Beredskabsjura som begreb: Hybridkrig under overfladen

Denne artikel diskuterer hybridkrigsbegrebet i forhold til to nyere eksempler på kabelbrud i Østersøen, som involverede dels det kinesiske fragtskib Yi Peng 3, dels det på Cookøerne registrerede Eagle S. Østersølandenes politiske reaktioner og ekspertvurderinger analyseres, og FN's havretskonvention (UNCLOS) gennemgås med særligt henblik på hjemler for intervention mod formodede intentionelle kabelbrud. Herefter diskuteres relevansen af Øresundstraktaten fra 1857 (også kendt som Københavnerkonventionen) samt Søkabelkonventionen af 1884, der senest blev anvendt som juridisk grundlag for at borde et mistænkt fartøj i 1959. Afslutningsvis anbefales en stærkere forskningsbaseret tilgang til håndtering af hybridtrusler gennem etablering af 'beredskabsjura' som særligt juridisk fagfelt med fokus på tværgående tilpasning mellem de mange juridiske discipliner, der i dag på forskellig vis berører det nationale beredskab.

PER ANDERSEN
Professor, Juridisk Institut, Syddansk Universitet, perand@sam.sdu.dk

KENNETH ØHLENSCHLÆGER BUHL
Pensioneret orlogskaptajn, postdoc ved Syddansk Universitet, keb@sam.sdu.dk

RASMUS DAHLBERG
Lektor, faglig leder for Center for Samfundssikkerhed, Institut for Strategi og Krigsstudier, Forsvarsakademiet, rada@fak.dk

Hybridtrusler og gråzonekrig

For snart to årtier siden gav Frank Hoffman en grundlæggende definition på hybridkrig, nemlig at begrebet betegner en bred vifte af forskellige former for krigsførelse, som inkluderer konventionelle kapabiliteter, irregulære taktikker og opstillinger, terrorhandlinger omfattende vilkårlig vold og tvang samt kriminel urolighed (Libiseller, 2023). Udtrykket "gråzonekrig" har siden 2010 ligeledes været bredt anvendt til at beskrive flerdimensionale aktiviteter, som anvendes til at påtvinge en modstander ens vilje uden at komme over tærsklen for konventionel militær magt (Azad o.a., 2023). Fælles for de to betegnelser er, at der er tale om sammensatte, altså hybride, virkemidler, som typisk anvendes i gråzonen mellem krig og fred.

> **Den store udfordring ved hybridtrusler og gråzonekrig er, at det er meget vanskeligt for et land at respondere på sådanne krænkelser. Måske opdager myndighederne slet ikke, at noget er hændt, eller også fremstår det skete så tvetydigt, at det er umuligt at fastslå, hvad der er sket, og hvem der står bag**

Den store udfordring ved hybridtrusler og gråzonekrig er, at det er meget vanskeligt for et land at respondere på sådanne krænkelser. Måske opdager myndighederne slet ikke, at noget er hændt, eller også fremstår det skete så tvetydigt, at det er umuligt at fastslå, hvad der er sket, og hvem der står bag

(With og Nielsen, 2024). Og selv hvis der kan udpeges en mulig eller ligefrem sandsynlig ansvarlig aktør, er det ofte uhyre vanskeligt at påtale og bevise skyld, hvorfor efterforskninger og undersøgelser har det med at munde ud i ingenting. At politiefterforskningen af sabotagen mod Nord Stream 1 og 2 blev lukket uden resultat, og at fragtskibet Yi Peng 3 i slutningen af 2024 lå lige uden for dansk territorialfarvand i en måned, mens danske, svenske og tyske myndighedsfartøjer passivt så til, er i det store perspektiv desuden potentielt skadeligt for retsopfattelsen, sammenhængskraften og tilliden til myndigheder.

At imødegå fremmede magters forsøg på at destabilisere det danske samfund gennem cyberangreb, sabotage mod kritisk infrastruktur, påvirkningsoperationer og andre metoder fra hybridkrigsførelsens værktøjskasse kræver nytænkning. Danmark har næppe et ønske om at eskalere sådanne hændelser op til en væbnet konflikt, mens vi omvendt heller ikke kan leve med ikke at gøre noget. Hvis en statslig aktør søger at skade en anden stat gennem gedulgte kanaler, hvor ejerskab og ansvar sløres til uigenkendelighed, må modtrækket nødvendigvis være lige så sammensat. Det er derfor ikke udelukkende politibetjente og soldater med våben i hånd samt kampklare skibe og fly med stor ildkraft, der udgør bolværket mod hybridtrusler og frontlinjen i gråzonekonflikter. Det er også et velsmurt diplomati, et effektivt embedsværk samt eksperter i form af f.eks. forskere, der er vant til at grave ellers glemte paragraffer og traktater frem og fortolke dem hurtigt og kreativt for at sikre hjemmel for en virkningsfuld indsats. Og dette helhedsblik er en helt anden måde at tænke på end det, der p.t. synes at styre dansk politik på området, hvor det er krudt og kugler samt antallet af soldater og budgetmæssige procenter, der er fokus på.

I denne artikel undersøger vi to eksempler på håndtering af kabelbrud i Østersøen som udtryk for de udfordringer, hybrid krigsførelse mod maritim infrastruktur giver, og vi diskuterer hjemmelsgrundlaget for mulige danske interventioner. På denne baggrund anbefaler vi, at der anlægges en mere struktureret tilgang til hybridtrusler, end tilfældet synes at være i dag. Dette omfatter både, at indsatser dels planlægges ud fra en helhedsbetragtning og inddrager erfaringer fra ind- og udland, dels dybdegående analyser af de opnåede erfaringer, og at der arbejdes med at udvikle og evaluere en struktureret juridisk helhedsbetragtning med veldefinerede kompetenceområder og tværgående tilpasning mellem de mange juridiske discipliner, der i dag udgør det, vi betegner som 'beredskabsjura'.

