse områder av Sri Lanka og et meget omfattende internasjonalt støttenettverk og har lang kamperfaring fra konflikten med myndighetene i Sri Lanka. LTTE er med andre ord ikke en utpreget terrorgruppe. De har en helt annen ressurstilgang

¹¹⁶ David Leppard, "Al-Qaeda's Heathrow jet plot revealed," *The Sunday Times*, 9. oktober 2005, <http://www.timesonline.co.uk/newspaper/0,,176-1817244,00.html> besøkt august 2007.

¹¹⁷ Pervez Musharraf, *In the Line of Fire – A Memoir*, 2006, s.240-242.

¹¹⁸ "Biographies of High Value Terrorist Detainees Transferred to the US Naval Base at Guantanamo Bay," *Office of the Director of National Intelligence*, 6. september 2006, <http://www.dni.gov/announcements/content/DetaineeBiographies.pdf> besøkt september 2007.

enn de fleste terrorgrupper, og singalesiske myndigheter hadde allerede i 2005 indikasjoner på at LTTE besatt en offensiv luftkapasitet.¹¹⁹

3.2.5 Raketter rettet mot flyplassen

En annen taktikk som særlig har blitt observert i Irak og Afghanistan er å beskytte flyplasser med ulike typer av missiler eller avstandsleverte eksplosiver. I en filmet operasjon skal medlemmer av Taliban og al-Qaida i Afghanistan skutt raketter mot amerikanske styrker på en lufthavn i Khost og brukt GPS for å beregne retning og avstand.¹²⁰ Rakettangrep mot flyplassene har også blitt observert i konfliktområder som Somalia og Israel/Palestina i 2007.¹²¹ Eksplosiver mot flyplasser har også forekommet flere ganger i Latin-Amerika. Som tidligere nevnt er bruk av raketter mot fly eller flyplass vanskelig å gardere seg mot gitt at terroristene har tilgang på slike våpen og er i stand til å bruke dem.

3.2.6 Angrep rettet mot infrastruktur knyttet til flyplassen

Det har også vært planer om å angripe infrastruktur tilknyttet lufthavnen for derigjennom å bruke dette som et våpen. I begynnelsen av juni 2007 ble det avverget et komplott rettet mot John F. Kennedy (JFK) internasjonale lufthavn i New York. Planen gikk ut på å sprengre drivstoffstanker og rørledninger fylt med drivstoff til flyene. Hovedmannen bak dette angrepet, den 63 år gamle amerikansk-guyanske Russel Defreitas, hadde i mange år jobbet på JFK for et mindre flyselskap og hadde dermed god tilgang til lufthavnen. Planen var å ta kontrollen over lufthavnens kontrolltårn hvor sikkerhetspersonell overvåket flyplassen for så å sprengre de doble tankene, og skaffe til veie nok oksygen til å antenne bensinen på innsiden. Defreitas observerte flyplassen fire ganger i januar 2007 og fokuserte da på drivstoffstanker, sikkerhetstiltak og en fluktplan. Han rekrutterte imidlertid en kollega på lufthavnen som jobbet som informant for FBI. Dette gjorde at gruppa kunne arresteres mens angrepet fortsatt var på planleggingsstadiet. Ifølge amerikanske myndigheter kunne et angrep på drivstofftankene ha ført til store materielle skader, men få dødsfall.¹²² Det har også blitt hevdet at planene var umulig å gjennomføre. Defreitas hadde imidlertid stor tro på planen og har uttalt at angrepet ville forårsake "greater destruction than in the September 11 attacks".¹²³

¹¹⁹ "Terror in the Sky," *Airport Security Report*, 14 (8), 25. april 2007.

¹²⁰ "As-Sahab Production Video of Joint Taliban and al-Qaeda in Afghanistan Launching Rockets at American Forces in Khost," *SITE Institute*, 31. mai 2006, <http://www.siteintelgroup.org/bin/articles.cgi?ID=publications179506&Category=publications&Subcategory=0> besøkt september 2007.

¹²¹ Ifølge oversiktene til World Incident Tracking System tilgjengelig på <http://wits.nctc.gov/Main.do>

¹²² Anthony Faiola og Steven Mufson, "N.Y Airport Target of Plot, Officials Say," *Washington Post* 3. juni 2007, <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2007/06/02/AR2007060200606.html> besøkt august 2007.

¹²³ Toby Harnden, "Plot to Blow up JFK is 'Tip of the Iceberg'," *Telegraph*, 5. juni 2007, <http://www.telegraph.co.uk/news/main.jhtml?xml=/news/2007/06/04/wjfk04.xml> besøkt august 2007.

Det har også vært flere tilfeller hvor det har blitt skutt mot innsjekkingsskranken til enkelte flyselskap. Innsjekkingsskranken til det israelske flyselskapet El Al har vært særlig utsatt. I 1985 angrep fore terrorister El Al sin innsjekkingsskranke på Leonardo Da Vinci lufthavn i Roma ved hjelp av håndgranater og automatrifler. 16 ble drept og 99 skadet.¹²⁴ På den amerikanske uavhengighetsdagen 4. juli i 2002 løsnet en egyptisk-født mann ild mot det israelske flyselskapet El Al sin skranke på Los Angeles internasjonale lufthavn. Han drepte to og skadet tre. Angrepet ser ut til å være motivert av anti-israelske holdninger, men for øvrig vet man ikke noe mer om motivasjonen eller hans eventuelle koblinger til kjente grupperinger.

Gjennomgangen av ulike taktikker har vist at taktikkene har endret seg i takt med at flysikkerheten har blitt bedre. Ofte har terroristene endret kjente taktikker ved å legge til et nytt element eller å forsøke den samme taktikken mot mål hvor sikkerheten er lavere. Kjente taktikker som kapringer av fly og bomber mot flyplasser har blitt omgjort til nye taktikker ved at et selvmordsaspekt har blitt lagt til. Lufthavner skiller seg ut fra luftfartøy ved at det er flere mulige mål på en flyplass samtidig som det kan være enklere å gjennomføre angrep. Som vi skal se, er det ikke nødvendigvis en sammenheng mellom hvilke mål som er enkle å angripe og de som faktisk blir angrepet, men målets symboliske betydning ser ut til å ha sterk innflytelse på målutvelgelsen.

4 Målutvelgelse for terroraksjoner rettet mot luftfart

I dette kapitlet vil rapporten analysere hva slags mål som blir rammet og hvordan terroristene har motivert sine aksjoner mot ulike typer luftfartsmål for å nærmere kunne avgjøre hva som gjør et mål utsatt for terrorisme. Som den generelle drøftingen i kapittel en og to viste, er målutvelgelsen når det gjelder terrorisme mot luftfart i stor grad preget av forholdet mellom et bestemt måls sikkerhetsnivå og målets symbolske betydning. I hovedsak gjelder dette i større grad for målutvelgelse av luftfartøy enn av lufthavner ettersom det er vanskeligere å få med eksplosiver om bord i et fly enn å få eksplosiver inn på en flyplass. Som denne gjennomgangen vil vise, blir også imidlertid lufthavner ofte valgt ut som mål på grunn av dens symbolske eller økonomiske betydning. Rapporten vil imidlertid først ta for seg en kort gjennomgang av angrep og mulige angrep rettet mot norsk luftfart.

