

Patricia Schneider

# Maritimer Terrorismus: Tätergruppen und Anschlagstypen 1968-2010

PiraT-Arbeitspapiere zur Maritimen Sicherheit Nr. 13, Dezember 2011 (aktualisierte Fassung vom Februar 2013)

## Über die Autorin



**Dr. Patricia Schneider** studierte Politikwissenschaft und Volkswirtschaftslehre an den Universitäten Bamberg, Galway/Irland und Hamburg und promovierte 2003 an der Universität Hamburg. Sie ist wissenschaftliche Referentin am IFSH und Ko-Leiterin und Projektkoordinatorin des PiraT-Projekts. Sie ist Ko-Leiterin des „Akademischen Netzwerkes Südosteuropa“ sowie Mitherausgeberin der sicherheitspolitischen Fachzeitschrift "S+F. Sicherheit und Frieden – Security and Peace". Zu Ihren Forschungsschwerpunkten zählen Maritime Sicherheit, Internationaler Terrorismus und Internationale Gerichtsbarkeit.

### Empfohlene Zitierweise:

Schneider, Patricia: Maritimer Terrorismus: Tätergruppen und Anschlagstypen 1968-2010. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 13, Hamburg, Dezember 2011 (aktualisierte Fassung vom Februar 2013).

Online unter: [www.maritimesecurity.eu/de/publikationen/workingpapers.html](http://www.maritimesecurity.eu/de/publikationen/workingpapers.html)

### Impressum

Diese Arbeitspapierreihe wird im Rahmen des Verbundprojekts „Piraterie und maritimer Terrorismus als Herausforderungen für die Seehandelssicherheit: Indikatoren, Perzeptionen und Handlungsoptionen (PiraT)“ herausgegeben. Neben dem Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg (IFSH), das die Konsortialführung übernimmt, sind das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), die Technische Universität Hamburg-Harburg (TUHH) sowie die Bucerius Law School (BLS) beteiligt. Das Institut für strategische Zukunftsanalysen (ISZA) der Carl-Friedrich-von-Weizsäcker-Stiftung ist Unterauftragnehmer des IFSH. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen des Forschungsprogramms für die zivile Sicherheit der Bundesregierung zur Bekanntmachung „Sicherung der Warenketten“ ([www.sicherheitsforschungsprogramm.de](http://www.sicherheitsforschungsprogramm.de)) gefördert.

**PiraT** strebt ein Gesamtkonzept an, bei dem politikwissenschaftliche Risikoanalysen und technologische Sicherheitslösungen mit rechtlichen und wirtschaftlichen Lösungsvorschlägen verknüpft werden mit dem Ziel, ressortübergreifende staatliche Handlungsoptionen zur zivilen Stärkung der Seehandelssicherheit zu entwickeln.

Die „PiraT-Arbeitspapiere zu Maritimer Sicherheit/ PiraT-Working Papers on Maritime Security“ erscheinen in unregelmäßiger Folge. Für Inhalt und Aussage der Beiträge sind jeweils die entsprechenden Autoren verantwortlich. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des IFSH.

Anfragen sind zu richten an:

Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg (IFSH)

Dr. Patricia Schneider, Beim Schlump 83, D-20144 Hamburg

Tel.: (040) 866 077 - 0, Fax.: (040) 866 36 15, E-Mail: [schneider@ifsh.de](mailto:schneider@ifsh.de)

Internet: [www.ifsh.de](http://www.ifsh.de) und [www.maritimesicherheit.eu](http://www.maritimesicherheit.eu)

## Executive Summary<sup>1</sup>

While not as common as ‘traditional’ terrorism, Maritime Terrorism presents high risk potential. Accordingly, understanding the true possible threat represented by maritime terrorism is important to maritime security governance. This paper explores the nature of the risk posed by maritime terrorism: Is maritime terrorism really relevant? What are the characteristics of the actors and attacks? Do defence measures reflect the empirical findings? Are they tailored to the characteristics, motives, methods and regional distribution of the terrorist groups?

This work on the phenomenon of maritime terrorism will show that its separation from the broader concept of terrorism is valuable to research, as is the division of the term into subcategories reflecting where such acts take place. These distinctions make further research into violence at sea and, alongside, the evaluation of risks for trade at sea possible. However, these concepts first need to be contextualized and more clearly defined. The term maritime terrorism nonetheless remains broadly enough defined, thus galvanizing continued discussion and debate.

The heart of this paper is the first presentation of an empirical evaluation of past attacks, including perpetrator group, frequency, regional distribution and the number of victims. It presents the PiraT databank of maritime terrorism, which uses data from multiple other databases, and summarizes a number of findings obtained from the evaluation of the former. The problems discussed above with data available from terrorism databases make clear, however, that the state of the data and its categorization is problematic. The conclusions of this paper can thus be reached only on a conditional basis.

The paper then reviews terrorist methods to develop model scenarios, before reviewing international security governance efforts to counteract the threat. The number of attacks in the maritime sector over the studied period collected herein is in the hundreds, but in comparison to the total number of terrorist incidents over the same period it is relatively small. Nevertheless, despite strong variations in the number of attacks over time, these numbers, combined with repeated threat and potential impact of an attack, should lead to continued attention and stress the importance of governance. National/Separatist and Islamic groups have initiated the most attacks to date; assaults by Islamic groups have created the most victims in recent years. The participation of different perpetrator groups makes a general overview of maritime terrorism as a whole impossible and multi-dimensional analysis essential.

The typical scenarios as filtered out of the data were helpful in illustrating which methods of attack have been used previously in a maritime context. The work concludes that though around half of the widely discussed scenarios are not purely fictional, there is a divide between the incidents that have taken place and the potential threat scenarios being addressed internationally by maritime security governance measures. Given the potentially catastrophic effects of some supposed forms of maritime terrorism, this focus does not necessarily represent the wrong approach, yet this mismatch is interesting. The paper concludes that current measures are not specific enough to be fully effective; further research needs to be done.

---

<sup>1</sup> Dieses Papier ist bereits online als „PiraT-Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 13“ in erster Fassung im Dezember 2011 erschienen. Die Auswertungen wurden im Zeitraum Juni bis Oktober 2012 aktualisiert und sind als zweite Fassung im Februar 2013 erschienen.

## Abkürzungsverzeichnis

AAIA	Aden Abyan Islamic Army (Jemen)
ABC	Atomare, biologische und chemische Waffen
AEO	Authorised Economic Operator
ARDE	Alianza Revolucionaria Democrática (Revolutionäre demokratische Allianz – Nicaragua)
ASG	Abu Sayyaf Gruppe (Philippinen)
ATS	Automated Targeting System
BKA	Bundeskriminalamt
BLS	Bucerius Law School
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BRZ	Bruttoraumzahl (Schiffsmaß)
CBP	U.S. Customs and Border Protection
CBRNE	Chemische, biologische, radiologische, nukleare und explosive Gefahrstoffe
CCC	Coalition Coordination Center
CIA	Central Intelligence Agency
CMF	Combined Maritime Force
CSCAP	Council for Security Cooperation in the Asia Pacific
CSI	Container Security Initiative
CTF	Combined Task Forces
C-TPAT	Customs-Trade Partnership Against Terrorism
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
dwt	deadweight (Maß für Tragfähigkeit eines Schiffes)
ELN	Ejército de Liberación Nacional (Nationale Befreiungsarmee – Kolumbien)
ETA	Euskadi Ta Askatasuna (Baskenland und Freiheit)
EU	Europäische Union
EUNAVFOR	EU Naval Forces Atalanta
FARC	Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (Revolutionäre Streitkräfte Kolumbiens)
FDN	Fuerza Democrática Nicaragüense (Demokratische Kräfte Nicaraguas)
GAM	Free Aceh Movement (Indonesien)
GASP	Gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik (der EU)
GMP/GMPI	Global Maritime Partnership Initiative
GTD	Global Terrorism Database
HIK	Heidelberger Institut für Internationale Konfliktforschung
ICT	International Institute for Counter-Terrorism
IFSH	Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität
IMO	International Maritime Organization
INLA	Irish National Liberation Army
IRA	Irish Republican Army
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
ISZA	Institut für strategische Zukunftsanalysen der Carl-Friedrich-von-Weizsäcker-Stiftung
JI	Jemaah Islamiyah (Indonesien)
GAM	Free Aceh Movement
LNG	Liquefied Natural Gas (-Tanker)

LTTE	Liberation Tigers of Tamil Eelam (Sri Lanka)
MALSINDO	Malaysia, Singapur, Indonesien: Trilaterale Antipiraterie Patrouille
MILF	Moro Islamic Liberation Front (Philippinen)
MEND	Movement for the Emancipation of the Niger Delta (Nigeria)
MNLF	Moro National Liberation Front
MSZ	Maritimes Sicherheitszentrum
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NCTC	(US) National Counter-Terrorism Center
NII	Non-intrusive inspection
NPA	New People's Army (Philippinen)
OAE	Operation Active Endeavour
OEF	Operation Enduring Freedom
PGIS	Pinkerton Global Intelligence Service
PSI	Proliferation Security Initiative
RAND	Research and Development
RDWTI	RAND Database of Worldwide Terrorism Incidents
SAFE	SAFE Framework of Standards der Weltzollorganisation
SL	Sendero Luminoso/Leuchtender Pfad
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
START	The National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism
SZ	Süddeutsche Zeitung
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (Maßeinheit für Kapazität von Containerschiffen und Hafenumschlagsmengen)
TE-SAT	EU Terrorism Situation and Trend Reports
TOPs	Terrorist Organization Profiles
TUHH	Technische Universität Hamburg-Harburg
UN	United Nations/Vereinte Nationen
US CENTCOM	United States Central Command
USS	United States Ship
VBIED	Vehicle Born Improvised Explosive Device
WITS	Worldwide Incidents Tracking System
WMD	Weapons of Mass Destruction

## Inhaltsverzeichnis

<b>Executive Summary</b>	<b>3</b>
<b>Abbildungs- und Tabellenverzeichnis</b>	<b>7</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>9</b>
<b>2 Phänomen Maritimer Terrorismus: Begriffsverständnis und Kontext</b>	<b>11</b>
<b>3 Herausforderung Datenlage: GTD, WITS, RAND</b>	<b>16</b>
<b>4 Kategorisierung der Tätergruppen</b>	<b>22</b>
4.1 Exkurs: Tätergruppen im Spiegel internationaler Organisationen	30
<b>5 Auswertung der Datenlage</b>	<b>33</b>
5.1 Anzahl der Anschläge	33
5.2 Regionale Verteilung der Anschläge	35
5.3 Tätergruppen	37
5.4 Klassifizierung/ Motiv	44
<b>6 Akteursanalysen: LTTE, ASG, MILF, FARC, Al-Shabaab, Al Qaida, MEND, GAM</b>	<b>51</b>
<b>7 Bedrohungsszenarien: Welche Anschlagstypen haben bereits stattgefunden?</b>	<b>56</b>
<b>8 Security-Governance-Maßnahmen zur Bedrohungsabwehr</b>	<b>62</b>
8.1 Der ISPS-Code	63
8.2 CSI und PSI	64
8.3 C-TPAT und AEO	65
8.4 Militärische Operationen	68
8.5 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	70
<b>9 Zusammenfassung und Ausblick</b>	<b>71</b>
<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>75</b>

## Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

### Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Anzahl der Anschläge, 1968 – 2010 .....	34
Abbildung 2: Anzahl Anschläge, 2000-2010 .....	34
Abbildung 3: Regionale Verteilung von Anschlägen, 1968 - 2010 .....	35
Abbildung 4: Regionale Verteilung von Anschlägen, 2000-2010 .....	36
Abbildung 5: Regionale Verteilung von Anschlägen, 1968 – 2010 (mit Zeitachse) .....	37
Abbildung 6: Anzahl der Anschläge von Gruppen, 1968-2010* .....	38
Abbildung 7: Anzahl der Anschläge von Gruppen, 2000-2010* .....	38
Abbildung 8: Gruppen mit mehr als drei Anschlägen im Zeitverlauf, 1968-2010.....	39
Abbildung 9: Gruppen mit mehr als drei Anschlägen im Zeitverlauf, 2000-2010.....	42
Abbildung 10: Gruppen, deren Anschläge mehr als 16 Opfer forderten oder die mehr als drei Anschläge verübten (Zeitraum 2000-2010; sortiert nach der Anzahl Toter und Verletzter) .....	43
Abbildung 11: Gruppen, deren Anschläge mehr als 16 Opfer forderten oder die mehr als drei Anschläge verübten (Zeitraum 2000-2010, sortiert nach der Anzahl Anschläge) .....	43
Abbildung 12: Anzahl der Anschläge nach Gruppenklassifikation, 1968-2010.....	44
Abbildung 13: Anzahl der Anschläge nach Gruppenklassifikationen, 2000-2010.....	45
Abbildung 14: Anschläge nach Gruppenklassifikation, 1968 – 2010 .....	46
Abbildung 15: Tätergruppen in Sammelkategorien, 1968 – 2010 .....	47
Abbildung 16: Tätergruppen in Sammelkategorien, 1968 – 2010, Anzahl der Opfer (Tote und Verletzte).....	48
Abbildung 17: Anzahl der Anschläge auf nationale oder internationale Ziele nach Gruppenklassifikationen, 1968 – 2010 .....	50
Abbildung 18: Anzahl der Anschläge auf nationale oder internationale Ziele nach Gruppenklassifikationen, 2000 – 2010 .....	51
Abbildung 19: Bedrohungsszenarien durch maritimen Terrorismus .....	61

## Tabellenverzeichnis:

Tabelle 1: Übersicht der Terrorismus-Datenbanken und der Anzahl der Fälle.....	19
Tabelle 2 Kurzvergleich der Definitionen der Terrorismus-Datenbanken .....	20
Tabelle 3: Übersicht über die Kategorisierung von Tätergruppen.....	24
Tabelle 4: Übersicht über die Anzahl der Gruppen.....	25
Tabelle 5: Kategorisierung der Gruppen mit mehr als 3 terroristischen Anschlägen (1968-2010) ....	26
Tabelle 6: Kategorisierung der Gruppen mit mehr als 3 terroristischen Anschlägen (2000-2010) ....	29
Tabelle 7: PiraT-Tätergruppen bei UN, EU und Europol .....	31
Tabelle 8: Übersicht über die Anteile der Motive der nach 2001 aktiver Tätergruppen.....	32
Tabelle 9: Anzahl von Anschlägen in Ländern, 2000 - 2010 (die vier Anschlagstärksten) .....	40
Tabelle 10: Anschläge auf nationale oder internationale Ziele, 1968 – 2010, Auswertung nach Gruppenklassifikationen .....	49
Tabelle 11: Überblick über die wichtigsten Tätergruppen: Al-Qaida, Al-Shabaab, FARC, MEND.....	54
Tabelle 12: Überblick über die wichtigsten Tätergruppen: Abu Sayyaf, GAM, LTTE, MILF .....	55
Tabelle 13: Zerstörerischer bewaffneter Angriff auf Schiffe im Hafen oder auf See.....	57
Tabelle 14: Entführung ziviler Schiffe.....	57
Tabelle 15: Bombenanschlag auf Schiffe.....	58
Tabelle 16: Anschlag auf maritime Einrichtungen .....	58
Tabelle 17: (Explosiver) Schiff zu Schiff Kollisionsangriff .....	59
Tabelle 18: Entführung ziviler Kleingruppen .....	59
Tabelle 19: Seeminenverlegung .....	59
Tabelle 20: Angriff von See Richtung Land.....	59
Tabelle 21: Sonstiges .....	60
Tabelle 22: Szenarien erfolgter Anschläge .....	60



## 1 Einleitung

Im Jahr 2010 drohte das Terrornetzwerk Al-Qaida mit Anschlägen im Arabischen Meer, dem Persischen Golf und dem Golf von Aden und bildete angeblich Kämpfer speziell für Angriffe auf Kriegs-, Fracht- und Passagierschiffe aus. Eine jemenitische Untergruppe soll die islamistischen Al-Shabaab-Milizen in Somalia aufgerufen haben, ihr dabei zu helfen, eine Seestraße zu blockieren, die wichtig für die Ölversorgung Europas und der USA ist. Auch wurde gedroht US-Lieferungen über See an Israel zu blockieren. Westliche Geheimdienste hatten daher die Golfstaaten aufgefordert, ihre Sicherheitsmaßnahmen für Schiffe, insbesondere Öl- und Gastanker zu erhöhen (vgl. RiaNovosti (2010), Reuters (2010), AFP (2010), CNA (2010)).

Auch im Nachlass des im Mai 2011 getöteten Al-Qaida Führers Osama Bin Laden fanden sich Pläne für maritime Terrorattacken. Demnach sollten Öltanker gekapert und gesprengt werden; Informationen über die Bauweise von Tankern wurden gesammelt. Als weiteres Anschlagziel wurde die Infrastruktur von Öl- und Gasfirmen genannt. Der Anführer der Terrororganisation erhoffte sich, den Westen in eine ökonomische Krise stürzen zu können. Allerdings handelt es sich dabei noch nicht um konkrete Anschlagplanungen und es ist unklar, ob die Ansätze nach 2010 weiter verfolgt wurden (USA Today (2011), SomaliaReport (2011), Spiegel-Online (2011)).

Da der Seehandel nicht nur für die exportorientierte deutsche Wirtschaft, sondern für den Weltmarkt insgesamt von enormer Bedeutung<sup>2</sup> ist, kommt der Sicherheit im maritimen Raum eine entsprechende Bedeutung zu. Es gibt Befürchtungen, dass terroristische Anschläge dort große Auswirkungen haben könnten. Dies ist nicht erst seit den Drohungen von 2009/2010 der Fall. Zwar riefen bisher nur wenige terroristische Übergriffe auf maritime Ziele große Aufmerksamkeit hervor. Einige dieser Anschläge werden in diesem Papier erläutert. Über die bislang verübten Anschläge hinaus zeigen aber zahlreiche Anschlagsszenarien, bspw. zu Explosionen in Häfen mit Industrieanlagen, auf Ölplattformen oder Kreuzfahrtschiffen, zum Schmuggel von ABC-Waffen in Containern oder zum gezielten Versenken von Schiffen zur Blockade von Seewegen, dass die Auswirkungen katastrophal sein könnten. Das macht eine genaue Analyse notwendig.

---

<sup>2</sup> „Über 90 Prozent des gesamten Welthandels, fast 95 Prozent des Außenhandels der Europäischen Union und nahezu 70 Prozent des deutschen Im- und Exports werden über den Seehandel abgewickelt. (...)“. Die „...380 deutschen Reedereien [nehmen] zusammen weltweit den dritten Platz bei der Masse transportierter Güter ein“ (Marine 2011). „Die von deutschen Reedern kontrollierte Containerschiffsflotte ist nach wie vor die größte der Welt und umfasste zu Beginn des Jahres 2011 insgesamt 1.776 Containerschiffe über 1.000 BRZ mit 62,3 Mio. dwt und verfügte mit 5,27 Mio. TEU über 32,1% der weltweiten Containerkapazitäten. Allerdings führten nur 297 von diesen Schiffen die deutsche Flagge“ (vgl. Flottenkommando 2011: 53).

Ein beträchtlicher Teil des Außenhandelsvolumens wird somit über die Seehäfen abgewickelt: Der grenzüberschreitende Verkehr Deutschlands auf dem Seeweg hat in den vergangenen Jahren mengenmäßig stark zugenommen. Für Deutschland spielt dabei auf der Importseite der Bezug von (Energie-)Rohstoffen eine besondere Rolle. Auf der Exportseite ist die Sicherheit der Handelsrouten vor allem für die exportorientierten Branchen (Fahrzeug, Maschinenbau) von zentraler Bedeutung (vgl. Engerer 2011: 27).

Es besteht die Befürchtung, dass maritime Gewalt den Seehandel durch Zeitverzögerungen empfindlich stören kann. Die heutige Just-in-time-Arbeitsteilung ist auf zeitlich sicher planbare Seeverbindungen angewiesen. Das Ausmaß des Schadens ist aber sicherlich abhängig davon, ob Seewege wirklich (zeitweise) gänzlich blockiert werden. Ein Ausfall eines wichtigen Seeweges könnte dazu führen, dass eine einfache Substitution nicht zeitnah möglich ist, weil ganze Regionen abgeschnitten wären. Für eventuelle Folgeschäden, wie z.B. ein „Bandabriß“ in einer branchenspezifischen Produktionskette, gibt es keine Versicherungshaftung.

Der „Securitization“-Ansatz der Kopenhagener Schule definiert ein Sicherheitsproblem als einen Sprechakt, der ein politisches Problem mit einem Sicherheitsbegriff verbindet (vgl. Daase 2011: 62; Buzan/Waever/de Wilde 1998). In diesem Sinne sind auch die eigenen Ergebnisse immer wieder kritisch zu hinterfragen und zu kontextualisieren: Ziel des Papiers ist hierbei nicht eine „Versicherheitlichung“ des Seehandels, sondern das Problembewusstsein in diesem Bereich zu schärfen und maritime Gewalt im (deutschen) Sicherheitsdiskurs zu thematisieren.<sup>3</sup>

Ein Zeichen für die zunehmende Relevanz des Themas ist die Tatsache, dass der Begriff „maritimer Terrorismus“ auch von der Forschung und Wissenschaft in den letzten Jahren verstärkt aufgegriffen wurde und u.a. Eingang in diverse Publikationen gefunden hat.<sup>4</sup> Daraus lässt sich aber im Sinne von Securitization noch nicht auf die tatsächliche Relevanz des Themas schließen.

Um nicht nur über potenzielle Anschlagsszenarien und deren Abwehr zu sprechen, sondern eine fundierte Analyse zu ermöglichen, ist es der Kern dieses Papiers, die Datenlage aufzuarbeiten. Nach einer Diskussion der Definition von maritimem Terrorismus im zweiten Kapitel<sup>5</sup> wird im dritten Kapitel die problematische Datenlage hinsichtlich terroristischer Anschläge erläutert. Im vierten Kapitel werden die einzelnen Tätergruppen kategorisiert, um im fünften Kapitel die Ergebnisse aus der generierten Datenbasis veranschaulichen und auswerten zu können. Das sechste Kapitel gibt einen kurzen Überblick über die wichtigsten Tätergruppen. Im siebten Kapitel werden typische Szenarien, die sich aus den Fallbeschreibungen ergeben haben, aufgegriffen und in Beziehung zu weiteren theoretisch denkbaren Szenarien gesetzt. Das achte Kapitel gibt einen Überblick über die Abwehrmaßnahmen, die bereits ergriffen wurden, und zieht ein Fazit über die bisherigen Security-Governance-Strukturen im Bereich maritimer Sicherheit. Im neunten und letzten Kapitel erfolgen eine Zusammenfassung der Ergebnisse und ein Ausblick auf das weitere Forschungsvorhaben.<sup>6</sup>

Folgende Forschungsfragen werden damit untersucht: Was ist maritimer Terrorismus und wie relevant ist er? Sind Abwehrmaßnahmen notwendig oder ist die Zahl der Anschläge dafür zu gering? Was sind die Charakteristika der Akteure, Angriffe und Abwehrmaßnahmen? Reagiert die internationale Gemeinschaft mit angemessenen Maßnahmen auf die Charakteristika, Motive, Methoden und regionale Verteilung der Terrorgruppen?

---

<sup>3</sup> Die deutschen Bemühungen zur Verhütung terroristischer Anschläge finden v.a. im Rahmen der Europäischen Union und damit im Sinne eines normativen Multilateralismus statt, der die Verbindung von Interessen und Werten als Ziel und Methode deutscher Sicherheitspolitik sieht (vgl. Staack 2011: 217). Im Rahmen eines erweiterten Sicherheitsbegriffs geriet transnationaler Terrorismus in den Fokus als Bedrohungsfaktor jenseits von klassischer militärischer Konfrontation. Ergänzend gilt das Verständnis von Sicherheit als „menschliche Sicherheit“. Dieser Ansatz stellt die unbedingte Souveränität von Staaten in Frage und setzt dagegen den Fokus auf das zu schützende Individuum, sowohl im Sinne der Integrität (freedom from fear), wie auch sozioökonomischer Grundbedürfnisse (freedom from want). Die Einbindung eines solchen Ansatzes in das deutsche Sicherheitsverständnis könnte bspw. zu einer Verschiebung der Prioritäten am Golf von Aden, hin zu einer Lösung der Probleme an Land führen (vgl. Debiel/Werthes 2005: 9-12).

<sup>4</sup> Als Standardwerke können hier Richardson 2004 und Greenberg et al. (2006) gelten; siehe außerdem Stehr (2004); Nincic (2005), Raymond (2005), Ong-Webb (2006), Murphy (2006, 2009), Davis (2008), Lehr (2007), Stober (2010) and Sedlacek/ Meyer/ Hahne/ Dreißig (2006), Geise (2007), Farrell (2007), Chalk (2007a, 2008a); Alexander/ Richardson (2009).

<sup>5</sup> Frühere Fassungen der Kapitel zwei und acht finden sich in: Ehrhart/ Petretto/ Schneider (2010). Sie wurden zum Teil überarbeitet und ergänzt.

<sup>6</sup> Für Zuarbeiten und Kommentare möchte ich folgenden Personen herzlich danken: Nathalie Bohr bzgl. Kapitel 3, Samuel Nuspliger bzgl. Kapitel 4, Eckhard Schlopsna für die Erstellung der Schaubilder in Abschnitt 5 und Fabian Kümmeler bzgl. Kapitel 5; Matthias Winkler bzgl. Kapitel 6 sowie Julana Bredtmann bzgl. Kapitel 7.

Der Dank richtet sich außerdem an die kommentierenden Pirat-Projektpartner: Hans-Georg Ehrhart (IFSH), Hella Engerer (DIW), Niclas Jepsen (TUHH), Kerstin Petretto (IFSH), Tim Salomon (BLS) und Michael Brzoska (IFSH).

Das Risiko, das Piraten und Terroristen für den Seehandel darstellen, zu bewerten und Handlungsoptionen aufzuzeigen, gehört zu den Zielen des interdisziplinären Forschungsprojektes PiraT. Im Rahmen des Projekts beschäftigt sich das IFSH vor allem mit den sicherheitspolitischen Aspekten. Mehrere Arbeitspapiere analysierten bereits den Teilbereich Piraterie aus historischer und politikwissenschaftlicher Perspektive.<sup>7</sup> Dieses Arbeitspapier präsentiert Zwischenergebnisse für den Teilbereich maritimer Terrorismus, die im Verlauf des Projektes weiter entwickelt werden.

## 2 Phänomen Maritimer Terrorismus: Begriffsverständnis und Kontext

Maritime Gewalt manifestiert sich aktuell insbesondere in den beiden Phänomenen Piraterie und maritimer Terrorismus. Obwohl es sich in beiden Fällen um Gewaltformen in maritimen Raum handelt, kennzeichnen beide Begriffe, insbesondere von der Motivlage her, grundverschiedene Sachverhalte. Bei der Piraterie<sup>8</sup> dominieren ökonomische Motive das Entscheidungskalkül. Es gibt aber auch Vorschläge, Piraterie so zu definieren, dass darunter auch terroristische Taten fallen würden, z.B. durch eine weite Definition der „privaten Zwecke“. Dies soll rechtliche Fragen klären, helfen Mischformen einzuordnen und somit eine effektivere Strafverfolgung beider Gruppen möglich machen (vgl. König/ Salomon/ Neumann/ Kolb 2011: 23).<sup>9</sup>

Ebenso wie die Definition von Piraterie ist die Begriffsbestimmung von (maritimem) Terrorismus umstritten, wenn auch in weitaus größerem Maße. Denn eine allgemein akzeptierte Definition von Terrorismus gibt es nicht und es wird häufig politisch argumentiert, dass es sich je nach Perspektive um einen Freiheitskämpfer oder Terroristen handeln kann. Die akademischen Debatten über Typologien und Definitionen erstrecken sich über Dekaden und haben zu keinem erkennbaren Erkenntnisfortschritt geführt (vgl. Laqueur zit. n. Hoffmann 1998: 39). Alex P. Schmid hat in einer Bemühung, einen akademischen Konsens herauszuarbeiten, 250 akademische und politische Definitionen von Terrorismus miteinander verglichen. Er kommt dabei zu folgender Definition: “Terrorism refers on the one hand to a doctrine about the presumed effectiveness of a special form or tactic of fear-generating, coercive political violence, and on the other hand, to a conspirational practice of calculated, demonstrative, direct violent action without legal or moral restraints, targeting mainly civilians and non-combatants, performed for its propagandistic and psychological effects on various audiences and conflict parties” (Schmid 2011: 86). Schmid ergänzt und spezifiziert diese Definition in elf weiteren Absätzen.

Folgende Arbeitsdefinition von maritimem Terrorismus kam für diese Studie (mit zusätzlichen Elementen, wie sie weiter unten beschrieben werden) zur Anwendung:

---

<sup>7</sup> So beschäftigten sich Jopp und Kaestner (2011) mit einer historischen Betrachtung der Barbaresken-Staaten im Mittelmeer. Maouche (2011) untersuchte die Piraterie im Golf von Aden mit besonderem Fokus auf die innerstaatliche Situation Somalias und Petretto (2011) analysierte die zeitgenössische Piraterie anhand der Fallbeispiele Golf von Guinea, Golf von Aden/Indischer Ozean und Ost-/Südostasien.

<sup>8</sup> Kerstin Petretto (2011: 14) hat zeitgenössische Seepiraterie für das PiraT-Forschungsprojekt folgendermaßen definiert: Piraterie ist „ein von privaten, also nicht im Staatsauftrag stehenden, Akteuren durchgeführter oder herbeigeführter Angriff auf ein Schiff, sei es innerhalb der Küstengewässer eines Staates oder auf hoher See. Die dabei primär von den Angreifern verfolgte Absicht ist es, einen materiellen Gewinn zu erzielen. ... Der Begriff dient ... als Oberkategorie für verschiedene Straftatbestände, die sich von Diebstahl und bewaffnetem Raub über erpresserische Geiselnahme bis hin zu Totschlag und Mord erstrecken – allerdings allesamt im maritimen Raum stattfinden.“

<sup>9</sup> Eine völlige Gleichsetzung beider Phänomene befürwortet Burgess 2010. Eine Einstufung von Piraten und Terroristen als Kombattanten wird hingegen als wenig zielführend abgelehnt (vgl. Neumann/ Salomon 2011).

**Arbeitsdefinition Maritimer Terrorismus:** Hauptcharakteristikum von Terrorismus ist, dass Anschläge durch nichtstaatliche Akteure, außerhalb völkerrechtlicher Regeln, vor dem Hintergrund politischer, ideologischer oder religiöser Ziele stattfinden, die über den konkreten Angriff hinausgehen. Diese Art der Androhung oder Ausübung von Gewalt zielt auf politischen und/oder gesellschaftlichen Wandel oder die Durchsetzung politisch-ideologischer Interessen. Durch Erzeugen von Angst, die Erschütterung der öffentlichen Ordnung bzw. des Vertrauens in die Regierung oder durch mediale Aufmerksamkeit für das Anliegen wird Handlungsdruck aufgebaut. Finden die Anschläge im maritimen Raum statt, handelt es sich um maritimen Terrorismus. Bei maritimen Anschlägen werden Schiffe oder Anlagen der maritimen Wirtschaft/Infrastruktur wie Ölplattformen bzw. deren Passagiere und Personal von See oder von Land aus angegriffen. Bei den angegriffenen Schiffen kann es sich um Schiffe jeglicher Art, bspw. um Frachtschiffe, Kriegsschiffe, aber

„Maritimer“ Terrorismus wird danach definiert, wo der Anschlag stattfindet, ähnlich wie man zwischen Luft- und Seepiraterie unterscheidet oder zwischen Land-, See- und Luftkrieg. Richten sich die Aktivitäten beispielsweise gegen Hafenanlagen oder soll ein Seeweg durch Versenkung eines Schiffs blockiert werden, ist die Zerstörung einer Ölplattform das Ziel oder die Entführung eines (Passagier-)Schiffs als Teil einer politischen Strategie anvisiert, bezeichnet man dies als maritimen Terrorismus. Während diese Fälle weitgehend klar sind, herrscht Uneinigkeit darüber, wie weit die Definition von maritimem Terrorismus eigentlich gefasst werden soll. Dies wird im Folgenden diskutiert. Grundsätzlich ist Terrorismus von Piraterie durch die zugrundeliegenden Motive zu unterscheiden (politisch vs. profitorientiert, vgl. Schneckener 2011: 471-472).

Die Unterscheidung zwischen maritimem Terrorismus und Piraterie kann im Einzelfall dennoch schwierig sein, wenn mitunter ähnliche Vorgehensweisen und Taktiken genutzt werden und sich diese oftmals nur hinsichtlich der jeweiligen Zielsetzung unterscheiden. Ein Beispiel sind Entführungen zum Zweck der Finanzierung von Terroroperationen (an Land), was Amirell (2006) als „politische Piraterie“ bezeichnet. So hat beispielsweise die GAM (Free Aceh Movement, Indonesien) nicht nur u.a. 2001 fremde Handelsschiffe mit deren Mannschaften festgehalten, um Lösegeld zu erpressen, sondern auch versucht, die Hoheit über das betroffene Seegebiet auszuüben, mit dem Anspruch Schiffspassagen genehmigen zu können (vgl. Amirell 2006 und Herbert-Burns/ Zucker 2004). Der Fall Somalia zeigt, dass islamistische Terroristen außerdem ein Interesse an den Lösegeldeinnahmen der Piraten haben: Im Februar 2011 hielt die Al-Shabaab-Miliz mehrere Piraten fest, weil diese sich weigerten ein Fünftel ihrer Einnahmen abzugeben. Es wird davon ausgegangen, dass die finanzielle Beteiligung der Islamisten mittlerweile an der Tagesordnung ist und hohe Ausmaße annimmt. Nach Schätzungen soll Al-Shabaab bis zu 30 Prozent der Lösegelder erhalten. Rechnet man dies auf die Lösegeldzahlungen des Jahres 2009 um, wären dies Einnahmen von bis zu 27 Millionen US-Dollar (vgl. Kolb/Salomon/Uldich 2011: 113-115).

Die Literatur bezieht sich bei der Definition von maritimem Terrorismus meist auf ein Dokument des Council for Security Cooperation in the Asia Pacific (CSCAP) aus dem Jahr 2002. Dessen Definition lautet: „maritime terrorism refers to the undertaking of terrorist acts and activities (1) within the marine environment, (2) using or against vessels or fixed platforms at sea or in port, or against any one of their passengers or personnel, (3) against coastal facilities or settlements, including tourist resorts, port areas, and port town or cities“ (Prakash 2002). Diese Begriffsbestimmung ist sehr breit

gehalten – was zum einen ein Vorteil ist, da sie verschiedenste Vorfälle umfassen kann. Allerdings wird dadurch zum anderen eine Unschärfe in der Analyse des Phänomens in Kauf genommen, die insbesondere hinsichtlich der Entwicklung von Handlungsoptionen zur Bekämpfung von maritimem Terrorismus Probleme bereiten kann.

Die CSCAP-Definition beschreibt im Kern nur den maritimen Raum, nicht den Begriff Terrorismus. Deshalb wurde zu Beginn dieses Abschnitts eine Definition von Terrorismus vorgestellt, die ergänzend zur CSCAP-Definition gesehen werden muss und im Folgenden noch weiter präzisiert wird. Bei der Identifizierung von relevanten Gruppierungen für die empirische Auswertung des Geschehens für diese Studie handelt es sich nicht nur um ausschließlich terroristisch agierende Gruppen, sondern um Gruppierungen, die mitunter terroristische Methoden anwenden, und zwar im maritimen Raum. Es gibt *keine* Gruppe, die nur maritime Anschläge ausführt – alle sind landbasiert und verüben auch Anschläge an Land. Die Gruppierungen können aus ihrer Sicht sehr wohl politisch legitime Ziele verfolgen und bedienen sich dabei regelmäßig auch anderer als terroristischer Mittel und Methoden.

Die CSCAP-Definition ist so weit gehalten, dass darunter auch Gruppen gefasst werden könnten, die die Seewege nur dazu nutzen, Menschen (z.B. Terroristen) oder Waffen und Material in ein Zielland zu schmuggeln. Damit ergeben sich Überschneidungen zum Phänomen der Organisierten Kriminalität. Obwohl dem Begriff des maritimen Terrorismus damit die Trennschärfe genommen ist, wird er überwiegend in dieser weit gefassten Interpretation verwendet (z.B. von Murphy 2009) und Schmuggel ist daher in der oben vorgestellten Arbeitsdefinition mit eingeschlossen, die präziser ist als die CSCAP-Definition.

Ein Schwäche der CSCAP-Definition ist ihre fehlende Differenzierung zwischen internationalen bzw. transnationalen terroristischen Organisationen wie Al-Qaida und lokalen Aufständischen/Rebellen/Guerillas wie etwa der Palestine Liberation Front oder der separatistischen Tamilenorganisation LTTE aus Sri Lanka, die mit den Sea Tigers ihre eigene Marine im Kampf gegen die Seestreitkräfte Sri Lankas und Indiens unterhielt. Es können erhebliche Unterschiede in Motivationen und Handlungsmöglichkeiten bei internationalen und lokalen Gruppen bestehen, was wiederum Implikationen für die Handlungsempfehlungen für Maßnahmen gegen Terroristen haben kann. Während Al-Qaida die westliche Zivilisation und ihre Ökonomie als solche schädigen sowie diese aus der islamischen Welt vertreiben will, nutzen Aufständische mit einer lokalen Agenda, wie die Abu Sayyaf Gruppe (ASG) auf den Philippinen, u.a. maritime terroristische Taktiken, um ihre eigene Regierung zu bekämpfen. Sie haben eine lokale Agenda. Die ASG wurde unter anderem durch einen Anschlag auf die Super Ferry 14 im Jahr 2004 bekannt, der 118 Menschen das Leben kostete, wobei die Sprengladung in einem Fernseher versteckt war (vgl. Banlaoi 2007). Die Jemaah Islamiyah (JI) ist eine islamistische Terrororganisation mit einer regionalen Agenda. Sie will ein islamisches Sultanat in Südostasien etablieren und agiert von Indonesien, Malaysia, Singapur und den Philippinen aus. Sie ist für die Bombenangriffe auf Bali, die 2002 mehr als 200 Menschen töteten, verantwortlich, hat vermutlich einen Tanker zu Trainingszwecken entführt und plant darüber hinaus, Schiffe in den Straßen von Malakka und Singapur anzugreifen (vgl. Abuza 2004).

Eine am Wesen der Sache orientierte wissenschaftliche (nicht politische) Begriffsbestimmung von Terrorismus als eine spezifische Methode der Gewaltanwendung sollte nicht in Abhängigkeit von bestimmten Zielgruppen oder Akteuren, gegen die sie sich wendet, vorgenommen werden. Deshalb sind in der Arbeitsdefinition auch militärische und staatliche Anschlagziele erfasst. Auch enthalten alle drei genutzten Datenbanken, auf die später eingegangen wird, derartige Fälle. Am bekanntes-

ten ist der Angriff auf die USS Cole im Auftrag von Al-Qaida im Hafen von Aden/Jemen im Jahr 2000, als ein mit Sprengstoff beladenes Schnellboot auf den Rumpf des US-Zerstörers auffuhr, detonierte und 17 Soldaten tötete und weitere 39 verwundete. Marinen diverser Länder wurden bereits von unterschiedlichen Aufständischen/Rebellengruppen angegriffen (z.B. die spanische Marine vor Marokko oder die britische Marine durch die irische Gruppe INLA). Auch der Sprengstoffanschlag mit einem kleinen Boot gegen den französischen Öltanker Limburg 2002 (1 Toter, 12 Verletzte, 90.000 Barrel Öl liefen vor der jemenitischen Küste aus) durch die der Al-Qaida zugehörige Regionalgruppe Aden Abyan Islamic Army (AAIA) fand irrtümlich das falsche Ziel und sollte wohl ursprünglich einem US-Kriegsschiff gelten (vgl. Fallbeschreibung in der RAND-Datenbank, PiraT-ID 329).

Zu untersuchen wäre, ob es sich lohnt das Phänomen des maritimen Staatsterrorismus zu behandeln. Ein prominentes Beispiel für einen solchen Fall ist der Sprengstoffanschlag auf das Greenpeace-Schiff Rainbow Warrior im Jahr 1985 (der Schiffsfotograph wurde dabei getötet), für den die französische Regierung die Verantwortung übernahm. Denkbar ist auch ein durch Staaten geförderter Terrorismus (state sponsored terrorism), z.B. durch sogenannte Schurkenstaaten oder die Verstrickung von staatlichen Geheimdiensten in Anschläge, die damit die Gewaltandrohung/-anwendung unterstützen. Inhaltlich ließe sich eine Aufnahme zwar durchaus begründen, da die Datenbanken sich jedoch primär auf nichtstaatliche Akteure, Individuen oder Gruppen beziehen, wurden staatliche Akteure in dieser Untersuchung nicht weiter berücksichtigt.

