

HAMBURGER BEITRÄGE

zur Friedensforschung und Sicherheitspolitik

Patricia Schneider

**Maritimer Terrorismus:
Tätergruppen und Anschlagstypen**

Heft 157

Hamburg, Januar 2012

Impressum

Das Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg besteht seit dem Juni 1971 und ist eine unabhängige Einrichtung in Form einer Stiftung des Bürgerlichen Rechts. Laut Satzung ist es Zweck der Institutsarbeit, „sich im Rahmen der Friedensforschung speziell mit sicherheitspolitischen Problemen zu befassen und dabei die Kriterien von freier Forschung und Lehre, Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses und Publizierung der Forschungsergebnisse zu erfüllen“. Im Sinne dieser Aufgaben gibt das Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik die Hamburger Beiträge zur Friedensforschung und Sicherheitspolitik heraus.

Die Hamburger Beiträge erscheinen in unregelmäßiger Folge. Für Inhalt und Aussage der Beiträge sind jeweils die entsprechenden Autoren verantwortlich.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des IFSH.

Bestellungen können nur in begrenztem Umfang angenommen werden.

Anfragen sind zu richten an:

Institut für Friedensforschung
und Sicherheitspolitik
an der Universität Hamburg
Beim Schlump 83
D – 20144 Hamburg
Tel.: (040) 866 077 – 0
Fax.: (040) 866 36 15
e-mail: ifsh@ifsh.de
Internet: <http://www.ifsh.de>

ISSN 0936-0018

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.

Inhaltsverzeichnis

Executive Summary	4
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	7
1. Einleitung	8
2. Phänomen Maritimer Terrorismus: Definition und Kontext	10
3. Herausforderung Datenlage: GTD, WITS und RAND Datenbanken	14
4. Kategorisierung der Tätergruppen	16
Exkurs: Tätergruppen im Spiegel internationaler Organisationen	24
5. Auswertung der Datenlage: empirische Tendenzen und die objektive Unsicherheitslage	25
5.1 Anzahl der Anschläge	26
5.2 Regionale Verteilung der Anschläge	28
5.3 Tätergruppen	30
5.4 Gruppen klassifiziert nach Motiven	37
6. Akteursanalysen: LTTE, ASG, MILF, FARC, Al-Shabaab, Al Qaida, MEND, GAM	42
7. Bedrohungsszenarien: Welche Anschlagstypen haben bereits stattgefunden?	46
8. Security-Governance-Maßnahmen zur Bedrohungsabwehr	53
8.1 Security-Governance-Initiativen: der ISPS-Code	53
8.2 Security-Governance-Initiativen: CSI und PSI	54
8.3 Security-Governance-Initiativen: C-TPAT und AEO	55
8.4 Security-Governance-Initiativen: Militärische Operationen	57
8.5 Security Governance: Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	58
9. Zusammenfassung und Ausblick	60
Literaturverzeichnis	64

Executive Summary¹

Maritime Terrorism is a phenomenon of maritime violence just as piracy is. Although there have been few empirically validated cases so far, the high risk potential of maritime terrorism is imminently clear. Accordingly, understanding the true potential 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 possible and with it the evaluation of risks for trade at sea. However, these concepts first need to be contextualized and more clearly defined, as will be done here. The term maritime terrorism nonetheless remains broadly enough defined, and this breadth will likely provide plenty of fodder for future debates.

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. Despite strong variations in the number of attacks over time, their frequency and the number of victims have been rising. These numerical trends, combined with repeated threat and potential impact of an attack, should lead to heightened attention and stress the importance of governance. Nationalist-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.

¹ Dieses Papier ist bereits online als „PiraT-Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 13“ im Dezember 2011 erschienen. Alle Arbeitspapiere lassen sich hier einsehen: <http://www.maritimesicherheit.eu>.

Diese Arbeitspapierreihe erscheint im Rahmen des Verbundprojekts „Piraterie und maritimer Terrorismus als Herausforderungen für die Seehandelsicherheit: Indikatoren, Perzeptionen und Handlungsoptionen (PiraT)“. 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) gefördert.

Abkürzungsverzeichnis

AAIA	Aden Abyan Islamic Army (Jemen)
ABC	Atomare, biologische und chemische Waffen
AEO	Authorised Economic Operator
ARDE	Alianza Revolucionaria Democrática (Democratic Revolutionary Alliance - 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 Explosiv-(Waffen)
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	Basque Fatherland and Freedom
EU	Europäische Union
EUNAVFOR	EU Naval Forces Atalanta
FARC	Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (Revolutionäre Streitkräfte Kolumbiens)
FDN	Fuerza Democrática Nicaragüense (Nicaraguan Democratic Force – Nicaragua)
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 Hamburg
IG	Al-Gama'at al-Islamiyya
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
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/Shining Path/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 Hafenumschlagmengen)
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

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1:	Anzahl der Anschläge, 1968 – 2010	26
Abbildung 2:	Anzahl Anschläge, 2000-2010	27
Abbildung 3:	Anzahl der Anschläge, Trendlinie 1968-2010	28
Abbildung 4:	Regionale Verteilung von Anschlägen, 1968 - 2010	29
Abbildung 5:	Regionale Verteilung von Anschlägen, 2000-2010	29
Abbildung 6:	Regionale Verteilung von Anschlägen, 1968 – 2010 (mit Zeitachse)	30
Abbildung 7:	Anzahl der Anschläge von Gruppen, 1968-2010*	31
Abbildung 8:	Anzahl der Anschläge von Gruppen, 2000-2010*	31
Abbildung 9:	Gruppen mit mehr als drei Anschlägen im Zeitverlauf, 1968-2010	32
Abbildung 10:	Gruppen mit mehr als drei Anschlägen im Zeitverlauf, 2000-2010	35
Abbildung 11:	Gruppen mit mehr als 50 Opfern oder mehr als drei Anschlägen im Zeitraum 2000-2010 (sortiert nach der Anzahl Toter und Verletzter)	36
Abbildung 12:	Gruppen mit mehr als 50 Opfern oder mehr als drei Anschlägen im Zeitraum 2000-2010 (sortiert nach der Anzahl Anschläge)	36
Abbildung 13:	Anzahl der Anschläge nach Gruppenklassifikation, 1968-2010	37
Abbildung 14:	Anzahl der Anschläge nach Gruppenklassifikationen, 2000-2010	38
Abbildung 15:	Anschläge nach Gruppenklassifikation, 1968 – 2010	39
Abbildung 16:	Kondensierte Tätergruppen, 1968 – 2010	40
Abbildung 17:	Kondensierte Tätergruppen, 1968 – 2010, Anzahl der Opfer (Tote und Verletzte)	41
Abbildung 18:	Bedrohungsszenarien durch maritimen Terrorismus	52

Tabellenverzeichnis:

Tabelle 1:	Übersicht der Terrorismus-Datenbanken und der Anzahl der Fälle	15
Tabelle 2:	Übersicht über die Kategorisierung von Tätergruppen	18
Tabelle 3:	Übersicht über die Anzahl der Gruppen	20
Tabelle 4:	Kategorisierung der Gruppen mit mehr als 3 terroristischen Anschlägen (1968-2010)	21
Tabelle 5:	Kategorisierung der Gruppen mit mehr als 3 terroristischen Anschlägen (2000-2010)	23
Tabelle 6:	Übersicht über die Anteile der Erfassung nach 2001 aktiver Tätergruppen	25
Tabelle 7:	Überblick über die wichtigsten Tätergruppen: Al-Qaida, Al-Shabaab, FARC, MEND	44
Tabelle 8:	Überblick über die wichtigsten Tätergruppen: Abu Sayyaf, GAM, LTTE, MILF	45
Tabelle 9:	Zerstörerischer bewaffneter Angriff auf Schiffe im Hafen oder auf See	47
Tabelle 10:	Entführung ziviler Schiffe	47
Tabelle 11:	Bombenanschlag auf Schiffe	48
Tabelle 12:	Anschlag auf maritime Einrichtungen	48
Tabelle 13:	(Explosiver) Schiff zu Schiff Kollisionsangriff	49
Tabelle 14:	Entführung ziviler Kleingruppen	49
Tabelle 15:	Seeminenverlegung	49
Tabelle 16:	Landbasierter Distanzangriff auf den touristischen Seeverkehr	49
Tabelle 17:	Angriff von See Richtung Land	50
Tabelle 18:	Sonstiges	50
Tabelle 19:	Szenarien erfolgter Anschläge	50

1. Einleitung

Das Terrornetzwerk Al-Qaida droht mit Anschlägen im Arabischen Meer, dem Persischen Golf und dem Golf von Aden und bildet angeblich Kämpfer speziell für Angriffe auf Kriegs-, Fracht- und Passagierschiffe aus. Eine jemenitische Untergruppe soll die islamistischen Milizen Al-Shabaab 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 haben daher die Golfstaaten aufgefordert, ihre Sicherheitsmaßnahmen für Schiffe, insbesondere Öl- und Gastanker zu erhöhen.² Auch im Nachlass des im Mai 2011 getöteten Al-Qaida Führers 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 nicht um konkrete Anschlagshinweise und es ist unklar, ob die Pläne nach 2010 weiter verfolgt wurden.³

Da die Bedeutung des Seehandels nicht nur für die deutsche, exportorientierte Wirtschaft, sondern für den Welthandel insgesamt enorm ist,⁴ gibt die Befürchtungen, dass terroristischer Anschläge im maritimen Raum große Auswirkungen haben könnten. Dies ist nicht erst seit den Drohungen von 2009/2010 der Fall. Zwar riefen bisher nur wenige große terroristische Übergriffe auf maritime Ziele viel Aufmerksamkeit hervor. Einige dieser großen und kleinen Anschläge werden in diesem Papier erläutert werden. Über die bislang verübten Anschläge hinaus zeigten aber zahlreiche Szenarien, bspw. zu Explosionen in Häfen mit Industrieanlagen, auf Ölplattformen oder Kreuzfahrtschiffen, zum Schmuggel von ABC-Waffen in Containern oder zum gezielten Versenken von Schiffen als Blockade von Seewegen, zeigen, dass die Auswirkungen katastrophal sein könnten. Das macht eine genaue Analyse notwendig.

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 „Versicherlichung“ des Seehandels, sondern das Problemverständnis in diesem Bereich zu schärfen und maritime Gewalt im (deutschen) Sicherheitsdiskurs zu thematisieren.⁵

2 Vgl. dazu folgende Pressemeldungen aus 2010: RiaNovosti (2010), Reuters (2010), AFP (2010), CNA (2010).

3 Vgl. Pressemeldungen: USA Today (2011), SomaliaReport (2011), Spiegel-Online (2011).

4 „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.

5 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

Bezeichnend ist 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 Publikationstitel gefunden hat.⁶ Dieser Vorgang muss aber im Sinne von Securitization noch nichts über die tatsächliche Relevanz des Themas aussagen.

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 Kapitel⁷ werden daher im dritten Kapitel die Probleme der 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. Im sechsten Kapitel werden typische Szenarien, die sich aus den Fallbeschreibungen ergeben haben, aufgegriffen und in Beziehung zu weiteren theoretisch denkbaren Szenarien gesetzt. Das siebte 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 letzten und neunten Kapitel erfolgen eine Zusammenfassung der Ergebnisse und ein Ausblick auf das weitere Forschungsvorhaben.⁸

Folgende Forschungsfragen werden damit untersucht: Was ist maritimer Terrorismus und wie relevant ist dieser? Ist die Anzahl maritimer terroristischer Anschläge so gering, dass es sich nicht lohnt, wertvolle Ressourcen einzusetzen, die sich auf deren Abwehr konzentrieren? Was sind die Charakteristika der Akteure, Angriffe und Abwehrmaßnahmen? Sind die Maßnahmen der internationalen Gemeinschaft zugeschnitten auf die Charakteristika, Motive, Methoden und regionale Verteilung der Terrorgruppen?

Das Risiko, dass 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.⁹ Dieses Arbeitspapier präsentiert Zwischenergebnisse für den Teilbereich maritimer Terrorismus, die im Verlauf des Projektes weiter entwickelt werden.

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).

6 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).

7 Die Kapitel zwei und acht stammen aus: Ehrhart/ Petretto/ Schneider (2010) und wurden hier zum Teil überarbeitet und ergänzt.

8 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).

9 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.

2. Phänomen Maritimer Terrorismus: Definition und Kontext

Unter dem Oberbegriff der maritimen Gewalt werden aktuell insbesondere die zwei Phänomene Piraterie und maritimer Terrorismus gefasst. Beide bezeichnen jedoch verschiedene Sachverhalte. Bei Piraterie gibt dominieren ökonomische Motive das Entscheidungskalkül. Kerstin Petretto (2011: 14) hat Piraterie 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.“

Es gibt 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).¹⁰

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 “have not enhanced our knowledge of the subject to a significant degree” (Laqueur zit. n. Hoffmann 1998: 39). Alex Schmid hat in einer Bemühung, einen akademischen Konsens herauszuarbeiten, 250 akademische und politische Definitionen von Terrorismus mit einander 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.

Den Unterschied zur Piraterie machen bei Terrorismus im Kern die zugrundeliegenden Motive aus (politisch vs. profitorientiert, vgl. Schneckener 2011: 471-472). Als Arbeitsdefinition für diese Studie (mit zusätzlichen Elementen, wie sie weiter unten beschrieben werden) kann Folgendes gelten:

Arbeitsdefinition Maritimer Terrorismus: Hauptcharakteristikum von Terrorismus ist, dass Anschläge 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 mittels psychologischen Drucks, der durch terroristische Gewaltanwendung aufgebaut wird. Dieser kann etwa durch Erzeugen von Angst, die Erschütterung der öffentlichen Ordnung bzw. des Vertrauens in die Regierung oder durch mediale Aufmerksamkeit für das Anliegen und damit der Ausübung von politischem Handlungsdruck angestrebt werden. 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 auch um Passagierschiffe handeln. Das Ziel können auch Hafenanlagen, Küstenorte oder Hafenstädte sein.

10 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).

„Maritimer“ Terrorismus ist also 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 noch recht unstrittig sind, herrscht Uneinigkeit darüber, wie weit die Definition von maritimem Terrorismus eigentlich gefasst werden soll. Dies wird im Folgenden diskutiert.

Die Unterscheidung zwischen maritimem Terrorismus und Piraterie ist so schwierig, weil in beiden Fällen 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. Es gibt Schätzungen, dass die Al-Shabaab bis zu 30 Prozent Anteil erhalten. Rechnet man dies auf die Lösegeldzahlungen des Jahres 2009 auf, würde dies Einnahmen von bis zu 27 Millionen US-Dollar bedeuten (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 CSDAP-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 CSDAP-Definition gesehen werden muss und im Folgenden noch weiter präzisiert wird. Bei der Identifizierung von relevanten Gruppierungen für die Auswertung des empirischen 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 weiteres Defizit 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 Tami-

lenorganisationen LTTE aus Sri Lanka, welche mit den Sea Tigers ihre eigene Marine im Kampf gegen die Seestreitkräfte Sri Lankas und Indiens unterhielt. Diese fehlende Unterscheidung kann insofern problematisch sein, als erhebliche Unterschiede in Motivationen und Handlungsmöglichkeiten bei diesen bestehen können, was wiederum Implikationen für die Handlungsempfehlungen haben kann. Während Al-Qaida die westliche Zivilisation als solche schädigen will, nutzen lokale Aufständische wie die Abu Sayyaf Gruppe (ASG) auf den Philippinen u.a. maritime terroristische Taktiken, um ihre eigene Regierung zu bekämpfen. 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, die ein islamisches Sultanat in Südostasien etablieren will und von Indonesien, Malaysia, Singapur und den Philippinen aus agiert. Sie ist für die Bombenangriffe auf Bali, die 2002 mehr als 200 Menschen töteten, verantwortlich und es gibt Vermutungen, dass sie einen Tanker zu Trainingszwecken entführte und darüber hinaus plant, Schiffe in den Straßen von Malakka und Singapur anzugreifen (vgl. Abuza 2004).

Zur Präzisierung des Terrorismusbegriffs hätte man in der Arbeitsdefinition den Begriff auf Anschläge gegen zivile Ziele einschränken können, gerade um klassische Separatistengruppen, die gegen nationale Sicherheitskräfte vorgehen, auszunehmen. Der Ausschluss von militärischen und staatlichen Zielen ist jedoch schon deshalb schwierig, da einige der bekanntesten maritimen Anschläge solchen Zielen gelten. Diese Studie schließt in ihrer Arbeitsdefinition also auch Anschläge gegen militärische Ziele ein. Beispiel hierfür 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).

Darüber hinaus trifft die CSCAP-Definition keine Unterscheidung zwischen nichtstaatlichem und staatlichem Terrorismus. Zu untersuchen wäre, ob es sich lohnt das Phänomen des maritimen Staatsterrorismus zu behandeln, also bspw. ausgehend von Marinen. Ein prominentes Beispiel für einen solchen Fall ist der Sprengstoffanschlag auf das Greenpeace-Schiff Rainbow Warrior im Jahr 1985 (der Schiffsphotograph 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. Die beiden Aspekte (maritimer) Staatsterrorismus und staatlich geförderter (maritimer) Terrorismus wurden ebenfalls in die konzeptionelle Arbeitsdefinition aufgenommen. Es konnten in dieser Studie allerdings keine empirischen Hinweise für eine besondere Relevanz von Staatsterrorismus im maritimen Raum gefunden werden, weshalb nähere Untersuchungen zunächst unterbleiben.

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 das Phänomen des maritimen Terrorismus einzuschätzen ist, bleibt strittig. Weitgehende Einigkeit besteht darin, dass denkbare Szenarien das Potenzial hätten, sich als katastrophal zu erweisen. Aber es fehlt der Konsens über Eintrittswahrscheinlichkeit und Risikohöhe sowie notwendige Gegenmaßnahmen. In Reaktion auf den terroristischen Angriff auf die USA vom 11. September 2001 wurde beispielsweise die „Operation Enduring Freedom“ (OEF) mit unterschiedlichen militärischen Operationen 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 verkündete die Bundesregierung den Ausstieg aus dem internationalen Anti-Terroreinsatz und der damalige Verteidigungsminister Karl-Theodor zu

Guttenberg begründete dies 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 Bundeswehreinsatz Im Rahmen der NATO geführten „Operation Active Endeavour“ (OAE) wurde bis zum 31. Dezember 2012 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 den Pro-Contra-Argumenten der Verlängerung siehe Heid 2011).