4.1 Angrep rettet mot norsk luftfart

Det har forekommet få terrorangrep rettet mot norsk luftfart. Det har imidlertid vært flere tilfeller av kapringer av norske fly eller fly på vei til Norge. I 1979 ble for eksempel et sovjetisk rutefly på vei fra Oslo til Moskva kapret av fire europeiske medlemmer av den indiske sekten Ananda Marga. Medlemmer av denne gruppa skal ha utført flere terroraktiviteter på 1970-tallet, blant

¹²⁴ “Abu Nidal Organization (ANO) attacked Airports & Airlines target (Dec. 27, 1985, Italy,” *MIPT*, <http://www.tkb.org/Incident.jsp?incID=4452> besøkt august 2007.

annet skal gruppa ha angrepet Hilton-hotellet i Sydney i 1978. Formålet med kapringen skal ha vært å sette fokus på forhold i Sovjetunionen.¹²⁵

I 1985 ble et Braathens SAFE fly kapret mellom Trondheim og Oslo, men kapreren overga seg imidlertid i bytte mot et par flasker øl.¹²⁶ Tre norske fly ble kapret i første halvdel av 1990-tallet. I september 1993 kapret to iranere et Aeroflot-fly i Baku i Aserbajdsjan og tvang det til Oslo. Motivasjonen var å få politisk asyl i Norge.¹²⁷ I 1994 ble et SAS fly i Nord-Norge kapret av en bosnisk flyktning som ønsket å sette fokus på situasjonen i Bosnia. Kapreren overga seg på Gardermoen lufthavn etter forhandlinger.¹²⁸ I 1996 kapret en 22 år gammel palestiner et bulgarsk fly etter at det hadde tatt av fra Beirut og forlangte å bli flydd til Norge. Besetningen fikk kapreren til å tro at de måtte mellomlande i Varna, Bulgaria for å etterfylle drivstoff. Da de kom til Varna ble kapreren overtalt til å sette av passasjerene. Så fløy flyet til Gardermoen og landet der. Han søkte om asyl i Norge. Palestineren hadde kapret flyet ved trenge seg inn i cockpiten og sa at hadde en bombe. Ifølge hans norske advokat var bomben kun en sjokoladeboks.¹²⁹ Mannen skal i et intervju med VG i 1997 uttalt at målet hans var å styrte flyet i Oslo. Han skal ha blitt tvunget til å gjøre dette av en palestinsk gruppe. Det er uklart i hvilken grad hans uttalelser faktisk stemmer.¹³⁰

Når det gjelder det generelle trusselnivået mot Norge er dette vurdert av Politiets sikkerhetstjeneste (PST) til å være lavt. I sin ugraderte trusselvurdering fra 2007 sier PST at grupper og personer motivert av ekstrem islamistisk ideologi kan utgjøre en trussel hvis disse kreftene ikke motvirkes. Framtredende medlemmer av samfunnet, slik som regjeringsmedlemmer, stortingsrepresentanter og myndighetspersoner for øvrig, kan være utsatt. PST trekker spesielt fram at traumatiserte asylsøkere som får avslag på søknaden, kan utgjøre en potensiell trussel mot myndighetspersoner mens de venter på utvisning.¹³¹ Et eksempel på at traumatiserte asylsøkere kan utgjøre en viss trussel mot norske flysektoren så vi i september 2004, da den algeriske asylanten Ibrahim Bentera forsøkte å styrte et Kato Air fly ved å angripe pilotene med en øks han hadde fått med seg inn på flyet. Bentera skal ha vært sterkt religiøs og flyktet fra Algerie blant annet fordi han hadde blitt dømt til ti års fengsel for å ha drept fem personer på vegne av en væpnet islamsk gruppe. Han hevder selv at han var uskyldig i disse drapene. Ifølge lederen for asylmottaket på Borkenes utenfor Harstad framsto Bentera som en leder av en liten

¹²⁵ "Ananda Marga attacked Airports & Airlines target (Feb. 27, 1979, Norway)," *MIPT*, <http://www.tkb.org/Incident.jsp?incID=2400>

¹²⁶ Tore Bjørge, *Norske dammer – I hvilken grad er de sannsynlige terror- og sabotasjemål?* NUPI, 2003, s.11.

¹²⁷ "Flykaprere får asyl i Norge," *VG Nett*, 18. juni 2002, <http://www.vg.no/nyheter/innenriks/artikkel.php?artid=7610326> Besøkt januar 2008.

¹²⁸ Tore Bjørge, *Norske dammer – I hvilken grad er de sannsynlige terror- og sabotasjemål?* NUPI, 2003, s.11

¹²⁹ Hilde Lundegaard, "Norge ikke attraktivt kaprermål," *Aftenposten*, 4. september 1996, <http://tux1.aftenposten.no/nyheter/forste/s63078.htm> Besøkt januar 2008.

¹³⁰ Øystein Milli, "Kaprer hevder han skulle styrte i Oslo," *VG Nett*, 16. september 2001, <http://www.vg.no/nyheter/innenriks/artikkel.php?artid=8419173> Besøkt januar 2008.

¹³¹ "Ugradert trusselvurdering 2007," *Politiets sikkerhetstjeneste*, <http://www.pst.politiet.no/Filer/utgivelser/trusselvurderinger/Ugradert%20trusselvurdering%202007.pdf> besøkt september 2007.

menighet bestående av 15 somaliere, tsjetsjenere og arabere. Han ble dømt til 17 års fengsel av tingretten i Salten for å bevisst ha forsøkt å styrte flyet.¹³² Et tilsvarende tilfelle skal ha blitt avverget i Vardø 31. mars 2003. En 17 år gammel asylsøker fra Afghanistan som bodde på et asylmottak i Vardø og hadde fått avslag på søknaden sin, planla å ta sitt eget liv og drepe de andre ombord i et Widerøe-fly ved å tenne på kabinen ved hjelp av to flasker med bensin. Angrepsforsøket ble avverget da en annen beboer på mottaket varslet myndighetene etter at han hadde hørt 17-åringen snakke høyt om å sprengte et fly etter avgang fra Bodø. I ettertid har imidlertid 17-åringen hevdet at han kun ønsket å bruke bensinflaskene til å tenne på seg selv.¹³³

De fleste angrep mot flysektoren i Norge har med andre ord blitt gjennomført av psykisk ustabile personer og/eller personer som har ønsket å flykte til Norge. Angrepene har, kanskje med unntak av Kato Air-saken, ikke vært motivert av et ønske om å utføre massedrap. I disse tilfellene har ikke størrelsen på flyet eller flyplassen noen symbolsk betydning, men under antagelsen av at mindre fly eller mindre flyplasser har hatt begrenset sikkerhet kan de derfor være mer attraktive enn større fly og større flyplasser. Basert på PST sin trusselvurdering kan også luftfartøy, uansett størrelse, som transporterer framtrepende individer av samfunnet være mer utsatt enn andre luftfartøy. Igjen kan mindre fly og flyplasser være mer utsatt, gitt at sikkerhetsnivået er lavere på disse enn på de større. Luftfartøy eller lufthavner som yter logistiske tjenester til kontroversielle næringer eller virksomheter, for eksempel hvalfangst, kan være utsatt. I Storbritannia har det nylig vært et eksempel på at luftfartsindustrien i seg selv kan bli oppfattet som en kontroversiell virksomhet på grunn av miljøutslippene. I august 2007 var det store miljøvernemonstrasjoner mot en planlagt utbygging av Heathrow lufthavn spesielt og mot luftfart generelt. Demonstrantene sa at det ville gå til direkte aksjon mot flyplassen, men uten å utsette noen for fare.¹³⁴

Utenlandske mål i Norge kan også være utsatt for terrorisme. Dette gjelder trolig mest symbolske mål som ambassader og lignende, men som vist i denne rapporten blir også luftfartøy ofte valgt ut som terrormål på grunn av deres symbolstatus. Flyselskap fra utsatte land som USA eller Israel og/eller lufthavner som betjener disse flyselskapene, kan være utsatt. En annen mulig trussel er at norske fly kan bli kapret for å bli brukt som våpen mot andre mål i utlandet dersom flysikkerheten i Norge blir oppfattet som lavere enn i andre land. Som tidligere nevnt planla al-Qaida nettverket

¹³² “Økse mannen på Kato Air fikk 17 år” *StavangerAvisen*, 10. mars 2005, <http://www.stavangeravisen.com/art.asp?id=22118> Roy-Arne Salater og Morten Ø. Karlsen, “Jeg er draptsdømt i Algerie,” *TV 2 Nettavisen*, 28 februar 2005, <http://pub.tv2.no/nettavisen/innenriks/article352628.ece>; “Religiøs iver vekket mistanke,” *TV2 Nettavisen*, 2. mars 2005; Roy-Arne Salater og Morten Ø. Karlsen, “Tilhører islamistisk gruppe,” *TV2 Nettavisen*; 3. mars 2005, <http://pub.tv2.no/nettavisen/innenriks/article354298.ece> og Brit Brøndbo og Terje Mortensen, “Varslet PST før øksedrama,” *VG Nett*, 2. mars 2005, <http://www.vg.no/pub/vgart.hbs?artid=103048> besøkt august 2007.