Kämpfe zwischen staatlichen Marinen (also regulären Streitkräften von Staaten) sind kriegerische Handlungen und werden daher sinnvollerweise nicht als terroristische Akte definiert und somit auch von der Arbeitsdefinition ausgeschlossen.

Wie bedeutend die Bedrohung durch maritimen Terrorismus einzuschätzen ist, bleibt strittig. Einigkeit besteht darin, dass die Verwirklichung denkbarer Szenarien das Potenzial hätte, sich als katastrophal zu erweisen. Eintrittswahrscheinlichkeit und Risikohöhe sind naturgemäß schwer zu bestimmen, was den Konsens über notwendige Gegenmaßnahmen erschwert. In Reaktion auf den terroristischen Angriff auf die USA vom 11. September 2001 wurde beispielsweise die „Operation Enduring Freedom“ (OEF) mit unterschiedlichen militärischen Unternehmungen ins Leben gerufen. Dazu gehörte auch die Sicherung der Seewege. Deutschland beteiligte sich ausschließlich an der Seeraumüberwachung am Horn von Afrika, um den Handel und Transport von Drogen, Waffen und Munition zu unterbinden. Das letzte Mandat lief am 15. Dezember 2010 aus. Im Juni 2010 begründete die Bundesregierung den Ausstieg aus diesem internationalen Anti-Terroreinsatz in den Worten des damaligen Verteidigungsministers Karl-Theodor zu Guttenberg mit der „geringen Terrorbedrohung im Seegebiet am Horn von Afrika“ (SZ, 23.06.2010); die Bundeswehr geht jedoch weiterhin gegen die Piraterie vor Somalia und den Waffenschmuggel in den Libanon vor. Anders als am Horn von Afrika sieht es mit der Beteiligung am internationalen Anti-Terroreinsatz im Mittelmeerraum aus: Der Bundeswehreininsatz im Rahmen der NATO geführten „Operation Active Endeavour“ (OAE) wurde bis zum 31. Dezember 2013 verlängert. Die OAE hat zum Ziel, im Mittelmeerraum „zum Schutz vor und zur Verteidigung gegen sowie zur Abschreckung und aktiven Bekämpfung möglicher terroristischer Aktivitäten beizutragen. Damit wird ein Beitrag zur maritimen Sicherheit geleistet“ (BT-Drucksache 17/7743 2011; zu Pro-Contra-Argumenten einer Verlängerung siehe Heid 2011).

Am 28. Juli 2010 kam es in der Straße von Hormuz zu einem Sprengstoffanschlag auf den japanischen Öltanker „M. Star“, der jedoch nur zu einer Eindellung der Hülle führte. Die verantwortliche Gruppierung, die Abdullah Azzam Brigaden, ist Al-Qaida angegliedert (vgl. Winter 2011: 890-891). Dieser Angriff war auch der Grund, weshalb das BKA in seinem Bericht zur Seesicherheit über das



Jahr 2010, die Gefahr des islamistischen maritimen Terrorismus als „zunehmende Bedrohung“ bewertete. Potenzielle Anschlagziele seien insbesondere der Suez-Kanal, das Rote Meer und der Golf von Aden. Durch das deutsche Engagement in Afghanistan könne auch von einer gestiegenen Bedrohung für die Bundesrepublik ausgegangen werden (vgl. BKA 2011: 5-9).

Kritiker begründen ihre Einschätzung, wonach von maritimem Terrorismus keine ernsthafte Bedrohung ausgehe, damit, dass in der Vergangenheit kaum entsprechende Anschläge bekannt wurden. Bei einer hier zugrundegelegten, weit gefassten Definition von maritimem Terrorismus gehen diese jedoch immerhin in die Hunderte. Trotzdem handelt es sich damit nur um einen kleinen Anteil aller terroristischen Vorkommnisse weltweit (vgl. Abschnitt 5.1).

Ein Grund dafür könnten die erforderlichen anspruchsvolleren technischen Fähigkeiten sein, die für maritime Anschläge benötigt werden. Dass etwas anspruchsvoll ist, heißt jedoch nicht, dass es unmöglich ist. Auch die konzertierten Luftangriffe vom 11. September 2001 konnten erfolgreich ausgeführt werden. Darauf, dass Anschlagsszenarien nicht Wirklichkeit werden, weil sie anspruchsvolle Fähigkeiten erfordern, kann man sich also langfristig nicht verlassen. Zudem wird vermutet, dass maritime Anschläge weniger mediale Aufmerksamkeit erregen würden. Das ist allerdings zu bezweifeln, könnte doch durch gezielte Verbreitung auch hier die Macht der Bilder wirken (sog. CNN-Effekt). Die Berichterstattung über Piraterievorfälle hat zudem gezeigt, dass die mediale Aufmerksamkeit auch bei Zwischenfällen auf See gegeben sein kann. Symbolische Ziele können mit kleinen (sprengstoffgeladenen) Schiffen getroffen oder im Falle von Kreuzfahrtschiffen geentert werden. Kreuzfahrtschiffe waren in der Vergangenheit mehrfach das Ziel von Anschlägen, jedoch zuletzt 1994. Fänden die Anschläge in Hafennähe statt, wären Kameras ohnehin nicht weit.

Die bisherigen Überlegungen machen zwei Sachverhalte deutlich: Während Piraterie aufgrund der Häufigkeit von Angriffen in unterschiedlichen Seegebieten für den Seehandel ein Dauerproblem darstellt, scheint das Risiko terroristischer Anschläge im maritimen Raum bislang eher gering zu sein. Diese Perzeption spiegelt sich auch in einer Befragung von deutschen Reedern und Versicherern wider (vgl. Engerer/Gössler 2011a: 11, 2011b: 13-14; Verbundprojekt PiraT 2011). Die potenzielle Verwundbarkeit der Schifffahrt und der von ihr abhängigen internationalen Handelsströme erfordern erstens dennoch eine fundierte Analyse des potenziellen Risikos, insbesondere angesichts der bestehenden Drohungen von Al-Qaida. Die zunehmenden Angriffe in den Ölfördergebieten Nigerias, die teils auch politisch motiviert sind, unterstreichen diesen Befund zudem auf lokaler Ebene. Die unterschiedlichen Formen von Piraterie und maritimem Terrorismus sowie die Motive der Akteure machen zweitens diesbezügliche Untersuchungen unerlässlich. Denn die Effektivität jeglicher Handlungsoptionen, speziell derer, die auf eine langfristige Minimierung des Risikos abzielen, wird zum großen Teil davon abhängen, inwiefern sie der Diversität der Phänomene und der Hauptakteure Beachtung schenken.

Um ein erstes Bild davon zu bekommen, welche Arten maritimer Anschläge in welcher Häufigkeit und in welchen Regionen stattgefunden haben, folgt eine empirische Analyse. Dazu gehört auch die Darstellung der zur Verfügung stehenden Datenbanken, die terroristische Anschläge erfassen.

### 3 Herausforderung Datenlage: GTD, WITS, RAND

Um das Phänomen „maritimer Terrorismus“ empirisch fassen zu können und mit einem einheitlich systematisierten Datenbestand zu arbeiten, musste zunächst eine Datenbank<sup>10</sup> zur Erfassung terroristischer Anschläge ausgewählt werden. Die Auswahl nur einer Datenbank als Datenbasis hätte auch den Vorteil gehabt, die von den Datenbanken selbst angebotenen Auswertungsinstrumente (z.B. Ausgabe der Ergebnisse in Schaubildern oder Landkarten) nutzen zu können. Für die Auswahl war entscheidend, dass ein möglichst langer sowie aktueller Zeitraum abgedeckt wird und sowohl Vorfälle von innerstaatlichen als auch internationalen terroristischen Übergriffen verzeichnet wurden. Außerdem musste die Suche nach Kriterien möglich sein, die es erlauben, die „maritimen“ Vorfälle aus der Gesamtheit terroristische Vorfälle herauszufiltern. Damit kamen nur drei Datenbanken in Frage, die alle aus den USA stammen: die Datenbanken von RAND („Research and Development“),<sup>11</sup> GTD („Global Terrorism Database“)<sup>12</sup> und WITS<sup>13</sup> („Worldwide Incidents Tracking System“).<sup>14</sup>

---

<sup>10</sup> Es gibt nur relativ wenig aktuelle Literatur, die sich mit Terrorismusdatenbanken beschäftigt, hervorzuheben sind Schmid 2004, Drakos 2009, Wigle 2010, LaFree 2010 und Bowie/ Schmid 2011.

<sup>11</sup> Die RAND Datenbank setzt sich aus drei verschiedenen Datenbanken zusammen, der „Terrorism Chronology Database“ (1968-1997), der RAND-MIPT Terrorism Incident Database (1998-2008) und den Fällen, die seit 2009 erhoben wurden, deren Erfassungszeitraum allerdings von Region zu Region variiert (RDWTI). RAND kündigte auf seiner Homepage an, die noch fehlenden Daten der letzten Jahre zu vervollständigen und ständig zu aktualisieren; <http://www.rand.org/nsrd/projects/terrorism-incidents/about/>, Abruf am 04.10.2011.

<sup>12</sup> Die „Global Terrorism Database“ (GTD) ist eine Datenbank des „National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism“ (START), einer Einrichtung des U.S. Departments of Homeland Security und der Universität von Maryland. Die GTD nahm im Jahr 2001 ihre Arbeit auf, als sie die Datenbank von „Pinkerton Global Intelligence Service“ (PGIS), einer privaten Sicherheitsagentur, übernahm. PGIS, die überwiegend aus Air Force Personal bestand, sammelte Daten zur Identifizierung und Aufzeichnung terroristischer Ereignisse vor allem aus Regierungsberichten und internationalen Zeitschriften, zwischen den Jahren 1970 und 1997. Seit 2006 arbeitet START auch mit dem „Center for Terrorism and Intelligence Studies“ (CETIS) und der „Human Factors Division of the Department of Homeland Security“ (DHS) zusammen. Im Frühjahr 2008 haben Analysten des „Institute for the Study of Violent Groups“ (ISVG) an der Universität von „New Haven“ begonnen terroristische Angriffe ab April 2008 zu dokumentieren. Seit Mai 2010 werden diese in die Datenbank integriert; <http://www.start.umd.edu/gtd/about/History.aspx>, Abruf am 04.11.2011.

<sup>13</sup> Das „Worldwide Incidents Tracking System“ (WITS) ist eine Datenbank des „National Counterterrorism Center“ (NCTC). Das NCTC besteht seit 2004 und ist eine amerikanische Regierungsorganisation, deren Aufgabe die nachrichtendienstliche Analyse und Bekämpfung von Terrorismus ist (mit Ausnahme des rein innerstaatlichen Terrorismus). Das so gesammelte Wissen soll der Regierung und den amerikanischen Geheimdiensten die nötigen Informationen für die Terrorismusbekämpfung zur Verfügung stellen; [http://www.nctc.gov/about\\_us/what\\_we\\_do.html](http://www.nctc.gov/about_us/what_we_do.html), Abruf am 10.11.2011. Die WITS-Datenbank ist seit April 2012 nicht mehr zugänglich und laut Pressemeldung von START (2012) vom 16.11.2012 wird sie nicht mehr weitergeführt: "Moreover, START will produce the statistical annex for the Department of State's congressionally mandated report, 'Country Reports on Terrorism 2012'. Data for the report was previously provided by the Worldwide Incidents Tracking System (WITS), which was discontinued by the National Counterterrorism Center in April 2012. As the 2011 report provided very limited information at only thirty-one pages long, hopefully the 2012 report will be more comprehensive."

<sup>14</sup> Dies sind zwar nicht die einzigen Datenbanken, die auf terroristische Vorfälle spezialisiert sind. Andere große Datenbanken, wie die „International Terrorism: Attributes of Terrorist Events“ (ITERATE) und „Terrorism in Western Europe: Events Data“ (TWEED), sind nicht in die Suche mit einbezogen worden. Die TWEED Datenbank führt Fälle in 18 westeuropäischen Ländern (von 1950 – 2004) auf und befasst sich dabei nur mit innerstaatlichem Terrorismus. Transnationale terroristische Übergriffe werden hier nicht beachtet. Die ITERATE Datenbank führt Fälle von 1968 bis 2007 auf und listet nur Fälle für den transnationalen Terrorismus auf (vgl. Drakos 2009: 7 f.). Sie ist damit auch zeitlich und inhaltlich zu eingeschränkt. Dasselbe gilt für weitere mögliche Quellen. Als Beispiel wären hier die Terrorismus Berichte von Europol (TESAT) zu nennen, die erst seit 2007 jährlich erscheinen, sich jedoch auf Europa bzw. EU-Bürger beschränken. Ferner gibt es einige Ter-



Es stellte sich schnell heraus, dass die Datenbanken einen sehr unterschiedlichen Bestand an maritimen Fällen auflisten. Schon eine oberflächliche Betrachtung der unterschiedlich großen Fallzahlen, noch deutlicher die genauere Analyse der einzelnen Fälle zeigen, dass Umfang und Art der Erfassung von Vorfällen mit maritimer Dimension in den drei Datenbanken stark voneinander abweichen. Das kann auf mehrere Faktoren zurückzuführen sein:

- a) Die Definitionen zur Erfassung weichen zwischen den einzelnen Datenbanken jeweils voneinander ab. Wie im folgenden Abschnitt gezeigt wird, bestehen zwar Unterschiede in den Definitionen, diese sind jedoch nicht so groß, dass sie die Divergenzen zwischen den Datenbanken umfassend erklären könnten.
- b) Die Datenbanken unterscheiden sich im Grad der Erfassung der nach den jeweiligen Definitionen zu erfassenden Vorfälle. Tatsächlich gibt es viele Hinweise in der Fallstudienliteratur zu Terrorismus, dass alle drei Datenbanken auf Grund der Art der Datenerfassung und der dafür jeweils zur Verfügung stehenden Ressourcen nur beschränkt verlässlich in der Aufnahme relevanter Vorfälle sind.<sup>15</sup> Ein generelles Problem ist die schwierige Überprüfbarkeit der Daten, da manche Datenbanken keine Quellen zu den einzelnen Fällen (wie RAND, WITS) oder nicht für alle aufgenommenen Fälle (wie GTD, wo es sich häufig um Meldungen von Nachrichtenagenturen handelt) angeben.
- c) Ein weiteres Problem ist die Einstufung von Ereignissen als „terroristisch“. Häufig ist bei Taten der Hintergrund nicht klar. Insbesondere die Unterscheidung zwischen ökonomischen und politischen Motiven für Taten erfordert Informationen, die oft nicht vorhanden bzw. ambivalent sind, z.B. über die Täter. Hier können Kodierer die vorhandenen, unvollständigen Informationen unterschiedlich interpretieren.
- d) Die Kodierer erfassen den Bezug zur maritimen Dimension in unterschiedlichem Maße bzw. sind nicht sehr sorgfältig damit, sie in den Datenbankeinträgen sichtbar zu machen.

Im Ergebnis führen die Überlegungen zu der Schlussfolgerung, dass möglicherweise die Zusammenführung derjenigen Fälle aus den drei Datenbanken, die unter eine gemeinsame Definition fallen, einen besseren Eindruck über die quantitativen Dimensionen des maritimen Terrorismus vermittelt, als die jeweiligen Datenbanken für sich. Dies liegt der Annahme zugrunde, dass die drei Datenbanken einen jeweils unterschiedlichen Ausschnitt der zu erfassenden Grundgesamtheit wiedergeben. Die Aggregation der in den Datenbanken erfassten Fälle – unter Eliminierung der mehrfach vorkommenden Fälle – ist somit eine bessere Annäherung an die Grundgesamtheit als es mit der Benutzung nur einer der Datenbanken möglich wäre.

Natürlich kann auch diese Methode der Aggregation der Datenbanken die genannten Probleme nicht lösen. Auch in der Kombination der drei Datenbanken werden möglicherweise nicht alle relevanten Fälle erfasst. Andererseits werden Kodierungsfehler in Richtung auf eine Übererfassung über die in den Definitionen hinaus erfassten Kriterien aufaddiert. Insgesamt hilft eine Aggregation vorhandener Datensätze, im Gegensatz zu eigenen Datenerhebungen, nicht, Kodierungsfehler auszumerzen. Die Kodierungsprobleme könnten dazu führen, dass etwa in Jahren, in denen der mari-

---

rorismus-Indizes, wie bspw. der „Monty Marshall Global Terror Index“ (Deadly Terrorism Scale), der jedoch für detaillierte Untersuchungen der hier vorgenommenen Art nicht geeignet ist, da er nur ein Ranking der Länder je nach Anzahl der Opfer von terroristischen Übergriffen vollzieht.

<sup>15</sup> Vgl. Literatur aus Fußnote 11.

time Terrorismus besondere Aufmerksamkeit erfahren hat, auch stärker darauf geachtet wird, den maritimen Bezug von Übergriffen kenntlich zu machen. Deshalb sind alle folgenden Angaben nur als Näherungen an die empirische Realität zu sehen und dürfen nicht überinterpretiert werden.

Konkret wurde für diese Untersuchung in folgender Weise vorgegangen:

- a) Aus den drei Datenbanken wurden alle Fälle, die als „maritim“ zu bezeichnen sind, herausgefiltert. Bei RAND (RDTWI) und GTD war es möglich, bei der Suche unterschiedliche „Target Types“ anzugeben, unter anderem auch „Maritime“. Bei der Auswertung der Suchergebnisse hat sich jedoch gezeigt, dass hierdurch nicht alle Fälle von „maritimem Terrorismus“ angezeigt wurden.
- b) Durch Eingabe der Suchworte: „maritime, boat, ship, oil platform, tanker, vessel, carrier, container, sea“ konnte die Anzahl der Treffer erhöht werden. Nach denselben Stichworten wurden auch die Anschlagziele und Fallbeschreibungen der Datenbank von WITS durchsucht.
- c) Danach wurden Dopplungen eliminiert, die sich daraus ergaben, dass bei der Schlagwortsuche innerhalb einer Datenbank mehrfach derselbe Fall angezeigt wurde. Nach dieser ersten Stufe waren 581 Fälle in der Datenbank (RDWTI: 125, WITS: 104, GTD: 352).
- d) Dann wurden die Fälle nach Tätern sortiert und die Täter einer näheren Betrachtung unterzogen. Berücksichtigt wurden also nur Gruppierungen, die Anschläge im maritimen Raum durchgeführt haben (siehe Abschnitt 2). Waren die Täter unbekannt (der terroristische Charakter der Anschläge aber trotzdem eindeutig), sind die Zwischenfälle mit dem Vermerk „Perpetrator: Unknown“ aufgenommen worden.
- e) In der zweiten Stufe wurden alle Zweifelsfälle, die sich durch die Täterbezeichnung ergaben (auch im Zusammenhang mit den Fallbeschreibungen), analysiert. Dadurch reduzierte sich die Gesamtfallzahl auf 419 (RDWTI: 114, WITS: 89; GTD: 216). Diese Reduktion um knapp 30 Prozent der Fälle ist auf verschiedene Sachverhalte zurückzuführen: notwendige Verallgemeinerungen, dünne Informationslage und Abgrenzungen (z.B. zu Drogenkartellen und Piraterie). Weitere Schwierigkeiten bei der Kategorisierung waren abweichende Schreibweisen, unterschiedliche Kategorisierungen in TOPs (vgl. Fn 20) und WITS sowie die Abwägungen bei der Einordnung von gewaltsamen Oppositionsbewegungen.
- f) Die PiraT-Datenbank wurde daraufhin auf mehrfach erfasste Ereignisse überprüft und bereinigt (dadurch 373 statt 419 Fälle).
- g) Es wurden 77 Fälle ermittelt, die sich trotz der Kategorisierung „maritim“ als Anschläge auf Flüssen ohne Seehafenanschluss und in Binnenländern herausstellten. Diese Fälle wurden für die weiteren Auswertungen nicht berücksichtigt und reduzierten die Anzahl der Datensätze weiter auf 296 Fälle.
- h) Diese wurden in eine eigene PiraT-Datenbank für die weitere Auswertung aufgenommen. Hierfür wurde eine eigene Systematik<sup>16</sup> für die Datenerfassung entwickelt.

Die folgende **Tabelle 1 (vgl. Übersicht der Terrorismus-Datenbanken und der Anzahl der Fälle)** zeigt, dass die Untersuchungszeiträume der Datenbanken innerhalb der Datenbanken (bei der Zusammenführung verschiedener, alter Datenbanken zu einer neuen Datenbank) und untereinander Unterschiede aufweisen.

---

<sup>16</sup> Folgende Felder wurden in der PiraT-Datenbank erhoben: Datenbank aus der der Fall exportiert wurde, Number (Identifikationsnummer), Date, City, Country, Perpetrator, Weapon, Injuries, Fatalities, Target Type, Region, Attack Type, Description. Dabei wurden weitgehend die Kategorien der GTD Datenbank zugrundegelegt und bei den anderen Datenbanken die fehlenden Kategorien nach Definition von GTD eigenständig ergänzt. Überschneidungen (Doppelt- und Dreifachnennungen) wurden herausgefiltert.

Tabelle 1: Übersicht der Terrorismus-Datenbanken und der Anzahl der Fälle

Datenbank	RAND Database of Worldwide Terrorism Incidents (RDWTI)	World Wide Incidents Tracking System (WITS)	Global Terrorism Database (GTD)
Link	<a href="http://www.rand.org/nsrd/projects/terrorism-incidents/">http://www.rand.org/nsrd/projects/terrorism-incidents/</a>	<a href="http://www.nctc.gov/site/other/wits.html">http://www.nctc.gov/site/other/wits.html</a>	<a href="http://www.start.umd.edu/gtd/">http://www.start.umd.edu/gtd/</a>
Herausgeber	RAND: National Security Research Division, (Santa Monica), USA	USA National Counterterrorism Center (NCTC), USA	University of Maryland, (Maryland); The National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism (START), USA
Zeitraum	1. RAND Terrorism Chronology Database: international terrorist incidents von 1968-1997; 2. RAND-MIPT Terrorism Incident Database: domestic and international terrorist incidents von 1998-2008; 3. Weitere Datensammlung über nationalen und internationalen Terrorismus für 2009 (letzter maritimer Fall vom Januar 2008)	2004 – 2010	1. Pinkerton Global Intelligence Service (PGIS): 1970-1997; 2. GTD1: 1998-2007; 3. GTD2: bis einschließlich Dezember 2010
Fallzahl	Insgesamt: 40.129	Insgesamt: 74.306	Insgesamt: 87.710
Maritime Fälle	Maritime: 99	Maritime: <b>61</b>	Maritime: <b>175</b>
Fallzahl Maritim insgesamt	<b>296 maritime Fälle insgesamt</b> (335 Fälle; davon sind <b>33</b> doppelte und <b>3</b> dreifache Einträge → unter Berücksichtigung der Mehrfachnennungen (11%) ergeben sich <b>296</b> Fälle)		

Quelle: PiraT-Datenbank

Eine grundsätzliche **Problematik beim Umgang mit diesen Datenbanken** ist, dass sie zwar alle terroristische Zwischenfälle bzw. Anschläge erfassen, wie sich schon an den Namen ablesen lässt. Doch machen die unterschiedlichen Definitionen des Terrorismusbegriffes eine Vergleichbarkeit der in den einzelnen Datenbanken gelisteten Fälle schwierig. Unabhängig davon ist die Bewertung im Ein-

zelfall immer subjektiv. **Tabelle 2** beleuchtet überblickartig die wichtigsten Elemente der Terrorismusdefinitionen der Datenbanken.

**Tabelle 2 Kurzvergleich der Definitionen der Terrorismus-Datenbanken<sup>17</sup>**

<b>Datenbank:</b> <b>Kriterium:</b>	<b>GTD</b>	<b>WITS</b>	<b>RAND</b>	<b>PiraT</b>
Motiv	Political, socio-economic, religious.	Political	Political	Political, ideological, religious.
Auswirkung	Fear, coercion, or intimidation; an attempt at conveying a message.	Unspecified	Coercion of certain actions by creating fear, alarm, or through intimidation.	Fear, alarm or intimidation that might lead to pressure for political and/or social change; promotion of an ideology.
Aktionstyp	Violent acts that are outside the precepts of International Humanitarian Law, intentional act of violence or threat of violence.	Deliberate or reckless; attack does not fall into category of political violence, such as crime, rioting, or tribal violence. Terrorists must have initiated and executed the attack.	Violence or the threat of violence.	Threat or exertion of violence; outside the regulations of international law
Akteur	Non-state actors	Groups or individuals	Groups or individuals	Non-state actors
Ziel	Unspecified	Civilians/non-combatants or their property	Generally directed against civilian targets	Civilians and governments (including military)

<sup>17</sup> Eigene Darstellung. Links zu den externen Definitionen: <http://www.start.umd.edu/gtd/faq/>; <http://www.start.umd.edu/gtd/using-gtd/>; [http://www.nctc.gov/witsbanner/wits\\_subpage\\_about.html](http://www.nctc.gov/witsbanner/wits_subpage_about.html); [http://www.nctc.gov/witsbanner/wits\\_subpage\\_criteria.html](http://www.nctc.gov/witsbanner/wits_subpage_criteria.html); <http://www.rand.org/nsrd/projects/terrorism-incidents/about/definitions.html>, Ab-ruf am 01.12.2012.

Die Terrorismusdefinitionen der vier Datenbanken (GTD; WITS; RAND; PiraT) werden anhand von fünf Kriterien charakterisiert: Motiv, Auswirkung, Aktionstyp, Akteur und Ziel. Zum unterstellten *Motiv*: Während die PiraT-Datenbankdefinition die Definitionen von WITS und RAND umfasst und auch der von GTD ähnlich ist, ist die Definition von GTD noch breiter, da auch sozio-ökonomische Motive genannt werden. Diese wurden in dieser Studie jedoch explizit ausgeschlossen, um terroristische Anschläge von Piratenübergriffen zu unterscheiden (sollten diese sich nicht ohnehin schon in der Art der Gewaltanwendung unterscheiden). Zur beabsichtigten *Auswirkung* der Anschläge: Die PiraT-Definition ist hier etwas spezifischer als die anderen Definitionen von GTD und RAND (keine Angaben von WITS), sie sind aber durchaus vereinbar. Der bei RAND beschriebene Handlungszwang und die bei GTD angesprochene übermittelte Nachricht kann unter dem bei PiraT angesprochenen Druck in Richtung politischen, sozialen oder ideologischen Wandel subsumiert werden. Zum *Aktionstyp*: PiraT bleibt mit der Drohung oder Anwendung von Gewalt<sup>18</sup> genauso allgemein wie RAND, ergänzt aber ebenso wie GTD, dass es sich um einen Akt außerhalb der Regeln des Völkerrechts handeln muss. WITS schließt einzig noch explizit Kriminalität, Stammesauseinandersetzungen und politische Unruhen aus. Zum *Akteur*: PiraT und GTD geben jeden nichtstaatlichen Akteur an, was sich im Prinzip mit „Individuen oder Gruppen“ von WITS und RAND deckt. Zum beabsichtigten *Ziel* der Anschläge: Während WITS und RAND sich laut Definition zwar auf zivile Ziele festlegen (keine Angaben von GTD), aber dennoch alle drei Datenbanken Anschläge gegen militärische Ziele durchführen, enthält die PiraT-Definition auch Anschläge, die sich gegen die Regierung bzw. das Militär richten.

Zusammenfassend kann festgestellt werden: Die Terrorismusdefinitionen sind bei allen Datenbanken recht weit gefasst und die Probleme ähneln sich: Die Beschreibungen sind oft unvollständig, es werden unterschiedliche Zeiträume erfasst, die Quellen sind nicht (immer) nachvollziehbar und somit sind die Einordnungen der Fälle zu Terrorismus in jedem einzelnen Fall kritisch zu überprüfen. Trotz aller postulierten Grunddefinitionen bleibt bei der Erfassung von Einzelfällen wie bereits erläutert ein erhebliches Maß an Unsicherheit und damit Unschärfe in den Daten.

Die Datenlage ist daher in weiten Teilen als diffus zu bezeichnen. Eine eigene Datenerhebung, d.h. Erfassung von Anschlägen, könnte einige der oben angesprochenen Mängel zwar beseitigen, wäre jedoch mit einem nicht tragbaren Ressourcenaufwand verbunden. Daher bleibt einzelnen Wissenschaftlern oder kleineren Forschergruppen nichts anderes übrig, als aufgrund dieser Basis zumindest Tendenzen herauszuarbeiten. Die PiraT-Datenbank lässt sich immerhin um Fälle ergänzen, die in den drei benutzten Datenbanken nicht erfasst sind; außerdem können die Fallbeschreibungen um Informationen aus anderen Quellen erweitert werden. Wichtig bleibt dennoch, sich der Vorbehalte bewusst zu sein, die weitere Recherche zu den Einzelfällen und eine auf den empirischen Ergebnissen aufbauende qualitative Analyse unverzichtbar machen.

Im Vergleich mit der absoluten Anzahl von Fällen, die in die Zehntausende gehen, ist die Zahl der maritimen Anschläge – einige Hundert – relativ gering. Welche Auswirkungen dies auf das Phänomen maritimer Terrorismus hat wird noch zu klären sein. Gleichwohl ist es notwendig, die bisherigen Vorkommnisse auszuwerten, um jenseits der vieldiskutierten potenziellen Szenarien zu einem realistischen Bild zu kommen.

---

<sup>18</sup> Die Datenbanken legen keine konkreten Gewaltschwellen fest bzw. geben dazu keine Informationen. Eine unterschiedliche Bewertung könnte ein möglicher Grund für die unterschiedliche Anzahl der erhobenen Fälle sein.

Das Ziel Datenerhebung liegt in der Erfassung verhältnismäßig vergleichbarer Daten zu diesem bisher kaum (empirisch) erfassten Phänomen. Bei der Arbeit mit den Datenbanken wurde offensichtlich, dass solche Daten sicherlich erforderlich und nützlich, aber auch mit Vorsicht zu genießen sind. Keinesfalls dürfen daraus voreilige Schlüsse gezogen oder eine qualitative Analyse der Fälle für überflüssig erklärt werden. Diese quantitative Bearbeitung bedarf daher einer intensiven qualitativen Aufarbeitung. Gleichwohl können die Ergebnisse der Datenbanken dazu beitragen, Tendenzen aufzudecken, denen weiter nachgegangen werden muss. Für eine genauere Kategorisierung bietet sich eine Einzelbetrachtung der Vorfälle nach Tätergruppe und ihrer Motivation an.

#### 4 Kategorisierung der Tätergruppen

Um die Datenlage weiter auszuwerten, ist eine Kategorisierung der Täter in Typen von Tätergruppen notwendig.<sup>19</sup> Hierbei werden Tätergruppen, die Anschläge im maritimen Raum durchgeführt haben, nach ihren inhaltlichen Ausrichtungen und jeweiligen Zielen eingeordnet. Hinsichtlich dieser Kategorisierung ist zweierlei zu beachten.

Von den drei im PiraT-Projekt verwendeten Datenbanken verfügen die GTD (stellvertretend hierfür die TOPs-Datenbank, siehe unten) und die WITS über voneinander abweichende Kategorisierungen, in der RAND-Datenbank werden gar keine Kategorisierungen verwendet. Um die im Rahmen des PiraT-Projekts erhobenen Fälle auswerten zu können, bedarf es jedoch einer einheitlichen Kategorisierung. Die verschiedenen Ansätze mussten daher analysiert und sinnvoll zusammengefasst werden. Im Folgenden werden die Ansätze von GTD/TOPs und WITS dargestellt, anschließend wird die Europol-Kategorisierung als angewandeter Mittelweg erläutert.

Der Ansatz der **Global Terrorism Database (GTD)** kategorisiert die verschiedenen Gruppierungen mit der **Terrorist Organization Profiles (TOPs)**<sup>20</sup> Datenbank. Die TOPs fasst sämtliche religiösen Motive in einer Kategorie zusammen, während die politischen Motive in neun Kategorien unterteilt werden. Welchen Kriterien diese Auswahl unterliegt, wird allerdings nicht weiter ausgeführt.<sup>21</sup> Eine andere Kategorisierung nimmt der Ansatz des **Worldwide Incidents Tracking System (WITS)** vor. Hier werden die religiösen Motive nach Religion und Ausrichtung ausdifferenziert und in sieben Kategorien unterteilt. Politische Gruppierungen werden nach Ideologie erfasst, auf die Kategorisie-

---

<sup>19</sup> Zwei alternative Ansätze für Kategorisierungen bieten Alexey Muraviev und Andreas Graf. Graf (2011: 17) unterscheidet nach Political Piracy, Economically oriented Maritime Terrorism, Maritime Terrorism und Maritime Insurgency. Muraviev (2007: 81) untergliedert nach dem Vorbereitungsgrad (spontan genutzte Gelegenheit oder geplante Attacke, als dritte Kategorie ökonomisch motivierte Anschläge). Nach Muravievs Muster ließen sich allerdings nicht Tätergruppen, sondern nur Anschläge kategorisieren.

<sup>20</sup> Beide Datenbanken werden vom National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism (START) im Internet zur Verfügung gestellt. „TOPs presents data collected for and by Memorial Institute for the Prevention of Terrorism (MIPT), based in Oklahoma City, through March 2008. (...) 2004-2008, the Department of Justice and the DHS provided support for the creation and ongoing maintenance of the Terrorism Knowledge Base® (TKB®), developed and sponsored by the MIPT (...) The project ceased operations on March 31, 2008“, [http://www.start.umd.edu/start/data\\_collections/tops/](http://www.start.umd.edu/start/data_collections/tops/), Abruf am 27.09.2011. „GTD began in 2001 when researchers at the University of Maryland obtained a large database originally collected by the Pinkerton Global Intelligence Services (PGIS, 1970-97). In April 2006, the National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism (START), working with the Center for Terrorism and Intelligence Studies (CETIS), received additional funding from the Human Factors Division of the DHS to extend the GTD beyond 1997. In Spring 2008, analysts from the Institute for the Study of Violent Groups (ISVG) at the University of New Haven began documenting terrorist attacks, as of May 2010, data have begun to be integrated into GTD.“ <http://www.start.umd.edu/gtd/about/History.aspx>, Abruf am 27.10.2011.

<sup>21</sup> Vgl. [http://www.start.umd.edu/start/data\\_collections/tops/](http://www.start.umd.edu/start/data_collections/tops/), Abruf am 24.09.2011.

rung in links oder rechts wird dabei verzichtet. Auch in der Datenbank des WITS werden die Kriterien für diese Kategorisierung nicht weiter beschrieben.<sup>22</sup>

Das Europäische Polizeiamt Europol mit Sitz in Den Haag gehört zu den Agenturen für die polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit in Strafsachen, mit der Aufgabe die Kooperation der EU-Mitgliedstaaten bei der Bekämpfung der internationalen organisierten Kriminalität zu unterstützen. Es liefert mit seinen seit 2007 jährlich veröffentlichten **EU Terrorism Situation and Trend Reports (TE-SAT)**<sup>23</sup> breiter gefasste Kategorien für eine mögliche Zusammenfassung der oben diskutierten Kategorien der Datenbanken. Im Gegensatz zu Letzteren werden die TE-SAT-Kategorien nach Kriterien definiert, die auch in noch nicht bezeichneten Fällen eine Kategorisierung zulassen. TE-SAT unterscheidet fünf Kategorien, die in dieser Untersuchung als Grundlage genommen und in zwei weiter unter beschriebenen Fällen erweitert werden:

- **Islamist terrorism:**

TE-SAT/ **PiraT**: Personen oder Gruppen, die ihre Handlungen mit einer bestimmten Interpretation des Islam rechtfertigen.<sup>24</sup>

- **National/Separatist terrorism:**

TE-SAT: Personen oder Gruppen, die internationale Anerkennung oder politische Selbstbestimmung suchen, motiviert durch ihre Nationalität, Ethnie und/oder Religion.<sup>25</sup>

**PiraT**: Hier wurde die zugrunde gelegte Europol-Kategorie erweitert, um auch Gruppen, die ihre Handlungen mit einem angestrebten Machtwechsel im eigenen Land rechtfertigen, erfassen zu können.

- **Left-wing and anarchist terrorism:**

TE-SAT: Personen oder Gruppen, die einen kompletten politischen, ökonomischen oder sozialen Wandel des Systems nach Vorbild eines linksextremen Modells suchen. Sie handeln oft nach einer marxistisch-leninistischen Ideologie. Anarchistische Gruppen sind normalerweise revolutionär, antikapitalistisch und antiautoritär. In vielen Ländern wird zwischen linksextremen und anarchistischen Gruppierungen jedoch nicht unterschieden.<sup>26</sup>

- **PiraT**: Hier wurde die zugrunde gelegte Europol-Kategorie „left-wing terrorism“ um „and anarchist“ erweitert, um auch Gruppen, die ihre Handlungen mit einem Streben nach Anarchismus rechtfertigen, erfassen zu können.

- **Right-wing terrorism:**

TE-SAT/ **PiraT**: Personen oder Gruppen, die einen kompletten politischen, ökonomischen oder sozialen Wandel eines Systems nach Vorbild eines rechtsextremen Modells suchen. Sie

---

<sup>22</sup> Vgl. [http://www.nctc.gov/witsbanner/wits\\_subpage\\_faqs.html](http://www.nctc.gov/witsbanner/wits_subpage_faqs.html), Abruf am 24.09.2011.

<sup>23</sup> Europol, EU Terrorism Situation and Trend Report TE-SAT 2010; <http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/TE-SAT%202010.pdf>, Abruf am 25.09.2011.

<sup>24</sup> Ebenda, S. 9, Wortlaut im Originaldokument: „Islamist terrorism is perpetrated by individuals, groups, networks or organisations which evoke a certain interpretation of Islam to justify their actions.“

<sup>25</sup> Ebenda, Wortlaut im Originaldokument: „Ethno-nationalist and separatist terrorist groups such as ETA (Euskadi ta Askatasuna) and PKK/KONGRA-GEL (Partiya Karkeren Kurdistan) seek international recognition and political self-determination. They are motivated by nationalism, ethnicity and/or religion.“

<sup>26</sup> Ebenda, Wortlaut im Originaldokument: „Left-wing terrorist groups seek to change the entire political, social and economic system of a state according to an extremist left-wing model. Their ideology is often Marxist-Leninist. The agenda of anarchist terrorist groups is usually revolutionary, anti-capitalist and anti-authoritarian. Not all Member States distinguish between activities of left-wing and anarchist terrorist groups in their contributions. For this reason, both categories are discussed in the same chapter of this report.“



handeln oft nach einer auf nationalsozialistischen/neonazistischen Denkweisen beruhender Ideologie.<sup>27</sup>

- **Single-Issue terrorism:**

TE-SAT/**PiraT**: Personen oder Gruppen, die mit Gewalt versuchen, auf ein bestimmtes Politikfeld oder eine bestimmte Handlungsweise in einer Gesellschaft Einfluss zu nehmen und diese zu ändern.<sup>28</sup>

Die meisten der in den Datenbanken verwendeten Kategorien könnten über den Europol-Ansatz erfasst werden. Um aber alle religiösen Gruppierungen integrieren zu können, war es notwendig, die Kategorie der *Islamischen Gruppierungen* durch *Andere Religiöse Gruppierungen* zu ergänzen und die Kategorie der unbekanntenen Täter/“Unknown Perpetrator“ hinzuzufügen. In **Tabelle 3: Übersicht über die Kategorisierung von Tätergruppen** werden sowohl die Kategorien der drei Datenbanken im Überblick als auch die daraus abgeleiteten Kategorien für die PiraT-Datenbank dargestellt.

**Tabelle 3: Übersicht über die Kategorisierung von Tätergruppen**

TOPs (GTD)	WITS	Europol/ PiraT-Datenbank*
Religious	Islamic Extremist (Shia)	<b>Islamist terrorism</b>
	Islamic Extremist (Sunni)	
	Islamic Extremist (Unknown)	
	Christian Extremist	Other religious terrorism
	Hindu Extremist	
	Jewish Extremist	
	Other Religious Extremist	
National/Separatist	Tribal/Clan/Ethnic	<b>National/Separatist terrorism</b>
Anarchist	Secular Political/Anarchist	<b>Left-wing and anarchist terrorism</b>
Communist/Socialist		
Leftist		
Right-Wing	Neonazi/Fascists/White Supremacists	Right-wing terrorism
Right-Wing Reactionary		
Racist		
Anti-Globalization	Environmental/Anti-Globalization	Single-issue terrorism
Environmental		
	Unknown	<b>Unknown</b>

\* Die grau hervorgehobenen Änderungen ergänzen die Europol-Kategorien für die PiraT-Datenbank.  
 \* Nur die fett hervorgehobenen Täterkategorien (drei Kategorien plus Unbekannt) wurden in dieser Erhebung im maritimen Bereich vorgefunden.