Kabelbrud i Østersøen

Torsdag den 26. december 2024 bordede finske specialstyrker tankskibet Eagle S, der er registreret på Cookøerne af et selskab med adresse på et hotel i Dubai, og som anses som en del af den russiske skyggeflåde (The Guardian, 2024; Elkjær, 2024). Det skete i Den Finske Bugt, efter at skibet af de finske

myndigheder var blevet beordret til at sejle fra den finske eksklusive økonomiske zone i bugten ind i finsk territorialfarvand. Forinden var der opstået skader på Estlink 2-strømkablet mellem Finland og Estland den 25. december 2024, hvilket var samtidig med, at Eagle S ifølge den lokale farvandsovervågning havde passeret hen over kablet på vej vestover. Skibet blev observeret trækkende med sit anker, hvilket bekræftede mistanken om, at Eagle S var årsagen til kabelbruddet. De finske myndigheder bragte på denne baggrund skibet til ankers sydøst for Helsinki. Det finske elselskab Fingrid, der ejer Estlink 2-kablet, men i marts 2025 fik Eagle S lov at sejle videre med sin fulde last. Enkelte af besætningsmedlemmerne var dog fortsat tilbageholdt af de finske myndigheder, mistænkt for sabotage mod kablet. (Ritzau, 2025, Nytimes, 2025).

Denne hændelse fik således et andet udfald end en anden meget omtalt episode, der involverede det kinesisk flagede tørlastskib Yi Peng 3. Yi Peng 3 var mistænkt for adskillige kabelbrud i Østersøen samt forsøg herpå i Kattegat og lå i slutningen af 2024 i mere end en måned lige uden for dansk territorialfarvand. Historien begyndte fredag den 15. november 2024, da Yi Peng 3 forlod den russiske havn Ust-Luga nær Skt. Petersborg (hvorfra Eagle S også kom) med kurs mod Port Said i Egypten. Ruten gik gennem Den Finske Bugt og ned i Østersøen mellem de baltiske lande og den svenske østkyst. Søndag den 17. november klokken 08.51 dansk tid passerede fartøjet det 218 kilometer lange BCS East-West Interlink datakommunikationskabel mellem Litauen og Gotland, og ni minutter senere konstaterede operatøren Telia Lithuania, at forbindelsen var blevet afbrudt. Knap et døgn senere, mandag den 18. november klokken 03.04 dansk tid, passerede Yi Peng 3 så det 1.173 kilometer lange finske søkabel C-Lion1, der løber mellem Finland og Tyskland. Operatøren Cinia Oy meddelte efterfølgende, at kablet blev afbrudt præcis på dette tidspunkt. Derefter fortsatte det 225 meter lange kinesiske skib længere ned i Østersøen, hvor det først lå stille i cirka en time, inden det fortsatte gennem Storebælt i nordlig retning, nu fulgt af to danske flådefartøjer.

Ud på aftenen tirsdag den 19. november sænkede Yi Peng 3 farten og endte med at standse i Kattegat uden for dansk territorialfarvand med bl.a. Søværnets dykkerskib Søløven og tyske og svenske kystvagtfartøjer lige ved siden af. Her lå det kinesiske skib så stille i de følgende seks uger, mens diplomatiet arbejdede i det skjulte, medierne hyrede mindre fartøjer for at komme på nært hold af skibet, og hypoteserne blomstrede på sociale medier. Der er fortsat utallige ubekendte i disse to eksempler på hændelser i dansk nærområde, som bærer mange af gråzonekonfliktens og hybridkrigens kendetegn. Især Yi Peng-affæren er omgærdet af diplomatisk røgslør og mystik, mens sagen med Eagle S i højere grad betegnes som et tilfælde, hvor et skib blev grebet på fersk gerning af den finske kystvagt, der handlede hurtigt og resolut (Lott, 2024b; Kirkebæk-Johansson, 2024). I det følgende ser vi først nærmere på nogle af reaktionerne fra regeringer og juridiske eksperter, hvorefter vi diskuterer de

bredere juridiske perspektiver i maritim hybridkrig, inden vi afslutningsvis reflekterer over implikationerne ift. fremtidens danske samfundssikkerhed.

Politiske reaktioner

Den svenske statsminister, Ulf Kristersson, sagde tidligt i forløbet omkring Yi Peng, at man antog, at der var tale om sabotage, men at intet endnu kunne fastslås med sikkerhed, før de beskadigede kabler blev undersøgt nærmere. Svenske flådefartøjer befandt sig i dagene efter hændelserne da også i området, mens man den 7. januar 2025 lokaliserede et anker tilhørende Eagle S i Den Finske Bugt (Stenroos og Happonen, 2025). Danmarks statsminister, Mette Frederiksen, forholdt sig også tidligt i forløbet til mistanken mod Yi Peng 3 om sabotage og betegnede situationen som alvorlig, hvis der var tale om bevidst ødelæggelse af søkablerne (Ritzau, 2024a). I en fælles erklæring slog de finske og tyske udenrigsministre fast, at hændelserne skulle gøres til genstand for en gennemgribende undersøgelse (Bessing, 2024). Svensk politi indledte en forundersøgelse af Yi Peng 3 med støtte fra forsvaret, og statsanklageren udtalte, at det skete med formodning om sabotage (Aftonbladet, 2024). Den tyske forsvarsminister, Boris Pistorius, sagde direkte, at ingen troede på, at kablerne blev ødelagt ved et tilfælde (EU Today, 2024), og den danske minister for samfundssikkerhed og beredskab, Torsten Schack Pedersen, udtalte, at han ikke ville blive overrasket, hvis der viste sig at være tale om sabotage (Kaalø, 2024).

Formodninger var der således mange af, men der manglede klare beviser og specifikke mistænkte. I tilfældet med Yi Peng 3 pegede pilen dog hurtigt på Rusland og Kina, eftersom fragtskibet var kinesisk, og det kom fra en russisk havn. En talsmand for den kinesiske udenrigsminister udtalte imidlertid onsdag den 20. november, at han slet ikke kendte til sagen, men at kinesiske skibe skal overholde relevante love og regler. Desuden understregede talsmanden, at den kinesiske politik er, at vital infrastruktur på havbunden skal beskyttes (Møller, 2024). Også talsmanden for det russiske parlament afviste enhver form for indblanding i sagen og kaldte anklagerne mod Rusland absurde (Ritzau, 2024b).