¹³³ Tom Bakkeli, Martin Nilsen, Jan Ovind, “Skulle tenne på Widerøe-flyet i luften,” *VG Nett* 13. januar 2005, <http://www.vg.no/nyheter/innenriks/artikkel.php?artid=102285> og David Stenerud, “Mannen Norge ikke blir kvitt,” *Nettavisen*, 25. januar 2005, <http://pub.tv2.no/nettavisen/innenriks/article335477.ece> Besøkt desember 2007.

¹³⁴ John Vidal & Helen Pidd, “Police to use Terror Laws on Heathrow Climate Protesters,” *Guardian* 11. august 2007, <http://politics.guardian.co.uk/terrorism/story/0,,2146692,00.html> besøkt august 2007, og Hilde Harbo, “Miljøkrig på Heathrow,” *Aftenposten*, 15. august 2007.

å kapre fly i land med mindre flysikkerhet for så å bruke de kaprede flyene som våpen mot mål i Storbritannia. I slike angrep er større fly mer utsatt, men mindre fly kan også være attraktive mål for terrorister hvis sikkerhetsnivået er lavere på mindre fly enn på større.

4.2 Lufthavner

I perioden fra 1947 til 1996 ble det gjennomført mange flere terrorangrep mot luftfartøy enn mot lufthavner internasjonalt. En oversikt viser at mens det ble gjennomført 1098 angrep på fly, ble det i samme periode kun gjennomført 129 angrep mot flyplasser. Det er imidlertid interessant å merke seg at hvis man kun ser på angrep klassifisert som "terrorangrep" blir forskjellen mindre. I perioden 1947 til 1996 er det registrert 320 terrorangrep rettet mot luftfartøy og 119 ble rettet mot lufthavner.¹³⁵ I tiden etter 11. september har det vært langt flere gjennomførte angrep rettet mot flyplassen framfor mot flyene. Også i andre geografiske områder har man sett en nedgang i antall angrep mot fly sammenlignet med flyplasser. Denne utviklingen reflekterer mest sannsynlig den økte bevisstheten rundt flysikkerhet som en følge av 11. september angrepene som har gjort det vanskeligere å smugle våpen eller gjenstander som kan brukes som våpen ombord i flyene. I tillegg er det et større tilfang av mulige mål på lufthavner og enklere å smugle eksplosiver inn på en flyplass enn inn på et fly. Til gjengjeld er angrep på lufthavner ofte mindre spektakulære og dødelige og vekker mindre oppmerksomhet enn angrep mot luftfartøy. Som vist i kapittel 3 har det imidlertid nylig vært forsøk på angrep mot lufthavner som kunne ha medført høy dødelighet og dermed mye oppmerksomhet. Til tross for dette blir også lufthavner valgt ut som terrormål pga flyplassens symbolske betydning.

En grunn som ofte nevnes når terrorister velger å angripe lufthavner er at de er viktige økonomiske symboler. Grappa som Ahmad Ressam tilhørte, skulle angripe et mål i USA, men de diskuterte seg i mellom hva målet skulle være. Ifølge Ressam bestemte de seg for å observere ulike mål for å få en idé basert på denne observasjonen. I august 1999 bestemte de seg for å angripe en lufthavn ettersom lufthavner både var politisk og økonomisk viktige. Tre flyplasser var aktuelle, men valget falt på Los Angeles lufthavn ettersom Ressam hadde vært der før og dermed hadde en viss idé om hvordan den så ut.¹³⁶ Også i det avvergede plottet mot John F. Kennedy (JFK) internasjonale lufthavn i New York i juni 2007 var målutvelgelsen økonomisk og symbolsk motivert. Ifølge Russel Defreitas, cellens leder, fikk man en ekstra symbolsk effekt ved at flyplassen også ble sett på som en representant for president Kennedy,

Anytime you hit Kennedy, it is the most hurtful thing to the United States. To hit John F. Kennedy, wow. . . They love John F. Kennedy like he's the man. . . If you hit that, the whole country will be in mourning. It's like you can kill the man twice.¹³⁷

¹³⁵ Merari (1999), s.11-12.

¹³⁶ "United States of America v. Mokhtar Haouari," *United States District Court Southern District of New York* Transcript, 3. juli 2001, s.572-573, <http://fl1.findlaw.com/news.findlaw.com/hdocs/docs/haouari/ushaouari70301rassamtt.pdf> besøkt august 2007.

¹³⁷ Anthony Faiola og Steven Mufson, "N.Y Airport Target of Plot, Officials Say," *Washington Post*, 3. juni 2007, <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2007/06/02/AR2007060200606.html> besøkt august 2007.

Defreitas skal ha blitt rasende på USA på grunn av at amerikanske missiler ble sendt til Israel, hvor han var overbevist om at de ble brukt til å drepe muslimer, og han ble radikalisert en god stund før 11. september.¹³⁸ I en avlyttet telefonsamtale skal Defreitas ha sagt at angrepet ville komme til å ødelegge den amerikanske økonomien en god stund framover.¹³⁹ I tillegg hadde Defreitas i mange år jobbet for et mindre flyselskap som var basert på JFK. Han var med andre ord godt kjent på JFK.¹⁴⁰

I begge disse sakene er det to faktorer som virker å være avgjørende for at lufthavner blir valgt ut som mål, det ene er den symbolske og økonomiske effekten av slike angrep, og det andre er at terroristene har kjennskap til flyplassen på forhånd. En tredje faktor som kan ha innvirkning på målutvelgelsen er flyplassens topografi og hvorvidt denne egner seg til å skyte ned fly eller skyte på flyplassen fra avstand. I forbindelse med det planlagte angrepet mot et El Al fly i Geneve i desember 2005 bodde de terrormistenkte i Zürich, men valgte å angripe flyplassen i Geneve, ettersom lufthavnen her kan observeres fra de omkringliggende fjellene.¹⁴¹

I de fleste andre større planene som har blitt avverget har det vært store internasjonale flyplasser som har vært målet, framfor mindre flyplasser. I september 2005 tilsto M'Hamed Benyamina, et antatt medlem av en GSPC-celle i Algerie, at de planla angrep mot en rekke mål i Paris, inkludert Orly lufthavn. Safe Bourrada, tidligere dømt for sin rolle i GIA's angrepsbølge i Frankrike i 1995, var leder for seksmannscellen.¹⁴² Våren 2004 ble en gruppe al-Qaida inspirerte militante arrestert i Nederland. De skal blant annet ha planlagt et angrep på Schiphol lufthavn, og de hadde kart og planløsning for flyplassen og en rekke andre høyprofilerte mål i Nederland. Denne gruppa som ble kalt Hofstadgruppen, hadde kontakter med militante islamister i andre land, og tre av medlemmene hadde oppholdt seg i treningsleire i Pakistan og Afghanistan. Muhammad Boyueri som drepte den kontroversielle nederlandske filmregissøren Theo Van Gogh 2. november 2004 var en lederskikkelse i gruppa.¹⁴³ Når det gjelder militære flyplasser er amerikanske flybaser utsatte mål i Europa. Nizar Trabelsi ble for eksempel dømt i 2001 for å ha planlagt et selvmordsangrep rettet mot den amerikanske flybase Kleine Brogel i Belgia. I en noe mer uklar sak ble 28 pakistanere siktet i januar 2003 for angrep mot flere mål i Napoli-området i Italia. Alle

¹³⁸ Toby Harnden, "Plot to Blow up JFK is 'Tip of the Iceberg'," *Telegraph*, 5. juni 2007, <http://www.telegraph.co.uk/news/main.jhtml?xml=/news/2007/06/04/wjfk04.xml> Besøkt august 2007.

¹³⁹ Tim Shipman, "FBI Thwarts Islamic Plot to Blow up JFK," *Sunday Telegraph*, 3. juni 2007, <http://www.telegraph.co.uk/news/main.jhtml?xml=/news/2007/06/03/wjfk03.xml> Besøkt august 2007.

¹⁴⁰ Anthony Faiola og Steven Mufson, "N.Y Airport Target of Plot, Officials Say," *Washington Post*, 3. juni 2007, <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2007/06/02/AR2007060200606.html> besøkt august 2007.

¹⁴¹ "Terrorists Planned to Blow up El Al Plane," *Ynet News*, 19.mai 2006, <http://www.ynetnews.com/articles/0,7340,L-3252772,00.html> besøkt august 2007.