Quelle: PiraT-Datenbank

<sup>27</sup> Ebenda, Wortlaut im Originaldokumen: „Right-wing terrorist groups seek to change the entire political, social and economic system following an extremist right-wing model. The ideological roots of European right-wing extremism and terrorism can usually be traced back to National Socialism.“

<sup>28</sup> Ebenda, Wortlaut im Originaldokument: „Single-issue terrorism is violence committed with the desire to change a specific policy or practice within a target society. The term is generally used to describe animal rights and environmentalist terrorist groups.“



Die Kategorisierung der Gruppen ergab allerdings, dass es *keine* Fälle gab, in denen andere religiöse Gruppen als islamistische eine Rolle gespielt haben, ebenso wenig traten rechtsextreme Gruppen oder Single-Issue-Gruppen (wie z.B. Globalisierungsgegner oder Umweltaktivisten) als Täter im maritimen Bereich auf.

Es ist nicht immer möglich festzustellen, inwiefern die von den Tätergruppen vorgebrachten Motive den eigentlichen Beweggründen entsprechen. Sie können auch als Ablenkungstaktik, Legitimationsuche oder Argument für ihre Unterstützer (z.B. für Rekrutierung, Gruppenzusammenhalt und Finanzierung) von tatsächlichen Beweggründen abweichen. Trotzdem wurden in dieser Studie diejenigen Motive für die Kategorisierung genutzt, die sich die Gruppen selbst zuschrieben. Um die Analyse auf ein oder zwei zentrale Motive zu begrenzen, wurde zusätzlich die Expertise verschiedener Regionalexperten<sup>29</sup> herangezogen. Unabhängig von den oben geschilderten Problemen gibt es weitere Gründe, warum es schwierig ist, sich über die Beweggründe terroristischer Vereinigungen sicher zu sein: Erstens können sich Motive über die Zeit ändern, beispielsweise als Ergebnis von Veränderungen der politischen, ökonomischen und strategischen Situation. Zweitens kann es verschiedene Motivationslagen innerhalb der Gruppe geben. Während „Fußsoldaten“ einfache Gründe haben können, wie die Unterstützung der Familie oder Rache, können führende Mitglieder auch strategische Ziele und ideologisch oder politisch motivierte Absichten verfolgen. Dies würde sich nur mit Hilfe von Mikro-Studien von Terrorzellen und Befragungen gefasster Täter eruieren lassen, was im Rahmen dieser Studie nicht geleistet werden kann.

Bei der praktischen Umsetzung der Zuweisung der Gruppierungen zu den Kategorien sind einige Schwierigkeiten aufgetreten. Um die Kategorisierung der terroristischen Gruppen nutzbar und übersichtlich zu halten, musste notwendigerweise auch vereinfacht, zusammengefasst und aussortiert werden. Um eine transparente Darstellung zu erhalten, wurden häufige und typische Probleme bei dieser Arbeit bereits oben erläutert. Da die Anzahl der Gruppen mit 51 hoch ist, werden hier nur diejenigen aufgenommen, die mehr als drei Anschläge im untersuchten Zeitraum durchgeführt haben. Eine **Übersicht über die Anzahl der Gruppen** findet sich in **Tabelle 4**:

**Tabelle 4: Übersicht über die Anzahl der Gruppen**

<b>Insgesamt</b>
<b>51</b> Gruppen (ohne die Kategorie „Unbekannt“) ab <b>1968-2010</b>
<b>24</b> Gruppen (ohne die Kategorie „Unbekannt“) ab <b>2000-2010</b>
<b>Gruppen 1968-2010:</b>
<b>15</b> Gruppen mit mind. 4 Anschlägen
<b>36</b> Gruppen mit weniger als 4 Anschlägen
<b>Gruppen 2000-2010:</b>
<b>5</b> Gruppen mit mind. 4 Anschlägen
<b>19</b> Gruppen mit weniger als 4 Anschlägen

Quelle: PiraT-Datenbank

<sup>29</sup> Mein besonderer Dank gilt in diesem Zusammenhang den Kolleginnen und Kollegen im IFSH für die Diskussionen und Ratschläge: Margret Johannsen (Nahost), Torsten Geise (Asien), Eric van Um/Dennis Bangert (irische und spanische Gruppen) und insgesamt für andauernde Diskussionsbereitschaft Johann Schmid.

Die Ergebnisse der Kategorisierung für die Gruppen mit mehr als 3 maritimen terroristischen Anschlägen sind in Tabelle 5 (für 1968-2010) und Tabelle 6 (für 2000-2010) aufgeführt.

Eine Gruppe kann dabei mehr als ein Charakteristikum aufweisen (z.B. national/separatistisch und zugleich linksideologisch), daher sind einige Gruppen mehrfach genannt.

Zusätzlich zählt die PiraT-Datenbank zwischen 1968 und 2010 insgesamt 67 Anschläge von unbekanntem Tätern. Diese finden sich in den Tabellen 4, 5, 6 und 7 nicht wieder, da sie keiner Kategorie zugeordnet werden können. Ihre Anschläge fanden schwerpunktmäßig in Subsahara-Afrika (20 Anschläge), im Nahen Osten, in Nordafrika (12 Anschläge) sowie in Südostasien (10 Anschläge) statt.

**Tabelle 5: Kategorisierung der Gruppen mit mehr als 3 terroristischen Anschlägen (1968-2010)**

National/ Separatist terrorism							
Name	Aktivität nach Land	Aktivität nach Region	Aktivität nach Zeitraum	Anzahl Anschläge	PiraT (Zweifachkategorisierung möglich)	TOPs (GTD) <sup>1</sup>	WITS <sup>2</sup>
Democratic Revolutionary Alliance (ARDE)	Nicaragua	Central America & Caribbean	1984	5	National/ Separatist terrorism	Other	
Nicaraguan Democratic Force (FDN)	Nicaragua	Central America & Caribbean	1984-1987	12	National/ Separatist terrorism	Other	
Al-Fatah	Israel	Middle East & North Africa	1978-1993	4	National/ Separatist terrorism	National/ Separatist	Islamic Extremist (Sunni)
Hezbollah	Lebanon, Egypt, Israel	Middle East & North Africa	1984-2006	8	National/ Separatist terrorism; Islamist terrorism	National/ Separatist, Religious	Islamic Extremist (Shia)
Polisario Front	Algeria, Mauritania, Morocco, Western Sahara	Middle East & North Africa; Sub-Saharan Africa	1977-1987	12	National/ Separatist terrorism	National/ Separatist	

Anti-Castro Cubans	United States, Puerto Rico, Peru, Cuba, Bahamas	North America; Central America & Caribbean; South America	1968-1994	10	National/ Separatist terrorism		
Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE)	Sri Lanka	South Asia	1988-2009	42	National/ Separatist terrorism	National/ Separatist	Secular/ Political/ Anarchist
Free Aceh Movement (GAM)	Indonesia, Singapore, Malaysia	Southeast Asia	2000-2005	7	National/ Separatist terrorism	National/ Separatist, Religious	Secular/ Political/ Anarchist
Abu Sayyaf Group (ASG)	Philippines, Malaysia	Southeast Asia	1998-2009	9	National/ Separatist terrorism; Islamist terrorism	National/ Separatist, Religious	Islamic Extremist (Sunni)
Moro National Liberation front (MNLF)	Philippines	Southeast Asia	1975-1992	7	National/ Separatist terrorism; Islamist terrorism	National/ Separatist, Religious	Secular/ Political/ Anarchist
Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND)	Nigeria	Sub-Saharan Africa	2006-2009	28	National/ Separatist terrorism	National/ Separatist	Secular/ Political/ Anarchist
Irish Republican Army (IRA)	Ireland, Northern Ireland	Western Europe	1978-1990	7	National/ Separatist terrorism	National/ Separatist	
Basque Fatherland and Freedom (ETA)	Spain, France	Western Europe	1979-1991	8	National/ Separatist terrorism; Left-wing and anarchist terrorism	Communist/ Socialist, National/ Separatist	

Islamist terrorism							
Name	Aktivität nach Land	Aktivität nach Region	Aktivität nach Zeitraum	Anzahl Anschläge	PiraT	TOPs (GTD) <sup>1</sup>	WITS <sup>2</sup>
Al-Qaeda	Iraq, Yemen	Middle East & North Africa	2000-2004	6	Islamist terrorism	Religious	Islamic Extremist (Sunni)
Hezbollah	Lebanon, Egypt, Israel	Middle East & North Africa	1984-2006	8	Islamist terrorism; National/ Separatist terrorism	National/ Separatist, Religious	Islamic Extremist (Shia)
Abu Sayyaf Group (ASG)	Philippines Malaysia	Southeast Asia	1998-2009	9	Islamist terrorism; National/ Separatist terrorism	National/ Separatist, Religious	Islamic Extremist (Sunni)
Moro National Liberation front (MNLF)	Philippines	Southeast Asia	1975-1992	7	Islamist terrorism; National/ Separatist terrorism	National/ Separatist, Religious	Secular/ Political/ Anarchist
Al-Shabaab	Somalia	Sub-Saharan Africa	2007-2010	7	Islamist terrorism		Islamic Extremist (Sunni)

Left-wing and anarchist terrorism							
Name	Aktivität nach Land	Aktivität nach Region	Aktivität nach Zeitraum	Anzahl Anschläge	PiraT	TOPs (GTD) <sup>1</sup>	WITS <sup>2</sup>
Basque Fatherland and Freedom (ETA)	Spain, France	Western Europe	1979-1991	8	National/ Separatist terrorism; Left-wing and anarchist terrorism	Communist/ Socialist, National/ Separatist	

Quelle: PiraT-Datenbank

**Tabelle 6: Kategorisierung der Gruppen mit mehr als 3 terroristischen Anschlägen (2000-2010)**

National/ Separatist terrorism							
Name	Aktivität nach Land	Aktivität nach Region	Aktivität nach Zeitraum	Anzahl Anschläge	PiraT (Zweifachkategorisierung möglich)	TOPs (GTD) <sup>1</sup>	WITS <sup>2</sup>
Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE)	Sri Lanka	South Asia	2000-2009	17	National/ Separatist terrorism	National/ Separatist	Secular/ Political/ Anarchist
Free Aceh Movement (GAM)	Indonesien, Singapur, Malaysia	Southeast Asia	2000-2005	7	National/ Separatist terrorism	National/ Separatist, Religious	Secular/ Political/ Anarchist
Abu Sayyaf Group (ASG)	Philippinen, Malaysia	Southeast Asia	2000-2009	7	National/ Separatist terrorism; Islamist terrorism	National/ Separatist, Religious	Islamic Extremist (Sunni)
Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND)	Nigeria	Sub-Saharan Africa	2006-2009	28	National/ Separatist terrorism	National/ Separatist	Secular/ Political/ Anarchist

Islamist terrorism							
Name	Aktivität nach Land	Aktivität nach Region	Aktivität nach Zeitraum	Anzahl Anschläge	PiraT (Zweifachkategorisierung möglich)	TOPs (GTD) <sup>1</sup>	WITS <sup>2</sup>
Al-Qaeda	Iraq, Yemen, Hormuz	Middle East & North Africa	2000-2010	6	Islamist terrorism	Religious	Islamic Extremist (Sunni)
Abu Sayyaf Group (ASG)	Philippinen, Malaysia	Southeast Asia	2000-2009	7	National/ Separatist terrorism; Islamist terrorism	National/ Separatist, Religious	Islamic Extremist (Sunni)
Al-Shabaab	Somalia	Sub-Saharan Africa	2007-2010	7	Islamist terrorism		Islamic Extremist (Sunni)

Quelle: PiraT-Datenbank

#### 4.1 Exkurs: Tätergruppen im Spiegel internationaler Organisationen

Es stellt sich die Frage, ob die erwähnten Gruppen auch in anderen Foren, insbesondere EU und Vereinten Nationen (UN), aufgrund ihrer Methodenwahl als terroristische Gruppierungen eingestuft werden. Daher wurden die genannten Tätergruppen mit verschiedenen Auflistungen terroristischer Gruppierungen von offiziellen Stellen verglichen.

Im Rahmen der UN hat das auf der UN-Resolution 1267 beruhende Security Council Committee established pursuant to resolution 1267 (1999) concerning Al-Qaida and the Taliban and Associated Individuals and Entities, auch genannt the Al-Qaida and Taliban Sanctions Committee eine solche Aufstellung verfasst.<sup>30</sup> Dieses Komitee verwaltet eine Liste mit Individuen oder Gruppen, gegen die aufgrund ihrer Verbindungen zu den Taliban oder Al-Qaida Sanktionen beschlossen wurden. Fünf der zehn von PiraT als islamistisch eingestuften Gruppierungen wurden von den UN auf dieser Liste erfasst. 50 % der islamistischen Gruppen finden sich also nicht auf der UN-Liste wieder.

Die Europäische Union hat, basierend auf dem Gemeinsamen Standpunkt 2001/931/GASP des Rates vom 27. Dezember 2001 über die Anwendung besonderer Maßnahmen zur Bekämpfung des Terrorismus,<sup>31</sup> eine Liste mit Personen, Vereinigungen und Körperschaften, die an terroristischen Handlungen beteiligt sind, erstellt. Auch diese Liste, sowie die Änderungen in den Jahren 2002 bis 2012<sup>32</sup> wurden mit den von PiraT erfassten Gruppierungen verglichen.

Von den 24 seit 2001 aktiven durch PiraT erfassten Gruppierungen finden sich 6 Gruppen auf der am 25. Juni 2012 überarbeiteten Liste des Gemeinsamen Standpunkts 2012/333/GASP des Rates<sup>33</sup> wieder. 75 % der Gruppierungen stehen also nicht auf der EU-Liste.

---

<sup>30</sup> United Nations: The List established and maintained by the 1267 Committee with respect to individuals, groups, undertakings and other entities associated with Al-Qaida;  
<http://www.un.org/sc/committees/1267/pdf/AQList.pdf>, Abruf am 01.10.2012; vgl. zur Listenproblematik auch Schneider 2011.

<sup>31</sup> Gemeinsamer Standpunkt 2001/931/GASP des Rates der Europäischen Union, 2001/931/GASP;  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001E0931:DE:NOT>, Abruf am 17.09.2011.

<sup>32</sup> Gemeinsamer Standpunkt 2002/976/GASP des Rates der Europäischen Union,  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002E0976:DE:HTML>, Abruf am 01.10.2012.  
Gemeinsamer Standpunkt 2003/906/GASP des Rates der Europäischen Union,  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003E0906:DE:HTML>, Abruf am 01.10.2012.  
Gemeinsamer Standpunkt 2004/500/GASP des Rates der Europäischen Union,  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004E0500:DE:HTML>, Abruf am 01.10.2012.  
Gemeinsamer Standpunkt 2005/936/GASP des Rates der Europäischen Union,  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:340:0080:01:DE:HTML>, Abruf am 01.10.2012.  
Gemeinsamer Standpunkt 2006/1011/GASP des Rates der Europäischen Union,  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:379:0129:01:DE:HTML>, Abruf am 01.10.2012.  
Gemeinsamer Standpunkt 2007/871/GASP des Rates der Europäischen Union,  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:340:0109:01:DE:HTML>, Abruf am 01.10.2012.  
Gemeinsamer Standpunkt 2008/959/GASP des Rates der Europäischen Union,  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:338:0077:01:DE:HTML>, Abruf am 01.10.2012.  
Beschluss 2009/1004/GASP des Rates der Europäischen Union,  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:346:0058:01:DE:HTML>, Abruf am 01. 10.2012.  
Beschluss 2010/386/GASP des Rates der Europäischen Union,  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:178:0028:01:DE:HTML>, Abruf am 01. 10.2012.  
Beschluss 2011/872/GASP des Rates der Europäischen Union,  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:343:0054:01:DE:HTML>, Abruf am 01.10.2012.

<sup>33</sup> Gemeinsamer Standpunkt 2012/333/GASP des Rates der Europäischen Union,  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:165:0072:01:DE:HTML>, Abruf am 25.09.2012.

Tabelle 7: PiraT-Tätergruppen bei UN, EU und Europol<sup>34</sup>

Nr	Gruppe	UN	EU	Europol <sup>35</sup>	UN, EU, EUROPOL
1	Al Qaeda	Ja	-	Ja	Ja
2	Al-Shabaab al-Islamiya	-	-	Ja, als "Al-Shabab"	Ja
3	Islamic Courts Union	-	-	Ja, als „Islamic Courts Council“ <sup>36</sup>	Ja
4	Islamic Jihad (Ideological Grouping)	Ja	Ja, als "Palestinian Islamic Jihad", "PIJ"	Ja, als "violent jihadist terrorist groups"	Ja
5	Salafist Group for Preaching and Com-	Ja	-	Ja <sup>37</sup>	Ja
6	CPI-Maoist	-	-	-	-
7	National Liberation Army of Colombia (ELN)	-	Ja, als "Ejército de Liberación Nacional"	-	Ja
8	New People's Army (NPA)	-	Ja	-	Ja
9	The Corsican Workers Union (STC)	-	-	-	-
10	Abu Sayyaf Group (ASG)	Ja	-	-	Ja
11	Hamas	-	Ja	Ja, <sup>38</sup> bezieht sich auf den „militärischen Arm“	Ja
12	Hezbollah	-	Nein, nur "Hisbollah-Mudschaheddin"	-	-
13	Jama'at al-Tawhid	Ja	-	Ja	Ja
14	Moro Islamic Liberation Front (MILF)	-	-	-	-
15	Revolutionary Armed Forces of Co-	-	Ja	Ja <sup>39</sup>	Ja
16	Africa Marine Commando (AMC)	-	-	-	-
17	Bakassi Freedom Fighters	-	-	-	-
18	Egbema One	-	-	-	-
19	Free Aceh Movement (GAM)	-	-	-	-
20	Free Papua Movement	-	-	-	-
21	Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE)	-	Ja	Ja	Ja
22	Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND)	-	-	-	-
23	Niger Delta People's Volunteer Force (NDPVF)	-	-	-	-
24	Niger Delta Vigilante (NDV)	-	-	-	-
<b>Summe</b>		<b>5</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>12</b>

<sup>34</sup> Eigene Darstellung. Zu den Quellen siehe die Verweise in den Fußnoten 32-41.

<sup>35</sup> Europol führt keine Liste, sondern identifiziert die Gruppen im Text des TESAT-Reports namentlich.

<sup>36</sup> Europol TE-SAT 2010

<sup>37</sup> Europol TE-SAT 2007, 2009

<sup>38</sup> Europol TE-SAT 2010

<sup>39</sup> Europol TE-SAT 2009, 2010, 2011

In **Tabelle 7** sind die seit 2001 aktiven bei PiraT geführten Gruppen aufgelistet und ihre Erwähnung bei UN, EU und Europol verzeichnet.

Insgesamt fanden sich unter Berücksichtigung von Mehrfachnennungen 12 von 24 Gruppierungen in den ausgewählten Quellen (UN, EU, Europol) wieder, ein Anteil von 50 % findet sich also nicht wieder (siehe **Tabelle 8: Übersicht über die Anteile der Erfassung nach 2001 aktiver Tätergruppen**). Während die PiraT-Datenbank hier 9 national/ separatistische Gruppierungen erfasst, zählen die drei angeführten Listen lediglich eine Gruppierung, also 11% der PiraT-Datenbank, auf. Ein anderes Bild ergibt sich für die Kategorie des linksgerichteten bzw. anarchistischen Terrorismus. Nur 50% der Gruppierungen der PiraT-Datenbank werden in den drei Listen nicht genannt. Eine noch größere Übereinstimmung findet sich bei islamistischen Gruppierungen. Hier erfassten die drei Listen 8 von 10, also nur 20% der in der PiraT-Datenbank erfassten Gruppierungen wurden nicht genannt. Dies liegt vermutlich an dem deutlichen Fokus der internationalen Gemeinschaft auf islamistischen Terrorgruppierungen seit 2001, während andere politisch orientierte Gruppierungen eher marginalisiert wurden.

**Tabelle 8: Übersicht über die Anteile der Motive der nach 2001 aktiver Tätergruppen<sup>40</sup>**

Kategorie	Anzahl Gruppen insgesamt (1968-2010) (PiraT)	Anzahl aktiver Gruppen seit 2001 (PiraT)	Anzahl aktiver Gruppen ab 2001 (gelistet bei Europol, UN und EU)	Anteil gelisteter Gruppen an den Gruppen der PiraT-Datenbank ab 2001
National/ Separatist terrorism; National/Separatist plus left wing	27	10	2	20%
Islamist terrorism; National/Separatist plus Islamist terrorism	13	10	8	70%
Left-wing and anarchist terrorism	11	4	1	25%
<b>Summe</b>	<b>51</b>	<b>24</b>	<b>12</b>	<b>50%</b>

Nachdem die Gruppen kategorisiert worden sind, können die Daten ausgewertet werden. Im nächsten Abschnitt werden erste Schlussfolgerungen gezogen; Abbildungen veranschaulichen die Datenlage.

<sup>40</sup> Eigene Darstellung. Zu den Quellen siehe die Verweise in den Fußnoten 32-41 und PiraT-Datenbank.



## 5 Auswertung der Datenlage

In diesem Abschnitt werden erstmals in der Literatur terroristische Anschläge für den maritimen Bereich detailliert empirisch ausgewertet und graphisch veranschaulicht. Zahlreiche Abbildungen erleichtern die Interpretation der aus den Datenbanken zusammengetragenen Informationen. Die hieraus zu ziehenden Schlussfolgerungen sollen in zukünftigen Forschungsarbeiten überprüft werden: zum einen durch eine laufende Erweiterung der Datenbasis durch Ergänzung um aktuelle Fälle und zum anderen durch qualitative Analysen.

Die folgenden Schaubilder sollen die Unterschiede zwischen einer auf einzelne Datenbanken oder deren Kombination in der PiraT-Datenbank gestützte Interpretation verdeutlichen. Nur wenige Fälle werden in mehreren Datenbanken erfasst. Unter den weiter oben gemachten Annahmen über die Bedingungen einer Aggregation wird hier argumentiert, dass die PiraT-Datenbank einen besseren Überblick über die relevanten Ereignisse liefert als die einzelnen Datenbanken je für sich.

Dies wird auch für die Jahre 2009 und 2010 angenommen, für die allerdings nur Zahlen der GTD und der WITS-Datenbank vorliegen. Wären RAND-Daten auch für diese Jahre vollständig verfügbar gewesen, wäre die Fallzahl vermutlich noch höher.

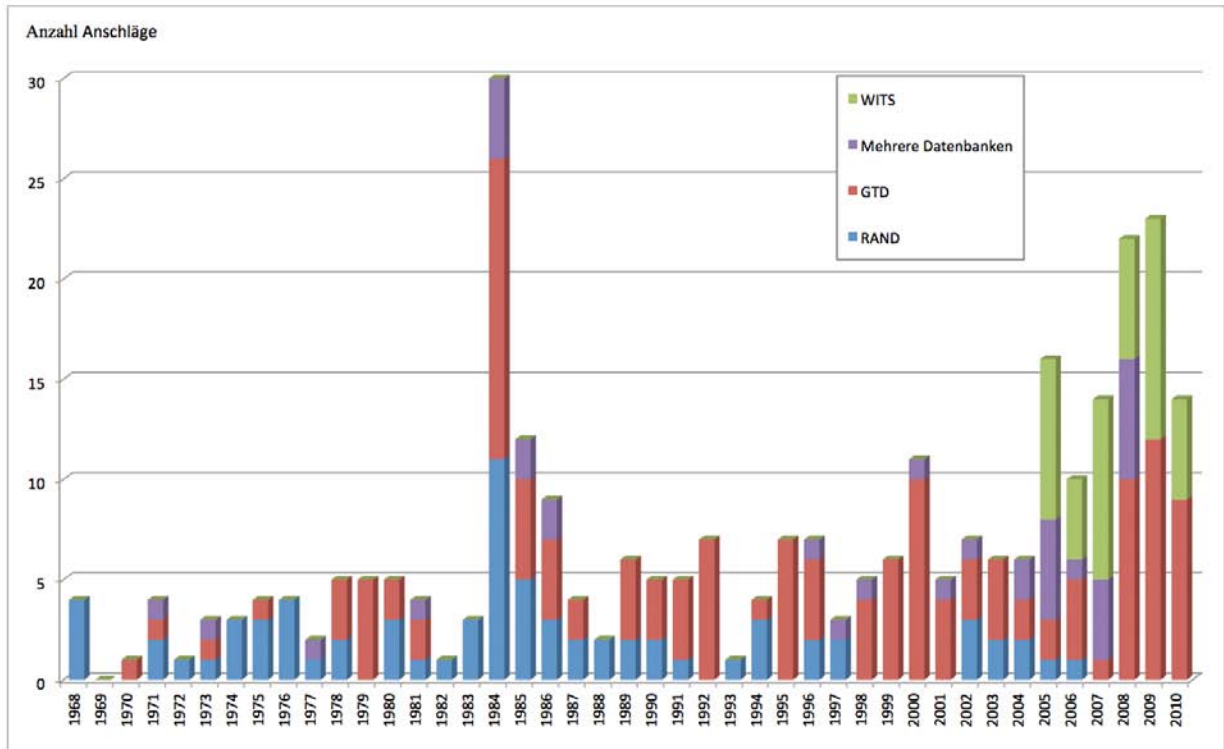
### 5.1 Anzahl der Anschläge

Ergänzend zu den Tabellen in Kapitel 4 verdeutlichen die folgenden Abbildungen empirische Trends.

**Abbildung 1: Anzahl der Anschläge, 1968 – 2010** zeigt die Anzahl der Anschläge über den gesamten erhobenen Zeitraum 1968-2010. Wird ein Fall in mehr als einer Datenbank geführt, wird er in den Abbildungen nicht einer Datenbank zugeschrieben, sondern unter „mehrere Datenbanken“ aufgeführt, in dieser Kategorie wurde bspw. 2008 der letzte RAND-Fall subsumiert. Es finden sich keine eindeutigen Trends. Die Grafik zeigt aber zwei Maxima, bzw. Höchstphasen: 1984 und 2008/09. Wahrscheinlich ist der Anstieg 2005-2009 vor allem der Tatsache geschuldet, dass nun auch Fälle in WITS als zusätzlicher Datenbank erhoben wurden, auch wenn dafür RAND-Fälle entfallen sind. Allerdings existiert auch unabhängig von den WITS-Fällen 2008 ein neues Maximum. Dabei ist noch nicht abzusehen, ob sich die Anzahl der Fälle nun auf einem höheren Niveau stabilisieren.

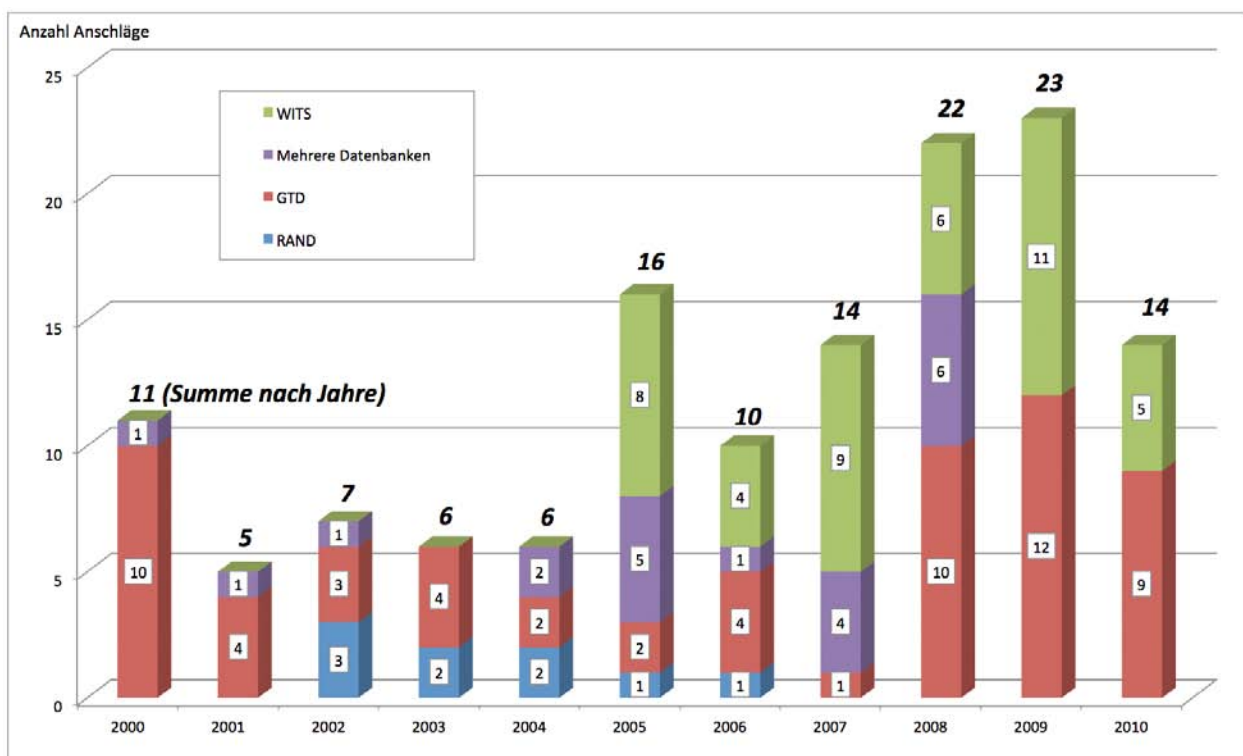
**Abbildung 2: Anzahl der Anschläge, 2000 – 2010** zeigt den für die derzeitige Risikoanalyse besonders wichtigen Zeitraum der letzten zehn Jahre. Auch hier ist erkennbar, welchen Datenbanken wie viele Datensätze entstammen, die eindeutig voneinander zu unterscheidene Fälle aufführen. Außerdem wurde für jedes Jahr eine Summe gebildet. Es sind keine eindeutigen Trends erkennbar.

Abbildung 1: Anzahl der Anschläge, 1968 – 2010



Quelle: PiraT-Datenbank

Abbildung 2: Anzahl Anschläge, 2000-2010



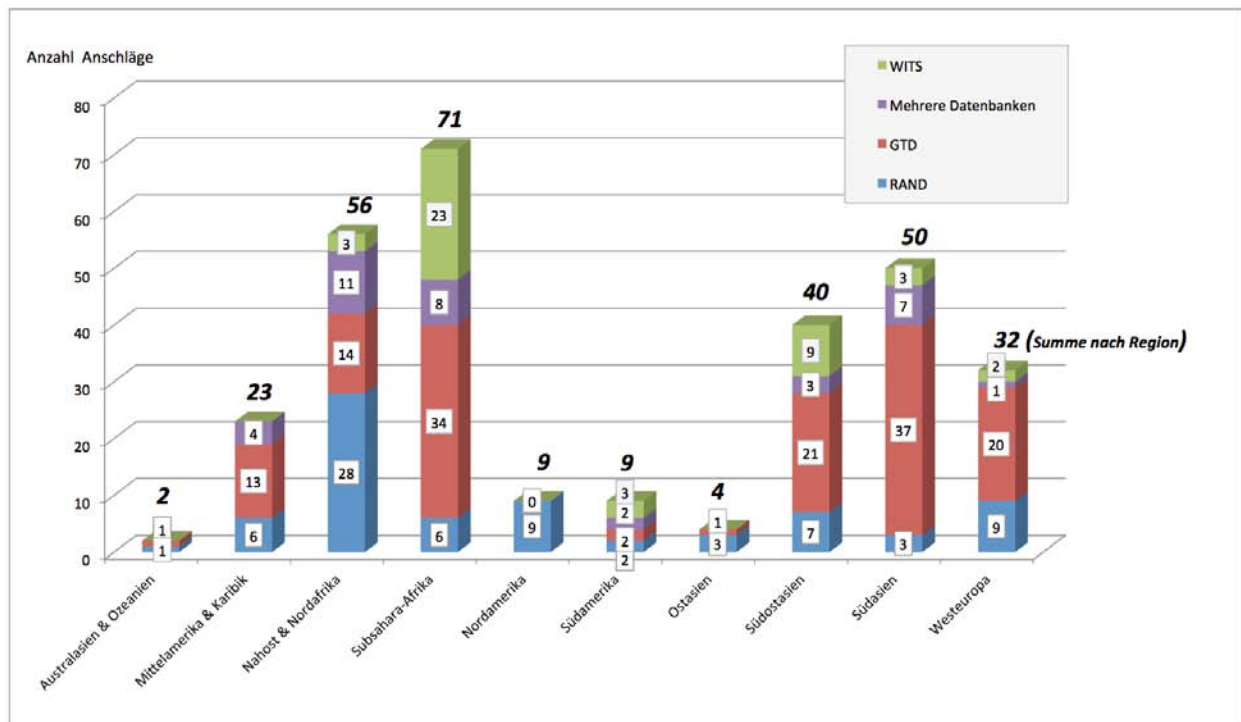
Quelle: PiraT-Datenbank

## 5.2 Regionale Verteilung der Anschläge

Während sich die Auswertungen bisher auf alle Vorkommnisse bezogen haben, ist es nun zu prüfen, auf welche Regionen sich die Anschläge konzentriert haben. Die Regionen wurden entsprechend der GTD-Datenbank definiert.

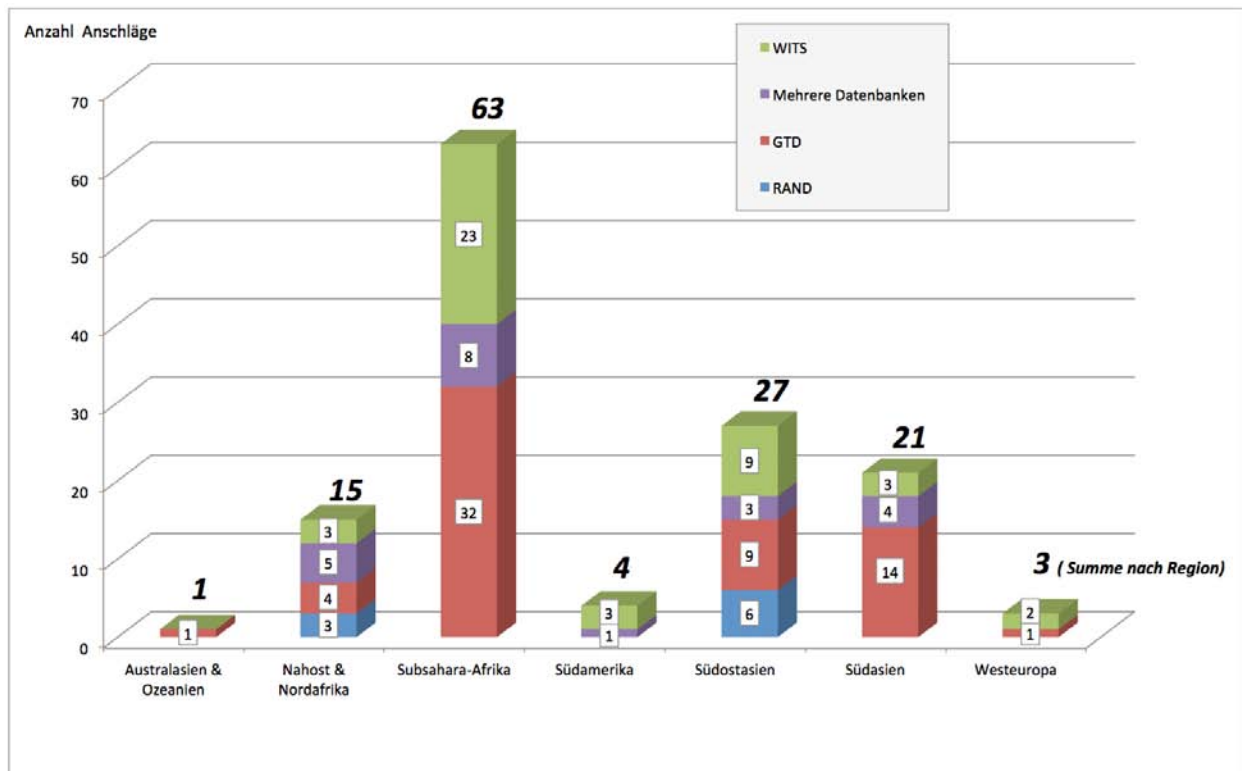
**Abbildung 3: Regionale Verteilung von Anschlägen, 1968-2010** zeigt die nach Regionen aufgeschlüsselte Gesamtzahl der Anschläge im erhobenen Zeitraum, zusätzlich sortiert nach den einzelnen Datenbanken. Diese regionalen Gesamtzahlen können bei Bedarf auf die betroffenen Staaten (bzw. die zugehörigen Küsten und Gewässer) aufgegliedert werden. In den Regionen Australasien/Ozeanien, Ostasien, Nordamerika und Südamerika wurden mit Abstand die wenigsten Anschläge durchgeführt. Damit verbleiben sechs Weltregionen, in denen maritime Anschläge erfasst wurden, angeführt von den vier Regionen Nahost & Nordafrika mit 71 Anschlägen, Subsahara-Afrika mit 71 Anschlägen, Südasien mit 50 Anschlägen und Südostasien mit 40 Anschlägen. Es folgen Westeuropa mit 32 und Mittelmeer/Karibik mit 23 Anschlägen. Die Anzahl der Anschläge für alle Regionen und die Datenbasen sind aus der Grafik abzulesen.

**Abbildung 3: Regionale Verteilung von Anschlägen, 1968 - 2010**



Quelle: PiraT-Datenbank

Abbildung 4: Regionale Verteilung von Anschlägen, 2000-2010



Quelle: PiraT-Datenbank

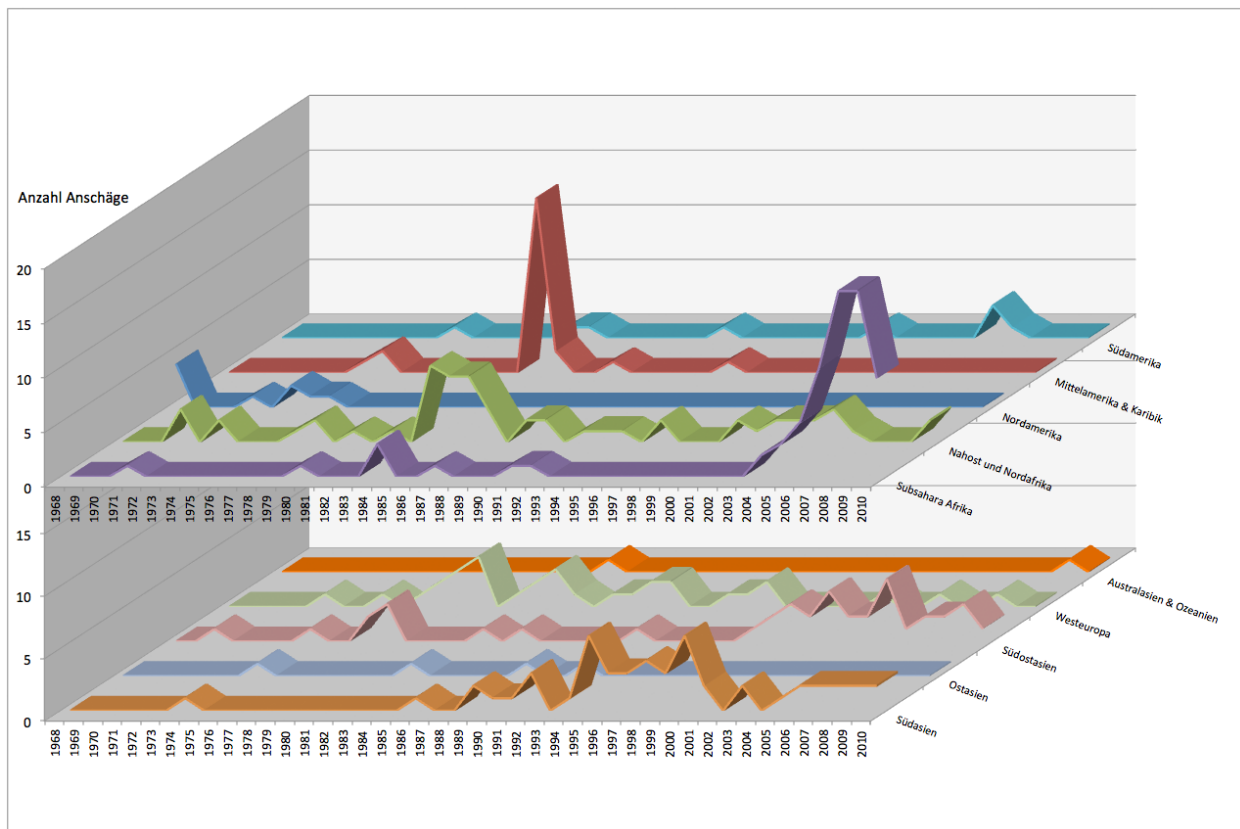
**Abbildung 4: Regionale Verteilung von Anschlägen, 2000-2010** zeigt, dass diese Aussage im Wesentlichen auch für die Entwicklung der letzten zehn Jahre zutrifft, hier jedoch nur noch vier Regionen stärker betroffen sind. Die meisten Anschläge pro Region weisen auf: Subsahara-Afrika (63), Südostasien (27), Südasien (21) und Nahost & Nordafrika (15). Die Anzahl der Anschläge für alle Regionen und die Datenbasen sind wiederum aus der Grafik abzulesen.