Knap en uge efter kabelbruddene bekræftede det danske udenrigsministerium, at man nu var i "løbende dialog" med de mest involverede lande i håndteringen, herunder Kina, hvis udenrigsministerium samtidig på et pressemøde oplyste, at man opretholdt en "smidig kommunikation med relevante parter" via diplomatiske kanaler (Jørgenssen, 2024). Mens diplomaterne arbejdede bag lukkede døre, lå Yi Peng for anker i Kattegat til skue for alle med adgang til gratis online AIS-tjenester såsom VesselFinder og MarineTraffic. Det kinesiske fragtskibs præcise position var lige akkurat uden for dansk territorialfarvand, hvorfor danske myndigheder som udgangspunkt hverken kunne tilbageholde eller gå om bord på Yi Peng. Juraprofessor med speciale i havret Kristina Siig forklarede til pressen, at juraen differentierer meget skarpt mellem, hvad man

kan på hver side af 12-sømilegrænsen (Jørgenssen, 2024). Inden for territorialfarvandet gælder som hovedregel nemlig samme regler som på land, mens det i internationalt farvand er flagstaten (i dette tilfælde Kina), der har politimyndighed over skibet.

Eftersom hverken Danmark eller Sverige altså havde jurisdiktion på positionen, gjorde man et forsøg på at flytte det kinesiske skib. Den 26. november 2024 kom Sveriges statsminister således med en direkte opfordring til Yi Peng 3 om at sejle mod svensk farvand. Statsministeren understregede, at der ikke lå nogen anklage i forslaget, og at det heller ikke havde noget at gøre med den igangsatte politiefterforskning, men at det blot skulle lette samarbejde om at finde ud af, hvad der var hændt (SVT, 2024). Det kinesiske tørlastskib flyttede sig dog ikke ud af stedet. Først kort før jul 2024 forlod Yi Peng 3 sin ankerplads, efter at en delegation bestående af embedsmænd fra Danmark, Sverige, Finland, Litauen og Tyskland havde fået adgang til skibet under ledsagelse af de kinesiske myndigheder (Maritime Danmark, 2024). Hvad der kom ud af dette besøg, er endnu uvist.

Et juridisk ingenmandsland

Adspurgt af medierne var eksperterne enige om begrænsningerne i de gældende regler. Ekspert i havret Birgit Feldtman forklarede, at det havretlige system er utilstrækkeligt i de her situationer, fordi man simpelthen ikke har forudset scenarier, hvor søkabler afbrydes, og hvor der er tvivl om, hvorvidt det sker ved uheld eller med ondsindede intentioner (Scheef og Romme, 2024). Kristina Siig sagde det endnu tydeligere: ”De gældende regler passer ikke særligt godt til den her situation. Vi er ude i at skulle fortolke på loven, og så bliver det svært at sige noget med sikkerhed” (Jensen, 2024).

Allerede i 2013 rejste den anerkendte tyske ekspert i folkeret Wolff Heintschel von Heinegg spørgsmålet om sårbarheden af undersøiske kommunikationskabler og fremkom samtidigt med en analyse af de hermed forbundne havretlige problemstillinger, som er blevet sørgeligt aktuelle nu (Heinegg, 2013). Senere i 2018 etablerede organisationen International Law Association en komité, der skulle arbejde med netop den problemstilling, at FN's Havretskonvention ikke i tilstrækkelig grad adresserer den ”myriade” af spørgsmål og udfordringer, som stater og ejere/operatører af kabler og rørledninger på havbunden står overfor. Komitéen udgav i 2020 en rapport, der påpegede det problematiske i, at en stat som udgangspunkt er ansvarlig for retshåndhævelse, mens søkabler og rørledninger som oftest er ejet af private aktører og placeret i maritime zoner både inden og uden for national jurisdiktion med flere forskellige statslige aktører involveret ift. myndighedstilsyn med konstruktion, ejerskab og drift (Roach o.a., 2020).

Det konkrete spørgsmål er altså, hvorvidt kyststaterne uden for deres territorialfarvand kan gribe ind over for skibe, der er grebet på fersk gerning i

eller er under mistanke for at have udøvet sabotage mod undersøiske kabler og rørledninger. Her udgør havretten, som er en del af folkeretten, det væsentligste grundlag, og kernen i havretten er FN's Havretskonvention fra 1982 (UNCLOS). Havretskonventionen blev forhandlet gennem anden halvdel af 1970'erne og vedtaget i 1982, men trådte først i kraft i 1994. Alle EU-lande har underskrevet og ratificeret konventionen ligesom størstedelen af resten af verden, inklusive Rusland og Kina. USA har ikke tiltrådt konventionen, idet Kongressen nægtede at godkende at ratificere den grundet national modstand mod bestemmelserne omkring udnyttelse af naturressourcer på og under havbunden. USA anerkender dog i et antal nationale dokumenter en lang række bestemmelser i UNCLOS som international sædvaneret, hvorfor disse også anses for at være bindende for USA.

Havretten tildeler således kyststaterne nogle muligheder for at udøve jurisdiktion også uden for deres territorialfarvand, men det forudsætter som regel, at kyststaterne har implementeret national lovgivning, der kan udfylde disse rammer. Før vi ser nærmere på, hvordan man fra de danske myndigheder har håndteret denne ikke helt veldefinerede situation i de nylige tilfælde, gennemgås de centrale begreber i juraen.

Havets grundlov

Udgangspunktet i UNCLOS er, at en stats ydre territorialfarvand strækker sig op til 12 sømil (ca. 22,2 km) fra basislinjen, der som hovedregel defineres som lavvandslinjen. Her har kyststaten fuld jurisdiktion som på land og i det indre territorialfarvand, men denne begrænses dog af andre staters skibes ret til at udøve uskadelig gennemfart. I forlængelse heraf strækker den såkaldte tilstødende zone sig fra det ydre territorialfarvand til op til 24 sømil fra basislinjen. Den har til formål at skabe en bufferzone, hvor en kyststat kan beskytte sig mod visse former for aktiviteter, der er rettet mod dens territorium (UNCLOS art. 33). I den tilstødende zone kan kyststaten således håndhæve sine told-, afgifts-, indvandrings- eller sundhedslove og -forskrifter. Danmark har indført en sådan tilstødende zone. Den vurderes dog ikke at have nogen praktisk betydning ift. at beskytte kritisk maritim infrastruktur.

Der findes endvidere en eksklusiv økonomisk zone (EØZ), hvilket var en nyskabelse med UNCLOS ift., at kyststaten skulle kunne sikre sig kontrol med og jurisdiktion over de økonomiske ressourcer i zonen. Det drejer sig især om fiskeri og forekomster af fossile brændstoffer, navnlig olie og gas, men også eneretten til havforskning og til at kunne opføre bundfaste installationer som f.eks. boreplatforme og vindmøller. Zonen strækker sig fra det ydre territorialfarvand ud til maksimalt 200 sømil fra basislinjen (370,4 km), idet der skal foretages en grænsedragning til andre staters EØZ, hvor afstanden mellem basislinjerne er mindre end 400 sømil. En kyststat skal kræve en EØZ for at have en, og i dag anses en sådan ret for at være sædvaneret, dvs. at stater såsom USA, der ikke har tiltrådt UNCLOS, også kan have en EØZ.