¹⁴² "Islamist detainee confirms planned attacks in Paris," *Agence-France-Presse*, 29. september 2005, http://www.expatica.com/source/site_article.asp?subchannel_id=25&story_id=24105&name=Islamist+detainee+confirms+planned+attacks+in+Paris og "Suspected terrorist cell raided by French police," *Agence-France-Presse*, 26. september 2005, via http://www.expatica.com/source/site_article.asp?subchannel_id=25&story_id=23963 Besøkt august 2007.

¹⁴³ Petter Nesser, "The Slaying of the Dutch Filmmaker – Religiously motivated violence or Islamist terrorism in the name of global jihad?," *FFI/Rapport-2005/00376*.

målene tilhørte NATO og USA, deriblant en amerikansk flybase ved Capodichino internasjonale lufthavn i nærheten av Napoli. Alle de mistenkte ble imidlertid satt fri på grunn av manglende bevis.¹⁴⁴ Også den tyske terrorcellen som ble rullet opp i begynnelsen av september 2007 ønsket å angripe mål i Tyskland hvor amerikanere oppholdt seg, deriblant den amerikanske flybasen Ramstein og Frankfurt internasjonale lufthavn. De arresterte skal ha næret et dypt hat mot amerikanske statsborgere.¹⁴⁵

I utgangspunktet er altså større flyplasser og/eller flyplasser som blir sett på som symbolsk viktige de som er mest utsatte for terrorangrep. I hovedsak gjelder dette de største internasjonale flyplassene i Vest-Europa og Nord-Amerika samt amerikanske militære flybaser i Europa. Mindre flyplasser kan som sagt være utsatt hvis flyplassens topografiske beliggenhet eller flyplassens sikkerhetsnivå generelt gjør at terroristene velger å angripe symbolske mål (for eksempel amerikanske eller israelske passasjerfly) som flyr fra disse flyplassene.

4.3 Luftfartøy

Som nevnt i kapittel 1 er målutvelgelsen av luftfartøy i stor grad preget av målets symbolske betydning og at det er denne betydning og oppmerksomheten som angrep mot luftfartøy får som gjør at terrorister velger å bruke sine ressurser på flysektoren til tross for sikkerhetstiltakene. I dette kapitlet skal rapporten gå nærmere inn på hvilke fly som er attraktive mål for terrorister, basert på empiri.

Det er mulig å hevde at det er tre faktorer som i hovedsak bestemmer hvilke passasjerfly som blir rammet. Hvor flyet går fra, hvor flyet skal, hvilken nasjonalitet flyselskapet har og eventuelt hvilken nasjonalitet majoriteten av passasjerene har. Basert på de gjennomførte og planlagte angrepene ser det ut til at de viktigste faktorene er flyets destinasjon og flyselskapets nasjonalitet. Bruce Hoffman kommenterte i 1999 at alle bombeangrep fra 1968 til 1999 var rettet mot flyselskap som ble sett på som en velkjent representant for sitt land.¹⁴⁶ Det er ingen tvil om at fly tilhørende amerikanske og israelske flyselskaper er mer utsatt for terrorisme enn andre flyselskaper. Samtlige fly som skulle sprenges i Bojinka-operasjonen tilhørte amerikanske flyselskap og fløy på ruter fra Asia til USA. Hele syv av de elleve tilhørte United Airlines, mens resten var fly fra Delta Airlines og Northwest Airlines.¹⁴⁷ Også skobombere Richard Reid planla å angripe et amerikansk fly. I utgangspunktet hadde han sett seg ut det israelske flyselskapet El Al som mål. Han fløy derfor med El Al fra Amsterdam til Tel Aviv for å observere sikkerheten. Reid ombestemte seg imidlertid etter USAs bombing av Afghanistan i oktober 2001, og så USA som

¹⁴⁴ Emilio Gioventu, "Italy Arrests 28 Pakistanis in Al-Qaeda Linked Bust," *Reuters*, 31. januar 2003, http://story.news.yahoo.com/news?tmpl=story2&cid=564&u=/nm/20030131/ts_nm/italy_arrests_dc_3&printer=1 Besøkt august 2007; Sean Rayment & David Bamber, "Al-Qa'eda cell targeted Britain's defence chief, say Italian police," *The Telegraph*, 2. februar 2003, <http://www.telegraph.co.uk/news/main.jhtml?xml=/news/2003/02/02/walq02.xml> Besøkt august 2007 og "Italy Releases 28 Pakistanis Accused of Terrorism," *Agence-France-Presse*, 12. februar 2003, via FBIS

¹⁴⁵ "Germany Foils 'Massive' Bomb Plot," *BBC News*, 5. september 2007, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/6979295.stm>

¹⁴⁶ Hoffman (1999), s.63.

¹⁴⁷ Reeve (2002), s.90-91.

den egentlige fienden som støttet Israel og andre regimer i Midtøsten. I avhør sa Reid også at han valgte å angripe et fly ettersom det ville føre til at amerikanerne mistet tiliten til flysikkerheten og dermed slutte å fly. Dette ville ha ført til inntektstap som igjen ville ha rammet den amerikanske økonomien.¹⁴⁸

Richard Reid har ikke vært alene om å planlegge terrorangrep mot israelske fly. Gjennomgangen har vist flere eksempler på at særlig det israelske flyselskapet El Al er et attraktivt terrormål. Senest i november 2006 ble seks islamister arrestert mistenkt for å ha planlagt å angripe et passasjerfly tilhørende El Al på lufthavnen i Frankfurt. De skal ha forsøkt å rekruttere en person som hadde tilgang til flyplassens sikkerhetsområde og som skulle være villig til å smugle inn en koffert med eksplosiver. Insideren og gruppa ble imidlertid ikke enige om en pris.¹⁴⁹ Også andre nasjonale flyselskap kan være utsatt for terrorisme hvis nasjonen er involvert i konflikter eller andre aktiviteter som oppfattes som kontroversielle. For eksempel skal Ramzi Yusuf ved en anledning ha uttalt at hvis de ikke greide å ta amerikanske flyselskap var Air France et alternativ. Begrunnelsen for dette var franske myndigheters støtte av myndighetene i Algerie som har ført en krig mot militante islamistiske grupperinger i landet siden tidlig 1990-tall.¹⁵⁰

Det er med andre ord enkelte flyselskaper og enkelte flyplasser som er mer utsatt enn andre på grunn av symboleffekten, eller på grunn av flyplassens størrelse. Mindre fly fra mer ukjente flyselskap og mindre regionale flyplasser er dermed mindre attraktive som terrormål til tross for at disse kanskje er noe enklere å angripe enn de større og bedre beskyttede fly eller flyplasser. Unntaket er mindre flyplasser som har avganger og innsjekkingskranker tilhørende symbolsk betydningsfulle flyselskap, ofte amerikanske, britiske eller israelske. Det er mulig å tenke seg at et høyt sikkerhetsnivå i seg selv kan gjøre et mål attraktivt ved at dette garanterer gruppen mer oppmerksomhet og at de framstår som en kraftfull og kompetent gruppe hvis de lykkes. Gjennomgangen har imidlertid vist at god sikkerhet ofte fører til at terroristene enten velger å benytte seg av flyplasser eller flyselskaper med lavere sikkerhet mot de egentlige målene.

Man kan heller ikke utelukke at luftfartens attraktivitet som terrormål også skyldes at luftfart tradisjonelt har vært et populært mål for terrorister og særlig for al-Qaida nettverket. Det kan dermed ha oppstått en slags copy-cat effekt, hvor selvradikaliserte al-Qaida inspirerte jihadister i Europa forsøker å etterape al-Qaida-nettverkets taktikker mot flysektoren.

¹⁴⁸ “United States of America vs. Richard Colvin Reid: Government’s Sentencing Memorandum ” *United States District Court District of Massachusetts*, 17. januar 2003,

<http://f1.findlaw.com/news.findlaw.com/hdocs/docs/reid/usreid11703gsentm.pdf> besøkt august 2007.