Einen Monat später (am 28.07.2010) 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 islamischen maritimen Terrorismus als „zunehmende Bedrohung“ bewertete. Potenzielle Anschlagssziele 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 es in der Vergangenheit kaum entsprechende Anschläge gegeben habe. Bei einer weit gefassten Definition von maritimem Terrorismus gehen diese jedoch immerhin in die Hunderte, wie dieses Papier aufzeigen wird. Dies stellt zugegebenermaßen nur einen kleinen Anteil aller terroristischen Vorkommnisse weltweit dar.

Die Gründe für die relativ geringe Zahl werden darin vermutet, dass neben der höheren Anzahl möglicher Ziele an Land, die technischen Fähigkeiten, die für maritime Anschläge benötigt werden, anspruchsvoller sind als bei landbasierten Angriffen. Dagegen spricht jedoch, dass auch die konzertierten Luftangriffe vom 11. September 2001 erfolgreich ausgeführt werden konnten. 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 (CNN-Effekt). Zudem hat sich bei der Piraterie erwiesen, 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 und damit noch vor der medialen Revolution, die eine ikonische Medieninszenierung erlaubt. Fänden die Anschläge in Hafennähe statt, wären Kameras ohnehin nicht weit.

Die bisherigen Überlegungen machen zwei Sachverhalte deutlich: Während Piraterie sich aufgrund der Häufigkeit von Angriffen in unterschiedlichen Seegebieten zunächst als Problem von hoher Brisanz für den Seehandel – zumindest für die von Entführung betroffenen Reeder und Seeleute – 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 wieder (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 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 welchen Regionen stattgefunden haben, soll eine empirische Analyse folgen. Dazu gehört auch die Darstellung der zur Verfügung stehenden Datenbanken, die terroristische Anschläge erfassen.

3. Herausforderung Datenlage: GTD, WITS und RAND Datenbanken

Zunächst war es die Absicht, die „beste“ Datenbank¹¹ zur Erfassung terroristischer Anschläge auszuwählen und so mit einem einheitlich systematisierten Datenbestand zu arbeiten, um das Phänomen „maritimer Terrorismus“ empirisch fassen zu können. Das hätte auch den Vorteil, die von den Datenbanken selbst angebotenen Auswertungsinstrumente (z.B. Ausgabe der Ergebnisse in Schaubildern oder Landkarten) zu nutzen. Für die Auswahl war entscheidend, dass ein möglichst breiter sowie aktueller Zeitraum abgedeckt wird und sowohl Vorfälle von innerstaatlichen als auch internationalen terroristischen Übergriffen gesammelt wurden. Außerdem musste die Suche nach Kriterien möglich sein, die es erlauben die „maritimen“ Vorfälle herauszufiltern. Damit kamen nur drei Datenbanken in Frage, die durchweg aus den USA stammen: die Datenbanken von RAND („Research and Development“),¹² GTD („Global Terrorism Database“)¹³ und WITS¹⁴ („Worldwide Incidents Tracking System“).¹⁵

Es stellte sich schnell heraus, dass die Datenbanken einen sehr unterschiedlichen Bestand an maritimen Fällen auflisten, sodass es notwendig war aus den drei Datenbanken diese Fälle zu exportieren und in einer eigenen PiraT-Datenbank für die weitere Auswertung aufzunehmen. Dies erforder-

-
- 11 Es gibt leider nur relativ wenig aktuelle Literatur, die sich mit Terrorismusdatenbanken beschäftigt, hervorzuheben sind Schmid 2004, Drakos 2009, Wigle 2010, LaFree 2010 und Bowie/ Schmid 2011.
 - 12 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 kündigt 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.
 - 13 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 1997.13 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.
 - 14 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, Abruf am 10.11.2011.
 - 15 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 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 Terrorismus-Indizes, wie bspw. der „Monty Mars-hall Global Terror Index“ (Deadly Terrorism Scale), der jedoch unzureichend ist, da er nur ein Ranking der Länder je nach Anzahl der Opfer von terroristischen Übergriffen vollzieht.

te einen erheblichen Aufwand in der Angleichung/Ergänzung der Systematisierung¹⁶ und Datenaufbereitung zur Visualisierung der Ergebnisse.

Auch die Untersuchungszeiträume der Datenbanken weichen in sich (bei der Zusammenführung verschiedener, alter Datenbanken zu einer neuen Datenbank) und untereinander ab (vgl. **Tabelle 1: Übersicht der Terrorismus-Datenbanken und der Anzahl der Fälle**). Ein anderes 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.

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	http://www.rand.org/nsrd/projects/terrorism-incidents/	https://wits.nctc.gov/FederalDiscoverWITS/index.do?N=0	http://www.start.umd.edu/gtd/
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. Andauernde Datensammlung über nationalen und internationalen Terrorismus, Zeitraum unterschiedlich je nach Region, endet am 31.12.2009 ¹⁷	1. Januar 2004 – 30. September 2010	1. Pinkerton Global Intelligence Service (PGIS): 1970-1997; 2. GTD1: 1998-2007; 3. GTD2: bis 31. Dezember 2008
Fallzahl	Insgesamt: 40.129	Insgesamt: 74.306	Insgesamt: 87.710
Maritime Fälle	Maritime: 114	Maritime: 75	Maritime: 191
Fallzahl Maritim insgesamt	380 Fälle; davon sind -> 38 doppelte und 4 dreifache Einträge -> unter Berücksichtigung der Mehrfachnennungen (12%) ergeben sich: <u>334 maritime Fälle insgesamt</u>		

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.

16 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. Es wurde sich dabei weitgehend an den Kategorien der GTD Datenbank orientiert und bei den anderen Datenbanken die fehlenden Kategorien nach Definition von GTD eigenständig ergänzt. Überschneidungen (Doppelt- und Dreifachnennungen) wurden herausgefiltert.

17 North America — complete through December 2009; Latin America and Caribbean — complete through December 2009; Africa — complete through February 2009; Europe — complete through December 2009; Middle East — complete through December 2008; South Asia — complete through December 2008; Afghanistan — complete through July 2009; Southeast Asia, East Asia, and Oceania — complete through December 2008; Former Soviet Union States and Central Asia — complete through December 2008; last updated 31st of January, 2011
Vgl. <http://www.rand.org/nsrd/projects/terrorism-incidents/about/coverage.html>, Abruf am 3.11.2011.

Doch machen die unterschiedlichen Definitionen des Terrorismusbegriffes eine Vergleichbarkeit der in den einzelnen Datenbanken gelisteten Fälle schwierig. Ein Vergleich der Definitionen und die Erläuterung weiterer Schwierigkeiten würde den Rahmen dieses Arbeitspapiers jedoch sprengen.¹⁸ 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) nachzuvollziehen 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 zudem ein gewisser Grad an Subjektivität unvermeidbar.

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. Es besteht immerhin die Möglichkeit in der PiraT-Datenbank Fälle zu ergänzen, auf die wir unabhängig von den drei benutzten Datenbanken gestoßen sind oder Fallbeschreibungen mit Informationen aus weiteren Quellen zu ergänzen. Wichtig bleibt dennoch, sich der Vorbehalte bewusst zu sein, die weitere Recherchen 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, die in den Hunderten liegen, relativ gering. Welche Auswirkungen dies auf das Phänomen maritimer Terrorismus hat wird noch zu klären sein. Umso notwendiger ist es, die bisherigen Vorkommnisse auszuwerten, um jenseits der vieldiskutierten potenziellen Szenarien zu einem realistischen Bild zu kommen.

Das besondere Erfordernis der Datenerhebung liegt in der Erfassung vergleichbarer Daten zu diesem bisher kaum (empirisch) gemessenen 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 werden 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.

4. Kategorisierung der Tätergruppen

Um die Datenlage weiter auszuwerten ist eine Kategorisierung der Täter in Typen von Tätergruppen notwendig.¹⁹ Hierbei werden die Gruppen, die Anschläge im maritimen Raum durchgeführt haben, nach ihren inhaltlichen Ausrichtungen und jeweiligen Zielen sortiert. 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 Europool-Kategorisierung als praktizierter Mittelweg zu erläutern.

18 Dazu ist eine eigene Publikation (mit Nathalie Bohr) geplant.

19 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.

Der Ansatz der **Global Terrorism Database (GTD)** kategorisiert die verschiedenen Gruppierungen aufgrund der **Terrorist Organization Profiles (TOPs)**²⁰ 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.²¹ 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 Kategorisierung in links oder rechts wird dabei verzichtet. Auch in der Datenbank des WITS werden die Kriterien für diese Kategorisierung nicht weiter beschrieben.²²

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 ihren seit 2007 jährlich veröffentlichten **EU Terrorism Situation and Trend Reports (TE-SAT)**²³ 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. Folgende fünf Kategorien werden im TE-SAT unterschieden:

- **Islamist terrorism:**
Personen oder Gruppen, die ihre Handlungen mit einer bestimmten Interpretation des Islam rechtfertigen.²⁴
- **Ethno-nationalist and separatist terrorism:**
Personen oder Gruppen, die internationale Anerkennung oder politische Selbstbestimmung suchen, motiviert durch ihre Nationalität, Ethnie und/oder Religion.²⁵
- **Left-wing terrorism:**
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.²⁶

20 Beide Datenbanken werden von 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/, 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.

21 Vgl. http://www.start.umd.edu/start/data_collections/tops/, Abruf am 24.09.2011.

22 Vgl. http://www.nctc.gov/witsbanner/wits_subpage_faqs.html, Abruf am 24.09.2011.

23 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.

24 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.”

25 Ebenda, Wortlaut im Originaldokument: „Ethno-nationalist and separatist terrorist groups (...) seek international recognition and political self-determination. They are motivated by nationalism, ethnicity and/or religion.”

26 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.”

- **Right-wing terrorism:**
Personen oder Gruppen, die einen kompletten politischen, ökonomischen oder sozialen Wandel eines Systems nach Vorbild eines rechtsextremen Modells suchen. Sie handeln oft nach einer auf nationalsozialistischen/neonazistischen Denkweisen beruhender Ideologie.²⁷
- **Single-Issue terrorism:**
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.²⁸

Die meisten der in den Datenbanken verwendeten Kategorien könnten über den Ansatz der Europol 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 der **Tabelle 2: 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 2: Übersicht über die Kategorisierung von Tätergruppen

TOPs (GTD)	WITS	Europol/ PiraT-Datenbank*
Religious	Islamic Extremist (Shia)	Islamist terrorism
	Islamic Extremist (Sunni)	
	Islamic Extremist (Unknown)	
	Christian Extremist	Other religious terrorism
	Hindu Extremist	
	Jewish Extremist	
	Other Religious Extremist	
Nationalist/Separatist	Tribal/Clan/Ethnic	Ethno-nationalist and separatist terrorism
Anarchist	Secular Political/Anarchist	Left-wing and anarchist terrorism
Communist/Socialist		
Leftist		
Right-Wing Conservative	Neonazi/Fascists/White Supremacists	Right-wing terrorism
Right-Wing Reactionary		
Racist		
Anti-Globalization	Environmental/Anti-Globalization	Single-issue terrorism
Environmental		
	Unknown	Unknown
* Die grau hervorgehobenen Änderungen ergänzen die Europol-Kategorien für die PiraT-Datenbank.		
* Die fett hervorgehobenen Täterkategorien wurden in dieser Erhebung im maritimen Bereich vorgefunden.		

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.

27 Ebenda, Wortlaut im Originaldokument: „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.”

28 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.”

Es ist nicht immer möglich festzustellen, ob es sich bei den Motiven, die von den Tätergruppen vorgebracht werden, um die tatsächlichen Motive handelt oder ob sie nur vorgeschoben sind, um von den wirklichen Beweggründen abzulenken oder sich selbst zu legitimieren, um so mehr Unterstützung zu erhalten (z.B. für Rekrutierung, Gruppenzusammenhalt und Finanzierung). Gleichwohl wurden in dieser Studie diejenigen Motive für die Kategorisierung genutzt, die sich die Gruppen selbst zuschrieben. Um zu einer endgültigen Entscheidung zu gelangen, welche Motive die zentralen sind, wurde zusätzlich die Expertise verschiedener Regionalexperten²⁹ herangezogen. Das führte manchmal zu der Entscheidung zwei Hauptmotive als zentral zuzulassen. 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.

Probleme bei der Kategorisierung: 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, werden häufige und typische Probleme bei dieser Arbeit hier erläutert.

Einleitend soll auch das Vorgehen bei der Suche und anschließenden Kategorisierung offengelegt werden. Zunächst wurden aus den Datenbanken von RAND, GTD und WITS alle Zwischenfälle, die als maritim zu bezeichnen sind, entnommen: So war es bei RAND (RDTWI) und GTD 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. 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. Danach wurden Dopplungen eliminiert, wenn Schlagworte mehrfach auf denselben Fall gezielt haben. Nach dieser ersten Stufe waren 543 Fälle in der Datenbank (RDWTI: 125, WITS: 91, GTD: 327).

Dann wurden die Fälle nach Tätern sortiert und diese einer näheren Betrachtung unterzogen. Berücksichtigt wurden also nur Gruppierungen, die Anschläge im maritimen Raum durchgeführt haben (siehe Abschnitt 2). Waren die Täter unbekannt, sind die Zwischenfälle mit dem Vermerk „Perpetrator: Unknown“ trotzdem aufgenommen worden. 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 381 (RDWTI: 114, WITS: 76; GTD: 191). Diese zufällig verteilte Reduktion um knapp 30 Prozent der Fälle lag an verschiedenen Sachverhalten: notwendige Verallgemeinerungen, dünne Informationslage und Abgrenzungen (z.B. zu Drogenkartellen und Piraterie). Weitere Schwierigkeiten bei der Kategorisierung waren abweichende Schreibweisen, unterschiedliche Kategorisierungen in TOPs und WITS sowie die Abwägungen bei der Einordnung von gewaltsamen Oppositionsbewegungen.

Da die Anzahl der Gruppen so 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 3**:

29 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.

Tabelle 3: Übersicht über die Anzahl der Gruppen

Insgesamt
59 Gruppen (ohne die Kategorie „Unbekannt“) ab 1968
27 Gruppen (ohne die Kategorie „Unbekannt“) ab 2000
Gruppen ab 1968:
21 Gruppen mit mind. 4 Anschlägen
38 Gruppen mit weniger als 4 Anschlägen
Gruppen ab 2000:
7 Gruppen mit mind. 4 Anschlägen
20 Gruppen mit weniger als 4 Anschlägen

Die Ergebnisse der **Kategorisierung für die Gruppen mit mehr als 3 terroristischen Anschlägen** sind in **Tabelle 4 (für 1968-2010)** und **Tabelle 5 (für 2000-2010)** aufgeführt. Eine Gruppe kann dabei mehr als ein Charakteristikum aufweisen (z.B. nationalistisch-separatistisch und zugleich linksideologisch), daher sind einige Gruppen mehrfach dargestellt.

Zusätzlich zählt die PiraT-Datenbank zwischen 1968 und 2010 insgesamt 65 Anschläge von unbekanntem Tätern. Diese finden sich in den Tabellen 3, 4 und 5 nicht wieder, da sie keiner Kategorie zugeordnet werden können. Ihre Anschläge fanden schwerpunktmäßig in Subsahara-Afrika (17 Anschläge), im Nahen Osten, in Nordafrika (14 Anschläge) sowie in Südostasien (10 Anschläge) statt.

Tabelle 4: Kategorisierung der Gruppen mit mehr als 3 terroristischen Anschlägen (1968-2010)

Ethno-nationalist and separatist terrorism							
Name	Aktivität nach Land	Aktivität nach Region	Aktivität nach Zeitraum	Anzahl Anschläge	PiraT (Zweifachkategorisierung möglich)	TOPs (GTD) ¹	WITS ²
Democratic Revolutionary Alliance (ARDE)	Nicaragua	Central America & Caribbean	1984	5	Ethno-nationalist and separatist terrorism	Other	
Nicaraguan Democratic Force (FDN)	Nicaragua	Central America & Caribbean	1984-1987	13	Ethno-nationalist and separatist terrorism	Other	
Al-Fatah	Israel	Middle East & North Africa	1978-1993	4	Ethno-nationalist and separatist terrorism	Nationalist/ Separatist	Islamic Extremist (Sunni)
Hezbollah	Lebanon, Egypt, Israel	Middle East & North Africa	1984-2006	8	Ethno-nationalist and separatist terrorism; Islamist terrorism	Nationalist/ Separatist, Religious	Islamic Extremist (Shia)
Polisario Front	Algeria, Mauretania, Morocco, Western Sahara	Middle East & North Africa; Sub-Saharan Africa	1977-1987	13	Ethno-nationalist and separatist terrorism	Nationalist/ Separatist	
Anti-Castro Cubans	United States, Puerto Rico, Peru, Cuba, Bahamas	North America; Central America & Caribbean; South America	1968-1994	11	Ethno-nationalist and separatist terrorism		
Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE)	Sri Lanka	South Asia	1988-2009	44	Ethno-nationalist and separatist terrorism	Nationalist/ Separatist	Secular/ Political/ Anarchist
Shanti Bahini - Peace Force	Bangladesh	South Asia	1988-1991	5	Ethno-nationalist and separatist terrorism		
Free Aceh Movement (GAM)	Indonesia, Singapore, Malaysia	Southeast Asia	2000-2005	7	Ethno-nationalist and separatist terrorism	Nationalist/ Separatist, Religious	Secular/ Political/ Anarchist
Abu Sayyaf Group (ASG)	Philippines, Malaysia	Southeast Asia	1998-2009	10	Ethno-nationalist and separatist terrorism; Islamist terrorism	Nationalist/ Separatist, Religious	Islamic Extremist (Sunni)
Moro National Liberation front (MNLF)	Philippines	Southeast Asia	1975-1992	7	Ethno-nationalist and separatist terrorism; Islamist terrorism	Nationalist/ Separatist, Religious	Secular/ Political/ Anarchist
Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND)	Nigeria	Sub-Saharan Africa	2006-2009	21	Ethno-nationalist and separatist terrorism;	Nationalist/ Separatist	Secular/ Political/ Anarchist
Irish Republican Army (IRA)	Ireland, Northern Ireland	Western Europe	1978-1990	7	Ethno-nationalist and separatist terrorism	Nationalist/ Separatist	
Basque Fatherland and Freedom (ETA)	Spain, France	Western Europe	1979-1991	8	Ethno-nationalist and separatist terrorism; Left-wing and anarchist terrorism	Communist / Socialist, Nationalist/ Separatist	