Es ergibt sich also im Vergleich (von Abb. 3 zu Abb. 4) zum gesamten Betrachtungszeitraum ein verändertes Bild, die Betroffenheit der Regionen hat sich deutlich verschoben: Die in der jüngeren Zeit am häufigsten betroffene Region Subsahara-Afrika lag vormals nur auf Platz 3, die hier am zweithäufigsten betroffene Region Südostasien auf Platz vier, die jetzt auf Platz vier stehende Region Nahost & Nordafrika liegt in der Gesamtschau an erster Stelle. Westeuropa tritt in der Bedeutung stark zurück. Hier wird die Verlagerung von Konfliktschauplätzen deutlich. Bemerkenswert ist, dass 89 % der Anschläge in Subsahara-Afrika im Zeitraum 2000-2010 erfolgt sind.

Auf die unterschiedliche Betroffenheit der Regionen hinzuweisen ist deshalb wichtig, um später zu aufzuzeigen, dass die Governance-Maßnahmen bislang nicht den benötigten regionalen oder sogar lokalen Fokus besitzen, sondern eher einen allgemeinen, präventiven Charakter haben.<sup>41</sup>

<sup>41</sup> Im Fall der Piraterie ist das anders, insbesondere in der Straße von Malakka und bezüglich der somalischen Piraterie gibt es viele regional-fokussierten Maßnahmen (vgl. Teo 2007; Petretto 2011; Chalk 2010; Graf 2011; Maouche 2011). Hinzu kommen die neuen Maßnahmen für den Golf von Guinea in Westafrika.

Abbildung 5: Regionale Verteilung von Anschlägen, 1968 – 2010 (mit Zeitachse)



Quelle: PiraT-Datenbank

Da die Gesamtzahl der Fälle nur bedingt aussagekräftig ist, wird in **Abbildung 5: Regionale Verteilung von Anschlägen, 1968 – 2010** die regionale Verteilung im Zeitverlauf angezeigt.<sup>42</sup> Hier wird deutlich, dass gerade in den letzten Jahren, insbesondere im Zeitraum seit 2001, Sub-Sahara Afrika und Südamerika einen deutlichen Zuwachs zu verzeichnen hatten, während die Zahlen in Süd- und Südostasien auf einem gleichbleibend höheren Niveau blieben und in Nahost und Nordafrika sogar leicht rückläufig waren. Außerdem ist auffällig, dass im Jahr 1984 außerordentlich viele Vorkommnisse zu beobachten waren.

### 5.3 Tätergruppen

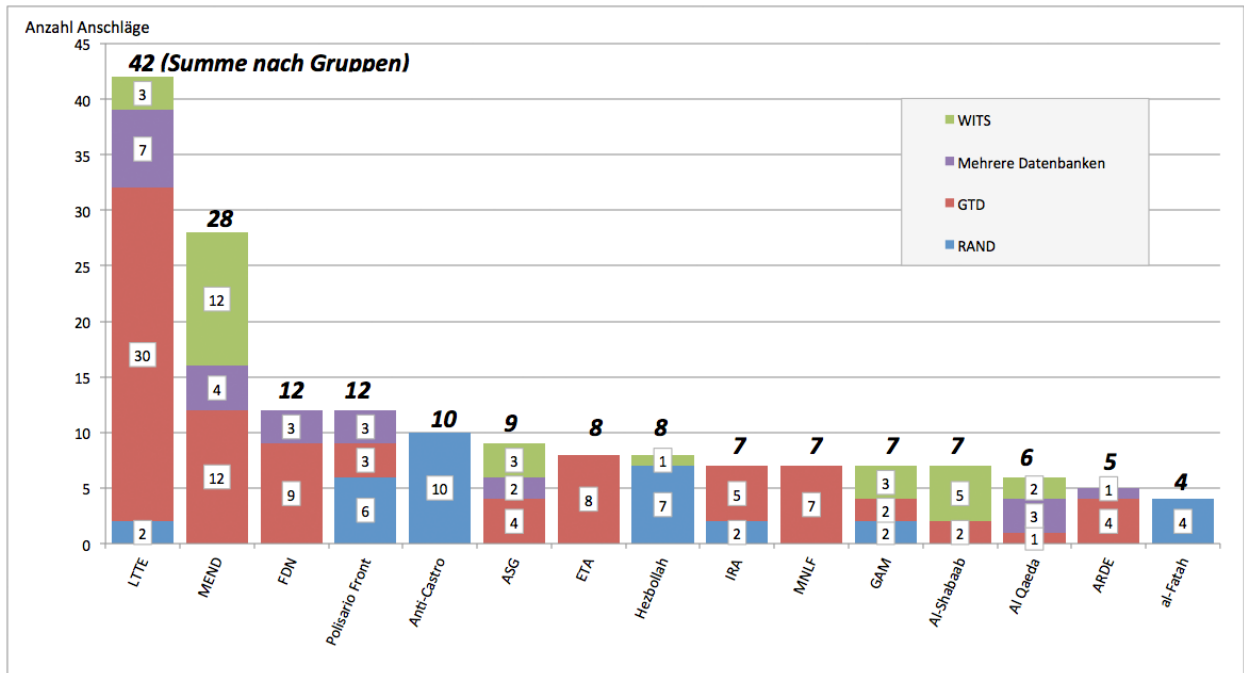
**Abbildung 6: Anzahl der Anschläge von Gruppen, 1968-2010** listet namentlich alle 21 Gruppen mit mehr als drei Anschlägen über den gesamten Erhebungszeitraum auf. Aus der Grafik ist die Anzahl der Anschläge abzulesen. Die Gruppen sind absteigend sortiert beginnend mit der Gruppe mit den meisten Anschlägen. In diesem Schaubild ist wieder erkennbar, aus welcher Datenbasis die Fälle zusammen gestellt wurden.

**Abbildung 7: Gruppen mit mehr als drei Anschlägen, 2000 – 2010** hebt sechs Gruppen hervor, die in jüngster Zeit die meisten Anschläge verübt haben, beginnend mit der Gruppe mit den meisten Anschlägen sind dies das Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND) (28), die Libe-

<sup>42</sup> An dieser Stelle sei noch auf die Problematik hingewiesen, dass die Datenbanken unterschiedliche Zeiträume abdecken, insbesondere dass RAND nach 2008 keine Fälle mehr aufgenommen hatte und WITS erst 2005 beginnt.

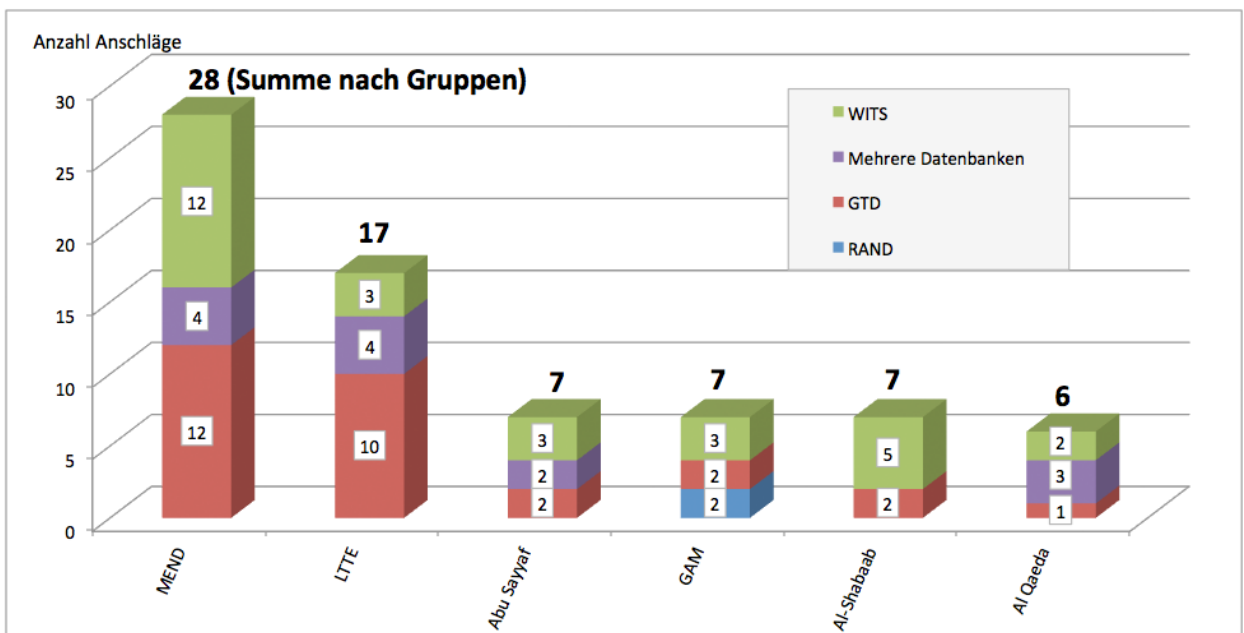
ration Tigers of Tamil Eelam (LTTE) (17), die Abu Sayyaf Group (ASG) (7), das Free Aceh Movement (GAM) (7), die somalische Al-Shabaab al-Islamiya (7) und Al-Qaida (6). Bei der später folgenden qualitativen Analyse von Tätergruppen wird daher eine Konzentration insbesondere auf diese Gruppen erfolgen. In diesem Schaubild ist abermals erkennbar, aus welcher Datenbasis die Fälle zusammengestellt wurden.

Abbildung 6: Anzahl der Anschläge von Gruppen, 1968-2010\*



(\* Berücksichtigt wurden Gruppen mit mehr als drei Anschlägen); Quelle: PiraT-Datenbank

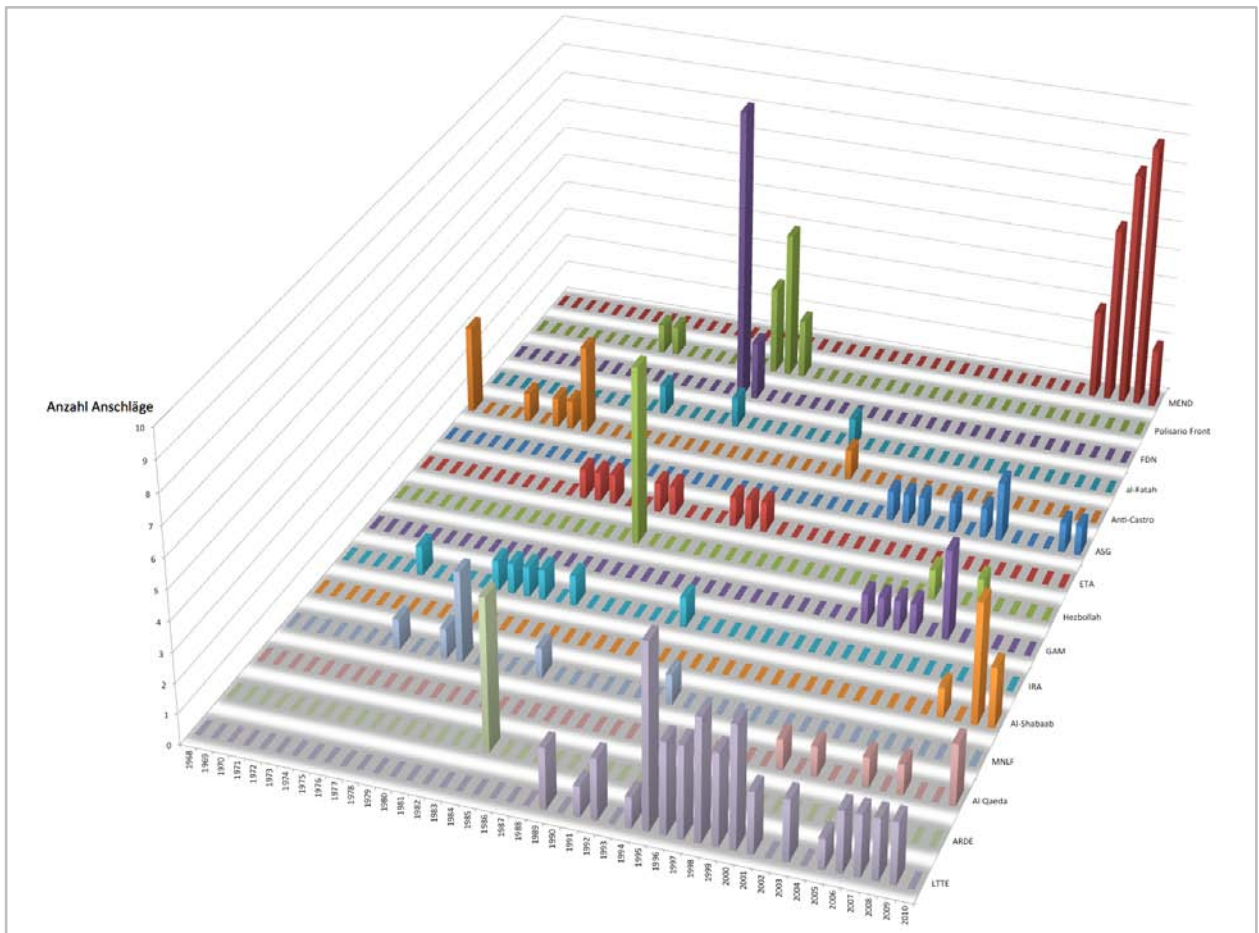
Abbildung 7: Anzahl der Anschläge von Gruppen, 2000-2010\*



(\* Berücksichtigt wurden Gruppen mit mehr als drei Anschlägen); Quelle: PiraT-Datenbank



Abbildung 8: Gruppen mit mehr als drei Anschlägen im Zeitverlauf, 1968-2010



Quelle: PiraT-Datenbank

**Abbildung 8: Gruppen mit mehr als drei Anschlägen im Zeitverlauf, 1968 – 2010** gibt Aufschluss über die Spitzen und Verteilungen: Hier sind die Gruppen namentlich genannt, von denen mehr als drei Angriffe verzeichnet und im Zeitverlauf verortet wurden. Die hohe Anzahl der Gruppen geht zwar zu Lasten der Übersichtlichkeit, sie hilft jedoch bei der Zuordnung von Spitzenwerten zu den einzelnen Gruppen.

Die meisten Anschläge wurden im Jahr 1984 verzeichnet. Zwei Jahre zuvor, 1982, wurde lediglich ein Anschlag und 1983 nur drei Anschläge registriert. 1984 schnellte die Zahl dann auf 32 Anschläge hoch. Die Gesamtzahl der Anschläge blieb in den folgenden Jahren generell hoch, aber nahm dennoch auf circa 15 Anschläge pro Jahr ab.

Die hohe Anschlagzahl im Jahr 1984 konzentriert sich vorwiegend auf zwei internationale Krisenherde: Nicaragua (16 Vorfälle) und Ägypten (6 Vorfälle). Zudem kam es in einer Vielzahl von Staaten, wie Angola (3 Vorfälle) und Spanien (2 Vorfälle) sowie in Israel, West-Sahara, Kolumbien, Argentinien und auf den Philippinen (jeweils ein Vorfall) zu vereinzelt maritimen Anschlägen.

In Nicaragua herrschte seit dem Sturz der Somoza-Diktatur durch die Sandinistische Nationale Befreiungsfront im Jahr 1979 Bürgerkrieg. Der Konflikt entwickelte sich im Lauf der 1980er Jahre zu einem zentralen Stellvertreterkrieg des Kalten Krieges. Verschiedene Rebellengruppen gingen im Rahmen der Contra-Bewegung gemeinsam gegen das Sandinista-Regime vor. Schlüsselrollen nahmen dabei besonders die *Fuerza Democrática Nicaragüense* (FDN) und die *Alianza Revolucionaria*



*Democrática* (ARDE) ein, die auch von den USA, speziell durch die CIA, unterstützt wurden (vgl. International Court of Justice 1986: § 18-25).

Um den Jahreswechsel 1983/84 wurden die nicaraguanischen Häfen El Bluff, Puerto Sandino und Corinto vermint. Nach nicaraguanischen Angaben wurden dabei zwölf Schiffe, die unter niederländischer, panamaischer, sowjetischer, liberianischer, japanischer und unbekannter Flagge fuhren, durch Minen zerstört oder beschädigt. Nach Angaben des Internationalen Gerichtshofs starben dabei zwei Personen und weitere 14 wurden verletzt. Die Rebellenorganisation ARDE übernahm offiziell die Verantwortung für die Verminung, doch es gibt klare Hinweise dafür, dass auch die amerikanische CIA an dieser Aktion nicht unbeteiligt war. Zudem kam es zu Anschlägen auf einen Marinestützpunkt und weitere Häfen, Anlagen der Ölindustrie und Lageranlagen sowie eine Unterwasserölpipeline (vgl. International Court of Justice 1986: § 75-81).

Der zweite Krisenherd 1984 war Ägypten bzw. der südliche Ausgang des Suezkanals und das sich anschließende Rote Meer. Hier wurden die den Kanal durchfahrenden Schiffe, ähnlich wie in Nicaragua, durch Seeminen beschädigt. Bis zu 23 Schiffe – darunter auch einige deutsche und sowjetische – wurden durch Explosionen der Minen getroffen und beschädigt, jedoch sank kein Schiff. Später fand man heraus, dass das libysche Frachtschiff *Ghat* die Minen bei seiner Durchfahrt durch den Suezkanal Anfang Juli 1984 gelegt hatte. Die schiitische Gruppierung des Islamischen Dschihad bekannte sich dazu, etwa 190 Minen gelegt zu haben. Der Schifffahrtsweg konnte erst durch gemeinsame, multinationale Minenräumbemühungen wieder sicher schiffbar gemacht werden (vgl. Levie 1992; Truver 2008: 111).<sup>43</sup>

In den letzten Jahren ließen sich drei weitere auffällige Spitzenwerte mit mehr als 15 Vorfällen pro Jahr beobachten.<sup>44</sup> Gewöhnlich folgten diese dem Muster einer Anschlagshäufung an einem oder zwei Krisenherden und vereinzelt Anschlägen im Rahmen verschiedener schwelender Langzeitkonflikte. Bei genauerer Betrachtung ergibt sich ein präziseres Bild. Im Jahr 2005 wurden 16 Vorfälle gezählt. Von diesen wurden drei in Kolumbien, drei in Nigeria und drei in Indonesien verübt. Zu weiteren, einzelnen Vorfällen kam es im Irak, in Algerien, Sri Lanka, Indien, Malaysia, Jordanien und Frankreich.

Im Jahr 2009 wurden die meisten Anschläge nach dem Spitzenjahr 1984 verzeichnet: Es kam zu 23 Anschlägen in insgesamt acht Staaten, davon 9 in Nigeria, fünf in Somalia und jeweils zwei in Sri Lanka und auf den Philippinen. In 2008 war der eindeutige Krisenherd Nigeria mit 15 von 21 Anschlägen.

**Tabelle 9: Anzahl von Anschlägen in Ländern, 2000 - 2010 (die vier Anschlagstärksten)**

Land	Nigeria	Sri Lanka	Somalia	Philippinen
Anzahl Anschläge	43	17	14	12

Quelle: PiraT-Datenbank

Es wird relativ schnell deutlich, dass Sri Lanka (17 Anschläge zwischen 2000 und 2010) und Nigeria (43 Anschläge zwischen 2000 und 2010) die für den maritimen Terrorismus entscheidenden Krisen-

<sup>43</sup> Siehe auch Presseberichte, wie Der Spiegel 33/1984, S. 90-91; Terrorism: Scouring the Red Sea Floor, Time Magazine, Montag, 27. August 1984; <http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,926817,00.html>, Abruf am 03.11.2011.

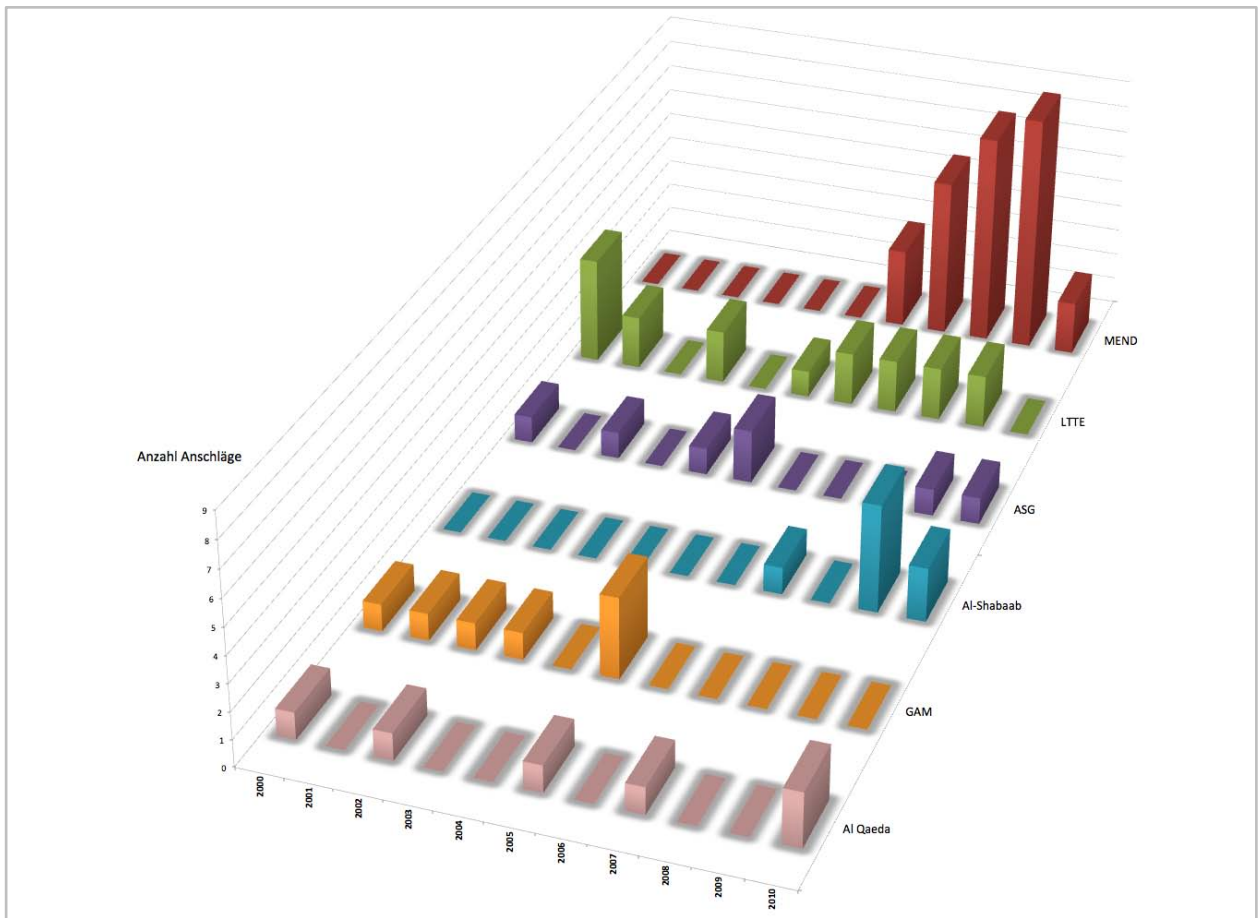
<sup>44</sup> Durch die unterschiedlichen Zeiträume, die die Datenbanken erfassen, sind die Angaben nur als erste Näherungswerte zu betrachten.

herde der letzten Jahre sind. In beiden Fällen ist der maritime Terrorismus nur ein Teilaspekt der an Land geführten Auseinandersetzungen.

Die nigerianische Regierung befindet sich erst seit 1997 im Konflikt mit verschiedenen Rebellen-  
gruppen. Hier geht es um Fragen der Autonomie und vor allem um die Verteilung der Einkünfte aus  
der nigerianischen Ölförderungsindustrie im Nigerdelta. Nach einer Amnestie seitens des Präsi-  
den-ten im Jahr 2009 entspannte sich die Lage hier zusehends. Dennoch nahm besonders das *Move-  
ment for the Emancipation of the Niger Delta* (MEND) weiterhin Geiseln und griff Einrichtungen der  
Ölindustrie an (vgl. HIIK 2010: 35-36). In Sri Lanka führte die separatistische Tamilenorganisation  
Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE) von 1983-2009 einen erbitterten Bürgerkrieg gegen die  
Zentralregierung. Durch ihren maritimen Arm, die Sea Tigers, kam es auch im Untersuchungszeit-  
raum zu verschiedenen Anschlägen auf hoher See. Allerdings sind seitens der LTTE in unmittelbarer  
Zukunft keine weiteren Anschläge zu erwarten, da der Bürgerkrieg im Jahre 2009 von beiden Seiten  
für beendet erklärt wurde (vgl. LTTE Watch Deutschland 2011).

Die nächste Abbildung zeigt, dass nicht alle der in Abbildung 8 genannten Gruppen in den letzten  
zehn Jahren noch aktiv waren. Das Schaubild, **Abbildung 9: Gruppen mit mehr als drei Anschlägen  
im Zeitverlauf, 2000-2010**, nimmt noch einmal die Gruppen mit mindestens vier Anschlägen in der  
jüngeren Zeit genauer unter die Lupe. Hier wird im Zeitverlauf deutlich, wie viele Anschläge in wel-  
chem Jahr von den betrachteten Gruppen verübt wurden. Dabei sind folgende Trends erkennbar:  
Al-Qaida ist alle zwei bis drei Jahre relativ kontinuierlich mit Anschlägen vertreten, zuletzt 2010,  
während die Al-Shabaab erst ab 2007 im maritimen Raum in Erscheinung trat. Die ASG verübte re-  
gelmäßig Anschläge, zuletzt 2010. Die GAM ist seit 2005 nicht mehr aktiv. Die LTTE war bis 2009  
regelmäßig mit Anschlägen vertreten. Die MEND ist erst seit 2006 im maritimen Bereich aktiv, dafür  
aber mit einer hohen Anzahl von Anschlägen.

Abbildung 9: Gruppen mit mehr als drei Anschlägen im Zeitverlauf, 2000-2010



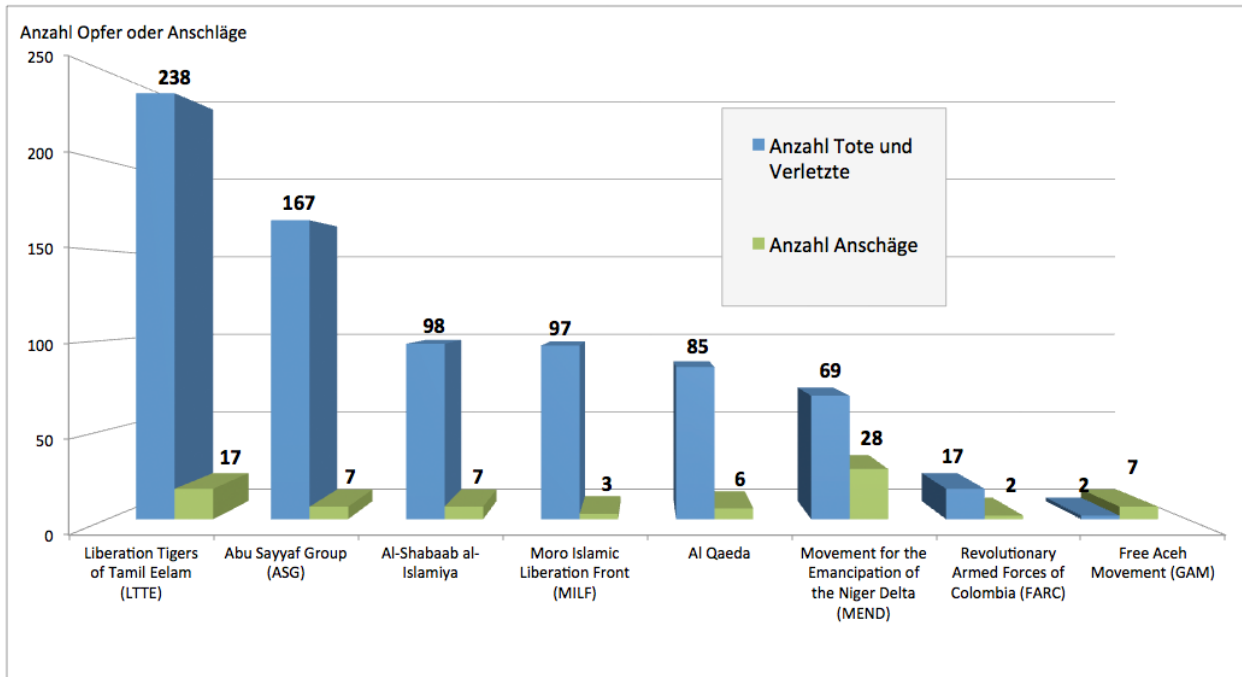
Quelle: PiraT-Datenbank

Die Gegenüberstellung der nächsten beiden Schaubilder, Abbildung 10: Gruppen mit mehr als 16 Opfern oder mehr als drei Anschlägen im Zeitraum 2000-2010 (sortiert nach der Anzahl Toter und Verletzter) und Abbildung 11: Gruppen mit mehr als 16 Opfern oder mehr als drei Anschlägen im Zeitraum 2000-2010 (sortiert nach der Anzahl Anschläge) macht deutlich, dass die Anzahl der Anschläge nicht mit deren Auswirkungen gleichzusetzen ist. Sortieren wir die Gruppen nach Anzahl der Opfer, ändert sich die Reihenfolge erheblich.

Für diese Übersicht musste eine neue Gruppe aufgenommen werden: die Moro Islamic Liberation Front. Sie hat bisher nur drei Anschläge durchgeführt und ist bei der Aufzählung der wichtigsten Gruppen daher bisher nicht berücksichtigt worden, weil aus Praktikabilitätsgründen ein Minimum von vier Anschlägen angesetzt war. Die drei von der Moro Islamic Liberation Front verübten Anschläge forderten so viele Opfer, dass die MILF damit an dritter Stelle der Gruppen steht, die durch maritime Anschläge die meisten Opfer gefordert haben. Diese Gruppe wird daher bei den qualitativen Analysen ebenfalls näher betrachtet.

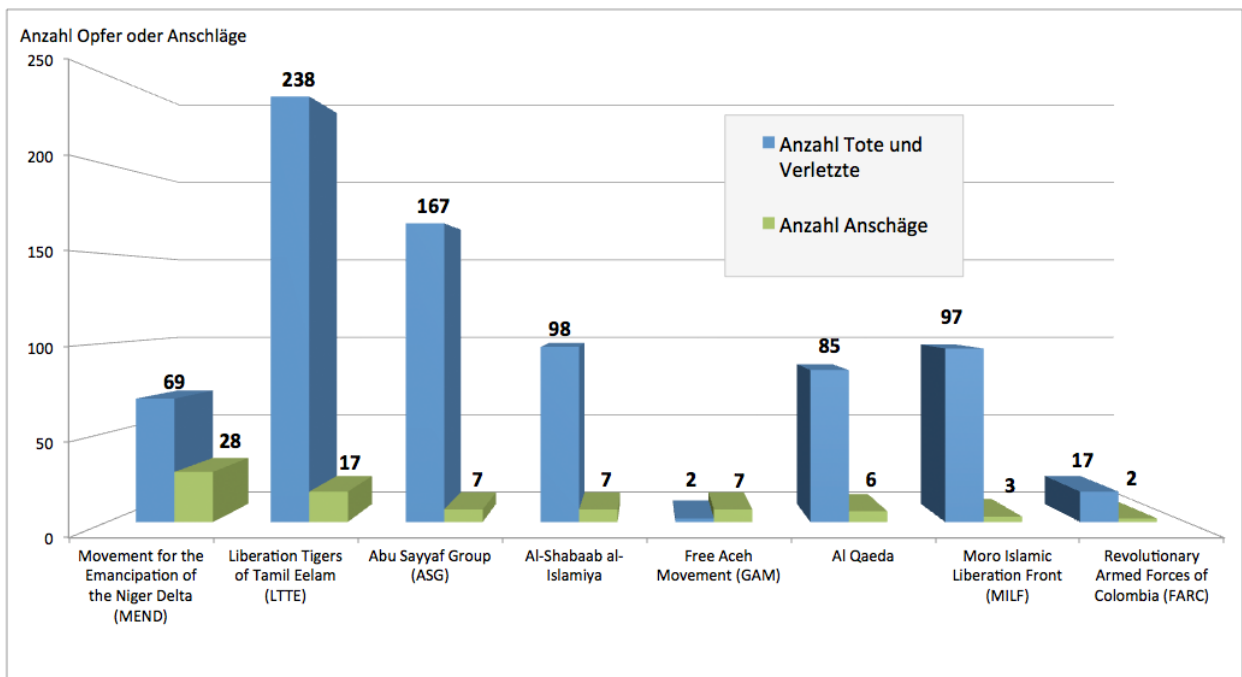
Auf der anderen Seite wird ersichtlich, dass bei den Anschlägen der GAM nur zwei Opfer verzeichnet wurden. Gemessen an der Anzahl der Opfer würde die GAM daher aus der Auflistung der wichtigsten Gruppen herausfallen.

**Abbildung 10: Gruppen, deren Anschläge mehr als 16 Opfer forderten oder die mehr als drei Anschläge verübten (Zeitraum 2000-2010; sortiert nach der Anzahl Toter und Verletzter)**



Quelle: PiraT-Datenbank

**Abbildung 11: Gruppen, deren Anschläge mehr als 16 Opfer forderten oder die mehr als drei Anschläge verübten (Zeitraum 2000-2010, sortiert nach der Anzahl Anschläge)**



Quelle: PiraT-Datenbank

Auch in Südamerika tritt das Phänomen des maritimen Terrorismus auf, da u.a. die FARC nicht nur Anschläge an Land begeht: Die Verhältnisse in Kolumbien werden durch die beiden marxistisch orientierten Gruppierungen der *Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia* (FARC) und *Ejército de*

*Liberación Nacional* (ELN) geprägt, die bereits seit 1964 gegen die kolumbianische Regierung vorgehen. Zudem verkomplizieren gewaltsame Konflikte mit Drogenkartellen und anderen paramilitärischen Einheiten die Gesamtsituation. Kolumbien gilt daher als “the country with the highest number of violent conflicts to be observed in the Americas, with one highly violent and three violent conflicts” (HIK 2010: 42). Zwei Anschläge der FARC hatten 17 Opfer zur Folge, bei allen anderen Gruppen liegt die Zahl über 50.

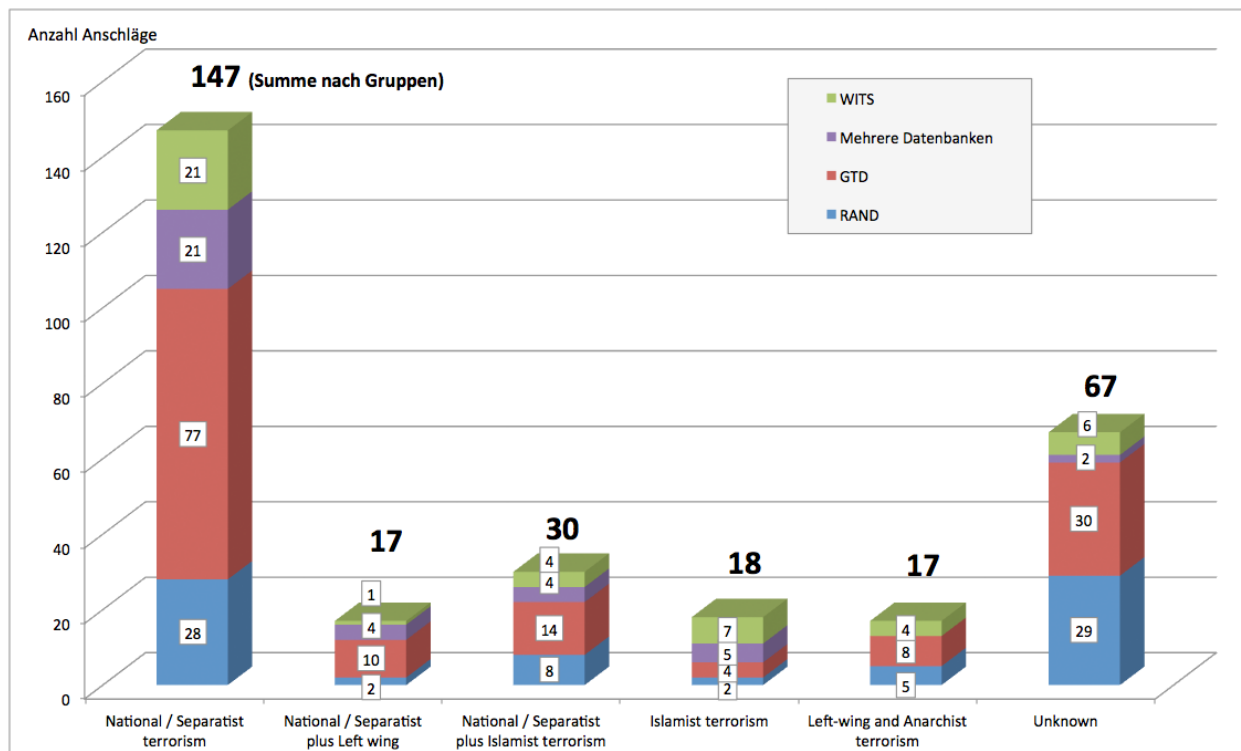
Gemessen an der Opferzahl sind die weltweit gefährlichsten Gruppen dabei sortiert in absteigender Reihenfolge: LTTE, ASG, Al-Shabaab, MILF, Al-Qaida, MEND, FARC und GAM.

#### 5.4 Klassifizierung/ Motiv

Um einen besseren Überblick über die Motive der Gruppen zu erhalten, wird nun auf die in Kapitel 4 erläuterte Kategorisierung nach Typen zurückgegriffen.

In **Abbildung 12: Anzahl der Anschläge nach Gruppenklassifikation 1968-2010** sieht man die Anzahl von Angriffen aufgeschlüsselt nach Tätergruppen. Dabei fallen mehrere Dinge ins Auge: Die national/separatistischen Gruppen sind für die meisten Fälle verantwortlich. Zum einen als Einzelkategorie, zum anderen gibt es aber auch weitere Fälle gepaart mit den Merkmalen „left wing“ oder „islamistic“. Die den rein islamistischen Gruppierungen zuzuordnenden Fälle sind weniger häufig als diejenigen Fälle, bei denen die Täter zusätzlich ein national/separatistisches Motiv hatten.