¹⁴⁹ “Germans Foil Plan to Bomb Jet,” *Spiegel* (Engelsk utgave), 20. november 2006,

<http://www.spiegel.de/international/0,1518,449533,00.html> besøkt august 2007 Matthias Gebauer,

“Terrorpläne in Frankfurt - Islamisten wollten Flugzeug sprengen,” *Der Spiegel*, 20. november 2006,

<http://www.spiegel.de/panorama/justiz/0,1518,449603,00.html> besøkt august 2007; “Six Suspects

Questioned on Plans for Plane Bombing in Germany,” *Deutsche Welle*, 20. november 2006,

<http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,2243811,00.html> besøkt august 2007 og “El-Al-Maschine

entgeht Bombenanschlag,” *Die Welt*, 22. november 2006,

<http://www.welt.de/data/2006/11/21/1118564.html> besøkt august 2007

¹⁵⁰ Reeve (2002), s.99.

5 “We have some planes”: al-Qaidas interesse for fly

Al-Qaida har i lang tid vist interesse for terrorisme mot fly, og det er gode indikasjoner på at ledere i al-Qaidanettverket har investert mye i å utvikle nye metoder for å angripe fly, og ikke minst ideen om å gjøre fly om til våpen. Nettverket lærer av sine feil mens de tester ut nye taktikker for å angripe fly og forbedrer taktikken basert på tidligere erfaringer. Som tidligere nevnt skal Khalid Sheikh Muhammad, en av hovedmennene bak både Operasjon Bojinka og 11. september, ha fortalt i avhør at han baserte 11. september planen på den erfaringen han fikk gjennom å studere flysikkerhet i forbindelse med forbrededelsene til Operasjon Bojinka.¹⁵¹ Ramzi Yusuf, hjernen bak det første WTC angrepet i 1993, testet flysikkerheten og om det var mulig å få med bestanddeler til en bombe ombord for så å sette bomben sammen ombord på flyet. Også før 9/11 brukte al-Qaida lang tid på forberedelsene. Kaprereren øvde seg ved å fly på de avgangene de skulle kapre og testet for eksempel om det var mulig å ta med seg tapetkniver om bord.¹⁵²

Mange av de andre angrepsforsøkene mot fly i tiden etter 9/11 angrepet har vært basert på taktikker som al-Qaidanettverket har eksperimentert med siden Operasjon Bojinka i 1994. Dette kan indikere at al-Qaida inspirerte jihadistene ønsker å kopiere al-Qaidas taktikker eller at taktikkene har blitt overført mer direkte gjennom trening. Det er klare indikasjoner på at det ble gitt trening på å angripe fly i leirene i Afghanistan. Flere av de som har stått bak planlagte aksjoner mot luftfarten i vestlige land de siste årene har trent i al-Qaidas leire i Afghanistan hvor de lærte hvordan de skulle gjennomføre aksjoner mot fly eller flyplasser. Et godt eksempel er skobomberne Richard Reid og Sajid Badat. Badat har hevdet at han trente sammen med Reid i Afghanistan. Planen var at de begge skulle utføre to like aksjoner mot transatlantiske passasjerfly samtidig. Ifølge Badat skal ideen om å benytte seg av en skobombe ha kommet fra andre, og han har sagt at han fikk utlevert anretningen av en “araber”.¹⁵³ Richard Reid på sin side sa under rettsaken at han hadde lagd bomben selv i Europa, men påtalemyndighetene mener å ha funnet indikasjoner på at også Reid hadde fått hjelp til å lage bomben. Robert S. Muller III, daværende leder for FBI, sa i mai 2002 at han trodde bomben var konstruert av al-Qaida.¹⁵⁴ En bekreftelse på at denne operasjonen var toppstyrt kom da Khalid Sheikh Muhammad fortalte avhørere på Guantánamo at han var ansvarlig for begge skobomberne.¹⁵⁵ Også andre som var til stede i leirene i Afghanistan hevder å ha sett Reid trene på bruken av skobomber mens han var i Afghanistan.¹⁵⁶

¹⁵¹ Gunaratna (2006), s.172-173.

¹⁵² Gunaratna (2006), s.177.

¹⁵³ Jenny Booth, “Gloucester shoe bomber jailed for 13 years,” *Times*, 22. april 2005, <http://www.timesonline.co.uk/article/0,,2-1581004,00.html> besøkt august 2007.

¹⁵⁴ Pam Belluck, “Unrepentant Shoe Bomber Sentenced to Life,” *New York Times*, 30. januar 2003.

¹⁵⁵ “Verbatim Transcript of Combatant Status Review Tribunal Hearing for ISN 10024,” *U.S. Department of Defence*, http://www.defenselink.mil/news/transcript_ISN10024.pdf besøkt september 2007.

¹⁵⁶ Maria Ressa, “Sources: Reid is al Qaeda Operative,” *CNN*, 6. desember 2003, <http://www.cnn.com/2003/WORLD/asiapcf/southeast/01/30/reid.alqaeda/> besøkt august 2007.

Også Ahmad Ressam, som planla å angripe Los Angeles internasjonale lufthavn i 1999, baserte seg på treningen fra Afghanistan da han skulle gjennomføre angrepet. Han hevdet under rettssaken mot ham at et av målene for treningen var å gjøre rekruttene i stand til å ramme et lands infrastruktur, lufthavner inkludert. Han baserte seg også på notater fra Afghanistan da han skulle lage bombeanretningen.¹⁵⁷ Andre som har vært i Afghanistan har også bekreftet at de lærte hvordan de skulle angripe fly. De har ikke nødvendigvis vært knyttet til al-Qaida som sådan, men de har vært inspirert av al-Qaidas ideologi og tankesett. I følge Omar Nasiri, som var i Darunta-leiren i Afghanistan som spion for europeiske etterretningstjenester, lærte de at semtex var et egnet eksplosiv mot fly ettersom det var lett å få ombord. I og med at det har blitt vanskeligere å smugle semtex om bord er det kanskje viktigere å legge vekt på at Nasiri også hevdet at de fikk undervisning om flytende sprengstoff.¹⁵⁸ I forbindelse med opprullingen av en islamistisk terrorcelle i Tyskland i september 2007 bekreftet myndighetene rapporter om at det blir gitt trening i hvordan en kan lage peroksidbaserte eksplosiver i leirene i Afghanistan og Pakistan.¹⁵⁹ Som nevnt har flere av de avvergede angrepene mot flysektoren de siste årene basert seg på peroksidbaserte flytende eksplosiver.

Dette tyder på at taktikker som al-Qaida nettverket har benyttet seg av, eller varianter av disse taktikkene virker å være de mest aktuelle scenarioene enten fordi potensielle flyterrorister har fått trening i bruk av disse taktikkene eller fordi al-Qaida inspirerte jihadister ønsker å etterligne og å kopiere al-Qaidas operasjonsmetoder.

¹⁵⁷ “United States of America v. Mokhtar Haouari,” *United States District Court Southern District of New York Transcript*, 3. juli 2001, s.549-550, s-607-617, <http://f1.findlaw.com/news.findlaw.com/hdocs/docs/haouari/ushaouari70301rassamtt.pdf> besøkt august 2007

¹⁵⁸ Omar Nasiri, *Mitt liv med al-Qaida – En spions historie*, Gyldendal: 2006 s.256-257.

¹⁵⁹ Craig Whitlock, “Germany Says It Foiled Bomb Plot,” *Washington Post*, 6. september 2007, <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2007/09/05/AR2007090500209.html> besøkt september 2007.

Aksjonsformer al-Qaida har benyttet seg av mot flysektoren

- Luftfartøy som våpen mot installasjoner (9/11)
- Bakke-til-luft angrep mot fly (Mombasa)
- Smugling av bombe om bord (Reid)
- Smugling av materiale til eksplosiver ombord (Ramzi Yusuf)

Aksjonsformer al-Qaida (og AQ-inspirerte) har planlagt brukt mot flysektoren

- Bruk av småfly mot symbolske installasjoner (Ramzi Yusuf)
- Smugle inn eksplosiver som last (Ramzi Yusuf)
- Kapre fly for å styrte inn i skip (Abd al-Rahmi al-Nashiri, usikkert)
- Smugle inn flytende kjemikalier (London 2006)
- Utplassering av sprengstoff på flyplass (Ahmad Ressam)
- Bilbombe mot flyplass (Glasgow, Nizar Trabelsi)

6 Scenarioer

Som nevnt er det grunn til å anta at de mest aktuelle scenarioene er avvarter eller varianter av taktikker som allerede er kjent. Dette betyr ikke at det er lett å forutsi og dermed å gardere seg mot nye typer angrep. 9/11 baserte seg på tradisjonell kapring og la til en annen tidligere kjent angrepsmåte, selvmordsangrep. Det var imidlertid *kombinasjonen* av de to allerede kjente angrepsformene som var ny og som gjorde det vanskelig å forutse 9/11. I praksis betyr dette at det neste vellykkede angrepet mot luftfarten ikke nødvendigvis vil være en kopi av et tidligere angrep. I stedet kan det neste angrepet være en kombinasjon av to angrepsmetodene brukt ved to tidligere angrep eller ved at et eller flere nye elementer blir lagt til en allerede eksisterende taktikk.