Islamist terrorism							
Name	Aktivität nach Land	Aktivität nach Region	Aktivität nach Zeitraum	Anzahl Anschläge	PiraT	TOPs (GTD) ¹	WITS ²
Al-Qaeda	Iraq, Yemen	Middle East & North Africa	2000-2004	5	Islamist terrorism	Religious	Islamic Extremist (Sunni)
Al-Gama'at al-Islamiyya (IG)	Egypt	Middle East & North Africa	1992-1996	7	Islamist terrorism	Religious	
Hezbollah	Lebanon, Egypt, Israel	Middle East & North Africa	1984-2006	8	Ethno-nationalist and separatist terrorism; Islamist terrorism	Nationalist/ Separatist, Religious	Islamic Extremist (Shia)
Abu Sayyaf Group (ASG)	Philippines Malaysia	Southeast Asia	1998-2009	10	Ethno-nationalist and separatist terrorism; Islamist terrorism	Nationalist/ Separatist, Religious	Islamic Extremist (Sunni)
Moro National Liberation front (MNLF)	Philippines	Southeast Asia	1975-1992	7	Ethno-nationalist and separatist terrorism; Islamist terrorism	Nationalist/ Separatist, Religious	Secular/Political/Anarchist
Al-Shabaab	Somalia	Sub-Saharan Africa	2007-2010	5	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) ¹	WITS ²
National Liberation Army of Colombia (ELN)	Colombia	South America	1988-1997	7	Left-wing and anarchist terrorism	Communist / Socialist	Secular/Political/Anarchist
Shining Path (SL)	Peru	South America	1985-1991	4	Left-wing and anarchist terrorism		Communist/Socialist
Revolutionary Armed Forces of Colombia (FARC)	Colombia, Panama	South America; Central America & Caribbean	1984-2010	18	Ethno-nationalist and separatist terrorism; Left-wing and anarchist terrorism	Communist / Socialist	Secular/Political/Anarchist
New People's Army (NPA)	Philippines	Southeast Asia	1970-2008	5	Left-wing and anarchist terrorism	Communist / Socialist	Secular/Political/Anarchist
Basque Fatherland and Freedom (ETA)	Spain, France	Western Europe	1979-1991	8	Ethno-nationalist and separatist terrorism; Left-wing and anarchist terrorism	Communist / Socialist, Nationalist/ Separatist	

Tabelle 5: Kategorisierung der Gruppen mit mehr als 3 terroristischen Anschlägen (2000-2010)

Ethno-nationalist and separatist terrorism							
Name	Aktivität nach Land	Aktivität nach Region	Aktivität nach Zeitraum	Anzahl Anschläge	PiraT (Zweifachkategorisierung möglich)	TOPs (GTD) ¹	WITS ²
Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE)	Sri Lanka	South Asia	2000-2009	17	Ethno-nationalist and separatist terrorism	Nationalist/ Separatist	Secular/ Political/ Anarchist
Free Aceh Movement (GAM)	Indonesia, Singapore, Malaysia	Southeast Asia	2000-2005	7	Ethno-nationalist and separatist terrorism	Nationalist/ Separatist, Religious	Secular/ Political/ Anarchist
Abu Sayyaf Group (ASG)	Philippines, Malaysia	Southeast Asia	2000-2009	7	Ethno-nationalist and separatist terrorism; Islamist terrorism	Nationalist/ Separatist, Religious	Islamic Extremist (Sunni)
Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND)	Nigeria	Sub-Saharan Africa	2006-2009	21	Ethno-nationalist and separatist terrorism;	Nationalist/ Separatist	Secular/ Political/ Anarchist

Islamist terrorism							
Name	Aktivität nach Land	Aktivität nach Region	Aktivität nach Zeitraum	Anzahl Anschläge	PiraT (Zweifachkategorisierung möglich)	TOPs (GTD) ¹	WITS ²
Al-Qaeda	Iraq, Yemen, Hormuz	Middle East & North Africa	2000-2010	5	Islamist terrorism	Religious	Islamic Extremist (Sunni)
Abu Sayyaf Group (ASG)	Philippines Malaysia	Southeast Asia	2000-2009	7	Ethno-nationalist and separatist terrorism; Islamist terrorism	Nationalist/ Separatist, Religious	Islamic Extremist (Sunni)
Al-Shabaab	Somalia	Sub-Saharan Africa	2007-2010	5	Islamist terrorism		Islamic Extremist (Sunni)

Left-wing and anarchist terrorism							
Name	Aktivität nach Land	Aktivität nach Region	Aktivität nach Zeitraum	Anzahl Anschläge	PiraT (Zweifachkategorisierung möglich)	TOPs (GTD) ¹	WITS ²
Revolutionary Armed Forces of Colombia (FARC)	Colombia, Panama	South America; Central America & Caribbean	2000-2010	13	Ethno-nationalist and separatist terrorism; Left-wing and anarchist terrorism	Communist/ Socialist	Secular/ Political/ Anarchist

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.³⁰ Dieses Komitee verwaltet eine Liste mit Individuen oder Gruppen, gegen die aufgrund ihrer Verbindungen zu den Taliban oder Al-Qaida Sanktionen beschlossen wurden. Sieben³¹ der 16 von PiraT als islamistisch eingestuften Gruppierungen wurden von den UN auf dieser Liste erfasst, was einem Prozentsatz von 43,75% entspricht.

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,³² eine Liste mit Personen, Vereinigungen und Körperschaften, die an terroristischen Handlungen beteiligt sind, erstellt. Auch diese Liste wurde mit den Gruppierungen von PiraT verglichen. Von den 59 durch PiraT erfassten Gruppierungen finden sich 15³³ Gruppen auf der am 15. Juli 2008 überarbeiteten Liste des Gemeinsamen Standpunkts 2008/586/GASP des Rates³⁴ wieder, was einem Prozentsatz von 25,42% entspricht.

Im oben bereits erwähnten TE-SAT Bericht der Europol³⁵ werden ebenfalls einige Gruppierungen im Zusammenhang mit den diskutierten Kategorien namentlich genannt. Sechs³⁶ dieser Gruppierungen wurden auch in der PiraT-Datenbank erfasst, was einem Prozentsatz von 10,17% entspricht.

Insgesamt fanden sich unter Berücksichtigung von Mehrfachnennungen 22 von 61 Gruppierungen in den ausgewählten Quellen (UN, EU, Europol) wieder, was einen Anteil von 37,29% ausmacht. Vergleicht man nur die ab 2001 aktiven Gruppierungen, da frühere Vorkommnisse von den genannten drei Listen nicht erfasst werden (siehe **Tabelle 6: Übersicht über die Anteile der Erfassung nach 2001 aktiver Tätergruppen**), so ergibt sich folgendes, differenziertes und daher aussagekräftigeres Bild: Während die PiraT-Datenbank hier 10 ethno-nationalistische bzw. separatistische Gruppierungen erfasst, zählen die drei angeführten Listen lediglich fünf Gruppierungen, also 50% der PiraT-Datenbank, auf. Ein ähnliches Bild ergibt sich für die Kategorie des linksgerichteten bzw. anarchistischen Terrorismus. Hier nennen die drei Listen 40% der Gruppierungen der PiraT-Datenbank. Eine deutlich größere Übereinstimmung findet sich bei islamistischen Gruppierungen. Hier erfassten die drei Listen 9 von 11, also 81,81%, der in der PiraT-Datenbank erfassten Gruppierungen. Dies liegt vermutlich an dem deutlichen Fokus der internationalen Gemeinschaft auf isla-

30 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 08.12.2011; vgl. zur Listenproblematik auch Schneider 2011.

31 Dabei handelt es sich um folgende Gruppen: Abu Sayyaf Group (ASG), Aden Islamic Army, Al Qaeda, Armed Islamic Group (GIA), Islamic Jihad (Ideological Grouping), Jama'at al-Tawhid, Salafist Group for Preaching and Combat (GSPC).

32 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.

33 Dabei handelt es sich um folgende Gruppen: Abu Nidal Organization (ANO), Al-Gama'at al-Islamiyya (IG), Basque Fatherland and Freedom (ETA), First of October Antifascist Resistance Group (GRAPO), Hamas, Hezbollah, Irish Republican Army (IRA), Islamic Jihad (Ideological Grouping), Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE), New People's Army (NPA), November 17 Revolutionary Organization (N17RO), Palestine Liberation Front (PLF), Popular Front for the Liberation of Palestine (PFLP), Revolutionary Armed Forces of Colombia (FARC), Shining Path (SL).

34 Gemeinsamer Standpunkt 2008/586/GASP des Rates der Europäischen Union, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:188:0071:0076:DE:PDF>, Abruf am 17.09.2011.

35 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.

36 Dabei handelt es sich um folgende Gruppen: Basque Fatherland and Freedom (ETA), Irish Republican Army (IRA), Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE), Revolutionary Armed Forces of Colombia (FARC), Al-Shabaab al-Islamiyya, Al Qaeda.

mistischen Terrorgruppierungen seit 2001, während andere politisch orientierte Gruppierungen eher marginalisiert wurden.

Tabelle 6: Übersicht über die Anteile der Erfassung nach 2001 aktiver Tätergruppen

Kategorie	Anzahl Gruppen insgesamt (PiraT)	Anzahl aktiver Gruppen ab 2001 (PiraT)	Anzahl aktiver Gruppen ab 2001 (gelistet bei Euro-pol, UN und EU)	Anteil gelisteter Gruppen an den Gruppen der PiraT-Datenbank ab 2001
Ethno-nationalist and separatist terrorism plus Nationalist/separatist plus left wing	29	10	5	50,00%
Islamist terrorism ; Nationalist/separatist ; plus islamist terrorism	16	11	9	81,81%
Left-wing and anarchist terrorism	14	5	2	40,00%
Summe	59	26	16	61,54

Nachdem die Gruppen kategorisiert worden sind, ist auch das letzte Hindernis ausgeräumt, die Daten auszuwerten. Im nächsten Abschnitt veranschaulichen Abbildungen die Datenlage und erste Schlussfolgerungen werden gezogen.

5. Auswertung der Datenlage: empirische Tendenzen und die objektive Unsicherheitslage

In diesem Abschnitt werden erstmals in der Literatur terroristische Anschläge für den maritimen Bereich detailliert empirisch ausgewertet. Zahlreiche Abbildungen werden die Interpretation der aus den Datenbanken zusammengetragenen Informationen erleichtern. Die daraus gezogenen ersten Schlussfolgerungen sollen im weiteren Projektverlauf überprüft werden: zum einen durch eine laufende Erweiterung der Datenbasis durch Ergänzung um aktuelle Fälle und zum anderen durch qualitative Analysen.

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 Zeitverlauf 1968-2010. Dieses Schaubild untermauert, dass es notwendig war, den Datenbestand aller drei Datenbanken zusammenzuführen, da die Anzahl der Überschneidungen gering ist. Da nur WITS Fälle für 2009 und 2010 erhoben hat, erklärt sich dort der Abfall der (erfassten) Anschläge ab 2009; 2010 war noch nicht ganz erfasst. Unklar ist noch, ob der Anstieg ab 2005 nur der Tatsache geschuldet ist, dass nun auch Fälle in WITS als zusätzlicher Datenbank Fälle erhoben wurden, oder ob es eine Rolle spielen könnte, das in den anderen Datenbanken in den letzten Jahren der Datenbestand seltener aktualisiert/gepflegt wurde (sie haben allerdings angekündigt, diese Versäumnisse zu beheben). Wird ein Fall in mehr als einer Datenbank geführt, wird er in den Abbildungen nicht einer Datenbank zugeschrieben, sondern unter „mehrere Datenbanken“ aufgeführt.

Abbildung 1: Anzahl der Anschläge, 1968 – 2010

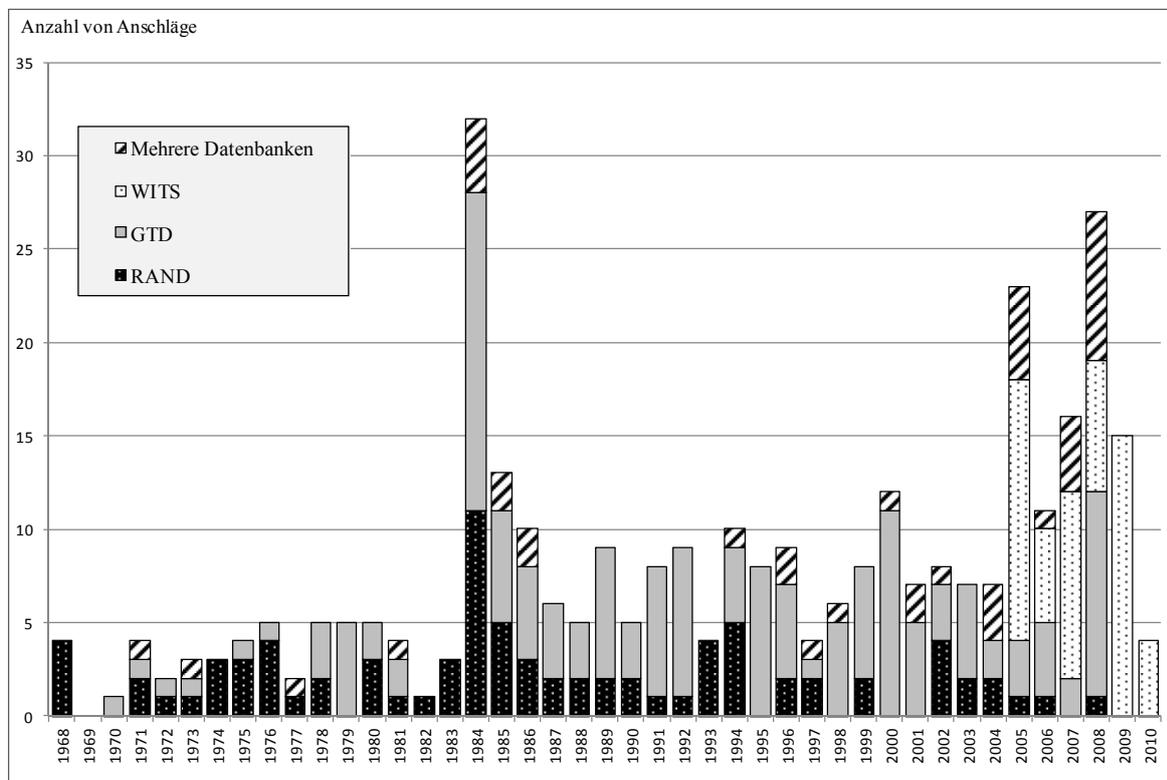


Abbildung 2: Anzahl der Anschläge, 2000 – 2010 zeigt den für die derzeitige Risikoanalyse besonders wichtigen Zeitraum der letzten 10 Jahre. Auch hier ist wieder erkennbar, von welchen Datenbanken wie viele Datensätze stammen. Außerdem wurde hier für jedes Jahr eine Summe gebildet. Da aus oben erwähnten Gründen nur die Daten bis 2008 von allen drei Datenbanken erhoben worden sind, sind die vorherigen Jahre besonders interessant. Hier wird hier der Trend einer steigenden Anzahl in den Jahren 2005-2008 besonders deutlich.

Abbildung 2: Anzahl Anschläge, 2000-2010

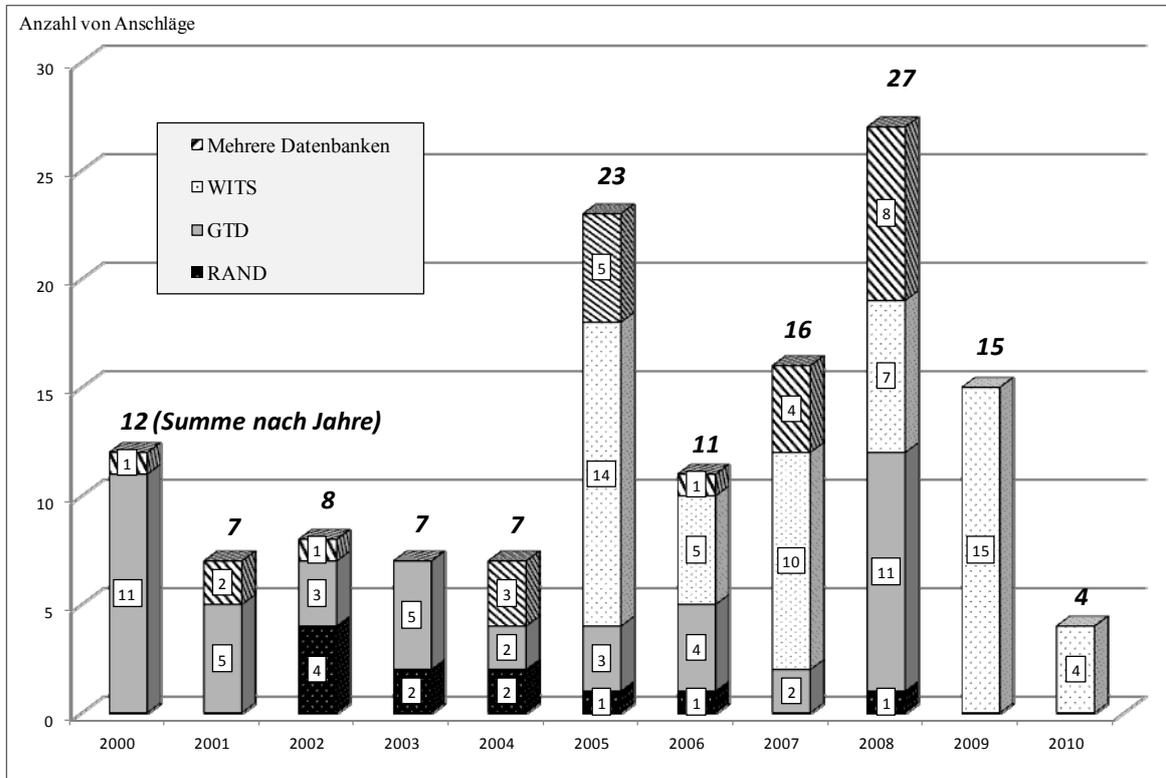
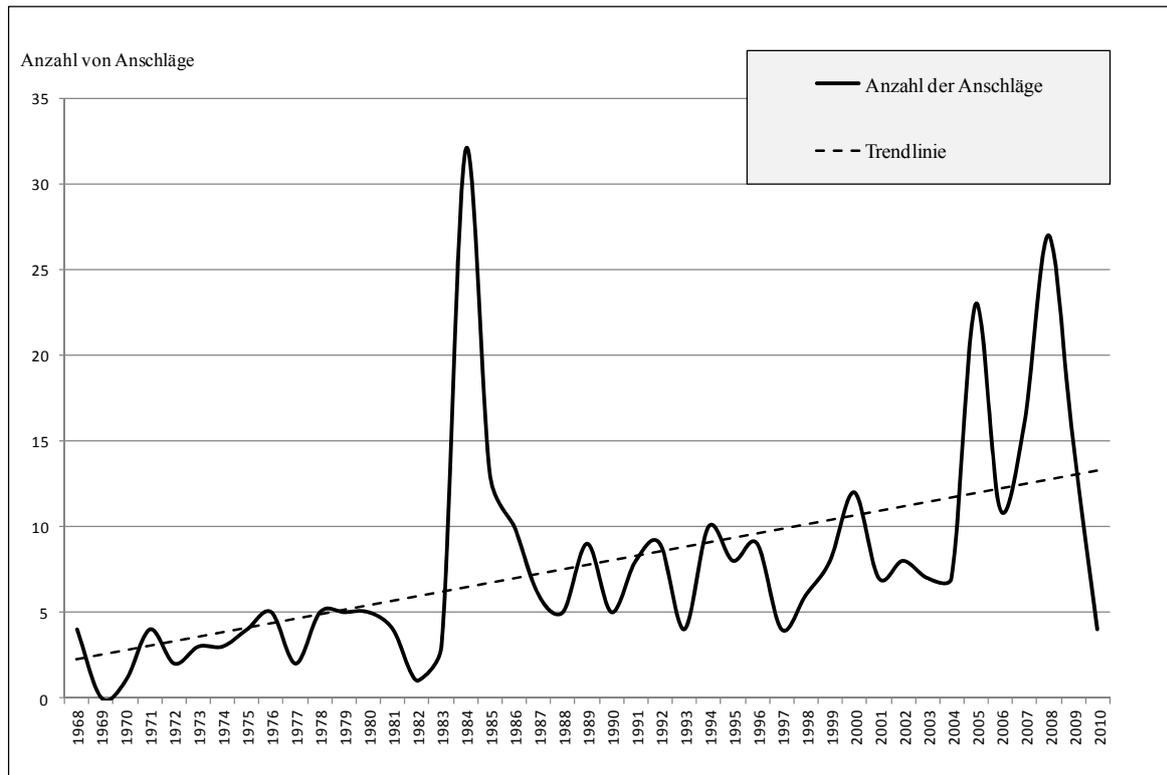