**Abbildung 12: Anzahl der Anschläge nach Gruppenklassifikation, 1968-2010**

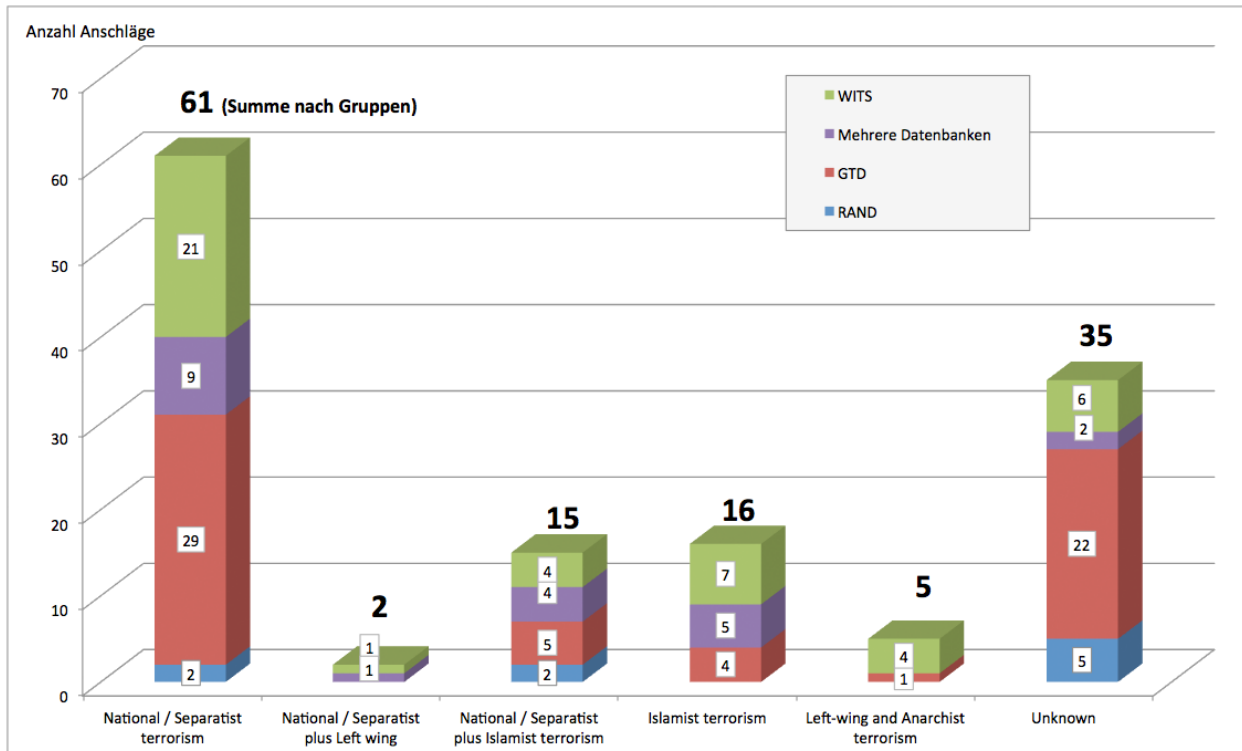


Quelle: PiraT-Datenbank

**Abbildung 13: Anzahl der Anschläge nach Gruppenklassifikation 2000-2010** zeigt dasselbe Bild wie oben für den Zeitraum der letzten 10 Jahre. Wieder aufgeschlüsselt sind die Gruppenklassifikationen und die Anzahl der Anschläge insgesamt mit ihrer Auflistung in den jeweiligen Datenbanken.

Das Motiv national/separatistisch tritt hier auch am häufigsten auf, sei es gemischt mit islamistischen oder linken Motiven oder als Einzelkategorie im Vergleich zu den anderen Gruppen. Auch ist das islamistische Motiv als Einzelkategorie im jüngeren Zeitraum wichtiger als im Gesamtzeitverlauf (1968-2010: 6 % rein islamistische Gruppen an der Gesamtanzahl der Fälle, 2000-2010: 12 %).

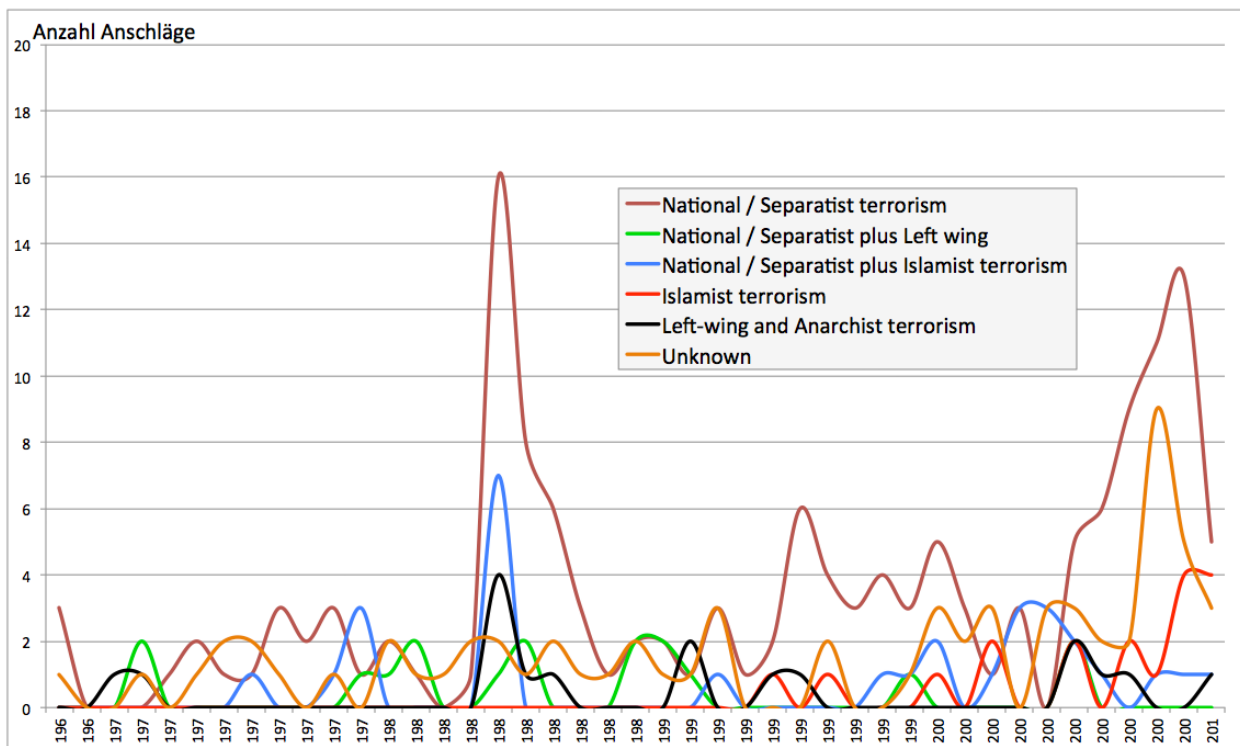
**Abbildung 13: Anzahl der Anschläge nach Gruppenklassifikationen, 2000-2010**



Quelle: PiraT-Datenbank

In beiden Schaubildern wird auch deutlich, dass die Zahl der Anschläge, die keiner Gruppe zugeordnet werden konnte (Kategorie „Unknown“), mit 67 der erhobenen Fälle, darunter 35 seit 2000, relativ hoch ist. Wären die Urheber der Anschläge immer bekannt, könnte dies die Auswertung deutlich verändern. Die Dateninterpretation steht also auch unter diesem Vorbehalt.

Abbildung 14: Anschläge nach Gruppenklassifikation, 1968 – 2010



Quelle: PiraT-Datenbank

**Abbildung 14: Anschläge nach Gruppenklassifikation, 1968 – 2010** erweitert die Betrachtung um die Zeitachse (1968-2010). Hier lässt sich noch einmal veranschaulichen, wie unterschiedlich und unabhängig voneinander sich die vielfältig motivierten Gruppierungstypen verhalten. Es wird besonders deutlich, dass gerade auch in Jahren mit hohen Anschlagzahlen eine Vielzahl von Tätergruppierungen und Motiven auftreten, die das Phänomen des maritimen Terrorismus einer einfachen Kategorisierung entziehen und eine tiefergehende Analyse notwendig machen.

Um eine Interpretation der Daten zu erleichtern, wurde diese Darstellung nochmals vereinfacht. In **Abbildung 15: Tätergruppen in Sammelkategorien, 1968 – 2010** wurden zusammengefasst: die National/ Separatist terrorism-Kategorie mit der, die zusätzlich zu dieser Komponente ein Left-wing-Motiv hat (insgesamt 27 Gruppen). Außerdem wurden zum Islamistischen Terrorismus diejenigen Gruppierungen hinzugefügt, die islamistisch und national/separatistisch sind (insgesamt 13 Gruppen). Statt der Kurvendarstellung wurde zur verbesserten Übersichtlichkeit ein Balkendiagramm gewählt.

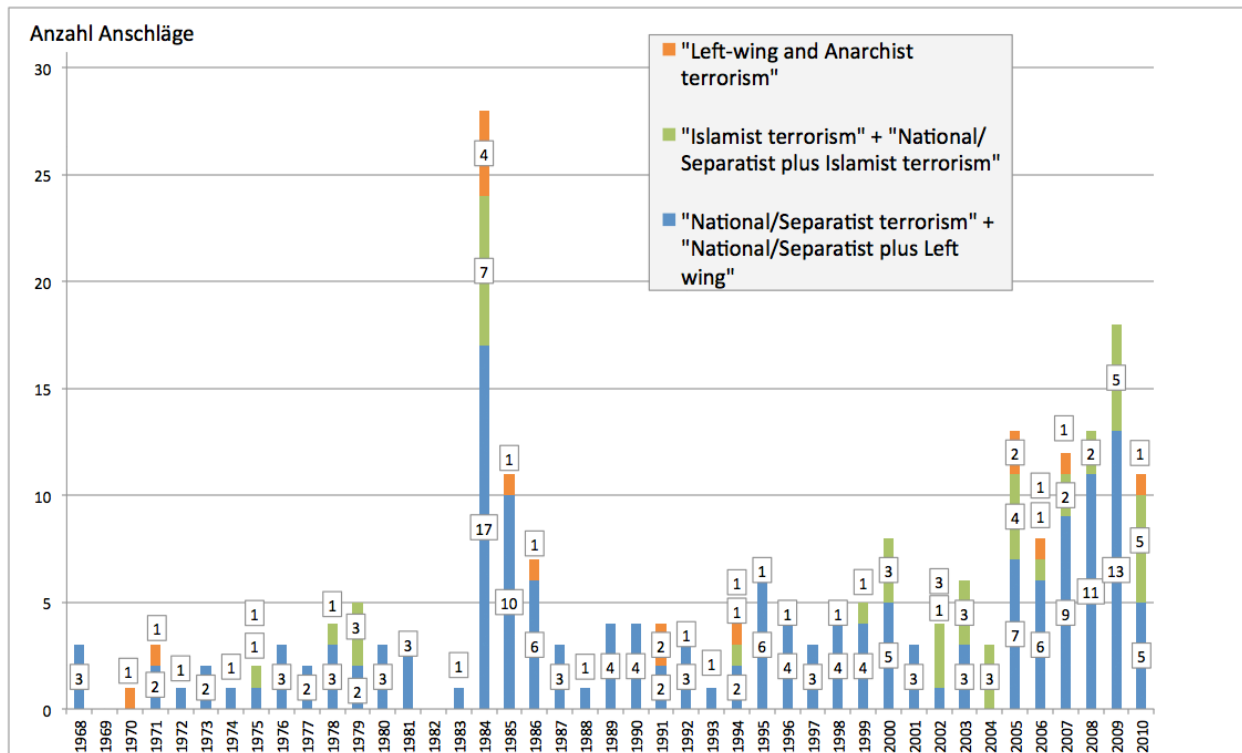
Insgesamt unterliegen die Anschlagzahlen starken Schwankungen. Eindeutige Trends lassen sich nicht ablesen, was auch auf die geringe Fallzahl zurückzuführen ist, die keine statistischen Aussagen zulässt. Dennoch können folgende Beobachtungen gemacht werden: In den Jahren 1968-1983 gab es kaum maritime Anschläge. Ab 1984 bewegten sich die Anschlagzahlen zwar auf einem höheren Niveau, blieben aber sehr uneinheitlich (seit 1995 zwischen drei und 18 Anschlägen im Jahr). Es ist unklar, ob es nur zu zunehmenden Fallzahlen kam, weil das öffentliche Interesse anstieg und die Datenbankbetreiber erst dann maritime Anschläge aufnahmen, oder ob die Zahl maritimer Anschläge tatsächlich anstieg; es handelt sich zumindest nicht um einen kontinuierlichen Anstieg. Die meisten Anschläge werden von national/separatistischen Gruppen verübt, zumindest wenn man diejenigen Gruppen hinzuzählt, die als zweites Merkmal linksideologische Motive haben. Dies ent-



spricht auch der höheren Anzahl dieser Gruppen. Die zweitgrößte Gruppe sind Gruppen mit islamistischen Motiven (plus national/separatistische Motive), die insbes. seit 1992 aktiv sind. Die linksideologischen Gruppen verübten die wenigsten Anschläge.

Die Anzahl der Anschläge muss aber nicht unbedingt mit ihren Auswirkungen korrespondieren, d.h. es ist anzunehmen, dass nicht alle Anschläge gleich (ge-)wichtig waren. Ein Indiz für die Wichtigkeit von Anschlägen könnte die Anzahl der Opfer, d.h. die Gesamtsumme aus Fatalities (Getöteten) und Injuries (Verletzten) sein.

**Abbildung 15: Tätergruppen in Sammelkategorien, 1968 – 2010**

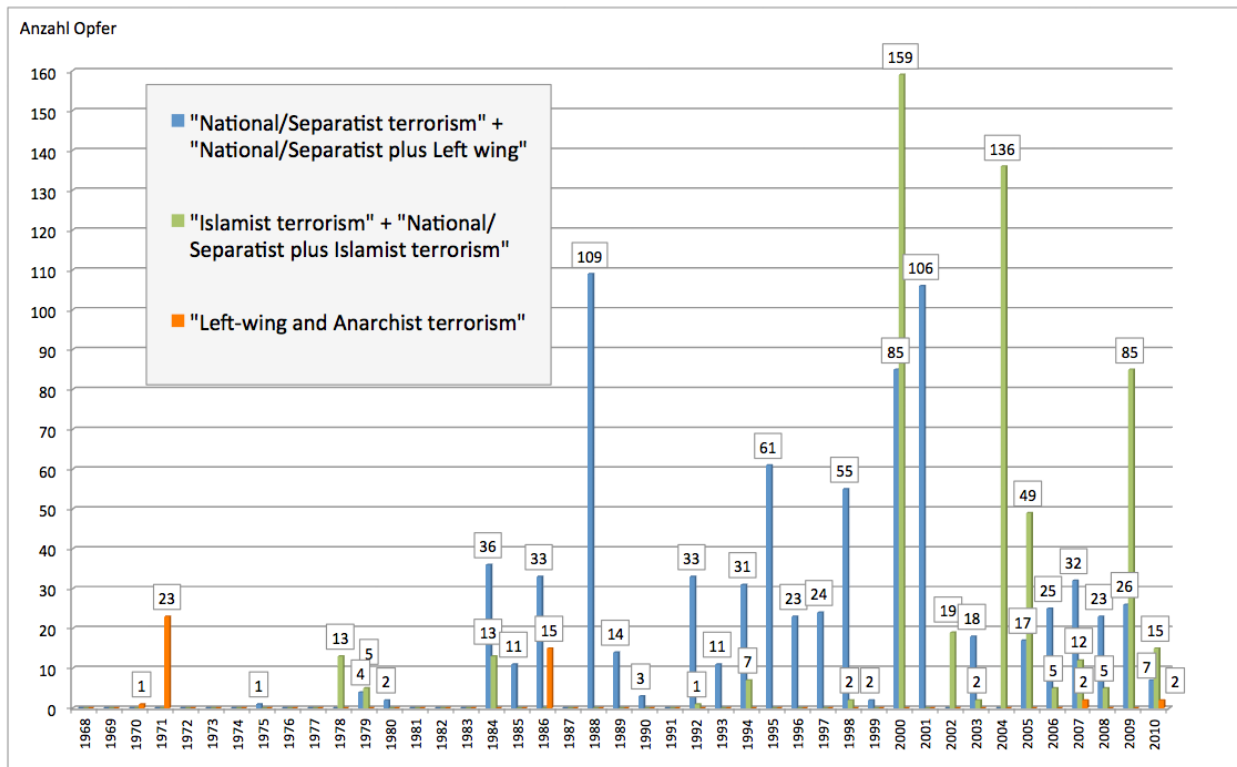


Quelle: PiraT-Datenbank

In **Abbildung 16: Tätergruppen in Sammelkategorien, 1968 – 2010, Anzahl der Opfer (Tote und Verletzte)** wurde wieder die vereinfachte Darstellungsweise mit den zusammengefassten Gruppen genutzt, um die Opferzahl über die Jahre hinweg darzustellen. Auch hier gibt es starke Schwankungen, die nicht immer deckungsgleich mit den Schwankungen der vorherigen Grafik sind. Damit ist die Vermutung bestätigt, dass die Anschläge ganz unterschiedlich viele Opfer fordern.

Eindeutige Trends lassen sich nicht ablesen. Die Opferzahlen sind ab 1984 auf einem höheren Niveau und unterliegen gleichzeitig starken Schwankungen (0-244 Opfer pro Jahr). Über den Gesamtzeitraum haben die national/separatistischen Gruppen die meisten Opfer verursacht, gefolgt von islamistischen und mit weitem Abstand danach von linksideologischen Gruppen. Dies entspricht also den Aussagen über die Häufigkeit der Anschläge. Auffällig ist eine Veränderung: Die islamistischen Gruppen (allein oder gepaart mit national/separatistischen Motiven) verursachen seit 2000 größere Opferzahlen (insbes. in 2000, 2004, 2005, 2009).

Abbildung 16: Tätergruppen in Sammelkategorien, 1968 – 2010, Anzahl der Opfer (Tote und Verletzte)



Quelle: PiraT-Datenbank

Es fällt auf, dass in Bezug auf die deutlich höheren Anschlagzahlen der zusammengefassten national/separatistischen Gruppen, die zusammengefassten islamistischen Gruppen überproportional viele Opfer verursachen, insbes. durch die Anschläge seit 1999. Insgesamt verursachten die zusammengefassten islamistischen Gruppen (Islamist terrorism + National/Separatist plus islamist terrorism) von 1968 bis 2010 528 Opfer bei 48 Anschlägen, das macht 11 Opfer pro Anschlag. Die anderen beiden zusammengefassten Gruppen verursachten hingegen nur etwa die Hälfte der Opfer pro Anschlag.<sup>45</sup>

Die Spitzenwerte der durch maritime Terroranschläge Getöteten und Verletzten korrelieren nur marginal mit den Spitzenwerten der Gesamtzahl verübter Anschläge. Stattdessen sorgen einzelne Anschläge für hohe Opferzahlen, wie beispielsweise Anschläge auf Fähren, Marineschiffe oder Hafenanlagen.

Die Abu Nidal-Gruppe tötete bei einem Anschlag auf ein griechisches Kreuzfahrtschiff am 11. Juli 1988 elf Menschen. Weitere 98 Personen wurden durch einen mit automatischen Waffen und Handgranaten durchgeführten Anschlag verletzt. Für den Spitzenwert des Jahres 2000 sind dagegen die LTTE mitverantwortlich. Zwei sogenannte „suicide boat attacks“ der LTTE, zunächst am 26. Juni 2000 gegen ein mit Nahrungsmitteln beladenes Versorgungsschiff vor der Küste von Sri Lanka und

<sup>45</sup> Die zusammengefassten national/separatistischen Gruppen (National/ Separatist terrorism + National/Separatist plus left wing) haben von 1968 bis 2010 792 Opfer verursacht bei 164 Anschlägen, das macht 4,8 Opfer pro Anschlag. Den zusammengefassten linken Gruppen (Left-wing and anarchist terrorism) fielen von 1968 bis 2010 43 Menschen bei 17 Anschlägen zum Opfer (2,5 Opfer pro Anschlag). Unbekannte Tätergruppen (Kategorie Unknown) verursachten von 1968 bis 2010 310 Opfer bei 67Anschlägen, das macht 4,6 Opfer pro Anschlag.

dann am 23. Oktober 2000 bei einem Anschlag im Hafen von Trincomalee, Sri Lanka, töteten zusammen mindestens 40 Personen und verletzten weitere 43 Menschen.

Am 25. Februar des selben Jahres ließen islamistische Aktivisten der *Moro Islamic Liberation Front* (MILF) zwei Bomben an Bord einer Fähre in der Panguil-Bucht auf den Philippinen explodieren, die insgesamt 44 Menschen töteten und weitere 50 verletzten. Zudem wurden nach dem Anschlag weitere 56 Personen vermisst. Am 12. Oktober 2000 wurden im Hafen von Aden (Jemen) 19 Personen getötet und 39 verletzt, als ein von Al-Qaida-Kämpfern mit Sprengstoff beladenes Boot neben der USS Cole explodierte.

Am 14. März 2004 starben bei einem Anschlag von zwei Selbstmordattentätern der Hamas und Al Aqsa-Märtyrer-Brigaden im Hafen von Ashdod, Israel, insgesamt zehn Menschen; mindestens 20 wurden verletzt. Die mit Abstand größte Zahl an Opfern forderte jedoch ein Anschlag der Abu Sayyaf-Gruppe auf eine Fähre in der Bucht von Manila, Philippinen, am 27. Februar 2004. Bei dem Anschlag starben 116 der 899 Passagiere bzw. Crew-Mitglieder, während mindestens neun Personen verletzt wurden.

Die Tabelle 10 und die Abbildungen 17 und 18 helfen bei der Einschätzung, ob sich die Anschläge nur gegen lokale bzw. nationale Ziele (also im Herkunftsland der Gruppe bzw. deren Gewässer gegen ein nationales Ziel) richten und damit ggf. weniger relevant für den internationalen Seeverkehr sind. Liegen unzureichende Daten vor (z.B. wenn die Gruppe unbekannt ist), kann eine solche Einstufung nicht vorgenommen und das Ziel wird als "unbekannt" eingeordnet.) Es zeigt sich, dass in der Summe mehr Anschläge gegen internationale Ziele verübt werden (49 Prozent internationale Ziele zu 42 Prozent nationale Ziele). Hervorzuheben ist der islamistische Terrorismus, dessen Gruppen nahezu zwei Drittel aller Anschläge gegen internationale Ziele richten. Aber auch bei national separatistischem Terrorismus überwiegen internationale Ziele, hingegen richten linke Gruppen in etwa zwei Drittel der Fälle ihre Anschläge gegen nationale Ziele.

**Tabelle 10: Anschläge auf nationale oder internationale Ziele, 1968 – 2010, Auswertung nach Gruppenklassifikationen**

Gruppenklassifikation	National	International	Unbekannt
Islamist terrorism	33 % (6/18)	61 % (11/18)	6 % (1/18)
National / Separatist terrorism	40 % (58/147)	55 % (81/147)	5 % (8/147)
Left-wing and Anarchist terrorism	65 % (11/17)	29 % (5/17)	6 % (1/17)
National / Separatist plus Islamist terrorism	53 % (16/30)	47 % (14/30)	0 %
National / Separatist plus Left wing	53 % (9/17)	47 % (8/17)	0 %
Unknown	37 % (25/67)	40 % (27/67)	23 % (15/67)
Summe	42 % (125/296)	49 % (146/296)	9 % (25/296)

Quelle: PiraT-Datenbank

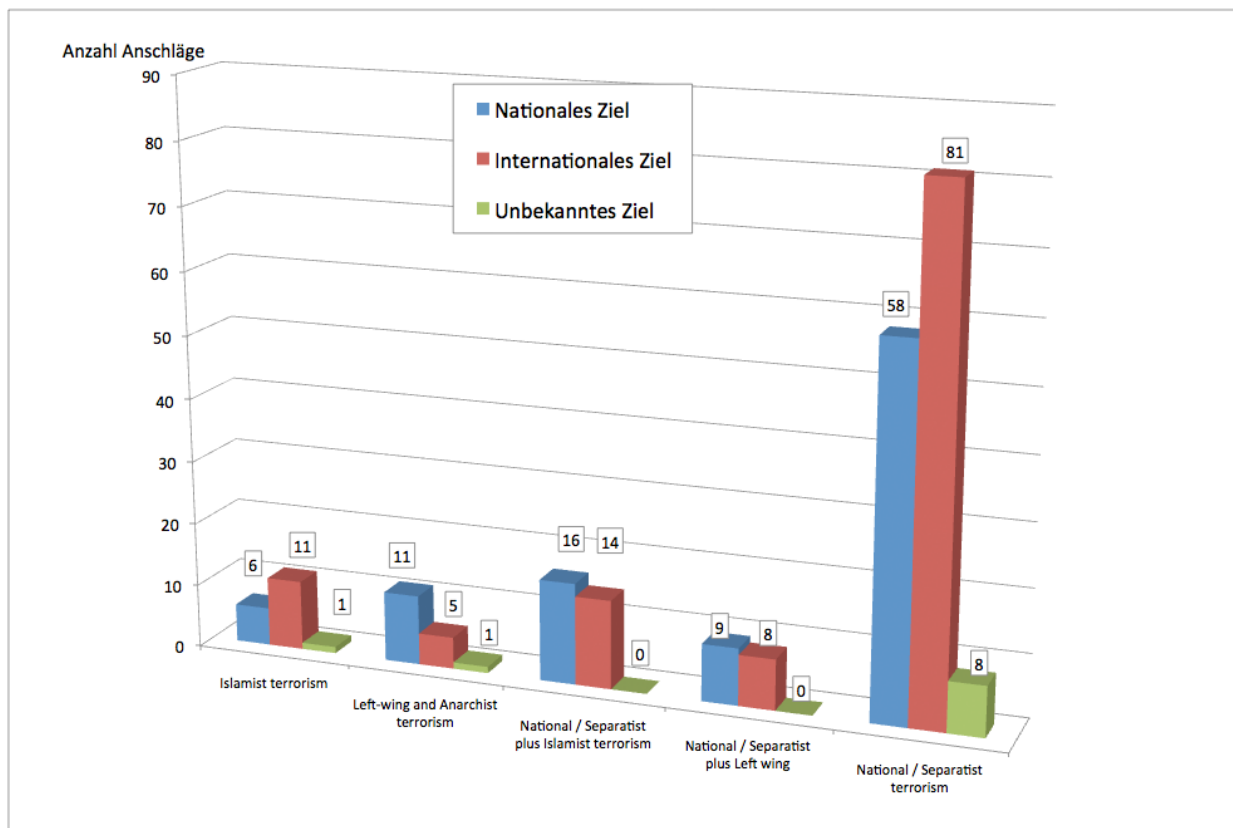
**Tabelle 10** hilft bei der Einschätzung, ob sich die Anschläge nur gegen lokale Ziele richten und damit ggf. weniger gefährlich für den internationalen Seeverkehr sind. Welche Motivgruppen sind hier besonders relevant? Es zeigt sich, dass sich islamistischer Terrorismus stärker als alle anderen Gruppen auf internationale Ziele konzentriert (61% internationale Ziele) und nationalistisch/separatistische Gruppen (55% internationale Ziele) etwa in gleichem Umfang gegen internati-

onale Ziele zur See richten. Linke Gruppen visieren eher lokale/nationale Ziele an (29 % internationale Ziele). Besitzen Terroristen neben einem rein ideologischem oder religiösem Hintergrund zusätzlich noch eine nationalistisch/separatistische Motivation, verändert sich das Bild: Islamistisch/Nationalistische Terroristen operieren nahezu zu gleichen Teilen national und international. Dies gilt auch für Linke Terrorgruppen mit einem zusätzlichen nationalistischen Hintergrund (beide 47 % internationale Ziele).

**Abbildung 17** und **Abbildung 18** zeigen, dass die oben genannt Tendenzen sowohl für den Gesamtuntersuchungszeitraum als auch den aktuelleren Zehnjahreszeitraum gelten.

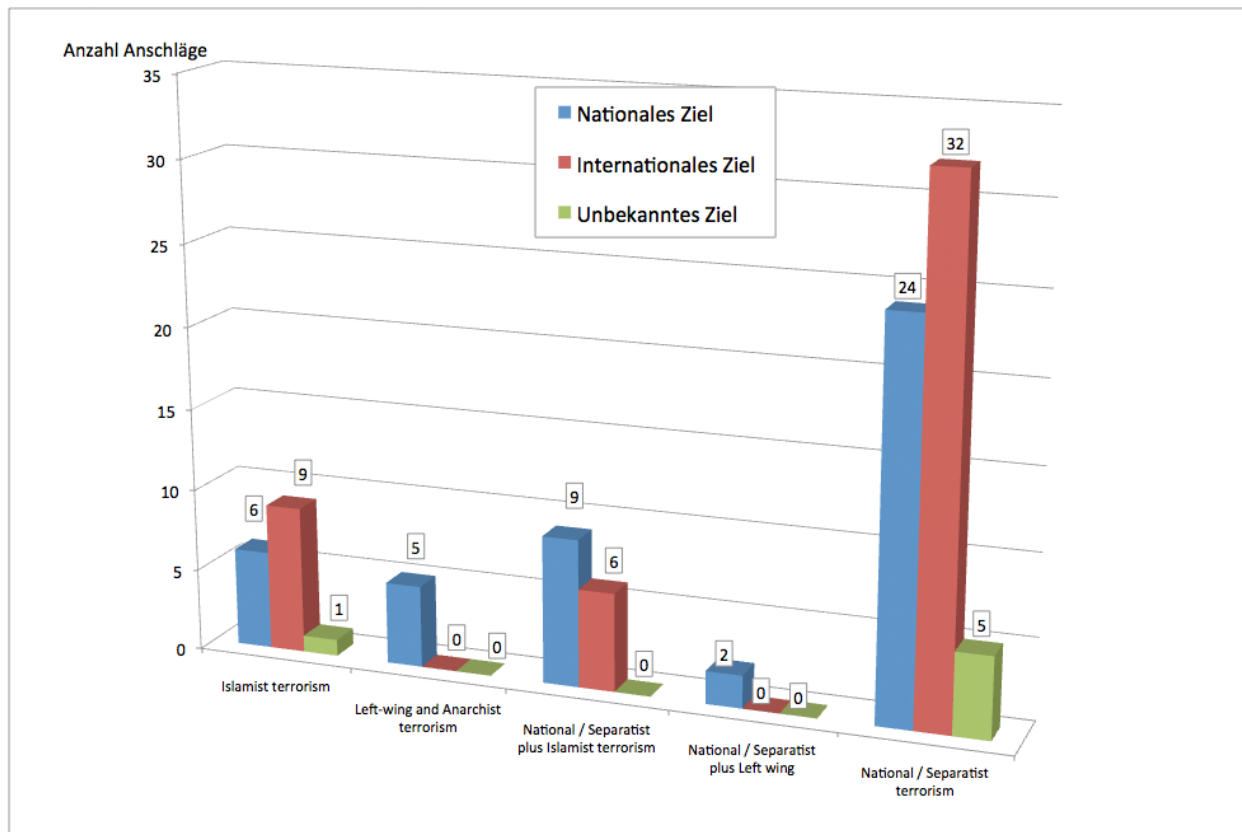
Nach diesen ersten empirischen Tendenzen, die veranschaulicht haben wie notwendig darauf aufbauende, qualitative Analysen sind, findet im nächsten Abschnitt eine kurze Akteursanalyse der wichtigsten Gruppierungen statt.

**Abbildung 17: Anzahl der Anschläge auf nationale oder internationale Ziele nach Gruppenklassifikationen, 1968 – 2010**



Quelle: PiraT-Datenbank

**Abbildung 18: Anzahl der Anschläge auf nationale oder internationale Ziele nach Gruppenklassifikationen, 2000 – 2010**



Quelle: PiraT-Datenbank

## 6 Akteursanalysen: LTTE, ASG, MILF, FARC, Al-Shabaab, Al Qaida, MEND, GAM

Bei der Analyse von acht Tätergruppen wurden diejenigen besonders in den Fokus gestellt, die – wie oben gezeigt –, entweder die meisten Anschläge durchgeführt und/oder die meisten Opfer verursacht haben: die Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE), die Abu Sayyaf Group (ASG), die Moro Islamic Liberation Front (MILF), die Revolutionary Armed Forces of Columbia (FARC), die somalische Al-Shabaab, Al-Qaida, das Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND) und das Free Aceh Movement (GAM).

Die Zusammenarbeit zwischen Terroristen und Piraten (vgl. Lehr 2009: 66-67; Chalk 2008b, 31-33) wird weiter kritisch zu beobachten sein. Einen ersten Überblick über die Charakteristika und maritimen Aktivitäten der Gruppen soll durch die folgenden Erläuterungen gewonnen werden.

Das Terrornetzwerk **Al-Qaida** und seine Ableger sind in verschiedenen Regionen vertreten und für insgesamt fünf maritime Terroranschläge verantwortlich. Die regionalen Gruppen im Jemen, Maghreb, Irak und der arabischen Halbinsel agieren relativ unabhängig vor einander. Zusammen mit den ihnen zugeordneten Gruppen, wie den Abdullah-Azzam Brigaden, repräsentieren sie das dezentralisierte Modell des Jihad (vgl. Winter 2011: 890-891). Bekannt sind auch Verbindungen zwischen Al-Qaida und Al-Shabaab, Abu Sayyaf und der MILF (vgl. Bergen/Hoffman/Tiedemann 2011: 69; Hoffman 2006: 4). Al-Qaida stellt eine besondere Herausforderung für die Seehandelsicherheit dar, da sie bereits explizit bestimmte Seewege benannt hat, um die westlichen Nationen und Israel anzugreifen. Bereits 2005 hat ein Ideologe Al-Qaidas vier Seewege hervorgehoben, die aufgrund ihrer

ökonomischen und strategischen Bedeutung in die Zielauswahl fallen: die Straße von Hormuz (Persischer Golf), der Suezkanal (Ägypten), die Bab al-Mandaeb Straße (zwischen Jemen und dem Horn von Afrika) und die Straße von Gibraltar. Diese Passagen sollten durch Angriffe auf Schiffe, durch Verminung der Seewege, Versenken von Schiffen, Androhung von Terroranschlägen, Einsatz von Waffengewalt und Akten von Piraterie abgeriegelt werden (vgl. ICT 2009: 7; ICT 2010: 2).

Die **Al-Shabaab** Milizen kontrollieren weite Teile im Süden des gescheiterten Staates Somalia und hatten 2009 ihre Gefolgschaft gegenüber Bin-Laden erklärt (vgl. Bergen/ Hoffman/ Tiedemann 2011: 73). Die Gruppe ist ebenfalls für fünf maritime Attacken verantwortlich (vgl. Tabelle 7). Am Beispiel Al-Shabaabs wird ein möglicher Nexus zwischen Terrorismus und Piraterie vermutet. Obwohl es keine faktischen Belege für eine fortlaufende, strukturierte und institutionalisierte Kooperation zwischen Al-Shabaab und den somalischen Piraten gibt (vgl. BKA 2011: 5), legen Berichte es zumindest nahe, dass die Islamisten von den Lösegeldzahlungen der Piraten profitieren (vgl. Petretto 2011: 27; Kolb/ Salomon/ Uldich 2011: 110-115; Lough 2011).

Im Gegensatz zu diesen beiden Beispielen für islamistische Gruppen sind die 1966 gegründeten Revolutionary Armed Forces of Colombia (**FARC**) eine linksideologische Gruppe mit nationalpolitischen Ausprägungen.<sup>46</sup> Die kolumbianische Organisation ist für 13 maritime Anschläge verantwortlich und ein Beleg dafür, dass sich das Phänomen des maritimen Terrorismus nicht nur auf Afrika und Asien beschränkt.

Das Movement for the Emancipation of the Niger Delta (**MEND**) ist ein 2005 gegründetes Netzwerk mit nationalpolitischer Ausprägung. Die Gruppierungen aus Nigeria sind ein Beispiel dafür, wie schwer es ist, eine klare Unterscheidung zwischen Piraterie und Terrorismus zu treffen: So ist es selbst für Regionalexperten nicht klar erkennbar, ob die Akteure wirklich politisch motiviert sind und die verbesserte Verteilungsgerechtigkeit von Öleinnahmen oder aber finanzieller Profit im Mittelpunkt steht. Genauso häufig wird die MEND daher als eine Gruppe von Piraten eingestuft. Dieses Netzwerk ist seit 2000 mit 21 Anschlägen für den Großteil der maritimen Terroranschläge verantwortlich; die Zahl ist jedoch wahrscheinlich noch höher, da viele Angriffe nicht gemeldet werden (vgl. Petretto 2011: 41-42; Omotela 2009; Chalk 2008b).

Die Abu Sayyaf Gruppe (**ASG**) ist ein Verbündeter der Al-Qaida in Südostasien und hat dort sieben Anschläge auf See verübt. Die Gruppe ist sehr heterogen, die Mitglieder reichen von radikalen Islamisten bis zu einfachen Kriminellen. Die ASG ist in kleinere bewaffnete Gruppen gespalten und wird seit dem Tod zweier Anführer in den Jahren 2006 und 2007 allgemein als geringe Bedrohung eingestuft (vgl. Abuza 2008; Ugarte 2008). 2009 kam es nur zu vereinzelt Aktivitäten; 2010 nahmen diese jedoch wieder zu (vgl. US-Departement of State 2010: 200-201).

Das Free Aceh Movement (**GAM**) war eine national/separatistische Vereinigung, mit großem gesellschaftlichem Rückhalt in der indonesischen Region Aceh. Sie verübte sieben maritime Anschläge und finanzierte bspw. mit Entführungen ziviler Schiffe den Unabhängigkeitskrieg gegen Jakarta (vgl. Chen 2007). Die Zerstörungen durch den Tsunami 2004 in der Region beförderten Friedensverhandlungen und ein Friedensabkommen 2005. Danach hat sich der militärische Flügel aufgelöst, während der politische Flügel der GAM als Partei am politischen Prozess teilnimmt (vgl. Stange/Patock 2010).

---

<sup>46</sup> Das Heidelberger Konfliktbarometer (2010) spricht von einem „regional predominance conflict between the leftwing FARC and the government“, [http://hiik.de/en/konfliktbarometer/pdf/ConflictBarometer\\_2010.pdf](http://hiik.de/en/konfliktbarometer/pdf/ConflictBarometer_2010.pdf) (10. Dezember 2011). Nach der PiraT-Kategorie fällt ein Predominance-Konflikt unter die Kategorie „national“.

Nach dem Tod des Anführers der Liberation Tigers of Tamil Eelam (**LTTE**) im Mai 2009, erklärte die Regierung von Sri Lanka ihren Sieg über die separatistische Gruppe. Der bekannte maritime Ableger der LTTE, die Sea Tigers, führten einen außerordentlich blutigen Konflikt mit besonders vielen Opfern. Insgesamt gehörten sie mit 17 Angriffen seit 2000 zu den aktivsten Gruppen im Bereich der maritimen Gewalt (vgl. Bhattacharji 2009).

Die Moro Islamic Liberation Front (**MILF**) ist eine separatistische Bewegung auf den Philippinen, mit zusätzlich islamistischen Motiven. Es existiert eine lose Verbindung zur Al-Qaida und der Abu Sayyaf Gruppe (vgl. Abuza 2005). 2008 scheiterte ein Friedensabkommen mit der Regierung und führte zu massiver Gewalt von beiden Seiten. Erneute Friedensgespräche werden durch Gewalteruptionen gestört (vgl. International Crisis Group 2011).

In den zwei folgenden Tabellen findet sich eine erste zusammenfassende Übersicht über die Akteure und ihre Anschlagsaktivitäten seit dem Jahr 2000.

**Tabelle 9** gibt einen Überblick über die wichtigsten, **derzeit aktiven Tätergruppen Al-Qaida, Al-Shabaab, FARC und MEND**, während **Tabelle 10** die heute eher als inaktiv einzustufenden und daher für den aktuellen Kontext etwas weniger wichtigen **Tätergruppen Abu Sayyaf, GAM, LTTE, MILF** darstellt. In der ersten Zeile wird die Anzahl der maritimen Anschläge angegeben (Anzahl insgesamt sowie die Jahre beobachteter Anschläge). Die zweite Zeile gibt Auskunft über den Ort der Anschläge und nennt die Länder, in deren Küstengewässer die Anschläge stattgefunden haben. Die dritte Zeile informiert über die Ziele des Angriffs (z.B. Schiff, Hafen) und die Mittel (z.B. Bombenanschlag, Entführung). Die vierte Zeile enthält Angaben (soweit vorhanden) über Tote und Verletzte. Die letzte Zeile gibt eine kurze Auskunft über die Organisation der Gruppe: ihre Kategorisierung nach Motiven, Organisationsmerkmalen und aktuellen Status (z.B. inaktiv).

Für *Al-Qaida* ist anzumerken, dass ihr zwar heute geringe Kapazitäten für Anschläge nachgesagt werden. Gleichzeitig hatten aber elf der zwanzig aktivsten Terrorgruppen in 2011 eine Verbindung zu Al-Qaida. Damit hat sich der Trend zur Verschiebung von Anschlägen weg von der Al-Qaida Zentrale zu einer wachsenden Anzahl von Ablegern verstärkt (vgl. START 2012).