Historien har også vist at terroristene tilpasser og fornyer sine angrepsplaner etter hvert som sikkerhetstiltakene blir oppdatert. Som vist i forrige kapittel eksperimenterte al-Qaida nettverket med ulike måter å unngå sikkerhetstiltakene på og de tilpasset taktikken etter hvert som de lærte av sine feil. Det kan dermed være hensiktsmessig å nøye studere alle elementene som har vært tilstede i de siste avvergede angrepsforsøkene mot luftfarten for å se hva terroristene faktisk har lært av dette og hva sikkerhetsmyndighetene har lært av dette.

Gjennomgangen av taktikker i denne rapporten har vist at det er særlig to angrepsmåter som har blitt forsøkt i den seneste tiden mot luftfartøy og som fortsatt er høyst aktuelle scenarioer. Den første metoden er ulike typer av bakke-til-luft angrep, mens den andre metoden er å smugle inn ulike typer av flytende eksplosiver for så å sette dem sammen til en bombe ombord på flyet. Som den nylige gjennomførte GAO-undersøkelsen viste er dette fortsatt mulig i USA og man kan også forvente seg at terrorister utvikler nye metoder for å smugle eksplosiver ombord. En mulig metode for å smugle bomber ombord kan være å sende dem som frakt.¹⁶⁰ Rene fraktfly er imidlertid ikke så utsatt for dette som passasjerfly. En rapport fra den britiske tenketanken Center for Defence and International Security Studies fra 2005 konkluderte med at rene fraktfly ikke er attraktive terrormål ettersom de ikke har samme symbolske verdi som nasjonale flyselskap og ikke vil føre til like stor oppmerksomhet ettersom få sivile vil bli drept. I tillegg blir det framhevet at det er vanskeligere å få tilgang til ruteplanene til fraktfly.¹⁶¹ Ramzi Yusuf sine planer om å smugle eksplosiver ombord i amerikanske fraktfly for så å spreng dem over et bebodd område av USA viser imidlertid at fraktfly kan være av interesse for terrorister.¹⁶² Flyfrakt som blir sendt med passasjerfly framstår imidlertid som et langt mer attraktivt mål og det amerikanske

¹⁶⁰ Kim Bolan, "Air Freight 'a huge gap' in aviation security, Air India inquiry told," *CanWest News Service*, 6. juni 2007, via <http://www.canada.com/topics/news/story.html?id=da321bab-b0e2-46bf-a5f3-886e54928a4c&k=69236> besøkt desember 2007.

¹⁶¹ Tony Ellerbeck, Mike Mason, "Analysis of the Terrorist Threat to All-Cargo Aircraft – A European Perspective," *Centre for Defence and International Security Studies*, s.5-7 og Tony Ellerbeck, Mike Mason, "Aviation Security and the Potential Terrorist Threat to Air Cargo," *Centre for Defence and International Security Studies*, desember 2005 s.4-6.

¹⁶² *The 9/11 Commission Report*, s.147.

Transportation Security Administration underlagt Department of Homeland Security hevder at flyfrakt vil bli eller allerede er terroristernes foretrukne mål når det gjelder luftfartssektoren.¹⁶³ Så mye som 70 % av flyfrakten blir i dag sendt med passasjerfly og store fraktfirmaer som DHL og Federal Express sender flere av sine pakker på kommersielle passasjerfly.¹⁶⁴ I tillegg tilbyr store fraktselskaper sine kunder å spore pakken på Internett og dermed kan eventuelle terrorister kontrollere når pakken befinner seg i lufta. En undersøkelse gjennomført av BBC i kjølvannet av avsløringen av narkotikasmugling på fly avdekket at frakt blir sendt på passasjerfly uten å bli sjekket.¹⁶⁵

En mer langsiktig metode for å unngå sikkerhetstiltakene generelt er infiltrering. Terrorgrupper kan for eksempel rekruttere personer som allerede jobber i flysektoren og som dermed har tilgang til områder på innsiden av sikkerhetssonen. I et lengre perspektiv kan de forsøke å få ansatt sympatisører i flysektoren. I flere av tilfellene nevnt ovenfor har terroristene benyttet seg av folk på innsiden enten ved at de selv hadde tilgang (som Defreitas), eller ved at de forsøkte å kjøpe tjenester fra folk som var på innsiden. I angrepsplanene mot Heathrow 2003 planlagt av al-Qaida nettverket besto en del av planen i å enten rekruttere piloter eller å sende studenter til flyskoler, slik som al-Qaida gjorde i forbindelse med 9/11.

Ved flere av kapingene på 1970-tallet hadde kaprerne fått bakkemannskap til å gjemme våpen om bord på flyene og på den måten unngått sikkerhetsjekken.¹⁶⁶ Dette kan også i dag være en måte å smugle eksplosiver ombord i flyene. Sikkerhetsregimet for de ansatte har imidlertid blitt strengere de siste årene og både piloter og annet personell må gå gjennom en sikkerhetskontroll før de kan gå ombord.¹⁶⁷ Når det gjelder angrep mot flyplasser er ulike typer bombeangrep det klart mest aktuelle scenario. I angrepene mot flyplasser i de siste par årene har det vært større interesse for bruk av bilbomber og selvmordsangrep mot flyplasser. Begge typer angrep kan medføre et stort antall drepte. Basert på enkelte episoder hvor skrankene til særlig israelske flyselskap har blitt angrepet, kan man ikke utelukke selvmordsangrep rettet mot passasjerer som står i en innsjekkingskø.

I framtidige terrorangrep mot luftfartssektoren kan Internett bli brukt som et verktøy. Som nevnt kan terrorister spore pakker på Internett og dermed detonere eventuelle eksplosiver mens flyet er i

¹⁶³ Bart Elias, "CRS Report for Congress – Air Cargo Security," *Congressional Research Service*, oppdatert 30. juli 2007, <http://www.fas.org/sgp/crs/homsec/RL32022.pdf> besøkt desember 2007.

¹⁶⁴ "Air Cargo Security Gaps Exposed," *BBC News*, 18. oktober 2006, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/6059742.stm> besøkt desember 2007. og Kim Bolan, "Air Freight 'a huge gap' in aviation security, Air India inquiry told," *CanWest News Service*, 6. juni 2007, via <http://www.canada.com/topics/news/story.html?id=da321bab-b0e2-46bf-a5f3-886e54928a4c&k=69236> besøkt desember 2007.

¹⁶⁵ "Air Cargo Security Gaps Exposed," *BBC News*, 18. oktober 2006, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/6059742.stm> besøkt desember 2007.

¹⁶⁶ Choi (1994), s.6.

¹⁶⁷ Se for eksempel Ida Torp Halvorsen, "Det samme beltet blir tatt av den samme piloten – hver dag," *Aftenposten*, 24. oktober 2007, <http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/article2064804.ece> besøkt desember 2007. og Amund Trellevik, "Pilot i flyplassbråk: - Jeg er ingen terrorist!," *Aftenposten*, 23. oktober 2007, <http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/article2057501.ece> besøkt desember 2007.

lufta. Internett kan også brukes til å overvåke og observere eventuelle mål. Ved hjelp av internettkameraer kan også flyplasser overvåkes for å få informasjon om når flytrafikken er tettest, om værforhold osv. Det har imidlertid blitt påpekt at Internett ikke erstatter fysisk observasjon av et potensielt mål.¹⁶⁸ Islamistiske hackere skal også ha utviklet program til å stjele data fra andre datamaskiner. Blant annet skal de ha stjålet data fra datamaskiner som er knyttet til kameraer som sender liveopptak fra sentrale veikryss og andre områder med mye aktivitet. De hevder at disse opptakene kan brukes til å finne potensielle mål.¹⁶⁹ I tillegg har flere filmer utgitt av islamistiske terrorgrupper vist at de bruker Google Earth som et ledd i planleggingen av angrep. For eksempel viser en film utgitt av den irakiske opprørsgruppa Jaysh al-Islami fi al-Iraq [Den islamske hæren i Irak] at de benyttet seg av Google Earth i forbindelse med et angrep mot Rashid lufthavn i Baghdad.¹⁷⁰ Det er uklart i hvilken grad Google Earth faktisk kan brukes til å gjennomføre et angrep og det er tvilsomt om Google Earth kan erstatte fysisk overvåkning av eventuelle mål.