Abbildung 3: Anzahl der Anschläge, Trendlinie 1968-2010 verdeutlicht, dass es zum einen zwar sehr starke Schwankungen in der Anzahl der Anschläge im Zeitverlauf gegeben hat, aber dennoch ein genereller Aufwärtstrend zu erkennen ist. Die steigenden Fallzahlen lassen vermuten, dass sich politische, religiöse und ideologische Gruppierungen zunehmend auch terroristischer Methoden bedienen, die im maritimen Raum angewendet werden. Die Gesamtanzahl bleibt aber vergleichsweise klein und stieg von durchschnittlich 1,98 Anschlägen zu durchschnittlich 13,02 Anschlägen pro Jahr.³⁷

³⁷ Die Trendkurve berechnet sich über $y = 0,2629x + 1,9834$ mit dem Bestimmtheitsmaß $R^2 = 0,2515$.

Abbildung 3: Anzahl der Anschläge, Trendlinie 1968-2010



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.

Abbildung 4: Regionale Verteilung von Anschlägen, 1968-2010 zeigt die nach Regionen aufgeschlüsselte Gesamtzahl der Anschläge im erhobenen Zeitraum, zusätzlich sortiert nach den einzelnen Datenbanken. Dies regionalen Gesamtzahlen könnten auf die betroffenen Staaten (bzw. den zugehörigen Küsten und Gewässern) aufgegliedert werden; dies würde den Umfang des Papiers jedoch sprengen. In den Regionen Australasien/Ozeanien, Ostasien und Nordamerika wurden mit Abstand die wenigsten Anschläge durchgeführt. Damit verbleiben sieben Weltregionen, in denen maritime Anschläge durchgeführt wurden, angeführt von den vier Regionen Nahost & Nordafrika mit 67 Anschlägen, Südasien mit 58 Anschlägen, Subsahara-Afrika mit 57 Anschlägen und Südostasien mit 46 Anschlägen. Etwa jeweils 30 Anschläge entfallen auf die Regionen Westeuropa, Südamerika und Mittelamerika & Karibik (die Anschläge sind relativ gleich auf die drei Regionen verteilt) zu verzeichnen. Die Anzahl der Anschläge für alle Regionen und die Datenbasen sind aus der Grafik abzulesen.

Abbildung 4: Regionale Verteilung von Anschlägen, 1968 - 2010

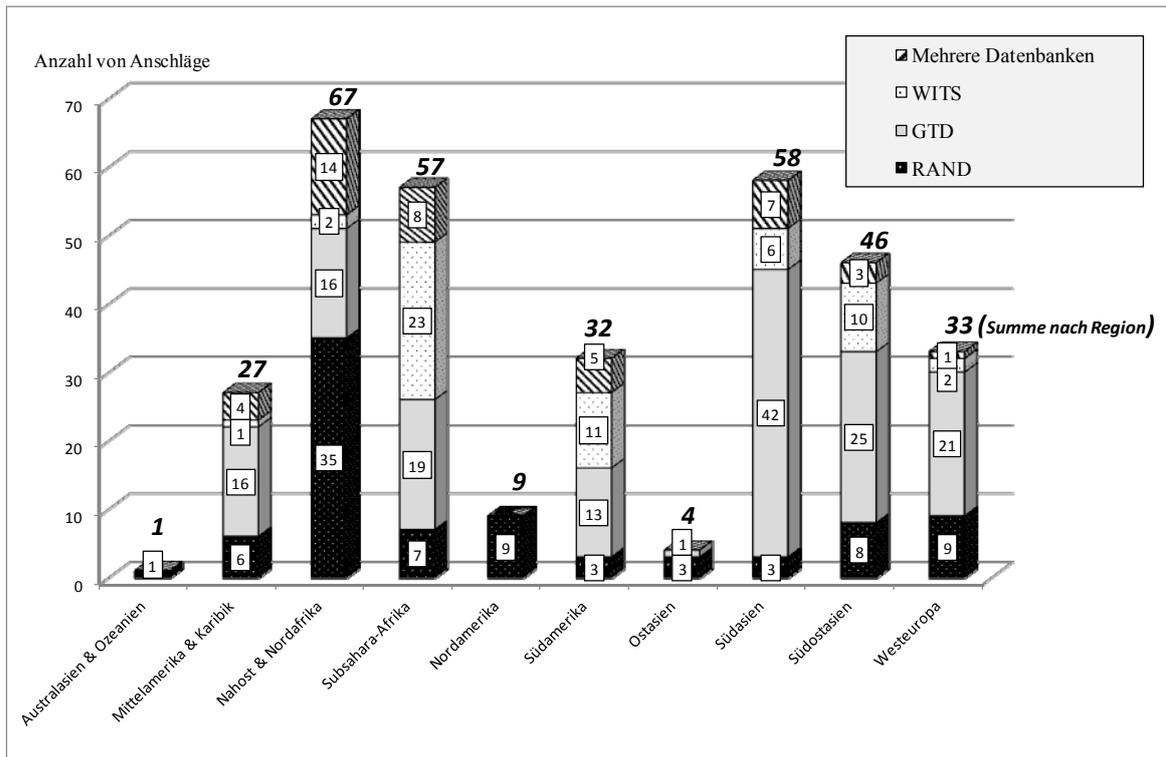
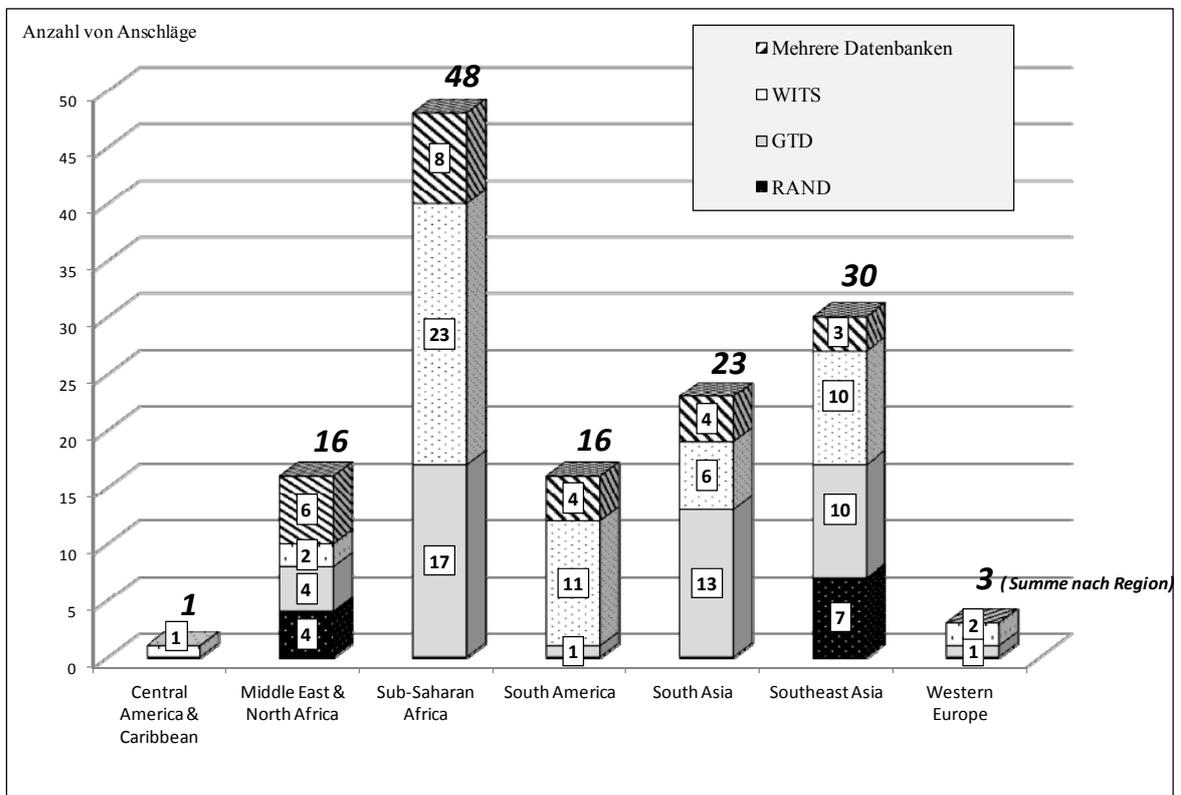


Abbildung 5: Regionale Verteilung von Anschlägen, 2000-2010 zeigt, dass diese Aussage im Wesentlichen auch für die Entwicklung der letzten 10 Jahre zutrifft, hier jedoch nur noch fünf Regionen stärker betroffen sind.

Abbildung 5: Regionale Verteilung von Anschlägen, 2000-2010

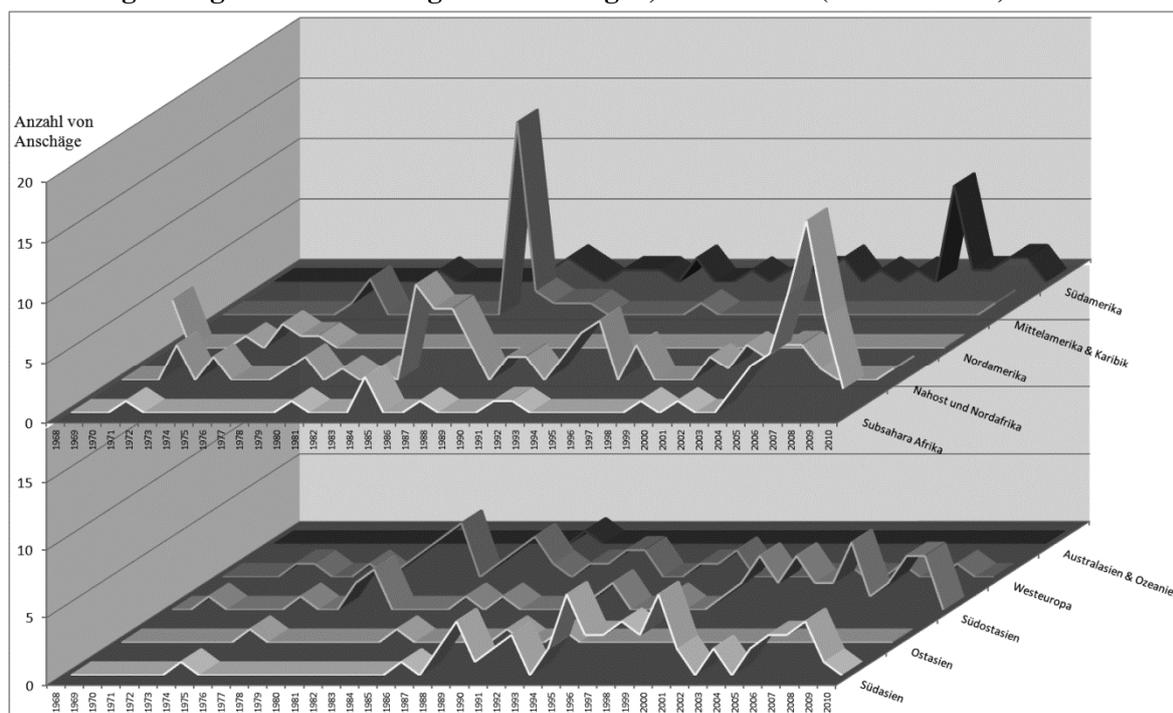


Beginnend mit den meisten Anschläge pro Region sind dies: Subsahara-Afrika (48), Südostasien (30), Südasi (23), Nahost & Nordafrika (16), Südamerika (16). Die Anzahl der Anschläge für alle Regionen und die Datenbasen sind wiederum aus der Grafik abzulesen. Dadurch ergibt sich also im Vergleich zum gesamten Betrachtungszeitraum ein verändertes Bild, die Betroffenheit der Regionen hat sich deutlich verschoben: Die in der jüngeren Zeit am häufigsten betroffene Region Subsahara Afrika war vormals nur auf Platz 3, die hier am zweithäufigsten betroffene Region Südostasien lag auf Platz vier, die jetzt auf Platz vier stehende Region Nahost & Nordafrika liegt in der Gesamtschau an erster Stelle. Hier wird die Verlagerung von Konfliktschauplätzen deutlich.

Auf die unterschiedliche Betroffenheit der Regionen hinzuweisen ist deshalb wichtig, um später zu demonstrieren, dass die Governance-Maßnahmen bislang nicht den benötigten regionalen oder sogar lokalen Fokus besitzen, sondern eher einen allgemeinen, präventiven Charakter haben.³⁸

Da die Gesamtzahl der Fälle nur bedingt aussagekräftig ist, wird in **Abbildung 6: Regionale Verteilung von Anschlägen, 1968 – 2010** die regionale Verteilung im Zeitverlauf angezeigt. 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 und es auch in den letzten Jahren zu einer deutlichen Häufung der Vorfälle kam (siehe dazu die Ausführungen zu Abbildung 9).

Abbildung 6: Regionale Verteilung von Anschlägen, 1968 – 2010 (mit Zeitachse)

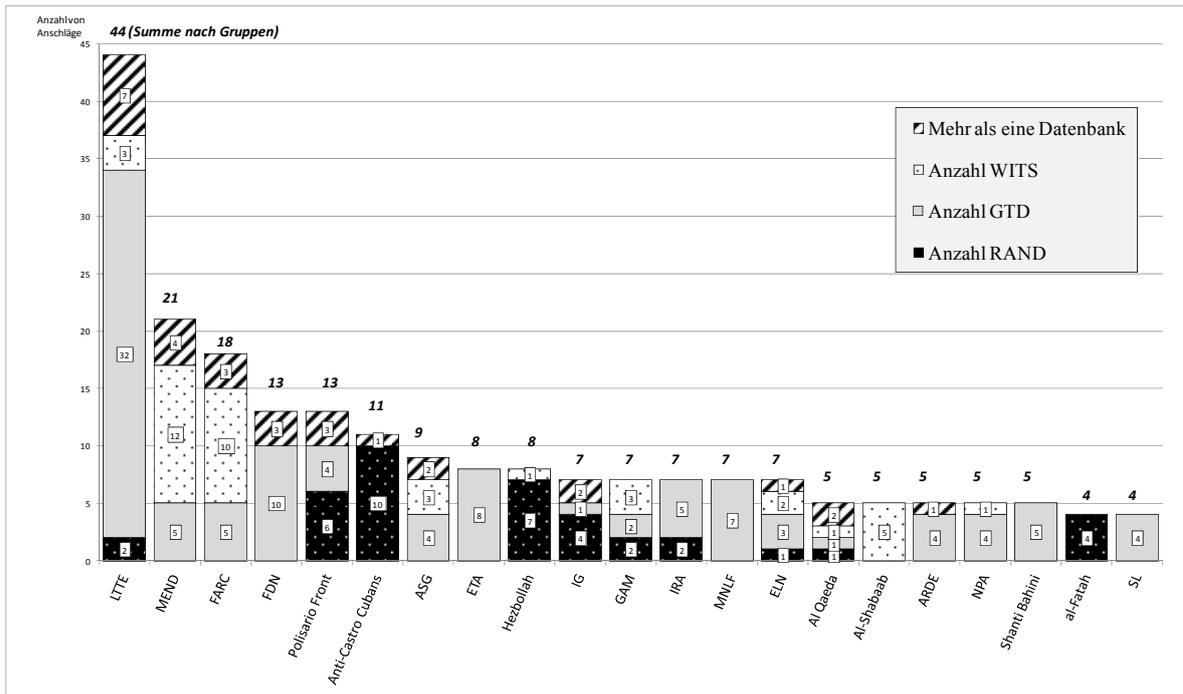


5.3 Tätergruppen

Abbildung 7: 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.

38 Im Fall der Piraterie ist das anders, insbesondere in der Straße von Malakka und vor der somalischen Piraterie gibt es viele regional-fokussierten Maßnahmen (vgl. Teo 2007; Petretto 2011; Chalk 2010; Graf 2011; Maoche 2011).