Tabelle 11: Überblick über die wichtigsten Tätergruppen: Al-Qaida, Al-Shabaab, FARC, MEND

Nr.	Indikatoren	Al-Qaida	Al-Shabaab	MEND	FARC
1	Anschläge (seit dem Jahr 2000)	6 maritime Anschläge 2000, 2002, 2005, 2007, 2010(2)	7 maritime Anschläge 2007, 2009(4), 2010(2)	28 maritime Anschläge 2006 (3), 2007 (6), 2008 (8), 2009 (9), 2010(2)	2 maritime Anschläge 2005(2)
2	Ort	Jordanien, Oman, Somalia, Jemen	Somalia	Nigeria, Äquatorialguinea (1)	Kolumbien, Panama
3	Anschlagsziele und Mittel	Zerstörerischer bewaffneter Angriff auf Schiffe, Bombenanschlag auf Schiffe, Entführung ziviler Kleingruppen	Anschlag auf maritime Einrichtungen im Hafen, Zerstörerischer Angriff auf Schiffe	Entführung ziviler Kleingruppen, Entführung ziviler Schiffe, Zerstörerischer Angriff auf Schiffe, Bombenanschlag auf Schiffe, Anschlag auf maritime Einrichtungen im Hafen	Zerstörerischer bewaffneter Angriff auf Schiffe, Bombenanschlag auf Schiffe, Entführung ziviler Schiffe, Anschlag auf maritime Einrichtungen
4	Opfer	28 Tote, 57 Verletzte	33 Tote, 65 Verletzte	13 Tote, 56 Verletzte (1 Anschlag ohne Angabe zu Verletzten)	2 Tote, 15 Verletzte
5	Kategorie/Motiv	Islamistischer Terrorismus	Islamistischer Terrorismus	national/ separatistischer Terrorismus	Linksanarchistischer Terrorismus; national/ separatistischer Terrorismus;
6	Organisation	ideologisch-strategische Leitstelle, weltweites Netzwerk verschiedener Unterorganisationen	Verbindung zu Al-Qaida, Rekrutierung ausländischer Aktivisten	Netzwerk militanter Gruppen, teils ökonomisch motiviert, Überschneidung mit Piraterie	stärkste lateinamerikanische Guerillagruppe, aber kein einheitlicher Block
7	Aktivität	weiterhin aktiv; Schwächung durch Verlust der Symbolfigur bin Laden und weiterer Anführer, geringe Kapazitäten	Verbindung zu Al-Qaida, operiert aktiv im Failed State Somalia	Kampf um Einkommensverteilung aus Ölressourcen; 2009 präsidentielle Amnestie: Konflikt deeskaliert, aber andauernd	Stark gewalttätiger und andauernder Konflikt zwischen FARC und Regierung, aber nur Anschläge auf lokale Ziele

Quelle: PiraT-Datenbank

**Tabelle 12: Überblick über die wichtigsten Tätergruppen: Abu Sayyaf, GAM, LTTE, MILF**

Nr.	Indikatoren	Abu Sayyaf	GAM (Aceh)	LTTE	MILF
1	Anschläge (nur seit dem Jahr 2000)	7 maritime Anschläge 2000, 2002, 2004, 2005(2), 2009, 2010	7 maritime Anschläge 2000, 2001, 2002, 2003, 2005 (3)	17 maritime Anschläge 2000 (4), 2001 (2), 2003 (2), 2005, 2006 (2), 2007 (2), 2008 (2), 2009(2)	3 maritime Anschläge 2000, 2003, 2008
2	Ort	Philippinen, Malaysia	Indonesien, Singapur	Sri Lanka	Philippinen
3	Ziele und Mittel	Bombenanschlag auf Schiffe, Entführung ziviler Kleingruppen	Entführung ziviler Kleingruppen, Entführung ziviler Schiffe, zerstörerischer bewaffneter Angriff auf Schiffe	Bombenanschlag auf Schiffe, Entführung ziviler Kleingruppen, Entführung ziviler Schiffe, zerstörerischer bewaffneter Angriff auf Schiffe	zerstörerische Angriffe auf Schiffe, Bombenanschlag auf Schiffe
4	Opfer	122 Tote, 43 Verletzte	2 Tote	116 Tote, 122 Verletzte (einige Anschläge ohne Angaben)	45 Tote, 52 Verletzte
5	Kategorie/Motiv	national/separatistischer Terrorismus; islamistischer Terrorismus	national/ separatistischer Terrorismus	national/separatistischer Terrorismus	national/ separatistischer Terrorismus; islamistischer Terrorismus
6	Organisation	Verbindung zu Al-Qaida, in Untergruppen zersplittert	Hauptanführer agieren aus dem Exil heraus, breite Basis in Aceh; militärischer Flügel aufgelöst	eine starke Führungsfigur, starker militärischer Flügel	Verbindung zu Abu Sayyaf, lose Organisation mit vielen Unterheiten
7	Aktivität	militärisch eingedämmt, gilt als inaktiv	inaktiv seit Friedensabkommen 2005	inaktiv seit 2009 (von der Regierung besiegt)	Friedensverhandlungen mit neuer Regierung (seit 2010)

Quelle: PiraT-Datenbank

Im nächsten Abschnitt werden die Fallbeschreibungen der Vorfälle ausgewertet. Damit soll festgestellt werden, welche Methoden die Gruppierungen angewendet haben. Die typisierten Anschlagsszenarien sollen um denkbare Szenarien ergänzt werden, abschließend werden die ergriffenen Abwehrmaßnahmen behandelt.

## 7 Bedrohungsszenarien: Welche Anschlagstypen haben bereits stattgefunden?

Aus den Fällen der Datenbank wurden neun Szenarien abgeleitet, die Anschläge im maritimen Raum beschreiben. Dabei wurden verschiedene Parameter berücksichtigt: Der *Anschlagsort* gibt Aufschluss darüber, wo der Angriff stattfindet: auf Hoher See, in Küstengewässern, in Hafennähe oder im Hafengelände. Die *Angriffsrichtung* wird differenziert: Angriffe können sich von See gegen das Land (ankernde Schiffe, Hafenanlagen, Häuser, Personen an Land), vom Land gegen die See (etwa Raketen gegen Schiffe) oder von **See** gegen See (sei es gegen Schiffe oder maritime Anlagen/Infrastruktur wie Ölbohrinseln) richten. Dabei spielt auch das *Fortbewegungsmittel* der Angreifer eine Rolle. Das *Angriffsziel* lässt sich in staatliche oder militärische (Einrichtungen oder Schiffe), ökonomische (Handelsschiffe, Bohrinseln) und in zivile Ziele (Fähren, Touristenboote, Zivilpersonen) unterteilen. Der *Zweck* eines Angriffs betrifft beispielsweise die Entführung von Personen, die Entführung oder Besetzung von Schiffen oder Plattformen, die Beschädigung, Zerstörung oder die Blockade von Seewegen. Die *Angriffsmittel* geben Auskunft über die verwendeten Waffen: Die Szenarien unterscheiden sich auch durch den Gebrauch verschiedener Waffen (von Schusswaffen über schwerere Waffen wie Raketenwerfer oder Granaten zum Einsatz von Minen oder Sprengstoff). Die Art der eingesetzten Waffen wirkt sich auch auf die Anzahl der beteiligten Personen aus – für einen VBIED-Angriff (Vehicle Born Improvised Explosive Device) reicht im Zweifel für die direkte Ausführung eine Person, während bei Angriffen auf Ölplattformen in Einzelfällen bis zu 300 Personen beteiligt waren. Ebenso ist dabei die Berücksichtigung der *Betroffenheiten* und der (möglichen) *Intensität* des Anschlags relevant. Aus den Fallbeschreibungen der stattgefundenen Angriffe wurden im Zusammenhang mit den genannten Parametern neun Anschlagskategorien mit Fokus auf die Strategie und den Verlauf des Anschlags entwickelt. Die letzte Kategorie fasst unter „Sonstiges“ nicht zuzuordnende Fälle zusammen. Leider kann nicht im Detail auf alle Parameter für jedes Szenario eingegangen werden, es werden nur die zusammenfassenden Ergebnisse vorgestellt.

Von insgesamt 296 gezählten Fällen der Datenbank lag nur bei 231 Fällen eine Fallbeschreibung vor, die Aufschluss über die Vorgehensweise bieten kann. Die Fälle mit Fallbeschreibung konnten in neun Anschlagstypen zusammengefasst werden. Bei 15 der 231 Fälle liegt ein Doppelmerkmal vor, das heißt, dass diese Fälle jeweils zwei Anschlagskategorien zugeordnet sind und daher doppelt berechnet werden. Insgesamt werden im Folgenden daher 246 Fälle gezählt.

Die neun Szenarien werden im Folgenden beschrieben und ihren Unterkategorien jeweils tabellarisch Häufigkeiten zugeordnet. Am Ende findet sich eine Übersichtstabelle, die die Ergebnisse zusammenfasst und alle Szenarien enthält.

### **Szenario 1: Zerstörerischer bewaffneter Angriff auf Schiffe im Hafen oder auf See (ohne Bomben)**

- a) Bewaffneter Angriff auf **im Hafen** liegende Schiffe, um Personen zu verletzen/zu töten und/oder Schiffe zu beschädigen; verschiedene Waffen außer Bomben (Granaten, Raketen, Maschinengewehre, Minenwerfer)
- b) Bewaffneter Angriff auf Schiffe **auf See** (siehe oben)
- c) Bewaffneter Angriff (siehe oben) **ohne Ortsangabe**

**Tabelle 13: Zerstörerischer bewaffneter Angriff auf Schiffe im Hafen oder auf See**

Zerstörerischer bewaffneter Angriff auf Schiffe im Hafen oder auf See	22 % der Fälle insgesamt
<b>Gesamt:</b> 53 Fälle	100 %
Unterkategorie a) 18 Fälle	34%
Unterkategorie b) 31 Fälle	58 %
Unterkategorie c) 4 Fälle	8 %
<b>Anschlagsziel:</b>	
Staatliches / militärisches Ziel: 12 Fälle	23 %
Ökonomisches Ziel: 23 Fälle	43 %
Ziviles Ziel: 12 Fälle	23 %
Unbekanntes Ziel: 6 Fälle	11 %

Quelle: PiraT-Datenbank

### Szenario 2: Entführung ziviler Schiffe

Entführung eines zivilen Schiffes und/oder der Personen an Bord. Das Schiff wird von den Angreifern geentert und die Passagiere/die Besatzung werden/wird als Geisel(n) genommen. Die Angreifer drohen mit Gewaltanwendung, um ihre politischen Ziele durchzusetzen.

- a) Entführung von Passagierschiffen
- b) Entführung von Handelsschiffen
- c) Entführung der Besatzung
- d) Entführung (ohne genaue Beschreibung des Tathergangs)

**Tabelle 14: Entführung ziviler Schiffe**

Entführung ziviler Schiffe	19 % der Fälle insgesamt
<b>Gesamt:</b> 47 Fälle	100 %
Unterkategorie a) 7 Fälle	15 %
Unterkategorie b) 12 Fälle	26 %
Unterkategorie c) 24 Fälle	51 %
Unterkategorie d) 4 Fälle	8 %

Quelle: PiraT-Datenbank

### Szenario 3: Bombenanschlag auf Schiffe

An Handels-, Militär- oder zivilen Schiffen deponierte Sprengsätze werden innerhalb oder außerhalb des Hafens gezündet. Die Explosion führt zu Personen- und Sachschäden.

- a) Angriff intern / internal attack  
Die Sprengsätze werden **an Bord oder nahe des Schiffes deponiert** (Unterwassersprengladung, Sprengladungen in Beiboote, am Körper getragene Sprengsätze, an Bord geschleuste Bomben, z.B. in Autos, TV-Geräten).
- b) Angriff extern  
Die Sprengsätze werden **auf das Schiff geworfen**
- c) Bombenanschlag ohne genaue Beschreibung des Tatvorgangs

**Tabelle 15: Bombenanschlag auf Schiffe**

Bombenanschlag auf Schiffe	18 % der Fälle insgesamt
Gesamt: 43 Fälle	100 %
Unterkategorie a) 23 Fälle	53 %
Unterkategorie b) 6 Fälle	14 %
Unterkategorie c) 14 Fälle	33 %
Anschlagsziel:	
Staatliches oder militärisches Ziel: 9 Fälle	21 %
Ökonomisches Ziel: 19 Fälle	44 %
Ziviles Ziel: 8 Fälle	19 %
Unbekanntes Ziel: 7 Fälle	16 %

Quelle: PiraT-Datenbank

**Szenario 4: Anschlag auf maritime Einrichtungen im Hafen und auf See**

- a) Anschlag auf maritime Institutionen (Handelsfirmen, Militärstationen, Ölhäfen, Pier) im Hafengelände (meist mit unkonventionellen Sprengsätzen)
- b) Angriff mit Hilfe eines Schiffes auf eine auf dem Wasser gelegene Einrichtung

**Tabelle 16: Anschlag auf maritime Einrichtungen**

Anschlag auf maritime Einrichtungen	14 % der Fälle insgesamt
Gesamt: 35 Fälle	100 %
Unterkategorie a) 20 Fälle	57 %
Unterkategorie b) 15 Fälle	43 %
Anschlagsziel	
Staatliches oder militärisches Ziel: 7 Fälle	20 %
Ökonomisches Ziel: 25 Fälle	71 %
Zivile Ziele: 3 Fälle	9 %

Quelle: PiraT-Datenbank

**Szenario 5: (Explosiver) Schiff zu Schiff Kollisionsangriff**

- a) Boote (meist Schnellboote) nähern sich Handelsschiffen, um durch Kollision Schaden zu verursachen (und Angst und Schrecken zu verbreiten)
- b) **Mit Sprengstoff beladene** Boote nähern sich Handelsschiff(en), um *durch Kollision und Explosion* Schaden zu verursachen

**Tabelle 17: (Explosiver) Schiff zu Schiff Kollisionsangriff**

<b>(Explosiver) Schiff zu Schiff Kollisionsangriff</b>	<b>9 % der Fälle insgesamt</b>
Gesamt: 22 Fälle	100 %
Unterkategorie a) 4 Fälle	18 %
Unterkategorie b) 18 Fälle	82 %
<b>Anschlagsziel:</b>	
Militärisches Ziel: 13 Fälle	59 %
Ökonomisches Ziel: 5 Fälle	23 %
Unbekanntes Ziel: 3 Fälle	14 %
Ziviles Ziel: 1 Fall	4 %

Quelle: PiraT-Datenbank

**Szenario 6: Entführung ziviler Kleingruppen (Touristen oder Funktionäre)**

Angriff mit Hilfe eines Schiffes auf ein Schiff. Entführung von Touristen oder Zivilpersonen, die auf kleineren Schiffen in Küstennähe unterwegs sind.

- a) Entführung von Touristen/Reisenden/Zivilisten
- b) Gezielte Entführung (Offizielle, Beamte, Regierungsvertreter, Mitarbeiter von Ölfirmen)

**Tabelle 18: Entführung ziviler Kleingruppen**

<b>Entführung ziviler Kleingruppen</b>	<b>7 % Fälle insgesamt</b>
<b>Gesamt:</b> 17 Fälle	100 %
Unterkategorie a) 9 Fälle	53 %
Unterkategorie b) 8 Fälle	47 %

Quelle: PiraT-Datenbank

**Szenario 7: Seeminenverlegung auf maritimen Handelswegen**

Seeminen werden auf Seehandelswegen platziert, um Explosionen auszulösen und Sach- und Personenschäden zu verursachen und ggf. Seewege zu sperren.

**Tabelle 19: Seeminenverlegung**

<b>Seeminenverlegung</b>	<b>6 % der Fälle insgesamt</b>
Gesamt: 14 Fälle	

Quelle: PiraT-Datenbank

**Szenario 8: Landbasierte Distanzangriffe auf den touristischen Seeverkehr**

Bewaffneter Angriff auf Personenschiffe und Passagiere des touristischen Seeverkehrs durch sich am Ufer versteckt haltende Personen mit Schusswaffen.

**Tabelle 20: Angriff von See Richtung Land**

<b>Angriff von See Richtung Land</b>	<b>2 % der Fälle insgesamt</b>
Gesamt: 5 Fälle	

Quelle: PiraT-Datenbank

## Sonstige Szenarien

- a) Waffenschmuggel
- b) In Brand gestecktes Boot, um Gefangenschaft zu entgehen
- c) Durch staatliche Akteure abgefangene Boote zur Gefangennahme von Terroristen

**Tabelle 21: Sonstiges**

Sonstiges	3 % der Fälle insgesamt
<b>Total: 6 Fälle</b>	100 %
Unterkategorie a) 1 Fall	17 %
Unterkategorie b) 1 Fall	17 %
Unterkategorie c) 4 Fälle	66%

Quelle: PiraT-Datenbank

**Tabelle 22** fasst die vorherigen Tabellen zusammen. Dabei wird zugunsten einer besseren Übersichtlichkeit auf die Unterkategorien verzichtet. Die Bildung der Unterkategorien war für die differenzierte Betrachtung wichtig, um beispielsweise die Betroffenheit von Handelsschiffen oder anderer Wirtschaftsziele aufzuzeigen.

**Tabelle 22: Szenarien erfolgter Anschläge**

Szenarien erfolgter Anschläge	Anteile 100 %
1. Zerstörerischer bewaffneter Angriff auf Schiffe im Hafen oder auf See (ohne Bomben)	22 %
2. Entführung ziviler Schiffe	19 %
3. Bombenanschlag auf Schiffe	18 %
4. Anschlag auf maritime Einrichtungen im Hafen und auf See	14 %
5. (Explosiver) Schiff zu Schiff Kollisionsangriff	9 %
6. Entführung ziviler Kleingruppen (Touristen oder Funktionäre)	7 %
7. Seeminenverlegung auf maritimen Handelswegen	6 %
8. Angriff von See Richtung Land mit Schnellbooten	2 %
9. Sonstiges	3 %

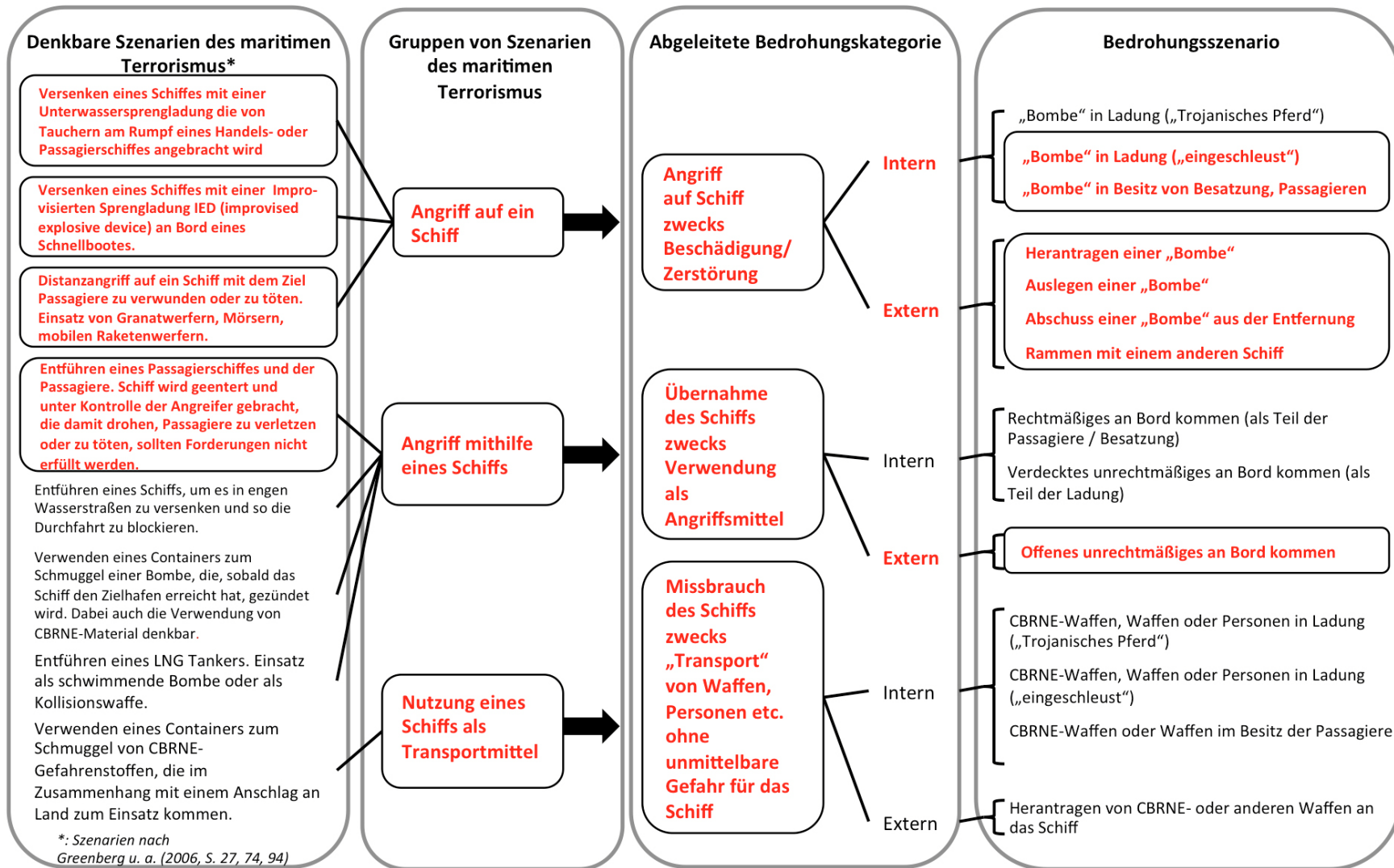
Quelle: PiraT-Datenbank

Zusätzlich zu den neun in der PiraT-Datenbank erfassten Szenarien werden in der Literatur weitere potenzielle Anschlagsszenarien aufgeführt.<sup>47</sup> Die Zahl möglich denkbarer Szenarien ist schier endlos, aber es sind nur wenige Szenarien die besonders häufig diskutiert werden. Eine interessante, wenn auch natürlich für Prognosen über zukünftige Entwicklungen nur bedingt aussagekräftige Frage ist: Inwiefern decken sich die faktisch vorgefundenen Anschlagstypen mit den in der Literatur potenziell diskutierten Szenarien?

<sup>47</sup> Zu potenziellen Anschlagsszenarien vgl. unter vielen anderen: Jenisch 2010: 6; Chalk 2007b: 773; Teo 2007: 541-542, 546; Greenberg/ Chalk/ Willis/ Khilko/ Ortiz 2006: 27, 74, 94, 111; Stehr 2004: 108-111; Gunaratna 2003: 80-83; Hoffman 2002: 312.



Abbildung 19: Bedrohungsszenarien durch maritimen Terrorismus



nach Kretschmann 2011/TUHH. Hervorhebungen durch Patricia Schneider: Vorfälle nach PiraT-Datenbank

Lutz Kretschmann (2011) kombiniert in der **Abbildung 19: Bedrohungsszenarien durch maritimen Terrorismus** denkbare Szenarien des maritimen Terrorismus nach Greenberg et al. (2006) mit Gruppen von Szenarien nach Stehr (2004), die auf den Aktionsort „Schiff“ angewendet werden. Die Szenarien unter Beteiligung eines Schiffes ergeben: 1. Angriff auf ein Schiff, 2. Angriff mithilfe eines Schiffes, 3. Nutzung eines Schiffes als Transportmittel und 4. Verschärfung der ersten beiden Angriffsszenarien durch Einsatz von Massenvernichtungswaffen. Im Schaubild ist fett hervorgehoben, welche Szenarien und Kategorien nach der PiraT-Datenbank bereits vorgekommen sind. Demnach ist etwa die Hälfte der in der Literatur beschriebenen Angriffsszenarien bereits Realität geworden (vgl. Tabelle 20 und **Abbildung 19: Bedrohungsszenarien durch maritimen Terrorismus**). Zu den Szenarien, die noch nicht Realität geworden sind, gehören die Explosion eines LNG-Tankers (Flüssigerdgas; engl. Liquefied Natural Gas); CBRNE-Waffen (Bedrohung durch chemische, biologische, radiologische, nukleare und Explosiv-Waffen / engl. chemical, biological, radiological, nuclear and explosives), der Transport von Bomben in Containern und ihre Explosion im Hafen oder eine Durchfahrtsblockade durch ein versenktes Schiff. Bisher waren auch keine Crewmitglieder in die Vorbereitung der Anschläge verwickelt. Zu weiteren in der Literatur genannten Szenarien gehören zudem der Angriff auf ein Schiff mit tauchenden Selbstmordattentätern oder das In-Brand-Setzen/Rammen/Versenken von Kreuzfahrtschiffen mit mehreren tausend Personen an Bord.

Christopher Daase (2002) weist darauf hin, dass Menschen dazu tendieren, große Risiken mit geringer Eintrittswahrscheinlichkeit stärker wahrzunehmen als Risiken mit geringer Eintrittswahrscheinlichkeit. Es ist jedoch zu vermuten, dass Anschlagstypen, die bereits in der Praxis ausgeübt werden, derzeit als wahrscheinlicher eingeschätzt werden können bzw. erneut geschehen könnten. Daher sollte ihnen auch die entsprechende Aufmerksamkeit gewidmet werden. Dennoch bleibt es unerlässlich, sich auch mit den potenziell neuen Gefahrenlagen auseinanderzusetzen, um zu einer ausgewogenen Risikoanalyse zu kommen. Diese Szenarien, insbesondere auch der Einsatz von Massenvernichtungswaffen, verdeutlichen, warum sich die Abwehrmaßnahmen auch darauf konzentrieren sollten, diese potenziellen Großschadensereignisse zu vermeiden.

Im nächsten Abschnitt werden die multilateralen Anstrengungen untersucht, die Anschläge im maritimen Raum unterbinden oder zumindest den Handlungsspielraum von terroristischen Akteuren einschränken sollen. Im Fazit soll dann resümiert werden, inwiefern diese Anstrengungen die bereits praktizierten und die potenziellen Szenarien erfassen und bearbeiten.

## **8 Security-Governance-Maßnahmen zur Bedrohungsabwehr**

Ziel des folgenden Abschnitts ist es, einen ersten kursorischen Überblick über bereits bestehende Koordinierungsstrukturen und -mechanismen zur Eindämmung des Risikos durch maritimen Terrorismus zu geben. Nach Ehrhart/ Petretto/ Schneider (2011: 30) „zeichnet sich Governance [ganz allgemein] dadurch aus, dass sich Akteure in einem bestimmten Politikfeld zusammenfinden, um gemeinsam ein bereits erkanntes Problem anzugehen, obwohl es keine zentrale (regelsetzende) Autorität gibt.“<sup>48</sup> Genauer definieren Ehrhart/ Petretto/ Schneider (2011: 10): „Security Governance bezeichnet die kollektive Sicherheitsgewährleistung durch eine Vielzahl staatlicher und nicht-staatlicher Akteure, die, in einem nichthierarchischen Verhältnis zueinander stehend, verschiedene

---

<sup>48</sup> Über die Entwicklung und den Inhalt des Konzepts Security Governance siehe Ehrhart/ Petretto/ Schneider 2010: 10-23 und Ehrhart/ Kahl 2010.

Mittel, Instrumente und Methoden nutzen, um auf der Basis gemeinsamer Normen, Werte und/oder Interessen ein gemeinsames Ziel zu erreichen.“ Die wichtigsten Security-Governance-Maßnahmen im maritimen Bereich werden in den folgenden Unterkapiteln dargestellt.<sup>49</sup>

Dabei werden hier nur solche Maßnahmen behandelt, die sich unmittelbar auf maritimen Terrorismus beziehen. Viele von ihnen stehen in engem Zusammenhang mit der Bekämpfung der Piraterie, andere mit dem Kampf gegen den transnationalen Terrorismus. Wie die Analyse in den vorhergehenden Kapiteln zeigt, hat maritimer Terrorismus in vielen Fällen enge Bezüge zu Bürgerkriegssituationen oder nationalem Terrorismus. Maßnahmen, die hier ergriffen werden oder ergriffen werden können, werden in der folgenden Betrachtung nicht berücksichtigt.

### **8.1 Der ISPS-Code**

Die Vorfälle vom 11. September 2001 lenkten die Aufmerksamkeit auf Sicherheitsmaßnahmen u.a. zum Schutz der Transportwege vor terroristischen Anschlägen. Neben Initiativen zur Sicherung des Luftraums entstanden auch schnell solche zum Schutz der Seewege. Eine führende Rolle hat die IMO eingenommen,<sup>50</sup> deren wichtigster Verantwortungsbereich der International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code ist.

Der ISPS-Code hat zum Ziel, durch Etablierung eines internationalen Kooperationsnetzwerkes mit privaten und öffentlichen Partnern, gemeinsam die Sicherheit von Schiffen und Hafenanlagen zu erhöhen (vgl. ISPS Code 2003: 6). Der ISPS-Code wurde 2002 von der UN-Sonderorganisation IMO verabschiedet und verlangt die Implementierung der umfangreichen Sicherheitsstandards des ISPS-Codes bis zum Jahr 2004 (vgl. ISPS Code 2003: 2). Der Code ist eine Ergänzung zu der seit 1974 ebenfalls durch die IMO vereinbarten SOLAS-Konvention (Safety of Life at Sea). Ursprünglich wurde die SOLAS-Konvention (verabschiedet 1913) als Reaktion auf das Schiffunglück der Titanic entworfen. Die Konvention wurde in den folgenden Jahrzehnten mehrfach verändert und fällt seit 1961 in die Verantwortlichkeit der IMO. Die 148 Unterzeichnerstaaten der SOLAS-Konvention verpflichten sich darin zur Implementierung des Regelwerkes (vgl. SOLAS-Konvention 2010).

Einzelne Vorgaben des ISPS-Codes sehen etwa die Abschottung von Hafenanlagen, die Anmeldepflicht aller sich an Bord befindlichen Waren vor dem Einlaufen in einen Hafen sowie umfangreiche Kontroll- und Zugriffsrechte von zuständigen Hafenbehörden vor (vgl. ISPS Code 2003: 10-11, 24).

Der ISPS Code ist allerdings nur auf bestimmte Schiffe anwendbar: Die Regelung gilt lediglich für kommerzielle Schiffe mit mindestens 500 Bruttoregistertonnen, die internationale Fahrten unternehmen. Daraus ergibt sich, dass alle nationalen Transporte, kleinere Schiffe sowie Fischereischiffe durch den ISPS-Code nicht erfasst werden (vgl. Bateman 2006: 88, ISPS Code 2003: 8).

Die Implementierung der ISPS-Regelungen übernimmt und überwacht jeder Mitgliedstaat selbstständig. Zwar kann die IMO die Umsetzung überwachen, allerdings stehen ihr keine (Sanktions-) Mittel zur Durchsetzung der Richtlinien zur Verfügung. Bei einem Vertragsverstoß können die anderen Vertragsparteien lediglich die üblichen völkerrechtlichen Verfahren gegen den säumigen Staat

---

<sup>49</sup> Es ist es möglich, dass nicht alle Maßnahmen, die sich gegen Terroristengruppen richten, in diesem Papier berücksichtigt werden. Diese Arbeit fokussiert auf Maßnahmen, die explizit einen maritimen Kontext behandeln und musste eine sinnvolle Auswahl treffen. Dabei könnten auch effektive landbasierten Maßnahmen nicht aufgenommen worden sein, die die genannten Gruppen direkt oder indirekt betreffen. Hinweise diesbezüglich werden gern entgegengenommen.

<sup>50</sup> Maritime security measures take shape at IMO, September 2002, [http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic\\_id=583&doc\\_id=2435](http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2435), Abruf am 07.10.2011.

einleiten. Dennoch wird der ISPS-Code als erfolgreiche Maßnahme zur Steigerung der Seesicherheit bewertet (vgl. Bateman 2006: 88; König/Salomon/Neumann/Kolb 2011: 11).

Auf EU-Ebene wurde der ISPS-Code in eine Verordnung (vgl. EU-Verordnung Nr. 725/2004) des Europäischen Parlaments und des Rates umgesetzt. Diese Regelungen dienen der Abwehr terroristischer Aktivitäten in Häfen und auf Schiffen. Staatliche Behörden sollen den Rahmen nutzen, um sich für ein Risikomanagement mit Hafenbetreibern, Firmen und Schiffen (Eigner und Besatzung) auszutauschen. Die EU-Verordnung geht über den ISPS-Code hinaus, da sie in Art. 3 Absatz 4 einige unverbindliche Empfehlungen des Teil B des ISPS-Codes für verbindlich erklärt und auch rein nationale Fährverbindungen den Regelungen unterwirft (Art. 3 II). Die Verordnung stellt unmittelbar geltendes europäisches Recht dar. Die Überwachung der Einhaltung aller verbindlichen Regeln aus der Verordnung obliegt der EU-Kommission. Diese führt gemäß Artikel 9 Absatz 4 der Verordnung Inspektionen bei einer repräsentativen Auswahl von Hafenanlagen und den betreffenden Unternehmen und Schiffen durch.

Erkennbar sind die Auswirkungen der Maßnahmen bisher vornehmlich durch (gewollte oder nicht gewollte) Nebeneffekte: So lässt sich feststellen, dass durch die Geländesicherung die Zahl der Diebstähle zurückgegangen ist und das Bewusstsein für die Sicherheit von Schiffen, vor allem bei den Besatzungen, gestärkt wurde (vgl. Bateman 2006: 88).

## **8.2 CSI und PSI**

Die Container Security Initiative (CSI) wurde 2002 ins Leben gerufen und dient der Abwehr von terroristischen Anschlägen im maritimen Kontext. Sowohl die Einreise von versteckten Terroristen, der Schmuggel von (Massenvernichtungs-)Waffen (WMD) oder die Möglichkeit, eine Waffe oder Sprengsätze unbemerkt in einen Hafen zu bringen, sollen verhindert werden (vgl. CBP 2006: 11). Die CSI betrifft in erster Linie die Arbeit der Zoll- und Grenzschutzbehörden und wird daher auch von der U.S. Customs and Border Protection (CBP) ausgeführt. Die CBP verfolgt die CSI in Zusammenarbeit mit anderen Ländern. Kern der sicherheitsrelevanten Maßnahmen der CSI ist die 24-Stunden-Regel (vgl. CBP 2006: 15) und die Inspektion von Containern vor ihrer Verladung auf Schiffe. Der 24-Stunden-Regel nach sind die Frachtinformationen (manifest and bill of lading) eines jeden Containers spätestens 24 Stunden vor dem Verladen der CBP anzuzeigen. Diese Informationen werden durch Erkenntnisse der kooperierenden Sicherheitsbehörden ergänzt und im Automated Targeting System (ATS) verarbeitet. Dieses wirft automatisch Hinweise auf verdächtige Sendungen aus, die dann vor der Verladung durch Non-Intrusive Inspections (NII) oder manuell kontrolliert werden. Weitere Maßnahmen der CSI betreffen verbesserte Sicherheitseinrichtungen an den Häfen und die Ausrüstung und Ausbildung der dort tätigen Behörden sowie einen intensiven Informationsfluss in Bezug auf Ladungen.

Am Beginn einer CSI-Zusammenarbeit steht ein bilaterales Abkommen (Declaration of Principles) zwischen den US-Behörden und den Zielländern. Die Länder wurden zu Beginn des Programms insbesondere nach Handelsvolumen mit US-Häfen ausgewählt. Nun werden bei der Auswahl auch mögliche Verbindungen zu terroristischen Netzwerken besonders berücksichtigt. Hier kommt es darauf an, ob Terroristen von bestimmten Häfen aus gegen die USA operieren könnten (vgl. CBP 2006: 22). Das völkerrechtliche Abkommen ist vor allem deshalb notwendig, weil auch Beamte der CBP in den Zielländern stationiert werden. Diese sind zwar unbewaffnet und haben keine Exekutivbefugnisse, sind aber eng in die Arbeit der jeweiligen Behörden eingegliedert (vgl. CBP 2011). In den

Abkommen werden auch erhöhte Sicherheitsstandards vereinbart. Hierzu gehört neben dem erweiterten Informationsaustausch, dass jeder Container von dem ATS erfasst und bei Verdacht durchsucht wird.

Die Initiative ist mittlerweile schon in 58 Häfen in Europa (darunter auch Bremerhaven und Hamburg), Afrika, Asien und Südamerika implementiert.<sup>51</sup> Die Weltzollbehörde, die EU und die G8 unterstützen inzwischen das Vorhaben (vgl. CBP 2006: 21). Das CSI wurde durch ein Abkommen zwischen den USA und der EU in Europa umgesetzt (vgl. Abkommen 2004). Artikel 3 dieses Abkommens sieht vor, die CSI in allen Häfen anzuwenden, die aufgrund ihres Handelsvolumens und der direkten Verbindungen in die USA hierfür in Frage kommen. Im Moment werden über 80 Prozent der Container vor ihrer Einfuhr in die USA kontrolliert (vgl. CBP 2011).

Die Proliferation Security Initiative (PSI) wurde vom damaligen US-Präsidenten George W. Bush begründet. Er rief am 31. Mai 2003 zu einer besseren Kooperation im Kampf gegen die Verbreitung von Massenvernichtungswaffen auf und kündigte neue Bemühungen gegen die Weiterverbreitung im Rahmen der PSI an.<sup>52</sup>

Die PSI will dieses Ziel jedoch nicht als verbindliches Vertragswerk, sondern als Kooperationsnetzwerk fördern. So gibt es weder eine rechtsverbindliche Grundlage für die PSI noch institutionalisierte Strukturen. Jedes Land kann sich zur PSI bekennen. Gemeinsame Grundlage ist das Statement of Interdiction Principles. Dieses Dokument ist jedoch unverbindlich. Im Kern zielen die gemeinsamen Prinzipien auf eine Harmonisierung und Verbesserung der nationalen Handlungsoptionen. So sollen die PSI Staaten „effective measures (...) for interdicting the transfer or transport of WMD“ ergreifen, Prozeduren für einen verbesserten Informationsfluss zwischen den Sicherheitsbehörden entwickeln und die nationalen Sicherheitsbehörden besser auf ihre Aufgaben vorbereiten.<sup>53</sup>

Zur PSI haben sich bereits 97 Staaten bekannt.<sup>54</sup> Andererseits erfährt die Initiative scharfe Kritik u.a. von China, Malaysia und Iran, die ihre Legalität bezweifeln bzw. eine Einmischung in nationale Angelegenheiten fürchten. Besonders China sieht in der PSI den Versuch, Sanktionen und sicherheitspolitische Interventionen außerhalb des UN-Sicherheitsrates zu ermöglichen (vgl. Lewis/ Maxon 2010: 39).

### **8.3 C-TPAT und AEO**

Die zwei Zollsicherheitsprogramme der USA und der EU sind in diesem Zusammenhang noch erwähnenswert. Die Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) ist eine freiwillige Kooperation zwischen den US-Zollbehörden und der Privatwirtschaft. Eine enge Kooperation soll die Sicherheit in den USA erhöhen. Zudem sollen die Teilnehmer aus der Wirtschaft eine aktive Rolle im Kampf gegen den Terrorismus übernehmen, indem sie durch einen hohen Sicherheitsstandard die Lieferkette sichern. Als Anreiz, diesen höheren Sicherheitsstandard in den Betrieben einzuführen,

---

<sup>51</sup> Vgl. [http://www.dhs.gov/files/programs/gc\\_1165872287564.shtm](http://www.dhs.gov/files/programs/gc_1165872287564.shtm), Abruf am 29.11.2011.

<sup>52</sup> Rede von Präsident Georg W. Bush vom 31.05.2003; <http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/news/releases/2003/05/20030531-3.html>, Abruf am 21.09.2011.

<sup>53</sup> Statement of Interdiction Principles, <http://www.auswaertiges-amt.de/cae/servlet/contentblob/350778/publicationFile/4187/PSI-InterdictionPrinciples.pdf>, Abruf am 21.11.2011.