Ifølge UNCLOS art. 21(1)(c) kan en kyststat indføre og håndhæve lovgivning i overensstemmelse med konventionens øvrige regler og folkeretten i øvrigt mht. retten til uskadelig gennemfart af søterritoriet. Dette gøres med henblik på bl.a. beskyttelse af undersøiske kabler og rørledninger. Danmark har i forlængelse heraf udstedt den såkaldte kabelbekendtgørelse, der bl.a. forbyder ankring i en 200 m bred beskyttelseszone langs med og på hver side af et kabel eller rørledning (Erhvervsministeriet, 1992). Det fremgår ikke klart, om disse beskyttelseszoner er begrænset til territorialfarvandet eller ej, men det må formodes at forholde sig sådan. Under alle omstændigheder forbeholder Danmark sig retten til at retsforfølge og straffe evt. overtrædelser af bekendtgørelsen, jf. dennes § 7. Med andre ord har Danmark den nødvendige nationale lovgivning på plads til at beskytte kabler og rørledninger inden for territorialfarvandet.

Spørgsmålet er imidlertid, i hvilket omfang kabler og rørledninger på havbunden i en EØZ kan beskyttes af kyststaten. Grundlæggende har alle stater, jf. UNCLOS art. 58, stk. 1, ret til at lægge kabler og rørledninger i deres egen og andre staters EØZ. Det er en ret, der blev etableret før fremkomsten af UNCLOS, og som ikke har ændret sig siden. Det skal dog ske med respekt for kyststatens og andre staters rettigheder i zonen, og en kyststat kan iht. UNCLOS art. 58, stk. 3, fastlægge regler herfor, dog alene ift. beskyttelse af egne rettigheder såsom til fiskeri (Heinegg, 2013: 303-5). Der er her en distinkt forskel på rørledninger og kabler. Brud på en rørledning, som det skete i forbindelse med Nord Stream 1 og 2, vil således sandsynligvis forårsage omfattende forurening, hvilket vil betyde, at kyststaten, jf. UNCLOS art. 58, stk. 1(b)(iii), har jurisdiktion ift. bruddet, herunder ret til at opbringe skibe, som må have forårsaget det. Igen forudsætter det dog, at den nødvendige lovgivning er på plads – ikke ift. selve bruddet på rørledningen, men ift. forureningen.

For så vidt angår kommunikationskabler og strømkabler, vil brud på disse næppe resultere i en forurening, der giver kyststaten ret til at udøve jurisdiktion. Heinegg (2013: 309) konkluderer, at fra kyststatens og kabelejernes perspektiv er retsstillingen ret uklar. Det eneste, der ligger fast, er, at staterne iht. UNCLOS art. 113 er forpligtede til at indføre lovgivning over skibe, der fører deres flag, og for personer under deres jurisdiktion, typisk deres statsborgere, som er ansvarlige for kabelbrud, og det uanset om der er tale om forsætlige eller groft uagtsomme handlinger (culpable negligence). Et sådant ansvar forudsætter imidlertid, at den ansvarlige flagstat rent faktisk udøver denne forpligtelse, hvilket næppe kan forventes, hvis formålet med skaden har været en forsætlig sabotagehandling. Endvidere vil flagstater, der typisk anses for at registrere skibe under såkaldt bekvemmelighedsflag – som f.eks. Cookøerne, hvor Eagle S var indregistreret – næppe kunne forventes rent faktisk at foretage retsforfølgning.

En mulighed, som en kyststat har for at udøve jurisdiktion og arrest i en EØZ – eller på åbent hav for den sags skyld – vil være, hvis et skib antræffes på kyststatens territorialfarvand, og der er begrundet mistanke om, at det har

forbrudt sig mod landets love ved at have beskadiget kabler eller rørledninger på søterritoriet. Hvis det pågældende skib så, efter at være anråbt, flygter ud af territorialfarvandet, kan kyststaten iht. reglerne om "forfølgelse in continenti" i UNCLOS art. 111 opbringe det, så længe det er i internationalt farvand, dvs. uden for andre kyststaters territorialfarvand. Det kræver dog, at forfølgelsen er kontinuerlig, hvilket indebærer, at der løbende er kontakt mellem det forfølgende og det mistænkte skib.

Endelig har det været overvejet, om der i en EØZ kan etableres en sikkerhedszone omkring kabler og rørledninger, som det iht. UNCLOS art. 60, stk. 4-7, er tilfældet med kunstige øer, faste installationer på havbunden o.l. Statspraksis og en fortolkning af bestemmelserne i UNCLOS synes ikke at understøtte en sådan løsning. Australien har dog forsøgt at indføre en sådan sikkerhedszone omkring kabler nedlagt i deres EØZ, hvilket må ses som et forsøg på at udvide de eksisterende grænser for at udøve jurisdiktion (Lott, 2024a). En anden mulighed for at etablere jurisdiktion ligger i generalklausulen i UNCLOS art. 59, der åbner mulighed for at løse konflikter mellem stater med modstridende interesser i en kyststats EØZ, der ikke i forvejen er reguleret af konventionen.

Faktaboks 1: Kontinentalsoklen og det åbne hav

Der gælder i hovedtræk de samme regler for staters ret til lægning af kabler og rørledninger udenfor som i EØZ, idet kyststatens interesser dog her er begrænset til ressourcer på og i kontinentalsoklen. Et andet begreb fra UNCLOS er "det åbne hav", som betegner den del af havet, hvor ingen stat har jurisdiktion. Det omfatter havområdet uden for kyststaternes EØZ, dog ikke den forlængede kontinentalsokkel i den udstrækning, den måtte forekomme. Staterne har her fri adgang til at lægge både kabler og rørledninger, dog med respekt for andre staters ret til at gøre det samme. Selv om disse bestemmelser kan være relevante for Kongeriget Danmark i Nordatlanten og Arktis, ligger det uden for denne artikels fokus at gå i dybden hermed.