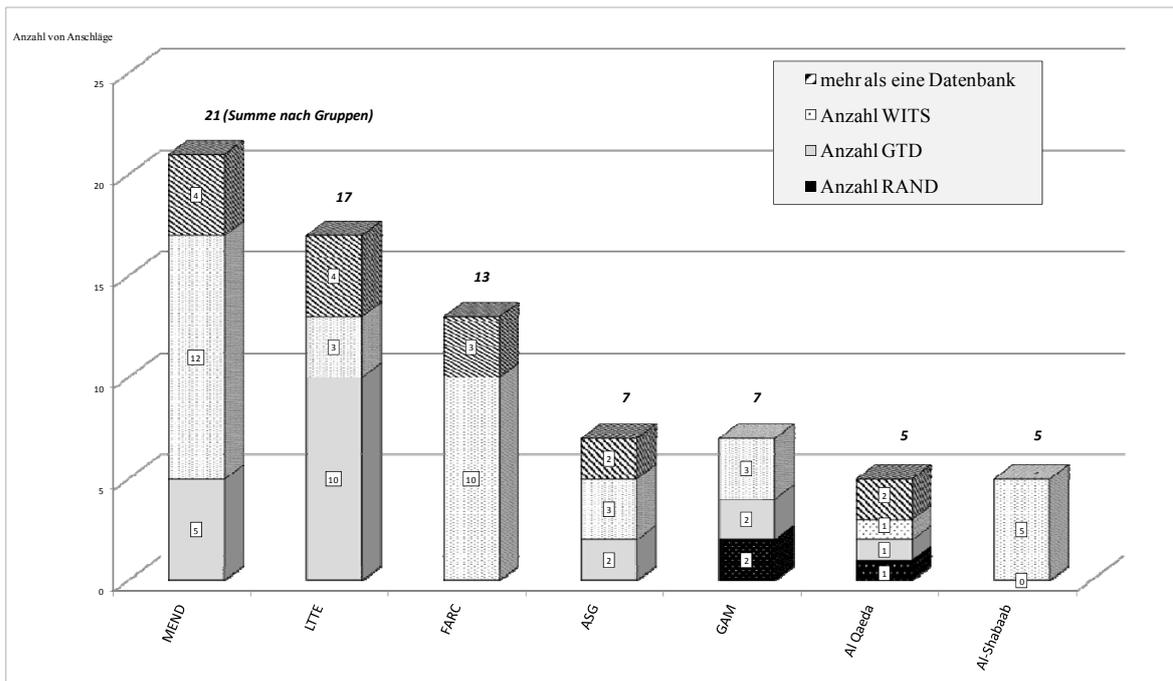
Abbildung 7: Anzahl der Anschläge von Gruppen, 1968-2010*



(* Berücksichtigt wurden Gruppen mit mehr als drei Anschlägen)

Abbildung 8: Gruppen mit mehr als drei Anschlägen, 2000 – 2010 hebt sieben 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) (21), die Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE) (17), die Revolutionary Armed Forces of Columbia (FARC) (13), die Abu Sayyaf Group (ASG) (7), das Free Aceh Movement (GAM) (7), die somalische Al-Shabaab al-Islamiya (5) und Al-Qaida (5). 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 8: Anzahl der Anschläge von Gruppen, 2000-2010*



(* Berücksichtigt wurden Gruppen mit mehr als drei Anschlägen)

Abbildung 9: Gruppen mit mehr als drei Anschlägen im Zeitverlauf, 1968 – 2010 gibt über die Spitzen und Verteilungen Aufschluss: 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, wurden lediglich ein Anschlag und 1983 lediglich 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 Rebellorganisation 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 Angriffen 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).³⁹

In den letzten Jahren ließen sich vier weitere auffällige Spitzenwerte mit mehr als 15 Vorfällen pro Jahr beobachten. 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 28 Vorfälle gezählt. Von diesen wurden neun in Kolumbien, vier in Nigeria und drei in Indonesien verübt. Zu weiteren, einzelnen Vorfällen kam es im Irak, in Algerien, Sri Lanka, Indien, Jordanien und Frankreich. Von den 21 im Jahr 2007 gezählten Ereignissen fanden elf in Nigeria, jeweils vier in Sri Lanka und zwei in Somalia statt.

39 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.

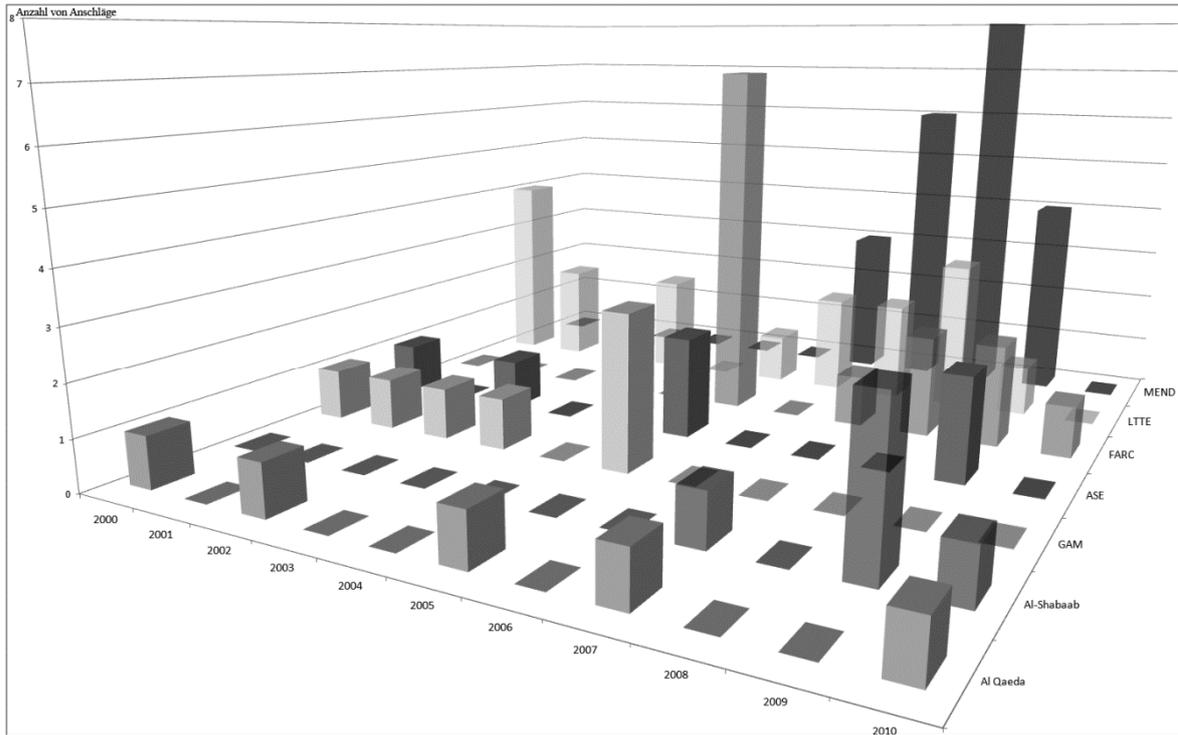
Im Jahr 2008 wurden die meisten Anschläge nach dem Spitzenjahr 1984 verzeichnet: Es kam zu 36 Anschlägen in insgesamt neun Staaten, davon 17 in Nigeria, fünf in Kolumbien und jeweils vier in Sri Lanka und auf den Philippinen. Für 2009 konnte hingegen kein eindeutiger Krisenherd identifiziert werden. Dies lässt sich im Wesentlichen auf die schwierige Datenlage zurückführen, da für die Jahre ab 2009 nur noch in der WITS-Datenbank Anschläge verzeichnet wurden. Dennoch führt Nigeria auch im Jahr 2009 mit vier Vorfällen, gefolgt von Somalia mit drei und Kolumbien und den Philippinen mit je zwei Anschlägen.

Es wird relativ schnell deutlich, dass Kolumbien und Nigeria die für den maritimen Terrorismus entscheidenden Krisenherde der letzten Jahre sind. 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” (HIIK 2010: 42).

Die nigerianische Regierung befindet sich dagegen 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 Präsidenten im Jahr 2009 entspannte sich die Lage hier zusehends. Dennoch nahm besonders das *Movement for the Emancipation of the Niger Delta* (MEND) weiterhin Geiseln und griff Einrichtungen der Ölindustrie an (vgl. HIIK 2010: 35-36). Die nächste Abbildung zeigt, dass nicht alle oben genannten Gruppen in den letzten zehn Jahren noch aktiv waren.

Das nächste Schaubild, **Abbildung 10: 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 welchem 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 regelmäßige Anschläge, zuletzt 2009. Die GAM ist seit 2004 nicht mehr aktiv. Die FARC begann 2005 mit vergleichsweise vielen Anschlägen, seither jedoch mit absteigender Tendenz. Die LTTE war auch regelmäßig mit Anschlägen vertreten, mit absteigender Tendenz nach 2008. Die MEND ist erst seit 2006 im maritimen Bereich aktiv, dafür aber mit einer hohen Anzahl von Anschlägen.

Abbildung 10: Gruppen mit mehr als drei Anschlägen im Zeitverlauf, 2000-2010



Die Gegenüberstellung der nächsten beiden Schaubilder, **Abbildung 11: Gruppen mit mehr als 50 Opfern oder mehr als drei Anschlägen im Zeitraum 2000-2010 (sortiert nach der Anzahl Toter und Verletzter)** und **Abbildung 12: Gruppen mit mehr als 50 Opfern oder mehr als drei Anschlägen im Zeitraum 2000-2010 (sortiert nach der Anzahl Anschläge)** macht deutlich, dass die Anzahl der Anschläge nicht gleichzusetzen ist mit deren Auswirkungen. Sortieren wir die Gruppen nach Anzahl der Opfer, ändert sich die Reihenfolge erheblich.

Dabei musste eine neue Gruppe aufgenommen werden, und zwar die Moro Islamic Liberation Front. Sie hat zwar nur drei Anschläge durchgeführt und war 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 jedoch so viele Opfer, dass die MILF damit die dritte Stelle der Gruppen einnimmt, die durch maritime Anschläge die meisten Opfer gefordert haben. Diese Gruppe wird daher bei den qualitativen Analysen ebenfalls näher betrachtet werden müssen.

Auf der anderen Seite wird ersichtlich, dass bei den Anschlägen der GAM nur 2 Opfer verzeichnet wurden. Bei allen anderen Gruppen liegt die Zahl über 50. Gemessen an der Anzahl der Opfer würde die GAM daher aus der Auflistung der wichtigsten Gruppen herausfallen.

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

Abbildung 11: Gruppen mit mehr als 50 Opfern oder mehr als drei Anschlägen im Zeitraum 2000-2010 (sortiert nach der Anzahl Toter und Verletzter)

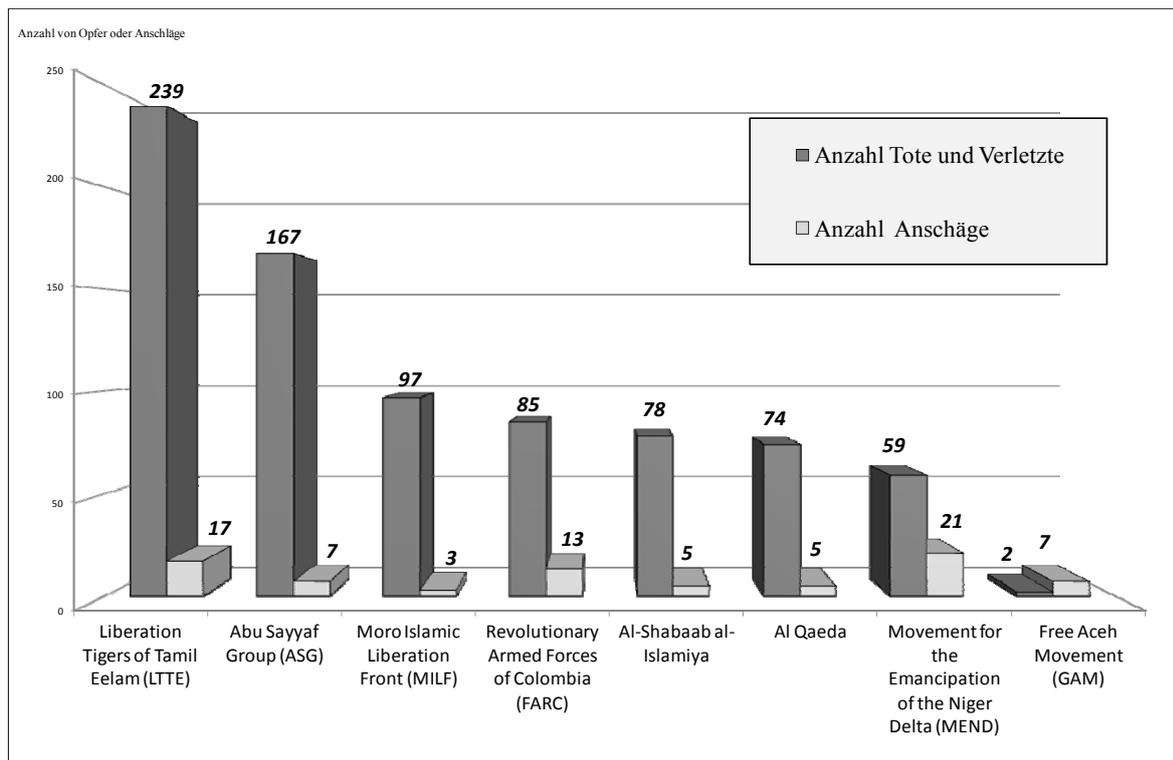
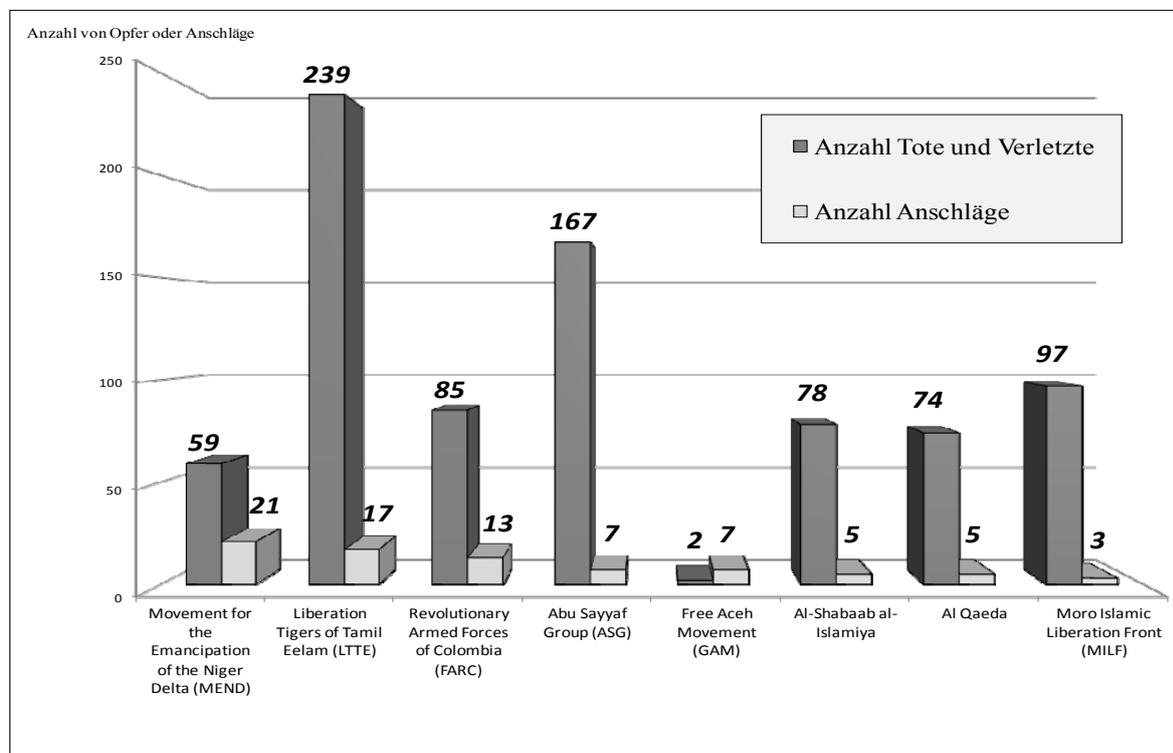


Abbildung 12: Gruppen mit mehr als 50 Opfern oder mehr als drei Anschlägen im Zeitraum 2000-2010 (sortiert nach der Anzahl Anschläge)



5.4 Gruppen klassifiziert nach Motiven

Die letzten Schaubilder haben nur einen Ausschnitt aus allen Tätergruppen gezeigt. Um nun einen besseren Überblick über die Art der Gruppe nach ihren Motiven zu erhalten, wird nun auf die oben erwähnte Kategorisierung nach Typen zurückgegriffen.

Zum besseren Verständnis der folgenden Schaubilder: Die Bezeichnung „Nationalist/separatist“ gilt hier als Abkürzung und unterscheidet sich nicht von der Kategorie „Ethno-nationalist und separatist terrorism“. Das gleiche gilt für die Abkürzung „left wing“, die „Left-wing and anarchist terrorism“ entspricht. Diese Abkürzungen waren notwendig um in den Schaubildern die Gruppen mit zwei starken Charakteristika darstellen zu können.

In **Abbildung 13: Anzahl der Anschläge nach Gruppenklassifikation 1968-2010** sieht man die Anzahl von Angriffen aufgeschlüsselt nach Tätergruppen. Dabei fallen mehrere Dinge ins Auge: Die ethno-nationalistischen und separatistischen Gruppen haben die meisten Fälle zu verzeichnen. 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 nationalistisch/separatistisches Motiv hatten.

Abbildung 14: 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 Herkunft aus den jeweiligen Datenbanken.

Das Motiv nationalistisch-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: 6,6 % rein islamistische Gruppen an der Gesamtanzahl der Fälle, 2000-2010: 10,2 %).