<sup>54</sup> Stand vom 10.09.2010: <http://www.state.gov/t/isn/c27732.htm>, Abruf am 21.11.2011.

werden Erleichterungen bei der Zollabfertigung in Aussicht gestellt.<sup>55</sup> C-TPAT hat bereits mehr als 10.000 Mitglieder, die Hälfte davon kleine und mittlere Unternehmen. Sie wickeln ca. 50 Prozent (nach Wert) des Wareneingangs in die USA ab.<sup>56</sup> US-Homeland Security ist dabei, den Partnern der C-TPAT neue Techniken für die Containersicherheit (z.B. neue Siegel) zu empfehlen. Es wird aber berichtet, dass die Partner zurückhaltend bei diesen Neuanschaffungen sind und dies ggf. wieder zu Austritten bei C-TPAT führen könnte.<sup>57</sup>

Der „zugelassene Wirtschaftsbeteiligte“ oder Authorised Economic Operator (AEO) ist ein Programm der EU-Kommission zum Ausgleich zwischen erhöhten Sicherheitsanforderungen und den Erfordernissen eines flüssigen Handelsverkehrs. (Die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz für Zollfragen liegt bei der EU. Die Verwaltungskompetenz liegt jedoch in aller Regel bei den nationalen Behörden.) Vor dem Hintergrund der Terroranschläge von New York, Madrid und London erkennt die EU an, dass Handels- und Verkehrssysteme wirksam vor Terrorismus geschützt werden müssen. Dabei weist sie vor allem auf 1.600 Mio. Tonnen Fracht hin, die auf dem Seeweg in oder aus der EU transportiert werden. Es wird befürchtet, dass ein Anschlag auf die internationale Lieferkette den grenzüberschreitenden Verkehr zum Erliegen bringen könnte. Den Zollbehörden der (damals, bei Änderung des Zollkodex 25) Mitgliedstaaten wird eine wichtige Rolle bei der Bekämpfung der grenzüberschreitenden Kriminalität und des Terrorismus eingeräumt. Das Zollsicherheitsprogramm der EU soll also auch die Lieferkette sichern. Mit der Änderung sind nun eine Vielzahl von sicherheitsrelevanten Schritten vor der Aus- oder Einfuhr von Waren notwendig. Insbesondere müssen detaillierte Angaben über die Waren gemacht werden. Wer sich allerdings als AEO registrieren lässt (das geschieht wiederum bei den nationalen Zollbehörden), wird von einigen restriktiven Maßnahmen verschont. Insbesondere muss er seltener Kontrollen durchlaufen, sodass die Zollabfertigung schneller vonstattengeht. Dies soll einen Ausgleich für die strengeren Sicherheitskontrollen bieten.

---

<sup>55</sup> Zu C-TPAT

[http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo\\_security/ctpat/what\\_ctpat/ctpat\\_overview.xml](http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/what_ctpat/ctpat_overview.xml), Abruf am 08.11.2011.

<sup>56</sup> Vgl. Customs-Trade Partnership Against Terrorism Reaches 10,000 Members, 23.09.2010, [http://www.cbp.gov/xp/cgov/newsroom/news\\_releases/national/2010\\_news\\_archive/09232010\\_2.xml](http://www.cbp.gov/xp/cgov/newsroom/news_releases/national/2010_news_archive/09232010_2.xml), Abruf am 08.11.2011.

<sup>57</sup> Vgl. GAO Seeks More Thorough Testing of Cargo Security Tech, 30.09.2010, [http://gsn.nti.org/gsn/nw\\_20100930\\_7661.php](http://gsn.nti.org/gsn/nw_20100930_7661.php), Abruf am 18.11.2010.



**Um teilnehmen zu können, muss der Handeltreibende einen Beitrag zur Sicherung der Lieferkette leisten. Nach den Leitlinien kann der Beitrag in Folgendem bestehen:**

- „Die Lieferkette kann als vollkommen sicher eingestuft werden, wenn ein und derselbe zugelassene Wirtschaftsbeteiligte für die gesamte Lieferkette zuständig ist, also beispielsweise als Ausführer und Frachtführer auftritt.
- Der zugelassene Wirtschaftsbeteiligte arbeitet mit anderen zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten oder Wirtschaftsbeteiligten mit gleichwertigem Status zusammen.
- Der zugelassene Wirtschaftsbeteiligte trifft mit seinen Handelspartnern vertragliche Vereinbarungen über die Sicherheit.
- Die vom zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten eingesetzten Unterauftragnehmer (z.B. Frachtführer) werden anhand der Einhaltung bestimmter Sicherheitsregeln ausgewählt.
- Container werden mit Hochsicherheitssiegeln („High Security Seals“) nach ISO-OAS 17712 versiegelt.
- Die Container werden auf dem Gelände des Unterauftragnehmers, im Auslieferungslager und auf dem Gelände des Empfängers auf ihre ordnungsgemäße Versiegelung hin überprüft.
- Vor dem Abschluss vertraglicher Vereinbarungen werden (wenn möglich) allgemeine Hinweise von den für die Registrierung von Unternehmen zuständigen Stellen und über die Produkte der Partner (riskante und sensible Waren) eingeholt.
- Der zugelassene Wirtschaftsbeteiligte verlangt eine Sicherheitserklärung.
- Es werden Einrichtungen benutzt, für die internationale oder europäische Sicherheitszeugnisse ausgestellt wurden (z.B. ISPS-Code und reglementierte Beauftragte)“ (S. 20).

*Quelle:*

**Ein AEO muss weiterhin versichern, dass**

- „Waren, die im Auftrag für Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte (AEO) produziert, gelagert, befördert, an diese geliefert oder von diesen übernommen werden, an sicheren Betriebsstätten und an sicheren Umschlagsorten produziert, gelagert, be- oder verarbeitet und verladen werden; während der Produktion, Lagerung, Be- oder Verarbeitung, Verladung und Beförderung vor unbefugten Zugriffen geschützt sind
- das für Produktion, Lagerung, Be- oder Verarbeitung, Verladung, Beförderung und Übernahme derartiger Waren eingesetzte Personal zuverlässig ist
- Geschäftspartner, die in meinem Auftrag handeln, davon unterrichtet sind, dass sie ebenfalls Maßnahmen treffen müssen, um die oben genannte Lieferkette zu sichern.“

*Quelle:* Auszug aus: Europäische Kommission Generaldirektion Steuern und Zollunion, Muster einer Sicherheitserklärung für Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte;  
<http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Zoelle/Zugelassener-Wirtschaftsbeteiligter-AEO/>

Die EU und die USA haben die jeweiligen Sicherheitsstandards (und damit auch die Erleichterungen nach C-TPAT/ AEO) anerkannt, sodass ein Wirtschaftsteilnehmer sich nur in der EU oder den USA registrieren lassen muss. Gemeinsame Grundlage ist das „SAFE Framework of Standards“ der Weltzollorganisation.<sup>58</sup>

<sup>58</sup> Vgl. SAFE Framework of Standards der WTO, Juni 2007,



## 8.4 Militärische Operationen

Ebenfalls auf globaler Ebene lassen sich die militärischen Einsatzverbnde zur Terrorismusbekämpfung verorten, auch wenn diese nur in ausgewählten Gebieten zum Einsatz kommen. Die Zusammenarbeit erfolgt in unterschiedlichen Foren. Erwähnenswert in diesem Zusammenhang sind die Operation Enduring Freedom (OEF), die NATO Operation Active Endeavour (OAE, vgl. Kap. 2 ), Global Maritime Partnership Initiative (GMP), Combined Maritime Forces (CMF) und die Combined Task Forces (CTF).

Die Operation Enduring Freedom ist die Bezeichnung für die militärischen Aktionen, die von den USA als Reaktion auf die Angriffe vom 11.09.2001 begonnen wurden. Die Mission bezweckte insbesondere den Sturz der Taliban in Afghanistan, um Terroristen den dort von Staats wegen gewährten sicheren Rückzugsort zu entziehen. Die Überwachung der Seewege am Horn von Afrika sollte den Nachschub für Terrororganisationen unterbrechen bzw. deren Bewegungsfreiheit einschränken und ist ebenso Bestandteil der OEF. Die OEF besteht aus einer Koalition der Willigen unter Führung der USA. Neben den USA haben sich auch eine Reihe von anderen Staaten sukzessive auf sehr unterschiedliche Weise beteiligt.<sup>59</sup> Zur Koordination der Beteiligten ist neben bestehenden Strukturen (NATO) beim US CENTCOM ein Stab mit Verbindungsoffizieren eingerichtet worden (Coalition Coordination Center - CCC). Deutschland hat sich von 2002 bis Juni 2010 an der OEF-Mission am Horn von Afrika beteiligt.<sup>60</sup>

Seit 2007 wird bei der US Navy wiederholt Bezug auf die Global Maritime Partnership Initiative (GMP oder GMPI) genommen. So setzt etwa die US Cooperative Strategy for 21st Century Seapower vom Oktober 2007 solche Partnerschaften voraus. Genau wie bei klassischen Bündnissen (NATO) würden auch solche weniger formellen Zusammenschlüsse alle Fähigkeiten der Marine zur Konfliktbewältigung zur Geltung bringen und dadurch eine deutliche Warnung an potenzielle Aggressoren aussenden.<sup>61</sup> A 1000-ship Navy war die ursprüngliche Bezeichnung für dieses Konzept. Um falsche Assoziationen von einer US-geführten globalen Flotte zu vermeiden, wurde das Konzept umbenannt, ohne jedoch eine inhaltliche Modifikation zu bezwecken (vgl. Rahman 2008:1).

In der Begründung des US Navy Budgets für 2011 wird ebenfalls die Notwendigkeit fr eine GMP dargelegt: "There is no one nation that can provide a solution to maritime security problems alone. A global maritime partnership is required that unites maritime forces, port operators, commercial shippers, and international, governmental and nongovernmental agencies to address our mutual concerns. This partnership increases all of our maritime capabilities, (...) and is purely voluntary, with no legal or encumbering ties. It is a freeform, selforganizing network of maritime partners – good neighbors interested in using the power of the sea to unite, rather than to divide."<sup>62</sup> GMP wird untersttzt durch "episodic global fleet stations". Ein mehrfach hervorgehobenes Beispiel hier-

---

[http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/SAFE%20Framework\\_EN\\_2007\\_for\\_publication.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/SAFE%20Framework_EN_2007_for_publication.pdf), Abruf am 28.11.2011.

<sup>59</sup> Vgl. <http://www.centcom.mil/en/countries/coalition/>, Abruf am 30.11.2011.

<sup>60</sup> Vgl. [http://www.einsatz.bundeswehr.de/portal/a/einsatzbw/!ut/p/c4/04\\_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP315EyrpHK9pPKU1PjUzLzixJlqIDcxKT21ODkj7-4ODUPKpFaUpWq1aUmZqC4OsXZDsqaAgBQaGH7/](http://www.einsatz.bundeswehr.de/portal/a/einsatzbw/!ut/p/c4/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP315EyrpHK9pPKU1PjUzLzixJlqIDcxKT21ODkj7-4ODUPKpFaUpWq1aUmZqC4OsXZDsqaAgBQaGH7/), Abruf am 30.11.2011.

<sup>61</sup> Vgl. <http://www.navy.mil/maritime/Maritimestrategy.pdf>, S. 8, Abruf am 10.11.2011.

<sup>62</sup> Department of the Navy, Highlights of the Department of the Navy FY 2011 Budget, February 2010, S. 1-5, [http://www.finance.hq.navy.mil/FMB/11pres/Highlights\\_book.pdf](http://www.finance.hq.navy.mil/FMB/11pres/Highlights_book.pdf), Abruf am 28.11.2011.

für ist die African Partnership Station. Hierbei handelt es sich nicht um ein festgelegtes Einsatzkontingent, sondern um ein Konzept bzw. „a series of activities which build maritime safety and security in Africa in a comprehensive and collaborative manner“.<sup>63</sup>

Dieses US-Konzept ist der Security Governance zuzurechnen, da es sich durch eine anvisierte Einbindung verschiedener Akteure und hohe Informalität auszeichnet. Piraterie- und Terrorismusfragen werden vermischt. Es ist mehr eine Idee als eine greifbare Institution oder Operation. Die Antipiraterie-Operation vor Somalia wird hervorgehoben, lässt sich aber statt durch GMP durch andere konkrete Mechanismen wie die folgenden besser beschreiben.

Die Combined Maritime Force (CMF) ist Teil des US Naval Forces Central Command. Die konkrete militärische Zusammenarbeit mit anderen Staaten ist im Rahmen der CMF organisatorisch nochmals nach den unterschiedlichen Missionen in Combined Task Forces (CTF) unterteilt. Die CMF umfasst derzeit drei CTF (150, 151 und 152). Die CTF werden im Wechsel von beteiligten Ländern geführt.<sup>64</sup>

Die CTF 150 wurde 2002 etwa zur selben Zeit wie die OEF ins Leben gerufen und dient der maritimen Sicherheit im Golf von Aden, Golf von Oman und dem Arabischen Meer. Ein Schwerpunkt der CTF 150 liegt in der Terrorismusbekämpfung.<sup>65</sup> Die CTF 151 ist im Januar 2009 gegründet worden und dient auf der Basis von zwei UN-Sicherheitsratsresolutionen (1814 und 1816) ausschließlich der Bekämpfung der Piraterie am Horn von Afrika. Bis zu deren Gründung wurde diese Aufgabe von der CTF 150 wahrgenommen. Eine Ausgründung wurde aber nötig, da einige beteiligte Staaten im Mandat zwischen beiden Aufgaben differenzierten.<sup>66</sup> Die CTF 152 ist im Gegensatz zu den beiden anderen CTF ausdrücklich Bestandteil der OEF und im Persischen Golf tätig. Die im März 2004 gegründete CTF stabilisiert und sichert dort den maritimen Bereich.<sup>67</sup> Die Grundlage hierfür bildet wie bei der OEF das kollektive Selbstverteidigungsrecht der USA gegen die Terroranschläge vom 11.09.2001.

Die CMF agiert neben der EU-Mission (EUNAVFOR), der NATO-Mission (Ocean Shield) und die an der Pirateriebekämpfung beteiligten aktiven Drittstaaten wie etwa China, Indien und Russland. Auch wenn die CMF als Ganzes nicht ausdrücklich Bestandteil der OEF ist, muss sie in diesen Kontext gesetzt werden. Auch im Rahmen der CMF haben sich Staaten zu Partnern der USA erklärt und mit diesen zusammen eine Art militärische Ad-hoc-Koalition gebildet.

Die eigentliche „Bekämpfung der Ursachen“ von Terrorismus und politischer Radikalisierung kann nur im Gesamtkonzert aller Bemühungen bewältigt werden, um terroristischen Organisationen oder politischen Gruppen, die sich terroristischer Methoden bedienen, die Unterstützung und Handlungsfähigkeit zu entziehen und deren Aktivitäten einzudämmen. Deren Wirksamkeit ist auf-

---

<sup>63</sup> African Partnership Station US African Command Fact Sheet; <http://www.africom.mil/getArticle.asp?art=3587>, Abruf am 28.11.2011.

<sup>64</sup> An der CMF sind Australien, Frankreich, Deutschland, Italien, Pakistan, Kanada, Dänemark, Türkei, USA, Großbritannien sowie weitere Länder beteiligt; [http://www.cusnc.navy.mil/cmfc/cmfc\\_command.html](http://www.cusnc.navy.mil/cmfc/cmfc_command.html), Abruf am 05.12.2011 und <http://www.royalnavy.mod.uk/Operations/Enduring-Operations/Middle-East/Combined-Maritime-Forces>, Abruf am 05.12.2011.

<sup>65</sup> Vgl. <http://www.cusnc.navy.mil/cmfc/150/index.html>, Abruf am 05.12.2011.

<sup>66</sup> Vgl. [http://www.navy.mil/search/display.asp?story\\_id=41687](http://www.navy.mil/search/display.asp?story_id=41687), Abruf am 05.10.2010.

<sup>67</sup> Vgl. <http://www.cusnc.navy.mil/cmfc/152/index.html>, Abruf am 05.12.2011.

grund der Vielfältigkeit der allgemeinen Maßnahmen gegen Terroristen ungleich schwerer zu beurteilen, als nur die Maßnahmen im maritimen Bereich.

## **8.5 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen**

Zusammengefasst sind hier die wichtigsten **Initiativen der Terrorismusbekämpfung** mit ihren Schwerpunkten aufgezählt:

**Hafen-/Schiffssicherheit:** International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)

**Zollsicherheit/24h-Rule:** Container Security Initiative (CSI)

**Kooperation zwischen Wirtschaft und Behörden:** Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) (USA); Authorised Economic Operator (AEO) (EU)

**Staatliches Kooperationsnetzwerk:** Proliferation Security Initiative (PSI)

**Militärverbände** wie Operation Enduring Freedom (OEF), Operation Active Endeavour (OAE), Global Maritime Partnership Initiative (GMP), Combined Maritime Forces (CMF) und die Combined Task Forces (CTF) 150/151/152

sowie Initiativen, die auch der Pirateriebekämpfung dienen, wie das Maritime Sicherheitszentrum (MSZ) in Cuxhaven mit dem Gemeinsamen Lagezentrum See (seit 2007) oder die trinationale Initiative MALSINDO (Malaysia, Singapur, Indonesien) mit ihrem Malacca Straits Patrol Network.<sup>68</sup>

Die Initiativen können folgendermaßen klassifiziert werden:

Kooperationen zwischen öffentlichen und privaten Partnern durch freiwillige Selbstverpflichtung (C-TPAT/AEO);

erweiterte Kontroll- und Zugriffsrechte der zuständigen Behörden in Verbindung mit zwischenstaatlicher Kooperation (ISPS/ CSI/ MALSINDO);

präventives Risikomanagement durch Ausbildung und Informationsaustausch (ISPS/ CSI);

Harmonisierung und Verbesserung der nationalhoheitlichen Handlungsoptionen, deklaratorisch (PSI);

militärische Kooperation der Marinen (OEF/ OAE/GMP/ CMF/ CTF/ MALSINDO).

Folgende **Schlussfolgerungen** können aus diesen Maßnahmen gezogen werden:

Erstens gibt es bei der „Bekämpfung“ von maritimem Terrorismus bei den untersuchten Maßnahmen bislang keine regionalen Schwerpunkte (im Vergleich dazu konzentriert sich die Pirateriebekämpfung auf „hot-spots“ wie den Golf von Aden). Um das Risiko terroristischer Anschläge im maritimen Raum zu senken, wird zweitens ein Schwerpunkt auf präventive Maßnahmen im zivilen Bereich gelegt (z.B. Sicherung der Hafenanlagen, Überwachung der zu transportierenden Waren, Maßnahmen der Schiffssicherung<sup>69</sup>). Drittens sind die Strukturen zur „Bekämpfung“ von maritimem Terrorismus durch ein Übergewicht gesetzlich verankerter Regelungen, d.h. durch einen

<sup>68</sup> Zu MALSINDOs kombinierten Luft- und Seepatrouillen siehe Liss 2010; Ehrhart/ Petretto/ Schneider 2010: 40.

<sup>69</sup> Das Physical Protection System (PPS) umfasst die Detektion von Gefahren, die Verzögerung einer Attacke und die Reaktion darauf. Die Maßnahmen zur Detektion und Verzögerung von Angriffen werden in den PiraT-Arbeitspapieren Nr. 9 und 10 analysiert (vgl. Blecker/Jepsen/Will/Kretschmann 2011a/2011b). Die Effektivität des PPS wird allerdings in Bezug auf Piraterie höher bewertet, da eine Systematik entwickelt werden kann. Der maritime Terrorismus ist sehr heterogen, weswegen eine fundierte Analyse der Sicherheitsmaßnahmen schwierig ist (vgl. Blecker/Jepsen/Will/Kretschmann 2011a: 32).

starken Hierarchieunterschied zwischen staatlichen und nichtstaatlichen Akteuren, gekennzeichnet. Viertens wird ein weiterer Schwerpunkt auf militärische Zusammenarbeit gelegt. Hinsichtlich der Akteure ist fünftens festzustellen, dass ein großer Anteil der Maßnahmen zur Terrorismusbekämpfung im maritimen Raum von Staaten, insbesondere den USA, initiiert und in einem Top-Down-Ansatz mit einer sog. Koalition der Willigen durchgeführt wird, was dem Security-Governance-Konzept eher widerspricht. Neben den UN (durch die IMO) ist die EU ein starker Akteur, der die UN- und US-Initiativen aufgreift und zum Teil weitgehender umsetzt als von diesen selbst vorgesehen.

Die Effizienz dieser Maßnahmen ist im Bereich des maritimen Terrorismus noch schwerer zu beurteilen als für Piraterie. Um Maßnahmen zur Bekämpfung von maritimem Terrorismus zu beurteilen, kann man auf noch weniger Datenmaterial als bei der Piraterie<sup>70</sup> zurückgreifen. So ist es nicht bekannt, wie viele Schiffe von den Marinen angehalten und durchsucht wurden, wie viele Terroristen und Waffen dabei entdeckt oder von der Nutzung des Seewegs oder maritimen Attacken abgeschreckt wurden. Die vorhandenen Datenbanken bieten nur wenige Informationen in Bezug auf verhinderte Attacken (z.B. durch die Verhaftung einer Gruppe, die eine solche Terrorattacke plante). Ebenso unklar ist es, ob beispielsweise durch die Abschreckung über strenge Hafen- und Schiffschutzmaßnahmen Anschläge in diesem Bereich verhindert wurden. Dies erschwert auch Aussagen über die Effektivität von Präventivmaßnahmen. Dieses Dilemma gilt allerdings nicht nur für Terrorismus, sondern ebenso für Abschreckungs- und Schutzmaßnahmen gegenüber anderen Verbrechen. Dennoch muss der Versuch unternommen werden, die Bedrohungslage zu objektivieren, um das Feld der Spekulationen zu verlassen und eine fundierte Bewertung abzugeben, aus den vorhandenen Daten Tendenzen abzuleiten und Schlussfolgerungen zu ziehen. Die Ergebnisse dieses Unterfangens werden im nächsten Kapitel zusammengefasst.

## 9 Zusammenfassung und Ausblick

Die Ausführungen um das Phänomen maritimer Terrorismus und seine **Definition** haben gezeigt, dass eine Abgrenzung- bzw. eine räumliche Eingrenzung – von dem Begriff des allgemeinen Terrorismus, sinnvoll und notwendig ist. Dies ermöglicht, den Bereich maritime Gewalt und damit die Risiken für den maritimen Bereich näher zu untersuchen. Es war jedoch notwendig, den Begriff in Kontext zu setzen und zu präzisieren. Der Begriff bleibt dennoch weit genug gefasst um die relevanten Phänomene zu erfassen und wird auch in Zukunft Anlass zu Debatten geben.

Das Papier stellt im Kern **erstmalig eine empirische Auswertung** vergangener Anschläge mit Tätergruppen, Häufigkeiten, regionalen Verteilungen und Opferzahlen dar. Die **PiraT-Projekt-Datenbank** zum maritimen Terrorismus wurde vorgestellt, die Informationen aus den Datenbanken von RAND, GTD und WITS wurden gefiltert, klassifiziert und zusammengeführt. Das besondere Erfordernis der Datenerhebung liegt in der Erfassung vergleichbarer Daten zu diesem relevanten, aber bisher kaum (empirisch) gefassten Phänomen. Bei der Arbeit mit den Datenbanken wurde offensichtlich, dass solche Daten sicherlich erforderlich und nützlich, aber auch mit Vorsicht zu betrachten und auszuwerten sind. Keinesfalls dürfen daraus voreilige Schlüsse gezogen werden oder eine qualitative Analyse der Fälle für überflüssig erklärt werden. An dieser Stelle sei noch auf die Problematik hingewiesen, dass die Datenbanken unterschiedliche Zeiträume abdecken, insbesondere, dass RAND nach 2008 keine Fälle mehr aufgenommen hatte und WITS erst 2004 mit der Erfassung begann. Die hier

---

<sup>70</sup> Zur Problematik statistischer Daten und anderer Quellen zu Piraterie siehe Petretto 2011: 14-17.

vorgelegten Ergebnisse der Auswertung der Datenbanken können dennoch dazu beitragen, Tendenzen aufzuzeigen, denen weiter nachgegangen werden sollte.

Es gibt nur vergleichsweise wenige aufsehenerregende maritime Terroranschläge. Dazu gehören die Entführung des italienischen Kreuzfahrtschiffs Achille Lauro durch palästinensische Rebellen (1985), Angriffe von Al-Qaida auf das US-Kriegsschiff USS Cole (2000) und den französischen Öltanker Limburg (2002) und die Bombenexplosion auf der philippinischen SuperFerry14 (2004) durch ASG. Aufgrund der geringen Anzahl der bekannten Vorfälle, könnte der irriige Eindruck entstehen, dass es aufgrund der geringen Anzahl der terroristischen Anschläge im maritimen Raum nicht notwendig sei, Ressourcenauf deren Abwehr zu konzentrieren.

Die tatsächliche **Anzahl der maritimen Attacken in dem betrachteten Zeitraum beträgt jedoch mehrere Hundert**, von einer Geringfügigkeit des maritimen Terrorismus kann also keine Rede sein.. Verglichen mit der absoluten Zahl terroristischer Vorfälle im gleichen Zeitraum, ist die Zahl allerdings gering und erscheinen im Vergleich weniger alarmierend. Im Zeitverlauf unterliegen die Anschlagzahlen starken Schwankungen; für statistische Trendanalyse reicht die Datenlage nicht. Die Zahlen aus der Vergangenheit sind nicht unbedingt aussagekräftig, was mögliche katastrophale Folgen maritimer Terroranschläge in der Zukunft betrifft. Wiederholten Drohungen, die strategisch wichtige Handelsrouten betreffen, sollte zumindest eine gleichbleibend hohe Aufmerksamkeit gelten (vgl. Kap. 1). Eine effektive Governance dieses speziellen Risikos bleibt daher geboten, zusammen mit Maßnahmen gegen andere Kriminalitätsformen (im Sinne von Global Crime Governance, vgl. Jakobi 2010 und 2011) sowie zur Beilegung von Bürgerkriegssituationen, in denen bewaffnete Gruppen zu terroristischen Maßnahmen greifen.

Sieben Regionen waren im gesamten betrachteten Zeitraum betroffen, in der jüngeren Zeit reduzierte sich das auf **vier betroffene Regionen** (mit verschobenen Schwerpunkten). Dabei hatten in den letzten Jahren, insbesondere im Zeitraum seit 2001, Subsahara-Afrika und Südamerika einen deutlichen Zuwachs zu verzeichnen, während die Zahlen in Süd- und Südostasien auf einem gleichbleibend höheren Niveau blieben und in Nahost und Nordafrika sogar leicht rückläufig waren.

Die Anzahl der Akteure ist hoch und ihre Motive vielfältig und kontextgebunden. National/separatistische Gruppierungen verübten deutlich die meisten Anschläge, islamistische Gruppierungen stehen an zweiter Stelle, gefolgt von linksideologischen Gruppen, letztere allerdings auf deutlich niedrigerem Niveau. Gemessen an der Opferzahl pro Anschlag stellt sich der islamistische Terrorismus insbesondere seit 2000 als besonders gefährlich dar, zumindest wenn man die Gruppen einbezieht, die neben den islamistischen auch noch andere Motive haben. Islamistische Gruppierungen stellen auch eine besondere Gefahr für den internationalen Seeverkehr dar, weil sie den höchsten Anteil von internationalen Anschlagzielen aufweisen.

Die Beteiligung unterschiedlichster Tätergruppen (60 Gruppen seit 1968, seit 2001: 24) zeigt, dass sich das Phänomen maritimer Terrorismus einer generalisierenden Betrachtungsweise entzieht und vertiefte Analysen notwendig sind. Bei der **Analyse von acht Tätergruppen** wurden die Charakteristika und maritimen Anschlägeder Gruppen in den Fokus genommen, die entweder die meisten Anschläge durchgeführt und/oder die meisten Opfer verursacht haben: die Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE), die Abu Sayyaf Group (ASG), die Moro Islamic Liberation Front (MILF), die Revolutionary Armed Forces of Columbia (FARC), die somalische Al-Shabaab, Al-Qaida, das Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND) und das Free Aceh Movement (GAM). Einige

Gruppen gelten allerdings als nicht mehr aktiv. Weitergehende qualitative Analysen der Gruppen, ihrer Kontexte und Gelegenheitsfreiräume sind notwendig.

Die Entwicklung der **Zusammenarbeit zwischen Terroristen und Piraten** wird weiter kritisch zu beobachten sein. Denn obwohl es insgesamt keine direkten Hinweise für eine strukturierte Zusammenarbeit zwischen diesen Gruppen gibt, bestehen Befürchtungen, hinsichtlich einer möglichen Zusammenarbeit zwischen den islamistischen Al-Shabaab-Milizen und den Piraten in Somalia. So könnten sich die Piraten ihre Operationsfreiheit damit erkaufen, Waffen und Kämpfer zu schmuggeln und Kämpfer in Marinetaaktiken zu trainieren, aber vor allem die Al-Shabaab durch einen Anteil am Profit – eine Art „Steuer“ – mitzufinanzieren. Terroristen wiederum könnten aus Profitgründen selbst Piraterieakte begehen. Allerdings ist ein institutionalisiertes Zusammenwirken islamistischer Gruppierungen mit (somalischen) Piraten derzeit nicht erkennbar. Es gibt nur punktuelle Verbindungen bzw. Zweckgemeinschaften. Dies mag an den grundsätzlich divergierenden Interessen liegen: Während bspw. Al-Qaida erklärt hat, die Öl- und Gasversorgung stören zu wollen und ins Visier genommene Seewege konkret benannt hat, haben Piraten ein Interesse daran, dass ein hohes internationales Schifffahrtsaufkommen die seeräuberischen Aktivitäten erleichtert. Bei Al-Qaida mischt sich der Wunsch, die Präsenz des Westens mit seinen als imperialistisch wahrgenommenen Tendenzen zu beenden, mit dem Motiv, der westlichen Wirtschaft zu schaden, um letztlich den Untergang seines Wirtschaftssystems herbeizuführen und westlich orientierte Regierungen durch fundamentalistisch-islamistische Regime zu ersetzen.

Die herausgefilterten typischen neun Szenarien (mit weiteren Unterkategorien) waren hilfreich, um zu veranschaulichen, welche Anschlagsmethoden im maritimen Raum bereits verwendet wurden. Sie konnten daraufhin mit potenziellen Szenarien in Beziehung gesetzt werden. Da vielfältigste Bedrohungsszenarien für den maritimen Raum kursieren und nur wenige Fälle bekannt sind, hätte man annehmen können, dass diese vieldiskutierten Szenarien lediglich in der Theorie existieren. Eine Analyse der Anschläge und ihre Typisierung zeigte jedoch: **Etwa die Hälfte der meistdiskutierten Angriffsszenarien mit dem Aktionsort "Schiff" sind bereits in der Realität vorgekommen**, die Diskussionen bewegen sich durchaus nicht nur im fiktiven Raum. Allerdings sind die Szenarien mit den potenziell größten Schäden bisher noch nicht eingetreten, dazu gehören die Explosion eines LNG-Tankers, die Verwendung von CBRNE-Waffen, die Verwendung von Containern oder die gezielte Versenkung eines Schiffs zur Blockade von Seewegen. Andere oben genannte Szenarien beinhalten eine Attacke auf ein Schiff durch einen Selbstmordtaucher oder die Sprengung, das Rammen oder Versenken eines Kreuzfahrtschiffs mit tausenden von Menschen an Bord. Man kann davon ausgehen, dass die Arten der Anschläge, die bereits verübt wurden, auch für künftige Angriffe die wahrscheinlichsten Formen sind. Deshalb sollten diese Angriffsarten und Methoden auch der zentrale Ansatzpunkt von Verteidigungsmaßnahmen sein oder zumindest gleichwertig zu den Worst-case-Szenarien behandelt werden. Das ist bisher leider nicht der Fall, da die meisten Maßnahmen sich eher auf Angriffsszenarien konzentrieren, die noch nicht Realität geworden sind. Das ist verständlich, wenn man das hohe Schadenspotenzial dieser Angriffe betrachtet. Für eine ausgewogene Risikoanalyse bleibt es ohnehin unabdingbar potenzielle Bedrohungen mit einzubeziehen.

Aus den **Security-Governance-Maßnahmen** können folgende Schlussfolgerungen gezogen werden: Erstens gibt es bei der „Bekämpfung“ von maritimem Terrorismus bislang keine so klaren regionalen Schwerpunkte wie bei Piraterie. Um das Risiko terroristischer Anschläge im maritimen Raum zu senken, liegt zweitens ein Schwerpunkt auf präventiven Maßnahmen im zivilen Bereich (z.B. Sicherung der Hafenanlagen, Überwachung der zu transportierenden Waren, Maßnahmen der Schiffssi-



cherung). Drittens zeichnen sich die Strukturen zur „Bekämpfung“ von maritimem Terrorismus durch einen starken Hierarchieunterschied zwischen staatlichen und nichtstaatlichen Akteuren aus. Viertens wird ein weiterer Schwerpunkt auf militärische Zusammenarbeit gelegt. Hinsichtlich der Akteure ist fünftens festzustellen, dass ein großer Anteil der Maßnahmen zur Terrorismusbekämpfung im maritimen Raum von Staaten, insbesondere den USA initiiert und in einem Top-Down-Ansatz mit sog. Koalitionen der Willigen durchgeführt wird. Neben den UN (durch die IMO) ist die EU ein starker Akteur, der die UN- und US-Initiativen aufgreift und zum Teil weitgehender umsetzt als von diesen selbst vorgesehen.

Die **Kernaussage dieses Arbeitspapiers** ist: Die hier untersuchten Abwehrmaßnahmen, sind nicht speziell auf die Charakteristika, Motive, Methoden und regionale Verteilung der (zentralen) Tätergruppen zugeschnitten. Um die Effektivität der Maßnahmen zu erhöhen, ist es notwendig die pauschalen Verteidigungs- und Selbstschutzmaßnahmen zu ergänzen. Dazu ist eine Analyse der Akteure anhand ihres regionalen/lokalen Kontextes zwingend, um Umstände, Motivationen, Methoden, Möglichkeiten und Entwicklungen zu identifizieren. Gerade wenn das Ziel eine über eine bloße Neutralisierung akuter Angriffe hinausgehende Prävention von Terroranschlägen ist, sollten die identifizierten Motive für die Generierung von positiven und negativen Anreizen sowie auch Strategien der Delegitimierung zur Entziehung von Unterstützungsleistungen (vgl. Schmid/ Schneider 2011) in Betracht gezogen werden. Bisher wurde dieser Ansatz in größerem Ausmaß (allerdings noch nicht ausreichend genug) in Bezug auf Piraterie verfolgt. Außerdem ist eine fortlaufende Bewertung und Evaluierung der sich teils wandelnden Kooperationsformen zwischen Terroristen und Piraten geboten.

**Deutsche Betroffenheit:** Die Störung von Seeverbindungen kann sich auf den Seehandel auswirken, wenn diese bspw. zur Folge hat, dass deutlich längere Routen in Kauf genommen werden müssen und dadurch Betriebs- und Versicherungskosten empfindlich steigen. Die heutige Just-in-time-Arbeitsteilung ist auf zeitlich sicher planbare Seeverbindungen angewiesen. Eine weiterhin erhöhte Aufmerksamkeit, wie sie dem Thema von den Sicherheitsbehörden bereits zuteil wird, ist auch deshalb geboten, weil die Symbolträchtigkeit maritimer Ziele eine hohe Medienwirksamkeit verspricht, hohe Opferzahlen möglich sind und Auswirkungen auf die Infrastruktur befürchtet werden müssen. Gefahr geht nicht nur von bekannten Terrorgruppen aus, sondern auch von emotionalisierten und fanatisierten Einzeltätern. Da Deutschland spätestens seit seinem Engagement in Afghanistan generell im Fokus von Terroristen steht, unterliegen auch die deutsche Handelsflotte und Kreuzfahrtschiffe oder Hafenanlagen einer abstrakten Gefährdung; allerdings gibt es keine Hinweise auf konkret geplante Anschläge in diesem Bereich. Dennoch bleibt es aus den genannten Gründen wichtig, die Maßnahmen zur Hafen- und Schiffssicherheit weiter aktiv zu verfolgen und in die allgemeine Bekämpfung von Terrorakteuren und anderer krimineller Netzwerke einzubetten. Zentral sind dabei polizeilich-geheimdienstliche Ermittlungen, Schulungen und Sicherheitsmaßnahmen sowie die Einbindung aller relevanten Ressorts, Sicherheitsbehörden und insbesondere der betroffenen zivilen Akteure. Schließlich sollte die Rückbindung an den gesellschaftlichen Diskurs immer wieder gesucht werden. Politisches (Nicht-)Handeln sowie Maßnahmen zur Risikoeindämmung und den dafür aufzuwendenden Ressourceneinsatz müssen auch im Verhältnis zu anderen Gefahren und hinsichtlich ihrer Effektivität kritisch hinterfragt werden. Die politischen Prioritätensetzungen wiederum müssen regelmäßig an veränderte Entwicklungen und Bedürfnisse der Betroffenen angepasst werden.



## Literaturverzeichnis

- Abkommen (2004): Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten von Amerika zur Intensivierung und Erweiterung des Abkommens über Zusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe im Zollbereich um die Zusammenarbeit bei der Containersicherheit und die damit zusammenhängenden Fragen vom 22. April 2004; [http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga\\_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=de&type\\_doc=Decision&an\\_doc=2004&nu\\_doc=634](http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=de&type_doc=Decision&an_doc=2004&nu_doc=634), Abruf am 29. November 2010.
- Abuza, Zachary (2005): The Moro Islamic Liberation Front at 20: State of the Revolution, in: *Studies in Conflict and Terrorism*, Vol. 28, No. 6, S. 453-479.
- Abuza, Zachary (2008): The Demise of the Abu Sayyaf Group in the Southern Philippines, in: *CTC Sentinel. Combating Terrorism Center at West Point*. Vol. 1, S. 10-13.
- AFP (2010): Western intel warns Gulf states of Qaeda attacks: report; <http://www.france24.com/en/20100107-western-intel-warns-gulf-states-qaeda-attacks-report>, Abruf am 28. November 2011.;
- Alexander, Yonah/ Richardson, Tyler B (2009): *Terror on the high seas: From piracy to strategic challenge*, Santa Barbara, Calif: Praeger, Security International (1).
- Amirell, Stefan Eklöf (2006): Political Piracy and Maritime Terrorism: A Comparison between the Straits of Malacca and the Southern Philippines, in: Graham G. Ong-Webb (Hrsg.): *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Singapore: Institute of Southeast Asia Studies, S. 52-67.
- Bajoria, Jayshree (2009): al-Qaeda, Council on Foreign Relations; <http://www.cfr.org/terrorist-organizations/al-qaeda-k-al-qaida-al-qaida/p9126>, Abruf am 29. August 2011.
- Banlaoi, Rommel C. (2007): The Abu Sayyaf Group: Threat of Maritime Piracy and Terrorism, in: Peter Lehr: *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, New York, London: Routledge, S. 121-135.
- Bateman, Sam (2006): Assessing the Threat of Maritime Terrorism: Issues for the Asia-Pacific Region, in: *Security Challenges*, Vol. 2, No. 3, S. 77-91.
- Benjamin, Daniel (2011): Al-Qa'ida and Its Affiliates, U.S. Department of State; <http://www.state.gov/s/ct/rls/rm/2011/161895.htm>, Abruf am 02. Oktober 2011
- Bergen, Peter/ Hoffman, Bruce/ Tiedemann, Katherine (2011): Assessing the Jihadist Terrorist Threat to America and American Interests, in: *Studies in Conflict and Terrorism*, Vol. 34, No. 2, S. 65-101.
- Bhattacharji, Preeti (2009): Liberation Tigers of Tamil Eelam, Council on Foreign Relations; <http://www.cfr.org/terrorist-organizations/liberation-tigers-tamil-eelam-aka-tamil-tigers-sri-lanka-separatists/p9242>, Abruf am 29. August 2011.
- Blecker, Thorsten/ Will, Thomas/ Jepsen, Niclas/ Kretschmann, Lutz/ Resch, Andrea (2011a): Analyse von schiffsbezogenen Sicherheitstechnologien zur Verzögerung von Angriffen im Kontext von Piraterie und maritimem Terrorismus. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 10; [http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news\\_events/workingpaper/PiraT\\_Arbeitspapier\\_Nr10\\_2011\\_TUHH.pdf](http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news_events/workingpaper/PiraT_Arbeitspapier_Nr10_2011_TUHH.pdf), Abruf am 02. November 2011.
- Blecker, Thorsten/ Jepsen, Niclas/ Will, Thomas/ Kretschmann, Lutz (2011b): Analyse von schiffsbezogenen Sicherheitstechnologien zur Detektion von Angriffen im Kontext von Piraterie und maritimem Terrorismus. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 9;

- [http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news\\_events/workingpaper/PiraT\\_Arbeitspapier\\_Nr9\\_2011\\_TUHH.pdf](http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news_events/workingpaper/PiraT_Arbeitspapier_Nr9_2011_TUHH.pdf), Abruf am 02. November 2011.
- BKA (2011): Lagebild Seesicherheit 2010, jährlicher Bericht des Bundeskriminalamtes/ Wirtschaftsfassung, Stand: April 2011 (Berichtszeitraum 01.01.-31.12.2010).
- Bowie, Neil G./ Schmid, Alex P.: Databases on terrorism, in: The Routledge Handbook of Terrorism: Research edited by Alex P. Schmid, Routledge, S. 294-340.
- Bünthe, Marco (2005): Aceh nach dem Abkommen von Helsinki: Einschätzung und Perspektiven, in: Südostasien aktuell, Nr. 5, S. 20-24, Hamburg: German Institute for Global and Area Studies (GIGA).
- Burgess, D.R. (2010): The World for Ransom: Piracy is Terrorism, Terrorism is Piracy, New York: Prometheus Books.
- Buzan, Barry/ Waever, Ole/ de Wilde, Jaap (1998): Security: A New Framework for Analysis, Boulder, CO: Lynne Rienner.
- CBP (2006): US Customs and Border Protection: Container Security Initiative Strategic Plan 2006-2011; <http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?AD=ada472713.pdf&Location=U2&doc=Get-TRDoc.pdf>, Abruf am 29. September 2010.
- CBP (2011): US Customs and Border Protection: Container Security Initiative Fact Sheet; [http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/cargo\\_security/csi/csi\\_factsheet\\_2011.ctt/csi\\_factsheet\\_2011.pdf](http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/cargo_security/csi/csi_factsheet_2011.ctt/csi_factsheet_2011.pdf), Abruf am 29. November 2011.
- Chalk, Peter (2007a): The Terrorist Threat to Container Ships, in: Strategic Insights, No.87, S. 27-35.
- Chalk, Peter (2007b): Trends in Transnational Terrorism and Implications for U.S. National Security and U.S. Terrorism Risk Insurance Act, in: Studies in Conflict and Terrorism, Vol. 30, No. 9, S. 767-776.
- Chalk, Peter (2008a): The maritime dimension of international security: terrorism, piracy, and challenges for the United State, Santa Monica: RAND Center for Terrorism Risk Management Policy.
- Chalk, Peter (2008b): Maritime Violence, Crime and Insecurity: Nigeria – A case Study, in: Journal of international peace operations, Vol. 4, No. 3, S. 17-19.
- Chalk, Peter (2010): Piracy Off the Horn of Africa: Scope, Dimensions, Causes and Responses, in: The Brown Journal of World Affairs, Vol. 16, No. 2. S. 89-108.
- Chen, Jeffrey (2007): The Emerging Nexus between Piracy and Maritime Terrorism in Southeast Asia Waters: A Case Study on the Gerakan Aceh Merdeka (GAM), in: Peter Lehr: Violence at Sea, Piracy in the Age of Global Terrorism, New York, London: Routledge, S. 139-154.
- CNA (2010): Al-Qaeda threat adds to shipping concerns in Gulf of Aden; <http://www.cnaeurope.com/fr-fr/News/Pages/IndustryNewsDetails.aspx?newID=72c7b5af-de02-4514-958f-5e2d89321043&CategoryID=438026075&Title=Al-Qaeda%20threat%20adds%20to%20shipping%20concerns%20in%20Gulf%20of%20Aden>, Abruf am 28. Oktober 2011.
- Collier, Christopher (2009): A Carnival of Crime: The Enigma of the Abu Sayyaf, in: Conflict, Community, and Criminality in Southeast Asia and Australia, Center for Strategic & International Studies (CSIS). S. 44-57; [http://www.ciaonet.org/wps/csis/0016762/f\\_0016762\\_14465.pdf](http://www.ciaonet.org/wps/csis/0016762/f_0016762_14465.pdf), Abruf am 28. September 2011
- Council on Foreign Relations (2009): Abu Sayyaf Group; <http://www.cfr.org/philippines/abu-sayyaf-group-philippines-islamist-separatists/p9235>, Abruf am 29. August 2011.