Historiske perspektiver

Havets grundlov giver som beskrevet langt fra svar på alle spørgsmål omkring søkabler og rørledninger. For Danmarks vedkommende er det værd at bemærke, at UNCLOS definerer "lukkede eller delvis lukkede havområder" i form af havbugter, bassiner eller hav omgivet af to eller flere stater, evt. forbundet med et andet hav eller oceanet ved et smalt udløb eller bestående helt eller hovedsageligt af to eller flere kyststaters territorialfarvand eller eksklusive økonomiske zoner. Østersøen er et eksempel på et sådant havområde, der er reguleret ved UNCLOS art. 122 og 123. Kyststaterne opfordres heri til at indgå i et samarbejde om en række emner, dog ikke lægning af og jurisdiktion

over kabler. Der er således ikke megen hjælp at hente i UNCLOS på dette punkt.

I stedet kan man overveje, om det i en situation som den omkring Yi Peng 3 giver mening at tage udgangspunkt i Øresundstraktaten (der også benævnes Københavnerkonventionen) fra 1857, selvom denne først og fremmest havde til formål at afskaffe Øresundstolden. Traktaten udgør nemlig det formelle grundlag for, at de danske stræder, herunder især Storebælt, anses som "historiske stræder". Pointen er, at historiske stræder ikke følger havrettens generelle regler for internationale stræder, kun i det omfang de ikke er omfattet af stræderegimet. Her har det danske stræderegime udviklet sig gennem statspraksis i en anden retning siden 1857, således Danmark i et vist omfang kan regulere gennemsejling af krigsskibe fra andre stater i fredstid og forbeholder sig ret til at lukke stræderne i krigstid.

Når traktaten nævnes her, skyldes det et interessant blogindlæg, hvori den norske ekspert i havret Alexander Lott behandler en række relevante problemstillinger omkring Yi Peng 3 (Lott, 2024a). Han argumenterer (med henvisning til Erik Brühls tobindsværk om internationale stræder fra 1939-1940) for, at Øresundstraktaten giver Danmark ret til at foretage civil arrest af skibe, der gennemsejler danske stræder. UNCLOS' bestemmelser om fri passage henviser ud fra denne tolkning til forbuddet mod en *generel* spærring af stræderne, ikke enkeltstående indgreb. Denne udlægning synes dog problematisk af flere grunde. Det er givet, at skibe, der ikke opfylder reglerne for uskadelig gennemfart i f.eks. Storebælt og dermed forbryder sig mod kyststatens love, hermed har mistet sin gennemsejlingsret og iht. til havrettens almindelige regler kan opbringes. UNCLOS art. 45 fastlægger, at passage i historiske stræder følger reglerne for "innocent passage", der åbner mulighed for, jf. art. 28, at kyststaten kan opbringe skibe, der forbryder sig mod kyststatens regler i forbindelse med selve passagen. Sådan opbringning er sket i enkelte tilfælde, f.eks. hvor det har været åbenbart, at et skib ikke kunne passere sikkert under Storebæltsbroen, fordi den vagthavende navigatør på broen har været indisponeret.

Lott udvider imidlertid dette til, at Danmark også kan anvende denne ret ift. overtrædelser af allierede landes rettigheder, herunder kabelbrud andre steder i Østersøen. Hertil må blot anføres, at der ikke er noget i den praksis, som hidtil har ligget til grund for forvaltningen af det danske stræderegime, som underbygger, at Kongeriget Danmark eller andre relevante stater skulle have den retsopfattelse, at en sådan udvidet ret eksisterer. Tilsvarende er det næppe sandsynligt, at Kongeriget Danmark vil risikere en international tvist om grænserne for stræderegiment på et for usikkert retsgrundlag.

En anden traktat af ældre dato spiller også en væsentlig rolle i nutidens hybridkrig på havbunden. De nye forbindelser på kryds og tværs af verdenshavene efter udlægningen af det første søkabel mellem England og Frankrig i 1850 medførte naturligt et behov for regulering. "The Convention on Sub-

marine Telegraph Cables" blev derfor underskrevet og ratificeret i 1884-1885 af både Danmark, Sverige og Rusland og flere end 30 andre lande, dog ikke Kina, og har siden udgjort den grundlæggende juridiske ramme for sikkerheden omkring søkabler. Art. II er ganske eksplicit:

> *"Det er strafbart at bryde eller beskadige et søkabel, forsætligt eller ved culpøs uagtsomhed, på en sådan måde, at telegrafisk kommunikation helt eller delvist afbrydes eller hindres, og uden at en sådan straf har konsekvenser for et muligt civilt søgsmål om erstatning" (oversat af forfatterne).*

Samtidig hjemler konventionens art. X de underskrivende landes ret til at indhente beviser for brud på aftalens bestemmelser. Denne bestemmelse har så vidt vides kun været anvendt én gang, nemlig i februar 1959, hvor forbindelserne på fem søkabler på bunden af Atlanterhavet ud for New Foundland blev afbrudt. Flyobservationer kastede mistanken på den sovjetiske trawler Novorossiisk, hvorfor en officer og fire menige – alle ubevæbnede – fra den amerikanske flåde gik om bord for at undersøge sagen nærmere. Ved hjælp af en tolk påberåbte amerikanerne sig Søkabelkonventionen af 1884 og fik adgang til skibets logbog, der viste, at sejlmønsteret passede med de beskadigede kabler. Amerikanerne undersøgte også trawlerens fiskegrej, der bar præg af at have været i karambolage med søkabler på havbunden. På baggrund af det 70 minutter lange besøg om bord på Novorossiisk konkluderede de amerikanske myndigheder, at der var en stærk formodning om, at trawleren havde forbrudt sig mod art. II, hvorfor USA to dage senere sendte en officiel anmodning til Sovjetunionen om hurtigst muligt at indlede en undersøgelse. Den sovjetiske regering afviste efterfølgende, at Novorossiisk havde beskadiget kablerne, hvorfor det amerikanske flådefartøjs opbringning og inspektion blev anset for ubegrundet (Department of State, 1959).