Abbildung 13: Anzahl der Anschläge nach Gruppenklassifikation, 1968-2010

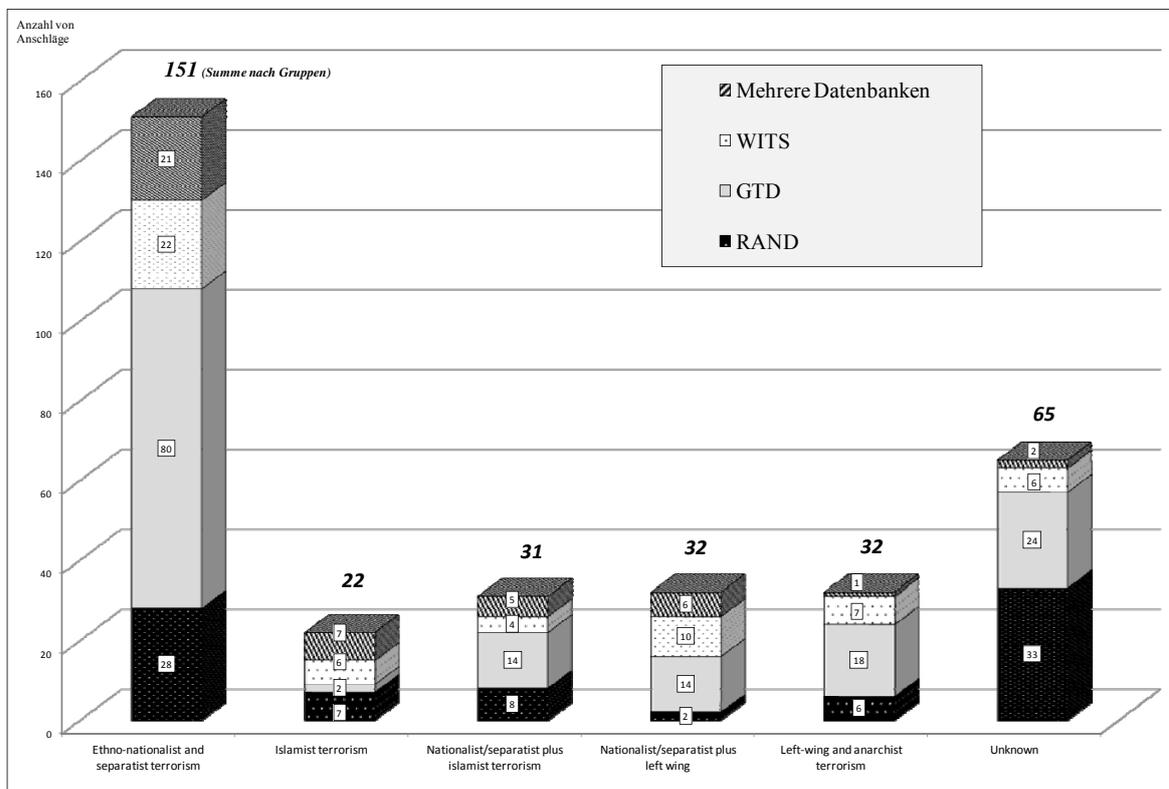
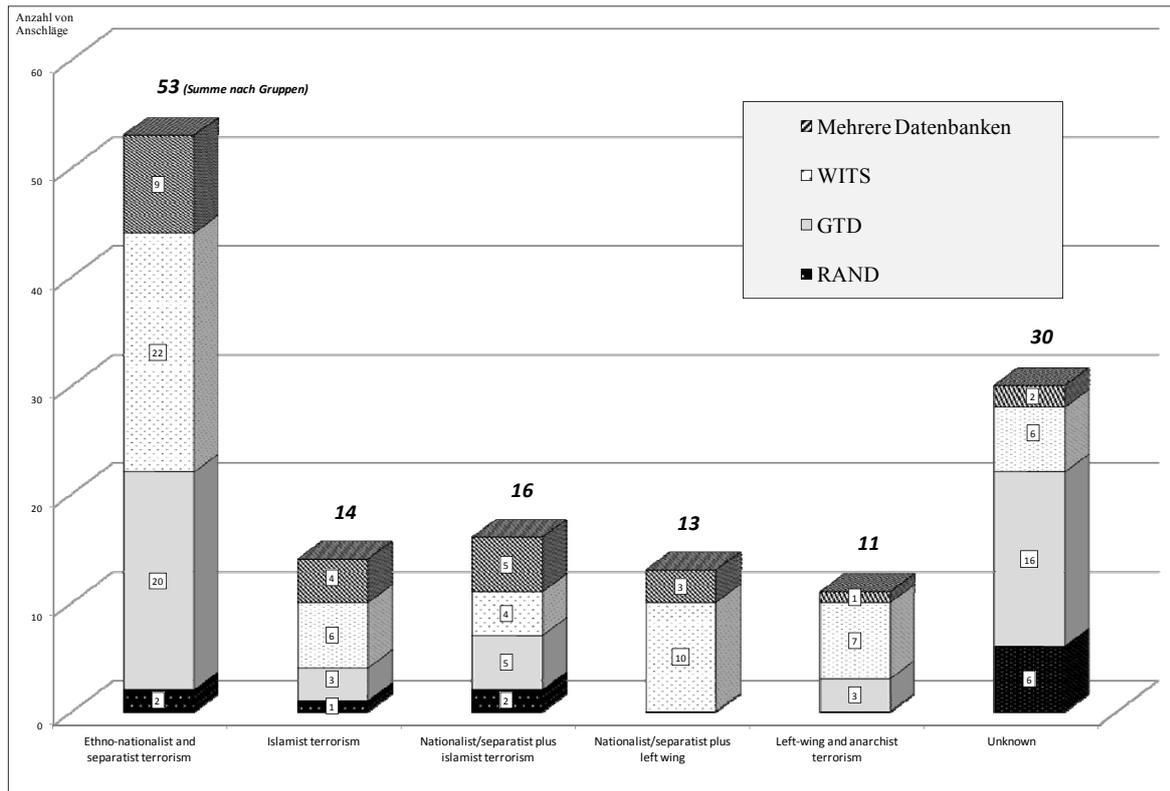


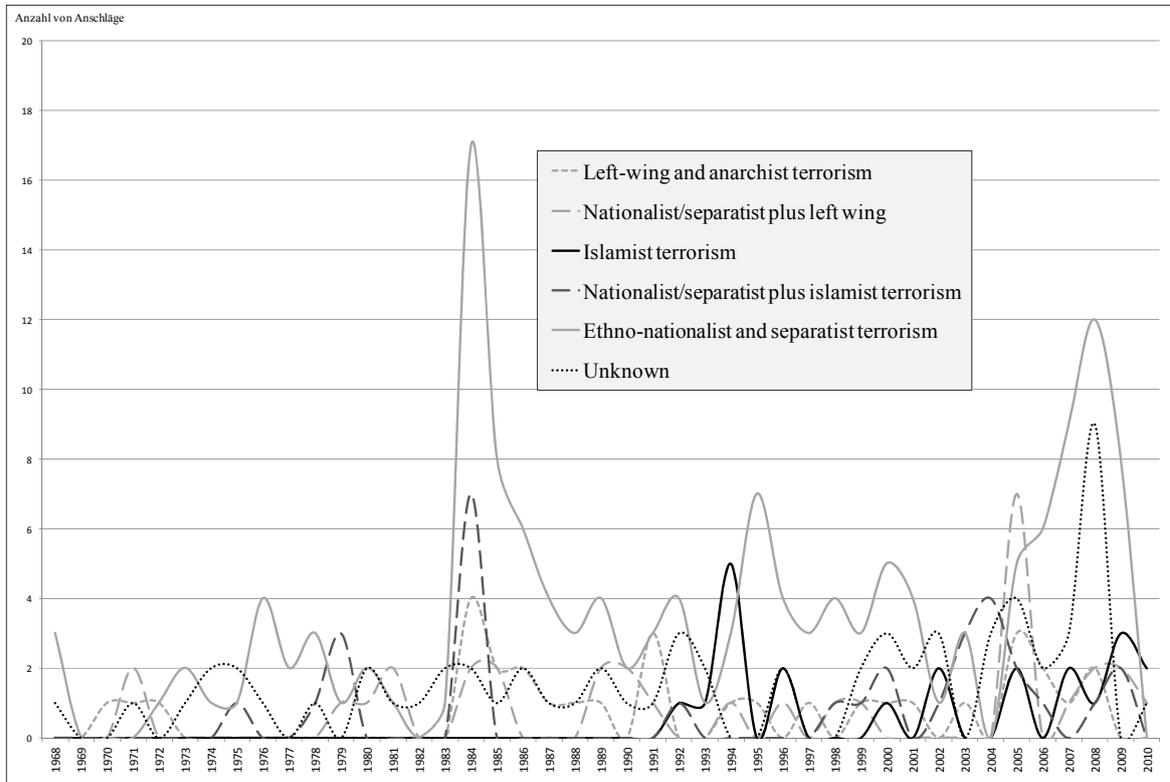
Abbildung 14: Anzahl der Anschläge nach Gruppenklassifikationen, 2000-2010



In beiden Schaubildern wird auch deutlich, dass die Anschläge, die keiner Gruppe zugeordnet werden konnten (Kategorie „Unknown“), ziemlich hoch ist. Insgesamt waren das bei den erhobenen 65 Fälle, davon seit 2000 immerhin 30. Wären die Urheber der Anschläge immer bekannt, könnte dies die Auswertung deutlich verändern. Die Dateninterpretation steht also auch unter diesem Vorbehalt.

Abbildung 15: 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 Analysen notwendig machen.

Abbildung 15: Anschläge nach Gruppenklassifikation, 1968 – 2010



Um eine Interpretation der Daten zu erleichtern, wurde diese Darstellung nochmals vereinfacht. In **Abbildung 16: Kondensierte Tätergruppen, 1968 – 2010** wurden zwei Zweiergruppen zusammengefasst: die Ethno-nationalist/separatist terrorism-Kategorie mit der, die zusätzlich zu dieser Komponente ein left wing-Motiv hat (insgesamt 29 Gruppen). Außerdem wurden zum Islamistischen Terrorismus diejenigen Gruppierungen hinzugefügt, die islamistisch und nationalistisch/separatistisch sind (insgesamt 14 Gruppen). Die verbliebenen drei Gruppen erhielten im Schaubild je eine Trendlinie, die helfen soll, trotz starker Schwankungen eine Tendenz zu ermitteln.⁴⁰ Während der vorrangig linksideologische Terrorismus sich im Mittel über die Zeit nicht stark verändert hat und von etwa 0,35 auf 1,1 Anschläge pro Jahr nur leicht angestiegen ist, weisen die zusammengefassten/kondensierten Gruppen einen stärker steigenden Trend auf, die erste Gruppe von etwa 1,7 auf 6,6 Anschläge pro Jahr und die zweite (Islamisten) von 0 auf 2,6 Anschläge pro Jahr. Auch diese Anzahl ist vergleichsweise gering.

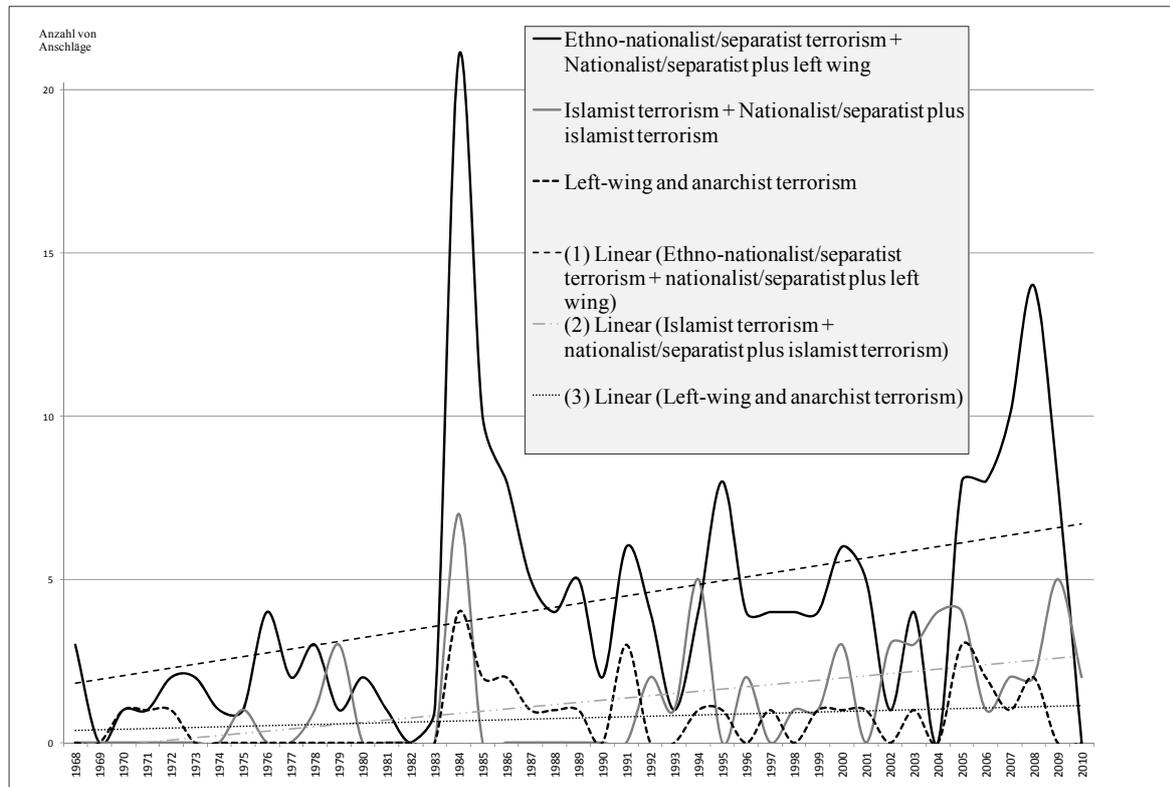
Übertragen auf die Größe dieser drei Gruppen (blau=29, grün=14, gelb=14), fällt auf, dass die islamistischen Gruppierungen auch in Relation zu ihrer Anzahl die meisten Anschläge verübten. Die linksideologisch ausgerichteten Gruppierungen begingen dem Trend nach nur gut halb so viele Anschläge, wie die etwas mehr als doppelt so viele Gruppierungen fassende Kategorie der ethno-nationalistischen und separatistischen Terroristen, inkl. der auch linksorientierten Gruppierungen dieser Kategorie (blau). In einem gewissen Sinne könnte man die islamistischen Gruppierungen, in

⁴⁰ Die Tendkurve (1) berechnet sich über $y = 0,1163x + 1,6977$ mit dem Bestimmtheitsmaß $R^2 = 0,125$. Die Tendkurve (2) berechnet sich über $y = 0,0678x - 0,2591$ mit dem Bestimmtheitsmaß $R^2 = 0,2385$. Die Tendkurve (3) berechnet sich über $y = 0,018x + 0,3488$ mit dem Bestimmtheitsmaß $R^2 = 0,0532$.

Relation zwischen dem jährlichen Anschlagdurchschnitt und der Gesamtzahl ihrer Gruppierungen, als ‚anschlagsaktiver‘ betrachten.

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 Gewichtigkeit von Anschlägen könnte die Anzahl der Opfer, d.h. die Gesamtsumme aus Fatalities (Getöteten) und Injuries (Verletzten) sein.

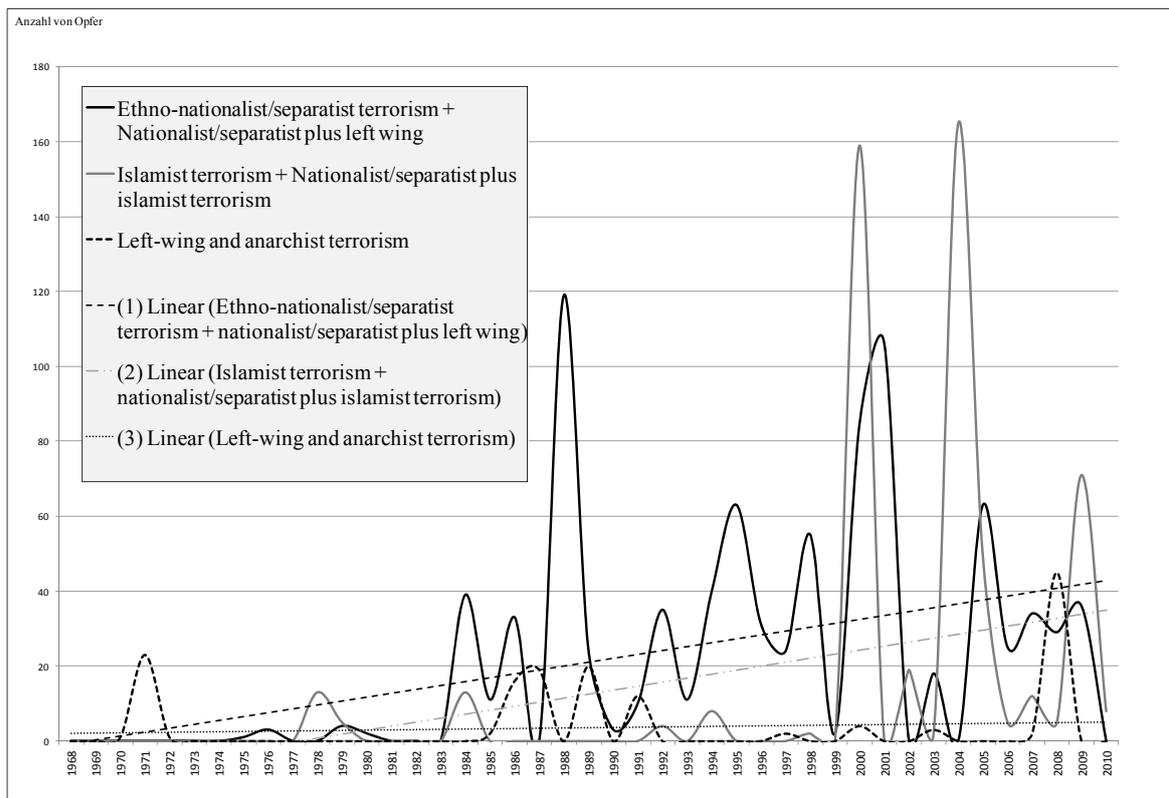
Abbildung 16: Kondensierte Tätergruppen, 1968 – 2010



In **Abbildung 17: Kondensierte Tätergruppen, 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. Die Trendkurven⁴¹ hingegen zeigen fast dieselben Tendenzen: Während die Opferzahlen bei den vorwiegend linksorientierten Gruppen sich nur von 1,9 auf 4,9 steigerten und daher zumindest im Mittel wenig Veränderungen zeigen, steigen die anderen Kurven stärker an. Zwar sind die zusammengefassten separatistischen Gruppen für die meisten Opfer verantwortlich (mit der Steigerung von 0 auf im Mittel 41,9 Opfer pro Jahr), allerdings steigt die Opferzahl der zusammengefassten islamistischen Gruppen stärker an (mit der Steigerung von 0 auf im Mittel 33,9 Opfer pro Jahr).

41 Die Trendkurve (1) berechnet sich über $y = 1,0391x - 1,7907$ mit dem Bestimmtheitsmaß $R^2 = 0,195$. Die Trendkurve (2) berechnet sich über $y = 1,069x - 10,96$ mit dem Bestimmtheitsmaß $R^2 = 0,1395$. Die Trendkurve (3) berechnet sich über $y = 0,0714x + 1,9169$ mit dem Bestimmtheitsmaß $R^2 = 0,0105$.