- Daase, Christopher (2011): Sicherheitskultur – Ein Konzept zur interdisziplinären Erforschung politischen und sozialen Wandels, in: Sicherheit und Frieden (S+F), 29/2, S. 59-65.
- Davis, Anthony M. (2008): Terrorism and the maritime transportation system. [are we on a collision course?], Livermore, CA: WingSpan Press.
- Debiel, Tobias/Werthes, Sascha (2005): Human Security – Vom politischen Leitbild zum integralen Baustein eines neuen Sicherheitskonzepts?, in: Sicherheit und Frieden (S+F), 23/1, S.7-14.
- Del Cid Gómez, Juan Miguel (2010): A Financial Profile of the Terrorism of Al-Qaeda and its Affiliates, in : Perspectives on Terror, Vol. 4, No. 4, S. 3-27.
- Destradi, Sandra (2009): Nach dem Bürgerkrieg – Welche Zukunft für Sri Lanka?, in: GIGA Focus Asien 6/2009, Hamburg: German Institute for Global and Area Studies (GIGA).
- Deutscher Bundestag (2011): Drucksache 17/7743;  
<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/077/1707743.pdf>, Abruf am 07. Dezember 2011.
- Drakos, Konstatinos (2009): Security Economics: A Guide for Data Availability and Needs, Economics of Security Working Paper 6;  
[http://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw\\_01.c.94892.de/diw\\_econsec0006.pdf](http://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.94892.de/diw_econsec0006.pdf),  
 Abruf am 24. November 2010.
- Duffield, Caroline (2010): Who are Nigeria's Mend oil militants?;  
<http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-11467394>, Abruf am 29. September 2011.
- Ehrhart, Hans-Georg/ Kahl, Martin (Hrsg.) (2010): Security Governance in und für Europa – Konzepte, Akteure, Missionen. Baden-Baden: Nomos.
- Ehrhart, Hans-Georg/ Petretto, Kerstin/ Schneider, Patricia (2010): Security Governance als Rahmenkonzept für die Analyse von Piraterie und maritimen Terrorismus - Konzeptionelle und Empirische Grundlagen, PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 1. ;  
[http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news\\_events/workingpaper/PiraT\\_Arbeitspapier\\_Nr1\\_2010\\_Ehrhart-Petretto-Schneider.pdf](http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news_events/workingpaper/PiraT_Arbeitspapier_Nr1_2010_Ehrhart-Petretto-Schneider.pdf), Abruf am 9. September 2011.
- Ehrhart, Hans-Georg (2011): Security Governance as a Framework and Basis for Multi-Stakeholder Partnerships, in: Michael Brzoska/ Hans-Georg Erhart/ Jens Narten (Hrsg.): Multi-Stakeholder Security Partnerships. A Critical Assessment with case Studies from Afghanistan, DR Congo and Kosovo. Baden-Baden: Nomos, S. 37-60.
- Engerer, Hella/ Gössler, Max (2011a): Maritimer Terrorismus und Piraterie aus Sicht der deutschen Versicherungswirtschaft – Ergebnisse einer Befragung deutscher Transportversicherer. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 12;  
[http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news\\_events/workingpaper/PiraT\\_Arbeitspapier\\_Nr12\\_2011\\_DIW\\_Versicherer.pdf](http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news_events/workingpaper/PiraT_Arbeitspapier_Nr12_2011_DIW_Versicherer.pdf), Abruf am 18. November 2011.
- Engerer, Hella/ Gössler, Max (2011b): Piraterie und maritimer Terrorismus aus Sicht deutscher Reeder – Ergebnisse einer Befragung. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 11;  
[http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news\\_events/workingpaper/PiraT\\_Arbeitspapier\\_Nr11\\_2011\\_DIW\\_Reeder.pdf](http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news_events/workingpaper/PiraT_Arbeitspapier_Nr11_2011_DIW_Reeder.pdf), Abruf am 18. November 2011.
- Engerer, Hella (2011): Piraterie und maritimer Terrorismus - Entwicklung und Bedeutung des Seehandels, PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 3;  
[http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news\\_events/workingpaper/PiraT\\_Arbeitspapier\\_Nr3\\_2011\\_Engerer.pdf](http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news_events/workingpaper/PiraT_Arbeitspapier_Nr3_2011_Engerer.pdf), Abruf am 21. November 2011.

- European Police Office (2007): EU Terrorism Situation and Trend Report; [https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/publications/tesat2007\\_1.pdf](https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/publications/tesat2007_1.pdf), Abruf am 01. Oktober 2012.
- European Police Office (2009): EU Terrorism Situation and Trend Report; [https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/publications/tesat2009\\_1.pdf](https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/publications/tesat2009_1.pdf), Abruf am 01. Oktober 2012.
- European Police Office (2010): EU Terrorism Situation and Trend Report; [https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/publications/tesat2010\\_1.pdf](https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/publications/tesat2010_1.pdf), Abruf am 01. Oktober 2012.
- European Police Office (2011): EU Terrorism Situation and Trend Report; [https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/publications/te-sat2011\\_0.pdf](https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/publications/te-sat2011_0.pdf), Abruf am 01. Oktober 2012.
- European Police Office (2012): EU Terrorism Situation and Trend Report; <https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/publications/europoltsat.pdf>, Abruf am 01. Oktober 2012.
- EU-Verordnung Nr. 725/2004 (2004): Verordnung Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen vom 31. März 2004; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:129:0006:0091:DE:PDF>; Abruf am 19. Oktober 2010.
- Farrell, Richard (2007): Maritime Terrorism – Focusing on the probable; in: Naval War College Review, No. 3, S. 46-60.
- Flottenkommando (2011): Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland; [http://www.marine.de/contentDownload/download/1320831828538S6GSVfxGvYPHSfcUQug-ga95SnzngPFstsm4xlBLTf79cAGRb9u/FaZa2011\\_web.pdf](http://www.marine.de/contentDownload/download/1320831828538S6GSVfxGvYPHSfcUQug-ga95SnzngPFstsm4xlBLTf79cAGRb9u/FaZa2011_web.pdf), Abruf am 28. November 2011.
- Geise, Torsten (2007): Maritime Terrorism in Southeast Asia; in: Südostasien aktuell – Journal for Contemporary Southeast Asian Affairs, No. 3, S. 7-43.
- Geise, Torsten/Schneider, Patricia (2010): Piraterie vor Somalia als sicherheitspolitische Herausforderung, in: Jahresbericht 2009, Hamburg: Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik (IFSH), S. 14-19; <http://www.maritimesicherheit.eu/fileadmin/content/Publications/Jahrbuch-2009-Piraterie-Extrakt.pdf>, Abruf am 21. November 2011.
- Graf, Andreas (2011): Countering Piracy and Maritime Terrorism in South East Asia and off the Horn of Africa: Applying the lessons learned from the Countermeasures against Maritime Violence in the Straits of Malacca to the Gulf of Aden, PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 4; [http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news\\_events/workingpaper/PiraT\\_Arbeitspapier\\_Nr4\\_2011\\_Graf.pdf](http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news_events/workingpaper/PiraT_Arbeitspapier_Nr4_2011_Graf.pdf), Abruf am 18. November 2011.
- Greenberg, Michael D./ Chalk, Peter/ Willis, Henry H./ Khilko, Ivan/ Ortiz, David S. (2006): Maritime Terrorism: Risk and Liability, Santa Monica. RAND Center for Terrorism Risk Management Policy; [http://www.rand.org/pubs/monographs/2006/RAND\\_MG520.sum.pdf](http://www.rand.org/pubs/monographs/2006/RAND_MG520.sum.pdf), Abruf am 1. November 2011.
- Gunaratna, Rohan (Hrsg.) (2003): Terrorism in the Asia Pacific: Threat and Response, Singapore: Times Academic Press.
- Heid, Tatjana (2011): Piraten im Visier: Bundestag debattiert Verlängerung der Nato-Einsätze im östlichen Afrika und im Mittelmeer, in: Das Parlament, Nr. 48;

- <http://www.bundestag.de/dasparlament/2011/48/EuropaWelt/36786503.html>, Abruf am 07. Dezember 2011:
- Herbert-Burns, Rupert/ Zucker, Lauren (2004): Drawing the line between piracy and maritime terrorism, in: Jane's Intelligence Review, S. 30;  
<http://www.humansecurityreport.info/index.php?option=content&task=view&id=28&Itemid=63>, Abruf am 1. November 2011.
- HIK (2009): Heidelberger Institut für Internationale Konfliktforschung, Conflict Barometer 2009;  
[http://www.hiik.de/en/konfliktbarometer/pdf/ConflictBarometer\\_2009.pdf](http://www.hiik.de/en/konfliktbarometer/pdf/ConflictBarometer_2009.pdf), Abruf am 25. November 2011
- HIK (2010): Heidelberger Institut für Internationale Konfliktforschung, Conflict Barometer 2010;  
[http://hiik.de/de/konfliktbarometer/pdf/ConflictBarometer\\_2010.pdf](http://hiik.de/de/konfliktbarometer/pdf/ConflictBarometer_2010.pdf), Abruf am 25. November 2011.
- Hoffman, Bruce (1998): Inside Terrorism. London: Victor Gollancz.
- Hoffman, Bruce (2002): Rethinking Terrorism and Counterterrorism Since 9/11, in: Studies in Conflict and Terrorism, Vol. 25, No. 5, S. 303-316.
- Hoffman, Bruce (2006): Combating Al Qaeda and the Militant Islamic Threat, Santa Monica: RAND Center for Terrorism Risk Management Policy.
- Human Rights Watch (2010): Harsh War, Harsh Peace: Abuses by al-Shabaab, the Transitional Federal Government, and AMISOM in Somalia. Human Rights Watch Report April;  
[http://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/49BC35FD9F0434CF4925770B0004D609-Full\\_Report.pdf](http://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/49BC35FD9F0434CF4925770B0004D609-Full_Report.pdf), Abruf am 29. September 2011
- ICT (2009): Maritime Terrorism in the Eyes of Al-Qaeda, Jihadi Website Monitoring Group of the International Institute for Counter-Terrorism, November 2009,  
[http://www.ict.org.il/Portals/0/Internet%20Monitoring%20Group/JWMG\\_Maritime\\_Terrorism.pdf](http://www.ict.org.il/Portals/0/Internet%20Monitoring%20Group/JWMG_Maritime_Terrorism.pdf), Abruf am 1. Oktober 2011.
- ICT (2010): Al-Qaeda claims responsibility for the attack on a Western sea vessel in the region of the Strait of Hormuz, Jihadi Website Monitoring Group of the International Institute for Counter-Terrorism, 08/08/2010, [http://www.ict.org.il/Portals/0/Internet%20Monitoring%20Group/JWMG\\_Japanese\\_Oil\\_Tanker.pdf](http://www.ict.org.il/Portals/0/Internet%20Monitoring%20Group/JWMG_Japanese_Oil_Tanker.pdf), Abruf am 1. Oktober 2011.
- International Court of Justice (1986): Case Concerning Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America). Merits – Judgment of 27 June 1986;  
<http://www.icj-cij.org/docket/files/70/6503.pdf>, Abruf am 3. Oktober 2011.
- International Crisis Group (2010): Somalia's Divided Islamists. Africa Briefing No. 74;  
[http://www.crisisgroup.org/~media/Files/africa/horn-of-africa/somalia/B74%20Somalias%20Divided%20Islamists.ashx](http://www.crisisgroup.org/~/media/Files/africa/horn-of-africa/somalia/B74%20Somalias%20Divided%20Islamists.ashx), Abruf am 2. November 2011
- International Crisis Group (2011): Crisis Watch No. 99; <http://www.crisisgroup.org/~media/Files/CrisisWatch/2011/cw99.pdf>, Abruf am 15. November 2011.
- ISPS Code (2003) International Ship & Port Facility Security Code and SOLAS Amendments 2002, International Maritime Organization; [http://www.imo.org/safety/main-frame.asp?topic\\_id=897#what](http://www.imo.org/safety/main-frame.asp?topic_id=897#what), Abruf am 20. Oktober 2011.
- Jakobi, Anja (2010): Piraterie und Geldwäsche. Geldwäschebekämpfung als möglicher Ansatz zur Bekämpfung von Piraterie in Somalia. HSK Standpunkt 3/2010; [http://www.hsfk.de/fileadmin/downloads/Standpunkte\\_3\\_2010.pdf](http://www.hsfk.de/fileadmin/downloads/Standpunkte_3_2010.pdf), Abruf am 1. September 2011.

- Jakobi, Anja P. (2011): Non-State Actors and the Governance of Violence and Crime, Outline prepared for the Conference The Transnational Governance of Violence and Crime. Frankfurt, November.
- Jakobi, Anja P. (2011): Common Goods and Evils? The Formation of Global Crime Governance. Habilitationsschrift übermittelt an den Fachbereich Gesellschafts- und Geschichtswissenschaften der Technischen Universität Darmstadt, September 2011, im Erscheinen.
- Jenisch, Uwe (2010): Piraterie/Terrorismus - Passagierschiffahrt und Terrorismus - Eine unterschätzte Gefahr, in: MarineForum, Nr. 5, S. 4-8.
- Jopp, Heinz-Dieter/ Kaestner, Roland (2011): Analyse der maritimen Gewalt im Umfeld der Barbaresken-Staaten vom 16. bis zum 19. Jahrhundert – Eine Fallstudie. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 5;  
[http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news\\_events/workingpaper/PiraT\\_Arbeitspapier\\_Nr5\\_2011\\_ISZA.pdf](http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news_events/workingpaper/PiraT_Arbeitspapier_Nr5_2011_ISZA.pdf), Abruf am 17. November 2011.
- Kingsbury, Damien (2007): The Free Aceh Movement: Islam and Democratisation, in: Journal of Contemporary Asia, Vol. 37, No. 2, S. 166-189.
- Kolb, Andreas S./ Salomon, Tim René/ Udich, Julian (2011): Paying Danegeld to Pirates – Humanitarian Necessity or Financing Jihadists, in: May Planck Yearbook of United Nations Law, Vol. 15, S. 105-164.
- König, Doris/ Salomon, Tim René/ Neumann, Thilo/ Kolb, Andreas S. (2011): Piraterie und maritimer Terrorismus als Herausforderungen für die Seesicherheit: Objektive Rechtsunsicherheit im Völker-, Europa- und deutschen Recht. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 7;  
[http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news\\_events/workingpaper/PiraT\\_Arbeitspapier\\_Nr7\\_2011\\_07.pdf](http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news_events/workingpaper/PiraT_Arbeitspapier_Nr7_2011_07.pdf), Abruf am 24. November 2011.
- König, Doris/ Salomon, Tim René (2011): Private Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen – Rechtliche Implikationen. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 2;  
[http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news\\_events/workingpaper/PiraT\\_Arbeitspapier\\_Nr2\\_2011\\_Koenig-Salomon.pdf](http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news_events/workingpaper/PiraT_Arbeitspapier_Nr2_2011_Koenig-Salomon.pdf), Abruf am 18. November 2011.
- Kretschmann, Lutz (2011): „Piraterie und maritimer Terrorismus als Herausforderungen für die Seehandelssicherheit: Indikatoren zur Bewertung der Verwundbarkeit maritimer Objekte sowie der Leistungsfähigkeit technischer Gegenmaßnahmen“, Diplomarbeit an der TU-Hamburg Harburg, Institut für Logistik und Unternehmensführung, Hamburg, eingereicht am Mai 2011 (unveröffentlicht).
- Kurtenbach, Sabine (2000): Kolumbien: Krise im Friedensprozess und Regionalisierung des Konfliktes, in: Brennpunkt Lateinamerika Nr. 22-00, S. 223-231.
- LaFree, Gary (2010): The Global Terrorism Database (GTD): Accomplishments and Challenges, in: Perspectives on Terrorism, Vol. IV, issue 1, March 2010, S. 24-47.
- Lehr, Peter (2007): Violence at sea. Piracy in the age of global terrorism, New York: Routledge.
- Lehr, Peter (2009): Maritime Terrorism: Locations, Actors, and Capabilities, in Rupert Herbert-Burns/ Sam Bateman / Peter Lehr (Hrsg.): Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security, London: CRC Press, S. 55-71.
- Le Sage, Andre (2009): Militias and Insurgency in Somalia, in: Policy Watch No. 1593, The Washington Institut for Near East Policy;  
<http://www.washingtoninstitute.org/templateC05.php?CID=3131>, Abruf am 19. Oktober 2011.
- Levie, Howard (1992): Mine Warfare at Sea, Dordrecht, NL: Martinus Nijhoff.



- Lewis, Jeffrey/ Maxon, Philip (2010): The Proliferation Security Initiative, in: disarmament forum 2, S. 35-43.
- Liebing, Maja (2008): Kolumbien (FARC und ELN), Arbeitsgemeinschaft Kriegsursachenforschung, Länderbericht der AKUF;  
[http://www.sozialwiss.uni-hamburg.de/publish/lpw/Akuf/999\\_ak\\_kolumbien.htm](http://www.sozialwiss.uni-hamburg.de/publish/lpw/Akuf/999_ak_kolumbien.htm),  
 Abruf am 29. September 2011
- Liss, Carolin (2010): The Challenges of Piracy in Southeast Asia and the Role of Australia, Nautilus Institute;  
<http://www.nautilus.org/publications/essays/apsnet/policy-forum/2007/the-challenges-of-piracy-in-southeast-asia-and-the-role-of-australia>, Abruf am 30. November 2011.
- Lough, Richard (2011): Piracy ransoms funneled to Islamist militants: U.N.;  
<http://news.nationalpost.com/2011/07/06/piracy-ransoms-funnelled-to-islamist-militants-u-n/>, Abruf am 08. November 2011.
- LTTE Watch Deutschland (2011): UN-Experten Gruppe veröffentlicht Bericht über Sri Lanka;  
<http://lttewatch.wordpress.com/2011/04/26/trotz-protesten-un-expertengruppe-veroeffentlicht-bericht-uber-sri-lanka/>, Abruf am 20. Oktober 2011.
- Luft, Gal/ Korin, Anne (2004): Terrorism Goes to Sea, in: Foreign Affairs Vol. 83, No. 6, S. 61-71.
- Maouche, Alexandre (2011): Piracy along the Horn of Africa: An Analysis of the Phenomenon within Somalia. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 6;  
[http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news\\_events/workingpaper/PiraT\\_Arbeitspapier\\_Nr6\\_2011\\_Maouche.pdf](http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news_events/workingpaper/PiraT_Arbeitspapier_Nr6_2011_Maouche.pdf), Abruf am 28. November 2011.
- Marine (2011): Über uns; [http://www.marine.de/portal/a/marine/ueberuns/diedeuts?yw\\_content\\_URL=/01DB070000000001/W26HTBDL236INFODE/content.jsp](http://www.marine.de/portal/a/marine/ueberuns/diedeuts?yw_content_URL=/01DB070000000001/W26HTBDL236INFODE/content.jsp), Abruf am 28. November 2011.
- Menkhaus, Ken (2009): Dangerous Waters, in: Survival, Vol. 51, No. 1, S. 21-25.
- Molano, Alfredo (2000): The Evolution of the Farc: A Guerilla Group's Long History, NACLA Report on the Americas, Sept/Okt; <http://www.icdc.com/~paulwolf/colombia/molano.htm>, Abruf am 29. Oktober 2011
- MULTIPART (2008): Theoretical and Methodological Framework and Guidance, Final report of Work Packages 2 and 3 of the Research Project Multi-stakeholder Partnerships in Post-conflict Reconstruction: The Role of the EU; [http://www.multi-part.eu/index.php?option=com\\_content&task=view&id=77&Itemid=113](http://www.multi-part.eu/index.php?option=com_content&task=view&id=77&Itemid=113), Abruf am 18. November 2010.
- Müller, Erwin/ Schneider, Patricia (2006): Sicherheit vs. Freiheit? Die Europäische Union im Kampf gegen den Terrorismus, Baden-Baden: Nomos, 2006.
- Münch, Richard (1996): Risikopolitik. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Münkler, Herfried/ Bohlender, Matthias/ Meurer, Sabine (Hrsg.) (2010): Sicherheit und Risiko. Über den Umgang mit Gefahr im 21. Jahrhundert, Bielefeld: Transcript Verlag.
- Muraviev, Alexey (2007): Maritime Terrorism and Risks to the Australian Maritime and Resource Industries, in: Mendis, Priyan et al.: Recent advances in security technology. Proceedings of the RNSA Security Technology Conference, Melbourne, Australia: Australian Homeland Security Research Centre, S. 79-89; [http://seit.unsw.adfa.edu.au/staff/sites/dcornforth/Papers/Cornforth\\_IntelligentEvacuationModels.pdf](http://seit.unsw.adfa.edu.au/staff/sites/dcornforth/Papers/Cornforth_IntelligentEvacuationModels.pdf), Abruf am 30. November 2011.



- Murphy, Martin N. (2006): Maritime terrorism: The threat in context, in: Jane's Intelligence Review, Vol. 18, No. 2, S. 20-25.
- Murphy, Martin N. (2007): Contemporary piracy and maritime terrorism: The threat to international security (Adelphi Paper 388), Abingdon: Routledge.
- Murphy, Martin N. (2009): Small boats, weak states, dirty money: Piracy & maritime terrorism in the modern world, London: Hurst.
- Neumann, Thilo/ Salomon, Tim René (2011): Kein Krieg vor Somalia, in: Humanitäres Völkerrecht – Informationsschriften 3, S. 165-172.
- Nicksch, Larry (2007): Abu Sayyaf: Target of Philippine-U.S. Anti-Terrorism Cooperation. CRS Report for Congress, 24. Januar 2007; <http://www.fas.org/sgp/crs/terror/RL31265.pdf>, Abruf am 17. November 2011.
- Nincic, Donna (2005): Maritime Terrorism: Threat Identification, WMD and Regime Response; in: Journal of Strategic Studies, No. 4, S. 619-644.
- Omotola, J. Shola (2009): „Liberation Movements“ and Rising Violence in the Niger Delta: The New Contentious Site of Oil and Environmental Politics, in: Studies in Conflict and Terrorism, Vol. 33, No. 1, S. 36-54.
- Ong-Webb, Graham Gerard (2006): Piracy, maritime terrorism and securing the Malacca Straits. Singapore: ISEAS [u.a.].
- Petretto, Kerstin (2010): Somalia und Piraterie: keine Lösung in Sicht, weder zu Wasser noch zu Land, Hamburger Informationen zur Friedensforschung und Sicherheitspolitik, 49/2010; <http://ifsh.de/pdf/publikationen/hifs/HI49.pdf>, Abruf am 27. November 2011.
- Petretto, Kerstin (2011): Diebstahl, Raub und erpresserische Geiselnahme im maritimen Raum: Eine Analyse zeitgenössischer Piraterie . PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 8. ; [http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news\\_events/workingpaper/PiraT\\_Arbeitspapier\\_Nr8\\_2011\\_Petretto.pdf](http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/news_events/workingpaper/PiraT_Arbeitspapier_Nr8_2011_Petretto.pdf), Abruf am 18. November 2011.
- Prakash, Metaparti Satya (2002): Threats to Port and Container Security and Scope for Regional Cooperation, Paper presented at the 12th Meeting of the Council for Security and Cooperation in the Asia-Pacific (CSCAP) Working Group on Maritime Cooperation, Singapore, 10-11 December 2002.
- Rat der Europäischen Union (2002): Gemeinsamer Standpunkt 2002/976/GASP des Rates; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002E0976:DE:HTML>, Abruf am 01. Oktober 2012.
- Rat der Europäischen Union (2003): Gemeinsamer Standpunkt 2003/906/GASP des Rates; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003E0906:DE:HTML>, Abruf am 01. Oktober 2012.
- Rat der Europäischen Union (2004): Gemeinsamer Standpunkt 2004/500/GASP des Rates; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004E0500:DE:HTML>, Abruf am 01. Oktober 2012.
- Rat der Europäischen Union (2005): Gemeinsamer Standpunkt 2005/936/GASP des Rates; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:340:0080:01:DE:HTML>, Abruf am 01. Oktober 2012.

- Rat der Europäischen Union (2006): Gemeinsamer Standpunkt 2006/1011/GASP des Rates; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:379:0129:01:DE:HTML>, Abruf am 01. Oktober 2012.
- Rat der Europäischen Union (2007): Gemeinsamer Standpunkt 2007/871/GASP des Rates; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:340:0109:01:DE:HTML>, Abruf am 01. Oktober 2012.
- Rat der Europäischen Union (2008): Gemeinsamer Standpunkt 2008/586/GASP DES RATES vom 15. Juli 2008; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:188:0071:0076:DE:PDF>, Abruf am 23. September 2010.
- Rat der Europäischen Union (2008): Gemeinsamer Standpunkt 2008/959/GASP des Rates; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:338:0077:01:DE:HTML>, Abruf am 01. Oktober 2012.
- Rat der Europäischen Union (2009): Beschluss 2009/1004/GASP des Rates; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:346:0058:01:DE:HTML>, Abruf am 01. Oktober 2012.
- Rat der Europäischen Union (2010): Beschluss 2010/386/GASP des Rates; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:178:0028:01:DE:HTML>, Abruf am 01. Oktober 2012.
- Rat der Europäischen Union (2011): Beschluss 2011/872/GASP des Rates; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:343:0054:01:DE:HTML>, Abruf am 01. Oktober 2012.
- Rahman Chris (2008): The Global Maritime Partnership Initiative: Implications for the Royal Australian Navy, Papers in Australian Maritime Affairs No. 24; <http://www.navy.gov.au/w/images/PIAMA24.pdf>, Abruf am 10. September 2011.
- Raymond, Catherine Zara (2005): Maritime Terrorism. A Risk Assessment; in: Joshua Ho/ Catherine Zara Raymond (Hrsg.): The Best of Times, the Worst of Times: Maritime Security in the Asia-Pacific, Singapore: World Scientific, S. 179-212.
- Reuters (2010): Yemen al Qaeda urges jihad, wants Red Sea blocked; <http://www.reuters.com/article/2010/02/08/us-yemen-idUSTRE6173II20100208>, Abruf am 28. September 2011.;
- RiaNovosti (2010): Al-Qaida plant Großanschläge auf See; <http://de.rian.ru/world/20100107/124619235.html>, Abruf am 28. September 2011.
- Richardson, Michael (2004): A Time Bomb for Global Trade: Maritime Terrorism in the Age of Weapons of Mass Destruction, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Robertson, Roland (1992): Globalization: Social Theory and Global Culture, London: Sage.
- Rosecrance, Richard (2000): Change, Complexity and Governance in Globalising Space, in: Jon Pierre: Debating Governance: Authority, Steering, and Democracy, Oxford: University Press, S. 167-200.
- Saab, Bilal Y/ Taylor, Alexandra W. (2009): Criminality and Armed Groups: A Comparative Study of FARC and Paramilitary Groups in Colombia; in: Studies in Conflict and Terrorism, Vol. 32, No. 6, S. 455-475.
- Santos, Soliman M., et al. (2010): Primed and Purposeful: Armed Groups and Human Security Efforts in the Philippines. S. 115-138; <http://www.smallarmssurvey.org/fileadmin/docs/D-Book->

- [series/book-12-Philippines/SAS-Armed-Groups-Human-Security-Efforts-Philippines.pdf](#), Abruf am 2. Oktober 2011
- Schmid, Alex (2004): Statistics on Terrorism: The Challenge of Measuring Trends in Global Terrorism, in: Forum on Crime and Society 4 (1-2), S. 49-69;  
[http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Forum/V05-81059\\_EBOOK.pdf](http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Forum/V05-81059_EBOOK.pdf), Abruf am 25. November 2011.
- Schmid, Alex P. (2011): The Definition of Terrorism, in: The Routledge Handbook of Terrorism: Research edited by Alex P. Schmid, Routledge, S. 39-157.
- Schmid, Johann (2005): Ein Neuanatz in der Auseinandersetzung mit dem internationalen Terrorismus, in: Europäische Sicherheit, S. 75-80.
- Schmid, Johann / Schneider, Patricia (2011): Terrorismus: Eine Herausforderung für Strategie und Legitimität, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, Nr. 27, S. 14-18;  
[http://www.bpb.de/publikationen/XH5AAT,0,0,Strategien\\_zur\\_Bek%20empfung\\_von\\_Terrorakturen\\_und\\_Aufst%20ndischen.html#art0](http://www.bpb.de/publikationen/XH5AAT,0,0,Strategien_zur_Bek%20empfung_von_Terrorakturen_und_Aufst%20ndischen.html#art0), Abruf am 18. November 2011.
- Schneckener, Ulrich (2011): Die Rolle nicht-staatlicher Gewaltakteure in der internationalen Politik, in: Michael Staack (Hrsg.): Einführung in die Internationale Politik. Studienbuch, München: Oldenbourg, S. 455-484.
- Schneider, Mark (2009): Nigeria: A violent window of opportunity. International Crisis Group.  
<http://www.crisisgroup.org/en/regions/africa/west-africa/nigeria/op-eds/nigeria-a-violent-window-of-opportunity.aspx>, Abruf am 19. Oktober 2011.
- Schneider, Patricia/ Giglmaier, Fabian (2010): Somalische Piraten in Hamburg vor Gericht: Strafverfolgung als Handlungsoption gegen Piraterie? BOFAXE Nr. 363D, 9.12.2010;  
[http://www.maritimesicherheit.eu/fileadmin/content/Publications/BOFAXE\\_363D.pdf](http://www.maritimesicherheit.eu/fileadmin/content/Publications/BOFAXE_363D.pdf), Abruf am 10. September 2011.
- Schneider, Patricia (2011): Terror Blacklists on Trial: Smart Sanctions challenged by Human Rights, in: Michael Goodhart/ Anja Mihr (Hrsg.): Human Rights in the 21<sup>st</sup> Century. Continuity and Change since 9/11, Palgrave Macmillan, S. 150-166.
- Scholvin, Sören (2009): Indonesiens und Somalias Piraterie. Arbeitsgemeinschaft Kriegsursachenforschung. AKUF Analyse Mai 2009, Nr. 6;  
<http://www.sozialwiss.uni-hamburg.de/publish/lpw/Akuf/publ/AKUF-Analysen-06.pdf>, Abruf am 29. September 2011.
- Schreiber, Wolfgang (2010): Kriege und bewaffnete Konflikte 2010. Arbeitsgemeinschaft Kriegsursachenforschung. AKUF Analyse Dezember 2010, Nr. 9, <http://www.sozialwiss.uni-hamburg.de/publish/lpw/Akuf/publ/AKUF-Analysen-09.pdf>, Abruf am 29. September 2011.
- Security Council (1999): Resolution 1267: The Consolidated List established and maintained by the 1267 Committee with respect to Al-Qaida, Usama bin Laden, and the Taliban and other individuals, groups, undertakings and entities associated with them;  
<http://www.un.org/sc/committees/1267/information.shtml>, Abruf am 9 Oktober 2010.
- Sedlacek, Dirk/Meyer, Lutz/Baaske, Gisa/Hahne, Joachim /Dreißig, Dirk (2006): Maritimer Terror und Piraterie auf hoher See, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft.
- SOLAS Konvention (2010): International Convention for the Safety of Life at Sea;  
[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx), Abruf am 01. November 2011.

- SomaliaReport (2011): Al-Qaeda Considered Tanker Attacks;  
[http://www.somaliareport.com/index.php/post/809/Al\\_Qaeda\\_Considered\\_Tanker\\_Attacks](http://www.somaliareport.com/index.php/post/809/Al_Qaeda_Considered_Tanker_Attacks);  
 Abruf am 28. November 2011.
- Spiegel Online (2004): Philippinen – Abu Sayyaf; <http://www.spiegel.de/spiegelspecial/a-306729.html>, Abruf am 15. Oktober 2011.
- Spiegel Online (2011): Al-Qaida erwog offenbar Anschläge auf Öltanker;  
<http://www.spiegel.de/politik/ausland/0,1518,764001,00.html>, Abruf am 28. November 2011.
- Staack, Michael (2011): Die Außenpolitik der Bundesrepublik Deutschland, in: Michael Staack (Hrsg.): Einführung in die Internationale Politik. Studienbuch, München: Oldenbourg, S. 213-268.
- Stange, Gunnar & Patock, Roman (2010): From Rebels to Rulers and Legislators: The Political Transformation of the Free Aceh Movement (GAM) in Indonesia, in: Journal of Current Southeast Asian Affairs, Vol. 29, Nr. 1, S. 95-120.
- START (2010): Global Terrorism Database, GTD Variables & Inclusion Criteria, University of Maryland; <http://www.start.umd.edu/gtd/downloads/Codebook.pdf>, Abruf am 22. Oktober 2011.
- START (2012): State Department contracts START to provide terrorism data and analysis, <http://www.start.umd.edu/start/announcements/announcement.asp?id=438> vom 16.11.2012, Abruf am 21.11.2012.
- Stehr, Michael (2004): Piraterie und Terror auf See, Berlin: Köster, (Bewaffnete Konflikte nach dem Ende des Ost-West-Konfliktes).
- Steinberg, Guido (2009): Al-Qaida. Bundeszentrale für Politische Bildung.;  
<http://www.bpb.de/themen/OS150Q,0,0,AlQaida.html>, Abruf am 29. September 2011
- Stober, Rolf (Hrsg.) (2010): Der Schutz vor Piraterie und maritimem Terrorismus zwischen internationaler, nationaler und unternehmerischer Verantwortung, Köln: Carl Heymanns Verlag.
- Teitler, Ger (2002): Piracy in Southeast Asia: A Historical Comparison, in: Maritime Studies Nr. 1, S. 67-83.
- Teo, Yun Yun (2007): Target Malacca Straits: Maritime Terrorism in Southeast Asia, in: Studies in Conflict and Terrorism, Vol. 30, Nr. 6, S. 541-561.
- The Economist Intelligence Unit (2011): Country Report April 2011: Indonesia.
- The Economist Intelligence Unit (2011): Country Report April 2011: Nigeria.
- The Economist Intelligence Unit (2011): Country Report May 2011: Somalia.
- TOPs (2008): Terrorist Organization Profiles. National Consortium for the Study of Terrorism and Response to Terrorism, ASG; [http://www.start.umd.edu/start/data\\_collections/tops/terrorist\\_organization\\_profile.asp?id=204](http://www.start.umd.edu/start/data_collections/tops/terrorist_organization_profile.asp?id=204), Abruf am 15. Oktober 2011.
- Truver, Scott C. (2008): Mines and Underwater IEDs in U.S Ports and Waterways: Context, Threats, Challenges, and Solutions. In: Naval War College Review, S. 106-127;  
<http://www.usnwc.edu/getattachment/a18d6281-269c-4e7a-910c-220a02bd2cd8/Mines-and-Underwater-IEDs-in-U-S-Ports-and-Waterwa>, Abruf am 5. Oktober 2011.
- Ufen, Andreas (2007): Wahlen in Aceh: Neue Hoffnung auf Frieden?, in: Südostasien aktuell 1, S. 1-7, Hamburg: German Institute for Global and Area Studies (GIGA).
- Ugarte, Eduardo F. (2008): The Alliance System of the Abu Sayyaf: 1993–2000, in: Studies in Conflict and Terrorism Vol. 31, No.2, S. 125-144.
- Ume James, et al (2011): Nigeria: MEND bombs Agip Stations;  
<http://allafrica.com/stories/201103170632.html>, Abruf am 29. September 2011.

- United Nations (2011): Report of the Secretary General's Panel of Experts on Accountability in Sri Lanka, 31. März 2011; [http://www.un.org/News/dh/infocus/Sri\\_Lanka/POE\\_Report\\_Full.pdf](http://www.un.org/News/dh/infocus/Sri_Lanka/POE_Report_Full.pdf), Abruf am 29. September 2011.
- United Nations (2012): The List established and maintained by the 1267 Committee with respect to individuals, groups, undertakings and other entities associated with Al-Qaida; <http://www.un.org/sc/committees/1267/pdf/AQList.pdf>, Abruf am 01. Oktober 2012.
- USA Today (2011): Oil tanker hijacks easy, attacks complex; [http://www.usatoday.com/news/world/2011-05-21-terror-plot-oil-tankers\\_n.htm](http://www.usatoday.com/news/world/2011-05-21-terror-plot-oil-tankers_n.htm), Abruf am 28. November 11.
- U.S. Department of State (2009): Country Reports on Terrorism 2009, S. 274-277; <http://www.state.gov/documents/organization/141114.pdf>, Abruf am 29. Oktober 2011.
- U.S. Department of State (2010): Country Reports on Terrorism 2010. S. 200-201; <http://www.state.gov/documents/organization/170479.pdf>, Abruf am 25. November 2011.
- Verbundprojekt PiraT (2011): Ergebnisse der Fragebogenaktion und Kommentierung; <http://www.maritimesecurity.eu/fileadmin/content/Publications/PiraT--Ergebnisse-der-Fragebogenaktion-Nov-2011.pdf>, Abruf am 30. November 2011.
- Watts, Michael (2007): Petro-Insurgency or Criminal Syndicate? Conflict & Violence in the Niger-Delta, in: Review of African Political Economy, Vol. 34, No. 114, S. 637-660.
- Wigle, John (2010): Introducing the Worldwide Incidents Tracking System (WITS), in: Perspectives on Terrorism, Vol. IV, issue 1, March 2010, S. 3-24.
- Winter, Lucas (2011): The Abdullah Azzam Brigades, in: Studies in Conflict and Terrorism, Vol. 34, No. 11, S. 883-895.
- Zinecker, Heidrun (2006): Lernen Guerillas? Die Beispiele FARC und ELN in Kolumbien, in: Lateinamerika Analysen 15, Nr. 3, S. 31-75.