Diskussion af Danmarks muligheder

Under Yi Peng 3-sagen opstod et rygte på det sociale medie X (bl.a. kolporteret af Open Source-nyhedsaggretoren @visegrad24) om, at danske myndigheder havde været om bord i det kinesiske fragtskib efter at have påberåbt sig art. X i Søkabelkonventionen af 1884. Det vides ikke, hvorvidt denne traktat blev anvendt eller ej i den konkrete situation, men det er interessant at diskutere, om der er relevant hjemmel til noget sådant i konventionen. Halog o.a. (2024) anfører, at det er uklart, om konventionens bestemmelser om "telegrafkabler" også kan siges at gælde nutidens datakabler. Desuden påpeger forfatterne, at konventionen kun er tiltrådt af et mindre antal af verdens lande, mens stort set alle regioner i dag er forbundet af søkabler, ligesom de anfører, at konventionens art. VIII stipulerer, at flagstaten har jurisdiktion, selvom ethvert underskriverland kun vil kunne retsforfølge egne statsborgere. Dette efterlader uklarheder ift. nutiden, hvor sabotage er i fokus frem for skader på søkabler

som følge af uagtsomhed. Dertil kommer, at sabotage i øvrigt ikke er nærmere defineret i folkeretten (Tramazzo, 2023).

I forhold til Yi Peng 3-affæren har Kina som nævnt ikke tiltrådt konventionen, og spørgsmålet er, hvad konventionens status i det hele taget er i dag. Heinegg (2013) har fremført, at Genèvekonventionen fra 1958 om Den Kontinentale Sokkel fra 1958 netop fastslog, at konventionen var uden præjudice til andre konventioner, hvilket taler for, at Søkabelkonventionen af 1884 i hvert fald dengang fortsat var gældende. USA mener angiveligt, at konventionen er udtryk for sædvaneret, dvs. generel international ret, der således også binder Kina (Lott, 2024a; Buhl, 2023). Omvendt kunne der argumenteres for, at det forhold, at konventionen kun har været anvendt én gang, betyder, at den må anses for forældet. Her er det dog bemærkelsesværdigt, at Sovjetunionen ikke anvendte dette argument i deres modsvar til USA tilbage i 1959. Så noget taler for, at konventionen stadig gælder (Papastavridis, 2014: 34). Som anført af Alexander Lott har det næppe været et spørgsmål, som Danmark eller andre stater anså for opportunt at afklare i forbindelse med denne sag, fordi de potentielle konsekvenser af at opbringe et kinesisk fragtskib med Søkabelkonventionen af 1884 i hånden var uoverskuelige. Desuden er rækkevidden af den jurisdiktion, som Danmark ville have kunne udøve, ret begrænset. Man ville alene have kunnet borde skibet og kontrollere dets skibsbøger og journaler, men ikke beslaglægge fartøjet.

Flagstatsprincippet er i teorien et velfungerende system ifølge Birgit Feldtmann, der forsker i bl.a. havret, men det bliver problematisk, hvis der er tale om sabotage eller hybride trusler, hvor en stat kan bruge et privat skib til at udføre angreb, for så har man som flagstat jo ikke interesse i, at sagen bliver efterforsket (Scheef og Romme, 2024). Forskellen på, hvilken flagstat der er tale om, forklarer eksempelvis, hvorfor Finland kunne tage kontrol over det i Cookøerne registrerede Eagle S, mens det ikke var muligt for Danmark i tilfældet med Yi Peng 3. Hans Tino Hansen fra rådgivningsvirksomheden Risk Intelligence og Kristina Siig, har begge konkluderet, at der er tale om ren magtpolitik, hvor der er forskel på, om et skib er indregistreret i mægtige Kina eller i de politisk betydeligt mindre skræmmende Cookøer (Lindqvist, 2024; Kirkebæk-Johansson, 2024). I den konkrete sag taler alt dog for, at Finland kunne udøve jurisdiktion over Eagle S og dermed borde det, da det lå i finsk territorialfarvand.

Tilsvarende har kyststaterne uden for deres territorialfarvand meget begrænsede muligheder for at skride ind over for skibe, der er under mistanke for eller endda er blevet grebet på fersk gerning i at have beskadiget søkabler og rørledninger. Dette har sagerne med Yi Peng 3 og Eagle S tydeligt demonstreret. Selvfølgelig kan staterne forsøge at forbedre den internationale lovgivning på dette område, men det kan næppe forventes, at stater, der udøver denne form for sabotage, vil deltage aktivt i et forpligtende samarbejde. Ultimativt kan kyststaterne, som foreslået af Lott, erklære, at et angreb på deres kritiske maritime infrastruktur anses som et væbnet angreb, der udløser retten til

selvforsvar (Lott, 2024a). Hermed overskrides imidlertid tærsklen for væbnet konflikt, jf. den indledende diskussion af hybridkrigsbegrebet. En sådan udlægning vil næppe nyde stor international opbakning, men en erklæring om at forbeholde sig retten til at anse en sådan sabotagehandling som et væbnet angreb vil øge de risici, der hidtil har være forbundet med hybrid krigsførelse, hvor målet for gerningsstaten har været at anvende handlinger, der ikke oversteg tærsklen for væbnet konflikt.

Behov for klarhed omkring hjemmel og ansvar

Den nye minister for samfundssikkerhed og beredskab, Torsten Schack Pedersen (V), meldte hurtigt ud, at han oven på hændelserne omkring søkablerne i Østersøen havde bedt sit embedsværk om at afklare, om der var behov for at iværksætte tiltag både på kort og længere sigt (Kaalø, 2024), hvilket blev støttet af bl.a. fiberleverandøren GlobalConnect, som står for halvdelen af al datatrafik i Norden (Lorenzen, 2025), og nichemediet ResilienceTECH, der beklagede, at Danmark indtil videre havde valgt at ignorere sådanne hændelser og og fortsætte upåagtet, som om intet var hændt (Hovgaard, 2025).

» Der er således behov for klare politiske udmeldinger om, hvad Danmark som stat i fremtiden har tænkt sig at stille op, hvis det rent faktisk en dag skulle lykkes Søværnet, politiet eller eventuelt en nyetableret dansk kystvagt at standse og borde et civilt fartøj mistænkt for at have udøvet sabotage mod maritim infrastruktur