Abbildung 17: Kondensierte Tätergruppen, 1968 – 2010, Anzahl der Opfer (Tote und Verletzte)



Es fällt auf, dass in Bezug auf die deutlich höheren Anschlagzahlen der zusammengefassten nationalistisch-separatistischen Gruppen, die zusammengefassten islamistischen Gruppen überproportional viele Opfer erzielten, insbes. durch die Anschläge seit 1999. Insgesamt erzielten die zusammengefassten islamischen Gruppen (Islamist terrorism + Nationalist/separatist plus islamist terrorism) von 1968 bis 2010 540 Opfer bei 53 Anschlägen, das macht 10,2 Opfer pro Anschlag. Die anderen beiden zusammengefassten Gruppen verursachten hingegen nur etwa die Hälfte der Opfer pro Anschlag.⁴²

Die Spitzenwerte der durch maritime Terroranschläge Getöteten und Verletzten korrelieren nur marginal mit den Spitzenwerten der Gesamtzahl verübter Anschläge. Stattdessen sorgen einzelne Anschläge unabhängig davon für hohe Opferzahlen, wie beispielsweise Anschläge auf Fähren, Marineschiffe oder Hafenanlagen. Und so wie sich die einzelnen Vorfälle in ihren Merkmalen voneinander unterscheiden, unterscheidet sich auch die jeweilige Art und Weise, in der die Angriffe vorgenommen wurden.

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 Liberation Tigers of Tamil Eelam (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 dann am 23. Oktober 2000 bei einem Anschlag im

42 Die zusammengefassten nationalistisch-separatistischen Gruppen (Ethno-nationalist/separatist terrorism + Nationalist/separatist plus left wing) haben von 1968 bis 2010 906 Opfer verursacht bei 183 Anschlägen, das macht 4,95 Opfer pro Anschlag. Die zusammengefassten linken Gruppen (Left-wing and anarchist terrorism) erzielten von 1968 bis 2010 150 Opfer bei 32 Anschlägen, das macht 4,69 Opfer pro Anschlag. Unbekannte Tätergruppen (Kategorie Unknown) verursachten von 1968 bis 2010 285 Opfer bei 66 Anschlägen, das macht 4,32 Opfer pro Anschlag.

Hafen von Trincomalee, Sri Lanka, töteten zusammen mindestens 40 Personen und verwundeten 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.

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.

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).

Um zu einer fundierten Risikoabschätzung der objektiven Unsicherheitslage zu kommen, soll in einem weiteren Arbeitspapier eine Analyse der Akteure, geordnet nach regionalen Kontexten zur Ermittlung von Kapazitäten, Motivationen und Freiräumen, vorgenommen werden. Dazu gehört auch, die Zusammenarbeit zwischen Terroristen und Piraten einzuschätzen und zu bewerten (vgl. Lehr 2009: 66-67; Chalk 2008b, 31-33). 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. Zusammen mit den ihnen affilierten 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 Seehandelssicherheit dar, da bestimmte sie bereits explizit 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 ethno-nationalistisch, separatistische Gruppe mit linksextremistischen Ausprägungen (vgl. Saab/Taylor 2009: 459-460). 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 von separatistischen und ethno-nationalistischen Gruppen. 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 nur 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 ethno-nationalistische und 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).

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 Gewalt-eruptionen gestört (vgl. International Crisis Group 2011).

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

Tabelle 7 gibt einen Überblick über die wichtigsten, **derzeit aktiven Tätergruppen Al-Qaida, Al-Shabaab, FARC und MEND**, während **Tabelle 8** 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).

Tabelle 7: Überblick über die wichtigsten Tätergruppen: Al-Qaida, Al-Shabaab, FARC, MEND

Nr	Indikatoren	Al-Qaida	Al-Shabaab	FARC	MEND
1	Anschläge (seit dem Jahr 2000)	5 maritime Anschläge 2000, 2002, 2005, 2007, 2010	5 maritime Anschläge 2007, 2009(3), 2010	13 maritime Anschläge 2005(7), 2007, 2008(2), 2009(2), 2010	21 maritime Anschläge 2006 (3), 2007 (6), 2008 (8), 2009 (4)
2	Ort	Jordanien, Oman, Somalia, Jemen	Somalia	Kolumbien, Panama	Nigeria
3	Ziele und Mittel	Zerstörerischer bewaffneter Angriff auf Schiffe, Bombenanschlag auf Schiffe	Anschlag auf maritime Einrichtungen im Hafen, Zerstörerischer Angriff auf Schiffe	Zerstörerischer bewaffneter Angriff auf Schiffe, Bombenanschlag auf Schiffe, Entführung ziviler Schiffe, Anschlag auf maritime Einrichtungen	Entführung ziviler Kleingruppen, Entführung ziviler Schiffe, Zerstörerischer Angriff auf Schiffe, Bombenanschlag auf Schiffe, Anschlag auf maritime Einrichtungen
4	Opfer	26 Tote, 45 Verletzte (1 Anschlag ohne Angaben)	27 Tote, 51 Verletzte	44 Tote, 39 Verletzte (1 Anschlag ohne Angaben)	12 Tote, 58 Verletzte (1 Anschlag ohne Angabe zu Verletzten)
5	Kategorie/Motiv	Islamistischer Terrorismus	Islamistischer Terrorismus	Ethno-nationalistischer und separatistischer Terrorismus; linksanarchistischer Terrorismus	Ethno-nationalistischer und separatistischer Terrorismus
6	Organisation	ideologisch-strategische Leitstelle, weltweites Netzwerk verschiedener Unterorganisationen	Verbindung zu Al-Qaida, Rekrutierung ausländischer Aktivisten	stärkste lateinamerikanische Guerillagruppe, aber kein einheitlicher Block	Netzwerk militanter Gruppen, teils ökonomisch motiviert, Überschneidung mit Piraterie
7	Aktivität	weiterhin aktiv; Schwächung durch Verlust der Symbolfigur bin Laden und weiterer Anführer	Verbindung zu Al-Qaida, operiert aktiv im Failed State Somalia	Stark gewalttätiger und andauernder Konflikt zwischen FARC und Regierung	Kampf um Einkommensverteilung aus Ölressourcen; 2009 präsidentielle Amnestie: Konflikt deeskaliert, aber andauernd

Tabelle 8: 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(2)	7 maritime Anschläge 2000, 2001, 2002, 2003, 2005 (3)	17 maritime Anschläge 2000 (4), 2001 (2), 2003 (2), 2005, 2006 (2), 2007 (2), 2008 (3), 2009	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	zerstörerischer Angriffe auf Schiffe, Bombenanschlag auf Schiffe
4	Opfer	121 Tote, 47 Verletzte	2 Tote	127 Tote, 123 Verletzte (einige Anschläge ohne Angaben)	45 Tote, 52 Verletzte
5	Kategorie/Motiv	ethno-nationalistischer und separatistischer Terrorismus; islamistischer Terrorismus	ethno-nationalistischer und separatistischer Terrorismus	ethno-nationalistischer und separatistischer Terrorismus	ethno-nationalistischer und 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	von der Regierung besiegt, inaktiv seit 2009	seit 2010 laufende Friedensverhandlungen mit neuer Regierung

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 zehn Szenarien abgeleitet, die Anschläge im maritimen Raum beschreiben. Dabei wurden verschiedene Parameter berücksichtigt: Der *Anschlagort* gibt Aufschluss darüber, an welchem Ort der Angriff stattfindet: auf Hoher See, in Küsten- oder Hafennähe, im Delta, Fluss 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) unterscheiden. 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 bis zu 300 Personen beteiligt waren. Ebenso ist dabei die Berücksichtigung der *Betroffenheiten* und der (möglichen) *Intensität* des Anschlages 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 Anschlages entwickelt. Die zehnte 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 334 gezählten Fällen der Datenbank lag nur bei 239 Fällen eine Fallbeschreibung vor, die Aufschluss über die Vorgehensweise bieten kann. Die Fälle mit Fallbeschreibung konnten in zehn Anschlagstypen zusammengefasst werden. Bei 15 der 239 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 254 Fälle gezählt.

Die zehn 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 9: Zerstörerischer bewaffneter Angriff auf Schiffe im Hafen oder auf See

Zerstörerischer bewaffneter Angriff auf Schiffe im Hafen oder auf See	23,62 % der Fälle insgesamt
Gesamt: 60 Fälle	100 %
Unterkategorie a) 17 Fälle	28,33 %
Unterkategorie b) 38 Fälle	63,33 %
Unterkategorie c) 5 Fälle	8,33 %
Anschlagsziel:	
Staatliches / militärisches Ziel: 21 Fälle	35 %
Ökonomisches Ziel: 20 Fälle	33,33 %
Ziviles Ziel: 11 Fälle	18,33 %
Unbekanntes Ziel: 8 Fälle	13,33 %

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 Ziele durchzusetzen.

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

Tabelle 10: Entführung ziviler Schiffe

Entführung ziviler Schiffe	17,72 % der Fälle insgesamt
Gesamt: 45 Fälle	100 %
Unterkategorie a) 7 Fälle	15,55 %
Unterkategorie b) 12 Fälle	26,67 %
Unterkategorie c) 22 Fälle	48,89 %
Unterkategorie d) 4 Fälle	8,89 %

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 Beibooten, 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 11: Bombenanschlag auf Schiffe

Bombenanschlag auf Schiffe	16,93 % der Fälle insgesamt
Gesamt: 43 Fälle	100 %
Unterkategorie a) 23 Fälle	56,49 %
Unterkategorie b) 3 Fälle	6,98 %
Unterkategorie c) 17 Fälle	39,54 %
Anschlagsziel:	
Staatliches oder militärisches Ziel: 10 Fälle	23,26 %
Ökonomisches Ziel: 18 Fälle	41,86 %
Ziviles Ziel: 7 Fälle	16,29 %
Unbekanntes Ziel: 8 Fälle	18,61 %

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 12: Anschlag auf maritime Einrichtungen

Anschlag auf maritime Einrichtungen	13,36 % der Fälle insgesamt
Gesamt: 34 Fälle	100 %
Unterkategorie a) 19 Fälle	55,88 %
Unterkategorie b) 15 Fälle	44,12 %
Anschlagsziel	
Staatliches oder militärisches Ziel: 10 Fälle	29,41 %
Ökonomisches Ziel: 24 Fälle	70,59 %

Szenario 5: (Explosiver) Schiff zu Schiff Kollisionsangriff

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

Tabelle 13: (Explosiver) Schiff zu Schiff Kollisionsangriff

(Explosiver) Schiff zu Schiff Kollisionsangriff	9,06 % der Fälle insgesamt
Gesamt: 23 Fälle	100 %
Unterkategorie a) 4 Fälle	17,39 %
Unterkategorie b) 19 Fälle	82,61 %
Anschlagsziel:	
Militärisches Ziel: 14 Fälle	60,87 %
Ökonomisches Ziel: 5 Fälle	21,74 %
Unbekanntes Ziel: 3 Fälle	13,04 %
Ziviles Ziel: 1 Fall	4,35 %

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 14: Entführung ziviler Kleingruppen

Entführung ziviler Kleingruppen	7,87 % Fälle insgesamt
Gesamt: 20 Fälle	100 %
Unterkategorie a) 10 Fälle	50 %
Unterkategorie b) 10 Fälle	50 %

Szenario 7: Seeminenverlegung auf maritimen Handelswegen

Seeminen werden auf Seehandelswegen platziert, um Explosionen auszulösen und Sach- und Personenschäden zu verursachen

Tabelle 15: Seeminenverlegung

Seeminenverlegung	5,51 % der Fälle insgesamt
Gesamt: 14 Fälle	

Szenario 8: Landbasierte Distanzangriffe auf den touristischen Seeverkehr

Bewaffneter Angriff auf Personenschiffe und Passagiere des touristischen Seeverkehrs (Binnenschiffe, Kreuzfahrt, Konvois) durch sich am Ufer versteckt haltende Personen mit Schusswaffen.

Tabelle 16: Landbasierter Distanzangriff auf den touristischen Seeverkehr

Landbasierter Distanzangriff auf den touristischen Seeverkehr	2,36 % der Fälle insgesamt
Gesamt: 6 Fälle	

Szenario 9: Angriff von See Richtung Land mit Schnellbooten

Bewaffnete Personen erreichen auf einem Schiff die Küstennähe und versuchen mit mehreren Speedbooten an Land zu gelangen, um Zivilpersonen oder Touristen anzugreifen.

Tabelle 17: Angriff von See Richtung Land

Angriff von See Richtung Land	1,18 % der Fälle insgesamt
Gesamt: 3 Fälle	

Sonstige Szenarien

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

Tabelle 18: Sonstiges

Sonstiges	2,36 % der Fälle insgesamt
Total: 6 Fälle	100 %
Unterkategorie a) 1 Fall	16,67 %
Unterkategorie b) 1 Fall	16,67 %
Unterkategorie c) 4 Fälle	66,66 %

Tabelle 19 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 19: Szenarien erfolgter Anschläge

Szenarien erfolgter Anschläge	Anteile 100 %
1. Zerstörerischer bewaffneter Angriff auf Schiffe im Hafen oder auf See (ohne Bomben)	23,62 %
2. Entführung ziviler Schiffe	17,72 %
3. Bombenanschlag auf Schiffe	16,93 %
4. Anschlag auf maritime Einrichtungen im Hafen und auf See	13,36 %
5. (Explosiver) Schiff zu Schiff Kollisionsangriff	9,06 %
6. Entführung ziviler Kleingruppen (Touristen oder Funktionäre)	7,87 %
7. Seeminenverlegung auf maritimen Handelswegen	5,51 %
8. Landbasierte Distanzangriffe auf den touristischen Seeverkehr	2,36 %
9. Angriff von See Richtung Land mit Schnellbooten	1,18 %
10. Sonstiges	2,36 %

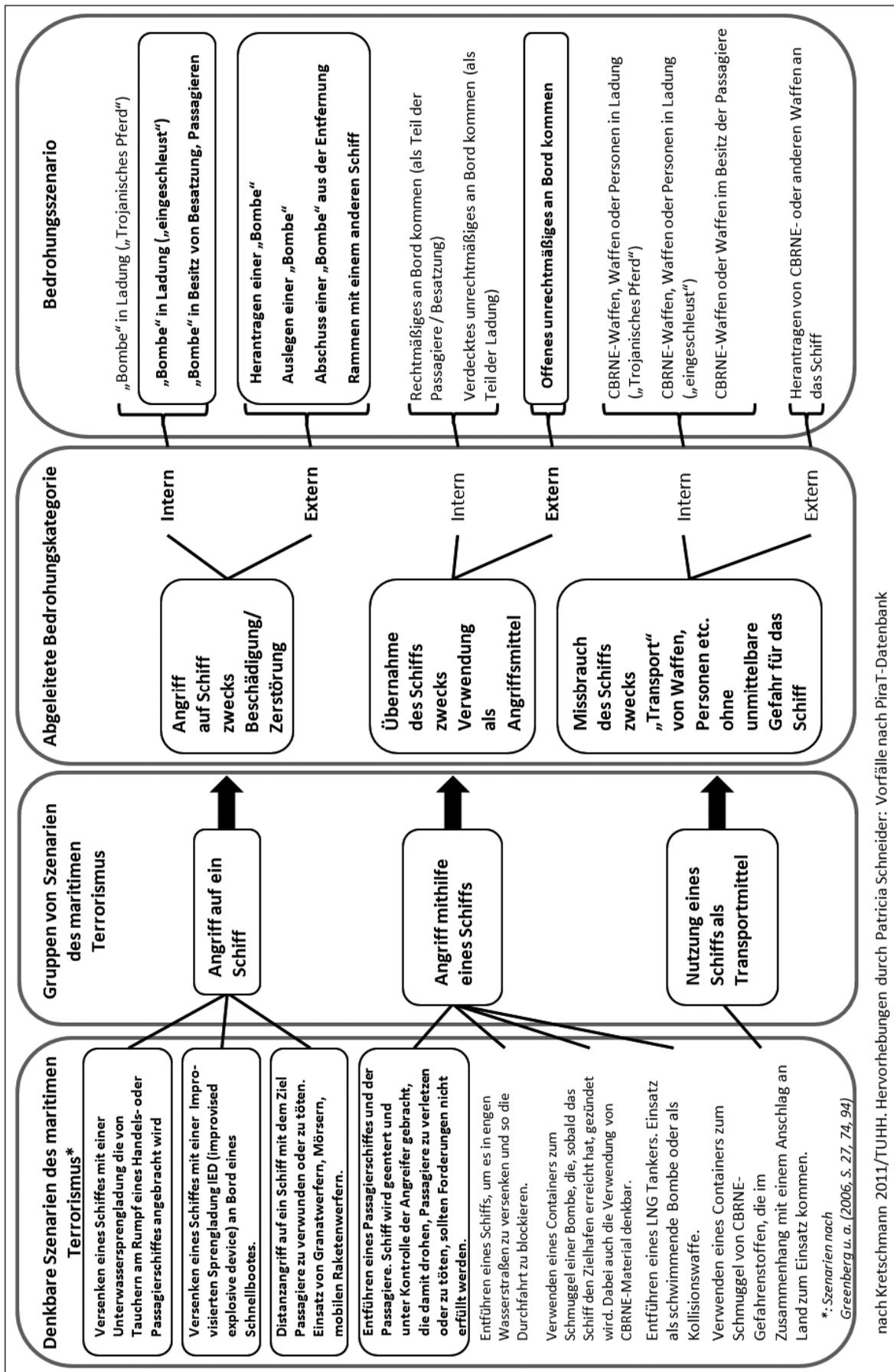
Zusätzlich zu den zehn PiraT-Szenarien werden in der Literatur weitere potenzielle Anschlagsszenarien aufgeführt.⁴³ Lutz Kretschmann (2011) kombiniert in der nächsten **Abbildung 18: Bedrohungsszenarien durch maritimen Terrorismus** denkbare Szenarien des maritimen Terrorismus nach Greenberg mit Gruppen von Szenarien nach Stehr, 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

⁴³ 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.

der ersten beiden Angriffsszenarien durch Einsatz von Massenvernichtungswaffen. Im Schaubild ist farbig markiert bzw. fett hervorgehoben, welche Szenarien und Kategorien nach der PiraT-Datenbank bereits vorgekommen sind. 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) oder Bomben in Containern zu transportieren und im Hafen zur Explosion zu bringen oder ein Schiff zu versenken, um die Durchfahrt zu blockieren. Zu weiteren in der o.g. 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.

Es ist zu vermuten, dass Anschlagstypen, die bereits in der Praxis ausgeübt werden, derzeit als wahrscheinlicher eingeschätzt werden können bzw. erneut geschehen dürften. Dennoch ist 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.