Den teknologiske utviklingen tilbyr også andre muligheter for terrorister som ønsker å angripe flysektoren eller andre typer mål. For eksempel øvde 11. september kaprerne seg på å fly ved å bruke Boeing 747-400 flysimulator.¹⁷¹ Den nyeste teknologiske utviklingen har også gjort det mulig å observere og å spionere på mål ved hjelp av mindre og mindre innretninger. Terrorister kan benytte seg av kommersielt tilgjengelige satellittbilder og av GPS.¹⁷² Som nevnt skal Taliban ha benyttet seg av GPS til å beregne retning og avstand da de angrep en lufthavn i Khost med raketter.

Internett kan også brukes til å laste ned trenings- og våpenmanualer som viser hvordan man kan angripe luftfartssektoren. Senhøstes 2005 ble en algerier mistenkt for å være tilknyttet al-Qaida nettverket dømt til seks års fengsel i Belfast for å ha lastet ned instruksjoner for hvordan sprengte et fly med en bombe. De arabiskspråklige dokumentene som han lastet ned, viste hvordan man kan lage en bombe basert på en kondensator fra, for eksempel, et kamera. Ifølge dokumentet kan en slik kondensator taes med inn på fly uten å vekke mistanke. Om bord på flyet skal kondensatoren fylles med tre ulike substanser som til sammen utgjør en eksplosiv. Det nedlastede dokumentet forteller også hvordan et team kan få de ulike bestanddelene om bord i flyet, for så å bli satt sammen av en av dem på flyets toalett. En eksplosiveksperter som vitnet i rettsaken sa at han hadde bygd og gjennomført en vellykket detonasjon basert på instruksjonene. Dokumentet avsluttes imidlertid med at denne operasjonen er ment å bli utført på afrikanske flyplasser eller i

¹⁶⁸ Bruce W. Don (et.al), *Network Technologies for Networked Terrorists – Assessing the Value of Information and Communication Technologies to Modern Terrorist Organizations* (RAND Corporation), 2007, s.28.

¹⁶⁹ Abdul Hameed Bakier, "GIMF Develops Defensive and Offensive Software for Jihadi Operations," *Terrorism Monitor*, 5 (18) 27. september 2007., <http://www.jamestown.org/terrorism/news/article.php?articleid=2373681> Besøkt oktober 2007.

¹⁷⁰ "Iirmi Sad," utgitt av Jaysh al-Islami fi al-Iraq (Den islamske hæren i Irak), Lastet ned fra <http://www.alfirdaws.org/vb/showthread.php?t=20596> pr. 21 november 2006.

¹⁷¹ Don et.al (2007), s.19.

¹⁷² Don et.al, (2007), s.25-26.

andre land hvor sikkerheten er lav.¹⁷³ Med andre ord regner forfatteren av dokumentet at denne planen ikke vil virke i vestlige land med høy flysikkerhet. Dette viser imidlertid at det er mulig å bruke Internett til å skaffe seg informasjon om hvordan man kan gjennomføre angrep mot flysektoren. Som tidligere nevnt er for eksempel oppskrifter for hvordan man skal framstille eksplosivet TATP lett tilgjengelig på internett.

7 Konklusjon

Innledningsvis ble det nevnt at denne rapporten skal forsøke å forklare hva som gjør luftfarten attraktiv som terrormål og særlig hvilke kriterier som bestemmer hvilke mål innenfor luftfartssektoren som er mest attraktive. Terrorgrupper generelt lever og ånder for publisitet og de målene som får mest oppmerksomhet er ofte også de mest attraktive. Luftfartssektoren byr på mange mulige mål som får mye oppmerksomhet og som kan føre til meget spektakulære angrep hvis terroristene først lykkes. De nasjonale flyselskapene blir oppfattet som representanter for sine respektive nasjoner og framstår således som en slags flygende ambassader. Som denne rapporten har vist er enkelte lands flyselskap og lufthavner mer utsatt for terrorangrep enn andre lands flyselskap. Dette følger trusselbildet generelt, hvor USA, Storbritannia, Frankrike og Israel er oftere utsatt enn andre land. Det symbolske og spektakulære elementet ved terrorisme mot luftfarten tilsier at mindre fly og mindre flyplasser er mindre utsatt en større fly og større flyplasser. Unntaket gjelder mindre flyplasser som har en stor symbolsk betydning, slik som for eksempel amerikanske militærbaser i Europa.

Det som imidlertid skiller luftfartssektoren ut fra andre typer mål, også fra andre typer transportmål, er det høye sikkerhetsnivået. Som tidligere antydnet kan et høyt sikkerhetsnivå i seg selv muligens bidra til at et mål er attraktivt, selv om det vanligvis fører til at terroristene velger å angripe andre typer mål eller å angripe fly og flyplasser som er dårligere beskyttet. Det holder med andre ord ikke kun å se på hvor symbolsk eller spektakulært et mål er for å bedømme dets attraktivitet. Sikkerhetsnivået kan gjøre at mindre flyplasser eller mindre fly blir attraktive som terrormål, gitt at sikkerheten her er lavere eller blir *oppfattet* å være lavere. Dette betyr at mindre fly eller flyplasser kan være et mål, eller at terroristene benytter seg av dårligere beskyttelse på enkelte fly eller lufthavner for så å angripe det annet mål, gjerne i et annet land. Samtidig er det liten grunn til å anta at terrorister ønsker å angripe mål i luftfartssektoren hvis målet har liten eller ingen symbolsk betydning.

Terroristenes valg av virkemiddel for å gjennomføre terrorangrep mot luftfarten må også sees i sammenheng med sikkerhet. Nye sikkerhetstiltak har bidratt til å forhindre hyppige brukte taktikker, men terroristene har i stedet forsøkt å utvikle nye metoder som omgår tiltakene. De nye metodene er ofte basert på elementer fra tidligere brukte metoder, enten i en forbedret form eller i kombinasjon med andre kjente taktikker. Terrorismen har også en viss smitteeffekt og dermed

¹⁷³ “The Queen v Abbas Boutrab a/k/a Yocef Djafari, a/k/a Abbas Fawaz, a/k/a Brahmin Abaoui,” *The Crown Court of Belfast* WEA5406 ,24. november 2005 og “al-Qaida Suspect Jailed in Belfast,” *Guardian*, 20. desember 2005, <http://www.guardian.co.uk/alqaida/story/0,,1671529,00.html> besøkt august 2007.

forekommer en spesiell taktikk i en gitt periode hyppigere enn andre. I den siste tiden har smugling av flytende eksplosiver ombord på fly og bruk av bilbomber mot flyplasser vært en hyppig brukt taktikk. I tillegg kan bruk av bakke-til-luft raketter mot passasjerfly og å smugle eksplosiver inn via flyfrakt være mulige scenarioer.