Der er således behov for klare politiske udmeldinger om, hvad Danmark som stat i fremtiden har tænkt sig at stille op, hvis det rent faktisk en dag skulle lykkes Søværnet, politiet eller eventuelt en nyetableret dansk kystvagt at standse og borde et civilt fartøj mistænkt for at have udøvet sabotage mod maritim infrastruktur. I den forbindelse er det bemærkelsesværdigt, at den finske viceanklager Jukka Rappe udtalte, at sagen mod Eagle S indledningsvis efterforskedes som grov skade og groft hærværk, men at man droppede at efterforske hændelsen som terror (Elkjær, 2024). At håndtere et kabelbrud som simpelt hærværk frem for en krigshandling er en form for "Al Capone-metode", hvor staten søger at straffe en gerningsmand for noget andet end hans mest graverende, men ikke beviselige lovovertrædelse for at få retfærdigheden til at ske fyldest, dels hvad den konkrete forbrydelse angår, dels af hensyn til den almene retsfølelse i samfundet. Det handler om at gøre det så omkostningsfuldt for en besætning eller et rederi at deltage i disse skadelige aktiviteter, at fremmede stater får så svært som muligt ved at indrullere dem i skjulte operationer. Når en hybrid krigshandling i gråzonen ikke modsvares militært (hvilket medfører risiko for uønsket konflikteskalation), men derimod med mere kreative former for straf og forhindringer, anvender vi samme grad af hybriditet i det defensive spil som i det offensive. Det er muligvis denne strategi, der lå

bag, da udenrigsminister, Lars Løkke Rasmussen (M), midt i december 2024 oplyste på X, at Danmark fremover vil anmode skibe i dansk farvand om at oplyse deres forsikringsbevis for på den måde at stresse og bekæmpe truslen fra Ruslands såkaldte skyggeflåde (Bohr og Ekeberg, 2023).

Med etableringen af Ministeriet for Samfundssikkerhed og Beredskab har Danmark fået bedre muligheder for imødegå hybridtruslerne under havoverfladen. Den kongelige resolution af 29. august overførte således ansvaret vedrørende "koordination af håndteringen af konkrete sikkerhedshændelser vedrørende kritisk infrastruktur på havet, herunder søkabler, rørledninger, vindmølleparker, boreplatforme m.v." fra Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet til det nye ministerium. Dermed blev ministeransvaret placeret sammen med havmiljøberedskabet og kystredningstjenesten, som samtidig ressortoverførtes fra hhv. Miljøministeriet og Forsvarsministeriet sammen med lodsområdet og sejladssikkerhed fra Erhvervsministeriet. Dette åbner mulighed for yderligere samling af ansvaret for maritim sikkerhed gennem etablering af en egentlig dansk kystvagt, hvilket imidlertid kalder på en grundig analyse af fordele og ulemper (Dahlberg, 2019). Med den nylige reorganisering er der dog håb for, at både ansvaret for og udmøntningen af den maritime sikkerhed bliver mere tydelig herhjemme.

Udfordringerne på området forsvinder imidlertid ikke alene ved reorganiseringen af ansvaret. Der er brug for dels en institutionel fokusering, som omfatter en national sikkerhedsstrategi med tydelig placering af organisatorisk ansvar samt prioriteringer og mål for både beskyttelsen af den maritime kritiske infrastruktur og resten af samfundet, dels en generel styrkelse af videns- og kompetenceniveauet hos alle involverede aktører. Skal Danmark stå stærkt i forhold til at møde de nye former for hybride udfordringer, skal der tænkes bredt og innovativt, også i forhold til det juridiske fundament, der ageres på grundlag af. Dem, der truer landets sikkerhed, lader sig ikke begrænse af kendte, veldefinerede rammer, og derfor er der brug for en ny struktureret juridisk helhedsbetragtning med fokus på veldefinerede kompetenceområder og tværgående tilpasning mellem de mange juridiske discipliner, der i dag udgør det, der på forskellig vis berører det nationale beredskab.

Sidstnævnte kræver udvikling af et stærkt nationalt forsknings- og udviklingsmiljø til understøttelse af Ministeriet for Samfundssikkerhed og Beredskab, for en klar og fælles forståelse af hjemmelsgrundlag og ansvarsfordeling er den helt fundamentale forudsætning for at kunne sikre et robust og sikkert samfund. Danmark og ministeriet kan med fordel anlægge en holistisk, bred og kreativ 'tænke ud af boksen'-tilgang til håndtering af hybride angreb på maritim infrastruktur for at imødekomme denne nye type trussel på en måde, så man ikke risikerer åben konflikt med stormagter som Kina og Rusland. Gennemgangen af de aktuelle hændelser viser med al tydelighed, hvor vanskeligt det er at manøvrere i et farvand, hvor både juraen og fordelingen af myndighedsansvar kan være ligeså mudret som havbunden selv.

Referencer

Aftonbladet (2024), "Kabelbrott i Östersjön kan vara sabotage", *Aftonbladet*, 19. november, www.aftonbladet.se/nyheter/a/kwBv1a/kabelbrott-misstanks-vara-sabotage.

Azad, T.M., M.W. Haider og M. Sadiq (2023), "Understanding Gray Zone Warfare from Multiple Perspectives", *World Affairs*, 186(1): 81-104.

Bessing, Carsten (2024), "Ekspert efter brud på kabler i Østersøen: »Svært at se, at der er tale om tilfældigheder«", *ResilienceTECH*, 20. november, https://pro.ing.dk/resiliencetech/artikel/ekspert-efter-brud-paa-kabler-i-oestersoeen-svaert-se-der-er-tale-om-tilfaeldigheder.

Bohr, Jakob Kjøgx, og Emilie Ekeberg (2023), "Danmark annoncerer nyt tiltag mod Ruslands skyggeflåde", *danwatch*, 16. december, https://danwatch.dk/danwatch-erfarer-loekke-annoncerer-nyt-omfattende-tiltag-mod-ruslands-skyggeflaade/.

Buhl, Kenneth Øhlenschlæger (2023), "International sædvaneret", i Frederik Harhoff og Bugge Thorbjørn Daniel, red., *Folkeret*, 2. udg., København: Hans Reitzels Forlag, s. 187-224.

Dahlberg, Rasmus (2019), *Mellem kyst og krig: Søværnets civile og nationale opgaver*, København: Gads Forlag.

Department of State (1959), "U.S. and U.S.S.R. Exchange Notes on Damage to Submarine Cables", *Bulletin,* 20. april, Vol. XL(1034): 555-8.

Elkjær, Bo (2024), "Hybridtruslen består trods hurtigt finsk indgreb efter kabelsabotage", *Information*, 28. december.

Erhvervsministeriet (1992), *Bekendtgørelse nr. 939 af 27/11/1992: Bekendtgørelse om beskyttelse af søkabler og undersøiske rørledninger*, København, www.retsinformation.dk/eli/lta/1992/939.

EU Today (2024), "Chinese Ship Yi Peng 3 Under Investigation for Baltic Sea Cable Sabotage", *EU Today*, 20. November, https://eutoday.net/chinese-ship-yi-peng-3-baltic-sea-cable-sabotage/.