Abbildung 18: Bedrohungsszenarien durch maritimen Terrorismus



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

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.“⁴⁴ Genauer definieren Ehrhart/ Petretto/ Schneider (2011: 10): „Security Governance bezeichnet die kollektive Sicherheitsgewährleistung durch eine Vielzahl staatlicher und nichtstaatlicher Akteure, die, in einem nichthierarchischen Verhältnis zueinander stehend, verschiedene 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.⁴⁵

8.1 Security-Governance-Initiativen: 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 sollte die IMO einnehmen,⁴⁶ deren wichtigster Verantwortungsbereich der ISPS-Code ist.

Der International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) 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 unter-

44 Über die Entwicklung und den Inhalt des Konzeptes Security Governance siehe Ehrhart/ Petretto/ Schneider 2010: 10-23 und Ehrhart/ Kahl 2010.

45 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.

46 Maritime security measures take shape at IMO, September 2002, http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2435, Abruf am 07.10.2011.

nehmen. 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, es stehen ihr allerdings 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 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 Europäischer 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 Fahrverbindungen 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 Security-Governance-Initiativen: 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 erweitertem 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 Süd-Amerika implementiert.⁴⁷ 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.⁴⁸

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.⁴⁹

Zur PSI haben sich bereits 97 Staaten bekannt.⁵⁰ 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 abseits des UN-Sicherheitsrates zu ermöglichen (vgl. Lewis/Maxon 2010: 39).

8.3 Security-Governance-Initiativen: 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, werden Erleichterungen bei der Zollabfertigung in Aussicht gestellt.⁵¹ 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.⁵² 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 diese zurückhaltend bei diesen Neuanschaffungen sind und dies ggf. wieder zu Austritten bei C-TPAT führen könnte.⁵³

47 Vgl. http://www.dhs.gov/files/programs/gc_1165872287564.shtm, Abruf am 29.11.2011.

48 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.

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

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

51 Zu C-TPAT http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/what_ctpat/ctpat_overview.xml, Abruf am 08.11.2011.

52 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, Abruf am 08.11.2011.

53 Vgl. GAO Seeks More Thorough Testing of Cargo Security Tech, 30.09.2010,

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 vonstatten geht. Dies soll einen Ausgleich für die strengeren Sicherheitskontrollen bieten.⁵⁴

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.⁵⁵

http://gsn.nti.org/gsn/nw_20100930_7661.php, Abruf am 18.11.2010.

54 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).

http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/AEO_guidelines_de.pdf, Abruf am 18.11.2011.

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.“

Auszug aus: Europäische Kommission Generaldirektion Steuern und Zollunion, Muster einer Sicherheitserklärung für Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte;

[http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Zoelle/Zugelassener-Wirtschaftsbeteiligter-](http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Zoelle/Zugelassener-Wirtschaftsbeteiligter-AEO/Antragsverfahren/Sicherheitserklaerung/sicherheitserklaerung.html)

AEO/Antragsverfahren/Sicherheitserklaerung/sicherheitserklaerung.html, Abruf am 30.11.2011.

55 Vgl. SAFE Framework of Standards der WTO, Juni 2007,

8.4 Security-Governance-Initiativen: 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 Selbstverteidigung 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 ist eine Koalition der Willigen unter Führung der USA. Neben den USA haben sich auch eine Reihe von anderen Staaten sukzessive auf sehr unterschiedliche Weise beteiligt.⁵⁶ 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.⁵⁷

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.⁵⁸ 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 free-form, selforganizing network of maritime partners – good neighbors interested in using the power of the sea to unite, rather than to divide."⁵⁹ GMP wird untersttzt durch "episodic global fleet stations". Ein mehrfach hervorgehobenes Beispiel hierfür 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."⁶⁰

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 An-

http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/SAFE%20Framework_EN_2007_for_publication.pdf, Abruf am 28.11.2011.

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

57 Vgl. http://www.einsatz.bundeswehr.de/portal/a/einsatzbw!/ut/p/c4/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP315EyrpHK9pPKU1PjUzLzixJlqIDcxKT21ODkjJ7-4ODUPKpFaUpWql1aUmZqC4OsXZDsqaGBQaGH7/, Abruf am 30.11.2011.

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

59 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, Abruf am 28.11.2011.

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

tipiraterie-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.⁶¹

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.⁶² 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.⁶³ 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.⁶⁴ 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. Deren Wirksamkeit ist aufgrund der Vielfältigkeit der allgemeinen Maßnahmen gegen Terroristen ungleich schwerer zu beurteilen, als nur die Maßnahmen im maritimen Bereich.

8.5 Security Governance: Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Es gibt folgende **Initiativen der Terrorismusbekämpfung** mit den Schwerpunkten:

1. *Hafen-/Schiffssicherheit*: International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)
2. *Zollsicherheit/24h-Rule*: Container Security Initiative (CSI)
3. *Kooperation zwischen Wirtschaft und Behörden*: Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) (USA); Authorised Economic Operator (AEO) (EU)
4. *Staatliches Kooperationsnetzwerk*: Proliferation Security Initiative (PSI)
5. *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

61 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, Abruf am 05.12.2011 und
<http://www.royalnavy.mod.uk/Operations/Enduring-Operations/Middle-East/Combined-Maritime-Forces>,
Abruf am 05.12.2011.

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

63 Vgl. http://www.navy.mil/search/display.asp?story_id=41687, Abruf am 05.10.2010.

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

6. 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.⁶⁵

Die Initiativen können folgendermaßen klassifiziert werden:

1. Kooperationen zwischen öffentlichen und privaten Partnern durch freiwillige Selbstverpflichtung (C-TPAT/AEO);
2. erweiterte Kontroll- und Zugriffsrechte der zuständigen Behörden in Verbindung mit zwischenstaatlicher Kooperation (ISPS/ CSI/ MALSINDO);
3. präventives Risikomanagement durch Ausbildung und Informationsaustausch (ISPS/ CSI);
4. Harmonisierung und Verbesserung der nationalhoheitlichen Handlungsoptionen, deklaratorisch (PSI);
5. militärische Kooperation der Marinen (OEF/ OAE/GMP/ CMF/ CTF/ MALSINDO).

Folgende **Schlussfolgerungen** können 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 Schiffssicherung⁶⁶). Die Strukturen zur „Bekämpfung“ von maritimem Terrorismus zeichnen sich aufgrund eines Übergewichts gesetzlich verankerter Regelungen, d.h. durch einen starken Hierarchieunterschied zwischen staatlichen und nichtstaatlichen Akteuren, aus. Drittens wird ein weiterer Schwerpunkt auf militärische Zusammenarbeit gelegt. Hinsichtlich der Akteure ist viertens 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. 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. Im Bereich Piraterie gibt es bezüglich der Wirksamkeit der Maßnahmen zwar Uneinigkeit bei der Interpretation der Datenlage, dennoch gibt es hier mehr Anhaltspunkte. Trotz beispielloser Bemühungen der internationalen Gemeinschaft bei der Bekämpfung somalischer Piraterie musste man einen kontinuierlichen Anstieg der jährlichen Angriffe feststellen (auch hier ist die Datenlage nicht unproblematisch). Dies liegt auch an der Anpassung der Taktiken der Piraten: Die Wirksamkeit der Marine-Patrouillen ist zurückgegangen, seit die Piraten ihren Aktionsradius auf den Indischen Ozean ausgeweitet haben. Erschwerend hinzu kommen die Benutzung menschlicher Schutzschilde und die größere Gewaltanwendung durch die Piratenbanden sowie der Einbruch in Zitadellen/Schutzräume, die lange Zeit eigentlich zu den besten Selbstschutzmaßnahmen auf Schiffen gezählt wurden. Für den Fall, dass keine staatlichen Schutzmannschaften für die Handelsschiffahrt bereitgestellt werden, haben die Reeder, neben der Befolgung der Best-Management Practices und passiver Sicherheitsvorkehrungen, kaum eine Alternative zur Anheue-

65 Zu MALSINDOs kombinierten Luft- und Seepatrouillen siehe Liss 2010; Ehrhart/ Petretto/ Schneider 2010: 40.

66 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).

rung privater Sicherheitsfirmen (PMCs).⁶⁷ Über die Rolle von PMCs zum Selbstschutz für die Handelsschifffahrt vor maritimem Terrorismus wird hingegen nur selten gesprochen.

Um Maßnahmen zur Bekämpfung von maritimem Terrorismus zu beurteilen, kann man auf noch weniger Datenmaterial als bei der Piraterie⁶⁸ 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 Schiffsschutzmaßnahmen 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 es Sinn macht, den Untersuchungsgegenstand von dem Begriff des allgemeinen Terrorismus abzugrenzen und letzteren damit in die Sphären zu unterteilen, in denen er stattfindet. 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 und wird auch in Zukunft Anlass zu Debatten geben.

Der Kern des Papiers stellte **erstmalig eine empirische Auswertung** vergangener Anschläge mit Tätergruppen, Häufigkeiten, regionalen Verteilungen und Opferanzahlen dar. Die **PiraT-Datenbank** zum maritimem Terrorismus wird vorgestellt, die Informationen aus den Datenbanken von RAND, GTD und WITS zusammenführt. Das besondere Erfordernis der Datenerhebung liegt in der Erfassung vergleichbarer Daten zu diesem relevanten aber bisher kaum (empirisch) gemessenen 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. Die Ergebnisse der Datenbanken können dennoch dazu beitragen, Tendenzen aufzudecken, denen weiter nachgegangen werden sollte.

Bekannte **Beispiele** für maritimen Terrorismus sind 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. Man hätte aufgrund der geringen Anzahl der bekannten Vorfälle annehmen können, dass die Anzahl der terroristischen Anschläge im maritimen Raum so gering ist, dass es sich nicht lohnt, die Ressourcen auf deren Abwehr zu konzentrieren.

Im Gegensatz zu dieser Annahme beträgt die **Anzahl der maritimen Attacken in dem betrachteten Zeitraum immerhin mehrere Hundert**, was ein Indiz für die **Relevanz** dieses Bereichs sein kann. Trotzdem ist die Anzahl – verglichen mit der absoluten Anzahl terroristischer Vorfälle im gleichen Zeitraum – relativ gering und ist somit weniger alarmierend. Es bleibt allerdings die beunruhigende Tatsache, dass die Häufigkeit der maritimen Terrorattacken und die Zahl ihrer Opfer tendenziell kontinuierlich angestiegen sind. Die steigenden Fallzahlen, kombiniert mit dem möglichen

67 Zur rechtlichen Betrachtung privater Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen siehe König/ Salomon 2011.

68 Zur Problematik statistischer Daten und anderer Quellen zu Piraterie siehe Petretto 2011: 14-17.

chen katastrophalen Folgen maritimer Terroranschläge und wiederholter Drohungen, die strategisch wichtige Handelsrouten betreffen, sollten zumindest zu einer erhöhten Aufmerksamkeit führen. Eine effektive Governance dieses speziellen Risikos erscheint daher geboten, zusammen mit Maßnahmen gegen andere Kriminalitätsformen (im Sinne von Global Crime Governance, vgl. Jakobi 2010 und 2011).

Aufgrund der wenigen bekannten Fälle von maritimem Terrorismus, hätte man annehmen können, dass sich die vergangenen Anschläge auf wenige Regionen konzentrieren. Es zeigte sich jedoch auch hier das Gegenteil: Sieben Regionen waren im gesamten betrachteten Zeitraum betroffen, in der jüngeren Zeit reduzierte sich das auf **fünf betroffene Regionen** (mit verschobenen Schwerpunkten). Begonnen mit den meisten Anschläge pro Region sind dies: Subsahara-Afrika (48), Südostasien (30), Südasien (23), Nahost & Nordafrika (16), Südamerika (16). 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.

Aufgrund der wenigen bekannten Fälle von maritimem Terrorismus hätte man annehmen können, dass sich die Gruppen, die terroristische Anschläge im maritimen Raum durchgeführt haben, auf eine kleine Anzahl mit ähnlichen Motiven beschränkt. Es zeigte sich jedoch das Gegenteil, die **Anzahl der Akteure ist hoch und deren Motive sind vielfältig und kontextgebunden. Nationalistisch-separatistische Gruppierungen und islamistische Gruppierungen** verüben die meisten Anschläge, weitere erfolgen von **linksideologischen Gruppen**, allerdings auf deutlich niedrigerem Niveau. Zwar sind die zusammengefassten nationalistisch-separatistischen Gruppen für die meisten Anschläge und Opfer verantwortlich, die zusammengefassten islamistischen Gruppen erzielen jedoch doppelt so viele Opfer pro Anschlag. Gemessen an der Opferzahl pro Anschlag stellt sich der islamistische Terrorismus insbesondere seit 1999 als am bedrohlichsten dar, zumindest wenn man die Gruppen einbezieht, die neben den islamistischen auch noch andere Motive haben.

Die Beteiligung unterschiedlichster Tätergruppen (59 Gruppen seit 1968, seit 2001: 27) zeigt, dass sich das Phänomen maritimer Terrorismus einer generalisierenden Betrachtungsweise entzieht und vertiefte Analysen notwendig sind. Bei der kurzen **Analyse von acht Tätergruppen** wurden die Charakteristika und maritimen Aktivitäten diejenigen besonders 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). Um zu einer fundierten Risikoabschätzung der objektiven Unsicherheitslage zu kommen, soll eine Analyse der Akteure, geordnet nach regionalen Kontexten zur Ermittlung von Kapazitäten, Motivationen und Freiräumen, vorgenommen werden. Dies soll in einem weiteren Arbeitspapier durchgeführt werden.

Dazu wird auch gehören, die Entwicklung der **Zusammenarbeit zwischen Terroristen und Piraten** zu verfolgen. Denn obwohl es insgesamt keine Hinweise für eine Zusammenarbeit zwischen diesen Gruppen gibt es 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 Marine-taktiken 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 ist 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 Seewege konkret benannt hat, die sie ins Visier genommen 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 Szenarien 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 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 einen gleichen Anteil beanspruchen. Das ist bisher leider nicht der Fall, da die meisten Maßnahmen sich eher auf Angriffsszenarien konzentrieren, die noch nicht stattgefunden haben. 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, wird zweitens ein Schwerpunkt auf präventive Maßnahmen im zivilen Bereich gelegt (z.B. Sicherung der Hafenanlagen, Überwachung der zu transportierenden Waren, Maßnahmen der Schiffssicherung). Die Strukturen zur „Bekämpfung“ von maritimem Terrorismus zeichnen sich aufgrund eines Übergewichts gesetzlich verankerter Regelungen, d.h. durch einen starken Hierarchieunterschied zwischen staatlichen und nichtstaatlichen Akteuren, aus. Drittens wird ein weiterer Schwerpunkt auf militärische Zusammenarbeit gelegt. Hinsichtlich der Akteure ist viertens 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 der sog. Koalition 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 Abwehrmaßnahmen, die hier untersucht wurden, weil sie auf den maritimen Raum zielen, sind nicht speziell auf die Charakteristika, Motive, Methoden und regionale Verteilung der (zentralen) Tätergruppen zugeschnitten, obwohl sich diese Merkmale sehr unterscheiden. 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, kann es lohnenswert sein, 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 zu ziehen. 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 Kooperation zwischen Terroristen und Piraten geboten.

Ausblick: Zusätzlich zu der geforderten Akteursanalyse sollte ein noch detaillierterer Vergleich von Verteidigungsmaßnahmen und verwendeten Mitteln und Methoden vorgenommen werden. In zukünftigen Arbeiten sollten vor allem die Konzepte der Security Governance und Global Crime Governance größere Beachtung finden, um verschiedene Arten der Kooperation zu analysieren. Faktoren wie die Effektivität der Maßnahmen, Koordinationsprobleme und nichtintendierte Konsequenzen sind für alle an maritimer Sicherheit beteiligten Akteure von Bedeutung. Schließlich ist

die Einbeziehung subjektiver Bedrohungswahrnehmungen der verschiedenen staatlichen und wirtschaftlichen Akteure und Stakeholder für eine fundierte Handlungsempfehlung notwendig. In einer späteren Veröffentlichung sollen Deutschland und die hier ansässigen Stakeholder als Fallstudie für diesen Bereich näher untersucht werden.

Deutsche Betroffenheit: Die Störung von Seeverbindungen kann Auswirkungen auf den Seehandel zeitigen, wenn diese bspw. zur Folge haben, 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. Wenn Schiffe samt Besatzung und Ladung festgehalten werden (sei es aus politischen oder ökonomischen Gründen), verursachen die monatelang andauernden Verhandlungen erhebliche Kosten: Die Ladung kann nicht verkauft, die Schiffe nicht eingesetzt werden und die Geiselnahme hunderter Seeleute verursacht menschliches Leid, das nicht ignoriert werden darf. Gefahr geht nicht nur von bekannten Terror- und Piratengruppen aus, sondern auch von emotionalisierten und fanatisierten Einzeltätern. Da Deutschland spätestens durch sein Engagement in Afghanistan generell im Fokus von Terroristen steht, unterliegen dementsprechend auch die deutsche Handelsflotte und Kreuzfahrtschiffe oder Hafenanlagen einer abstrakten Gefährdung; allerdings gibt es keine Hinweise auf konkret geplante Anschläge in diesem Bereich. Nichtsdestotrotz 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 kriminelle 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, 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, 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, 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=GetTRDoc.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, Abruf am 29. November 2011.
- Chalk, Peter (2007a): The Terrorist Threat to Container Ships, in: *Strategic Insights*, No.8, 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, 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 integrierten 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, Konstantinos (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,
 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, 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, 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, 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, Abruf am 21. November 2011.
- 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/1320831828538S6GSVfxGvYHPHSfcUQug-qa95SsnzngPFstsm4xIBLTf79cAGRb9u/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, 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, 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, Abruf am 25. November 2011
- HIK (2010): Heidelberger Institut für Internationale Konfliktforschung, Conflict Barometer 2010; 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, 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, 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, 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>, 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, Abruf am 20. Oktober 2011.

- Jakobi, Anja (2010): Piraterie und Geldwäsche. Geldwäschebekämpfung als möglicher Ansatz zur Bekämpfung von Piraterie in Somalia. HSFK Standpunkt 3/2010; 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 Barbarenstaaten 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, 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, 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, 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/Ipw/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, Abruf am 28. November 2011.
- Marine (2011): Über uns; http://www.marine.de/portal/a/marine/ueberuns/diedeuets?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, 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, 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.
- Niksch, 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, 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 (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.
- 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, 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 internationalem 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%20mpfung_von_Terrorakteuren_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,
 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 21st 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/Ipw/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/Ipw/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;
 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.

- 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, 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, Abruf am 29. September 2011.
- USA Today (2011): Oil tanker hijacks easy, attacks complex;
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.