Referanser

ARNESEN, Signe Astrup, BJØRGO, Tore, MÆRLI, Morten Bremer (2005): "Hva gjør Norge utsatt for terrorisme? Trusselscenarier og norsk sårbarhetsforvaltning," *NUPI Notat 673* 2005

AVIHAI, Hillel (2007): "Aviation Terrorism: From Bargaining Chip to Strategic Agent," *International Institute for Counter-Terrorism* 20. februar 2007
<http://www.ict.org.il/var/119/44044-Aviation%20Terrorism.pdf>

BAKIER, Abdul Hameed (2007). "GIMF Develops Defensive and Offensive Software for Jihadi Operations," *Terrorism Monitor* 5 (18) 27.september 2007
<http://www.jamestown.org/terrorism/news/article.php?articleid=2373681>

BJØRGO, Tore (2003): *Norske dammer – I hvilken grad er de sannsynlige terror- og sabotasjemål?* (Oslo: NUPI)

CHOI, Jin-Tai (1994): *Aviation Terrorism – Historical Survey, Perspectives and Responses* (Basingstoke: Macmillan)

CHOW, James et.al (2005). *Protecting Commercial Aviation against the Shoulder-Fired Missile Threat* RAND Corporation http://www.rand.org/pubs/occasional_papers/2005/RAND_OP106.pdf

CRAGIN, Kim et.al (2007): *Sharing the Dragon's Teeth: Terrorist Groups and the Exchange of New Technologies* RAND Corporation
http://www.rand.org/pubs/monographs/2007/RAND_MG485.pdf

CRENSHAW, William. A (1988): "Civil Aviation: Target for Terrorism," *Annals of the American Academy of Political and Social Science* 498 (1):60-69 Juli 1988

DALY, J.C.K (2003): "MANPADS 'Blowback' for al-Qaeda," *Jane's Terrorism & Security Monitor* 1. november 2003

DON, Bruce W. et.al (2007): *Network Technologies for Networked Terrorists – Assessing the Value of Information and Communication Technologies to Modern Terrorist Organizations* RAND Corporation http://www.rand.org/pubs/technical_reports/2007/RAND_TR454.pdf

DRAKE, C.J.M (1998): *Terrorists' Target Selection* (Basingstoke: Macmillan)

ELIAS, Bart (2007) "CRS Report for Congress – Air Cargo Security," *Congressional Research Service* oppdatert 30. juli 2007 <http://www.fas.org/sgp/crs/homsec/RL32022.pdf>

ELLERBECK, Tony, MASON, Mike (2005): "Analysis of the Terrorist Threat to All-Cargo Aircraft – A European Perspective," *Centre for Defence and International Security Studies* http://www.euroexpress.org/documents/uploads/kd5_eea_air_cargo_security_report_final.pdf

ELLERBECK, Tony, MASON, Mike (2005): "Aviation Security and the Potential Terrorist Threat to Air Cargo," *Centre for Defence and International Security Studies* desember 2005 http://www.global-express.org/doc/CDiSS_Air_Cargo_Study.pdf

GAO (2007): "Aviation Security – Vulnerabilities Exposed Through Covert Testing of TSA's Passenger Screening Process," *GAO-08-48T* US Government Accountability Office 15. november 2007 <http://www.gao.gov/new.items/d0848t.pdf>

GUNARATNA, Rohan (2001). "Special Report – Terror from the Sky," *Jane's Intelligence Review* 1. oktober 2001

GUNARATNA, Rohan (2006): "Al Qaeda's Lose and Learn Doctrine: The Trajectory from Oplan Bojinka to 9/11" i James Forest (red). *Teaching Terror: Strategic and Tactical Learning in the Terrorist World*. (Rowman & Littlefield)

HUNTER, Thomas B. (2001): "The Proliferation of MANDPADs," *Jane's Intelligence Review* 1. september 2001

HOFFMAN, Bruce (1999): "Aviation Security and Terrorism: An Analysis of the Potential Threat to Air Cargo Integrators," i Paul Wilkinson, Brian M.Jenkins (red.) *Aviation Terrorism and Security* (London: Frank Cass)

JACKSON, Brian A. et.al. (2005): *Aptitude for Destruction Volume 2: Case Studies of Organizational Learning in Five Terrorist Groups* RAND Corporation http://www.rand.org/pubs/monographs/2005/RAND_MG332.pdf

JENKINS, Brian M. (1999): "Aircraft Sabotage," i Paul Wilkinson, Brian M.Jenkins (red.) *Aviation Terrorism and Security* (London: Frank Cass)

JENKINS, Brian M. (2001): "Protecting Public Surface Transportation Against Terrorism and Serious Crime: An Executuve Overview," *MTI Report 01-14* The Mineta Transportation Institute, College of Business, San Jose State University oktober 2001 <http://transweb.sjsu.edu/mtiportal/research/publications/documents/01-14.pdf>

JENKINS, Brian M. (2006): *Unconquerable Nation – Knowing Our Enemy Strengthening Ourselves* RAND Corporation <http://www.rand.org/pubs/monographs/MG454/>

KEAN, Thomas H, HAMILTON, Lee H. (2005): *The 9/11 Commission Report* (New York: W.W Norton & Company)

LEWIS, James A. (2006): "Commercial Aviation and MANPADS: Threat or Theory," *Center for Strategic & International Studies* January 2006

http://www.csis.org/media/csis/pubs/060101_manpads.pdf

LIA, Brynjar (2003): "Terror mot transport: En revurdering av terrortrusselen mot transportrelaterte mål i lys av 11.september," *FFI/Rapport-2003/00731*

<http://rapporter.ffi.no/rapporter/2003/00731.pdf>

LIA, Brynjar, KJØK, Åshild (2001). "ISLAMIST INSURGENCIES, DIASPORIC SUPPORT NETWORKS, AND THEIR HOST STATES: The Case of the Algerian GIA in Europe 1993-2000," *FFI/RAPPORT-2001/03789* <http://rapporter.ffi.no/rapporter/2001/03789.pdf>

LIA, Brynjar, NESSER, Petter (2005): "TERROR MOT JARNVEGAR: Eit oversyn over typiske terroraksjonar mot togpassasjertransport", *FFI/Rapport-2005/01451*

<http://rapporter.ffi.no/rapporter/2005/01451.pdf>

KARBER, Phillip A.(2004): "Re-constructing Global Aviation in An Era of the Civil Aircraft as a Weapon of Destruction," *Harvard Journal of Law & Public Policy* 25(2): 781-814 Vår 2004

KUHN, David A. (2003): "Mombasa Attack Highlights Increasing MANPADS threat," *Jane's Intelligence Review* 1. februar 2003

MERARI, Ariel (1999): "Attack on Civil Aviation: Trends and Lessons," i Paul Wilkinson, Brian M.Jenkins, *Aviation Terrorism and Security* (London: Frank Cass)

MUSHARRAF, Pervez (2006): *In the Line of Fire – A Memoir* (London: Simon & Schuster)

NASIRI, Omar (2006): *Mitt liv med al-Qaida – En spions historie* (Oslo: Gyldendal)

NESSER, Petter (2005): "The Slaying of the Dutch Filmmaker – Religiously motivated violence or Islamist terrorism in the name of global jihad?," *FFI/Rapport-2005/00376*

<http://rapporter.ffi.no/rapporter/2005/00376.pdf>

NESSER, Petter (2006): "The airliner plot" - en kort analyse av operasjonsmønster, motivasjoner og internasjonale forbindelser," *FFI/RAPPORT-2006/03084*

<http://rapporter.ffi.no/rapporter/2006/03084.pdf>

NESSER, Petter (kommende): "Chronology of Jihadi Terrorism in Europe 2000-2006 – working paper," FFI

REEVE, Simon (2002): *The New Jackals – Ramzi Yousef, Osama bin Laden And the Future of Terrorism* (Boston: Northeastern University Press)

SCHAFFER, Marvin B. (1999): "The Missile Threat to Civil Aviation," i Paul Wilkinson, Brian M.Jenkins (red.) *Aviation Terrorism and Security* (London: Frank Cass)

TØNNESEN, Truls H. (2007): "Maritim terrorisme- Nye trender," *FFI-rapport 2007/00015*
<http://rapporter.ffi.no/rapporter/2007/00015.pdf>

VENTER, Al J. (2003): "Special Reports – SAMs – The Ultimate Terror Threat," *Jane's Terrorism & Security Monitor* 1. oktober 2003

Forkortelser

ANO	Abu Nidal Organization
ETA	Euskadi ta Askatasuna (Basque Homeland and Freedom)
GAM	Gerakan Aceh Merdeka (Free Aceh Movement)
GAO	U.S. Government Accountability Office
GIA	Groupe Islamique Armé (Væpnet islamsk gruppe)
GSPC	Groupe Salafiste pour la Prédication et le Combat (Salafistgruppen for forkynnelse og kamp)
HMTD	Hexamethylene triperoxide diamine
IED	Improvised Explosive Device
IRA	Irish Republican Army
LTTE	Liberation Tigers of Tamil Eelam
MANPADS	Man-Portable Air-Defense System
MIPT	Memorial Institute for the Prevention of Terrorism
RIRA	Real Irish Republican Army
RPG	Rocket-propelled grenade
SAM	Surface-to-air Missile
TATP	Triacetone Triperoxide (triacetonperoksid)