The Guardian (2024), "Finnish coastguard boards tanker suspected of causing power and internet cable outages", *The Guardian* 26. December, www.theguardian.com/world/2024/dec/26/finnish-coastguard-boards-eagle-s-oil-tanker-suspected-of-causing-power-cable-outages.

Halog, J., P. Margat og M. Stadermann (2024), "Submarine Infrastructures and the International Legal Framework", *Transactions on Maritime Science*, Croatia: Split, 13(1), doi: 10.7225/toms.v13.n01.w16.

Heinegg, Wolff Heintschel (2013), "Protecting Critical Submarine Cyber Infrastructure: Legal Status and Protection of Submarine Communication Cable under International Law" i Katharina Ziolkowski, red., *Peacetime Regime for State Activities in Cyberspace. International Law, International Relations and Diplomacy*, Tallinn: NATO CCD COE Publication, s. 291-318.

Hovgaard, Laurids (2025), "Krystalkugle: 2025 kan blive året, hvor Danmark svarer hårdt tilbage på russiske hybridangreb", *ResilienceTECH*, 7. januar, https://pro.ing.dk/resiliencetech/artikel/krystalkugle-2025-kan-blive-aaret-hvor-danmark-svarer-haardt-tilbage-paa-russiske-hybridangreb.

Jensen, Emil V.S. (2024), "Kinesisk skib har kastet anker tæt ved 'afgørende' havgrænse", *tv2.dk*, 21. november, https://nyheder.tv2.dk/udland/2024-11-21-kinesisk-skib-har-kastet-anker-taet-ved-afgoerende-havgraense. Set 7. januar 2025.

Jørgenssen, Steen A. (2024), "Danmark og Kina bekræfter dialog om sabotagemistænkt skib i Kattegat", *Jyllands-Posten*, 26. november.

Kirkebæk-Johansson, Laura (2024), "Finnerne gik ombord efter én dag, mens danskerne ventede flere uger. Forstå forskellen på 'Yi Peng 3' og 'Eagle S'", *dr.dk*, 27. december, www.dr.dk/nyheder/udland/finnerne-gik-ombord-efter-en-dag-mens-danskerne-ventede-flere-uger-forstaa-forskellen.

Kaaløe, William Sonne (2024), "Det er en alvorlig situation, vi befinder os i", *Bornholms Tidende*, 26. november.

Libiseller, Chiara (2023), "'Hybrid warfare' as an academic fashion", *Journal of Strategic Studies*, 46(4): 858-80.

Lindqvist, Andreas (2024), "Skibets ejer gør en forskel: Derfor gik finnerne i aktion, hvor danskerne kiggede på", *Berlingske*, 28. december.

Lorenzen, Mads (2025), "Kabelgigant efter nye ødelæggelser i Østersøen: Glem ikke søkablerne", *Jyllands-Posten,* 3. januar.

Lott, Alexander (2024a), "The Baltic Sea Cable-Cuts and Ship Interdiction: The C-Lion1 Incident", *Articles of War*, Lieber Institute, West Point, 26. November, https://lieber.westpoint.edu/baltic-sea-cable-cuts-ship-interdiction-c-lion1-incident/.

Lott, Alexander (2024b), "Christmas Day Cable Cuts in the Baltic Sea", *EJIL:Talk! Blog of the European Journal of International Law*, 31. December, https://www.ejiltalk.org/christmas-day-cable-cuts-in-the-baltic-sea/.

Maritime Danmark (2024), "Yi Peng 3 har forladt Danmark", *Maritime Danmark*, 23. december, www.maritimedanmark.dk/yi-peng-3-har-forladt-danmark.

Møller, Peter (2024), " Hvad lavede kinesisk skib i Østersøen? Kina afviser forbindelse til ødelagte kabler", *tv2.dk*, 20. november, https://nyheder.tv2.dk/krimi/2024-11-20-hvad-lavede-kinesisk-skib-i-oestersoeen-kina-afviser-forbindelse-til-oedelagte-kabler.

Nytimes (2025), https://www.nytimes.com/2025/03/02/world/europe/finland-tanker-sabotage-cables-baltic.html

Papastavridis, Efthymios (2014), The Interception of Vessels on the High Seas, Contemporary Challenges to the Legal Order of the Oceans, Oxford: Hart Publishing.

Ritzau (2024a), "Statsminister om brud på datakabler: Sabotage ville ikke overraske", *TV2 Bornholm*, 20. november, www.tv2bornholm.dk/artikel/statsminister-

om-brud-paa-datakabler-sabotage-ville-ikke-overraske.
Ritzau (2024b), "Rusland og Kina afviser kendskab til beskadigede kabler", *tv2.dk*, 20. november, https://nyheder.tv2.dk/udland/2024-11-20-rusland-og-kina-afviser-kendskab-til-beskadigede-kabler.
Ritzau (2025), "Finsk selskab vil have beslaglagt tankskib i kabelsag", *Berlingske*, 2. januar, www.berlingske.dk/internationalt/finsk-selskab-vil-have-beslaglagt-tankskib-i-kabelsag.
Roach, J. Ashley o.a. (2020), *Submarine Cables and Pipelines under International Law. Interim Report 2020*, London: International Law Association.
Scheef, Manne og Mads Romme (2024), "Kina bestemmer i Kattegat", *Ekstra Bladet*, 26. november.
Stenroos, Maria og Päivi Happonen (2025), "Ylen tiedot: Eagle S:n ankkuri on löydetty ja nostettu Suomenlahden pohjasta", *yle.fi*, 7. januar, https://yle.fi/a/74-20135201.
SVT (2024), "Statsminister Ulf Kristersson vill att kinesiska fartyget rör sig mot Sverige", *SVT.se*, 26. November, www.svt.se/nyheter/inrikes/statsminister-ulf-kristersson-vill-att-kinesiska-fartyget-ror-sig-mot-sverige.
Tramazzo, John C. (2023), "Sabotage in Law: Meanings and Misunderstandings", *Articles of War*, Lieber Institute, West Point, 23. Juni, https://lieber.westpoint.edu/sabotage-law-meaning-misunderstandings/.
With, Alexander og Anders Puck Nielsen (2024), "Maritim hybridkrig" i: Esben Salling Larsen og Rasmus Dahlberg, red., *Hjemmefronten: Forsvarets nationale opgaver frem mod 2035*, København: Djøf Forlag, s. 171-198.