

## EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

wir möchten Sie einladen, an unserer Diskussionsveranstaltung zum Thema "Maritime Sicherheit als Herausforderung für den deutschen Seehandel – Diskussion der Empfehlungen des PiraT-Projekts für Politik und Wirtschaft" zu beteiligen! Auf dem Podium sind: *Daniel Hosseus* vom Verband Deutscher Reeder, *Niels Annen*, SPD, *Burkhardt Müller-Sönksen*, MdB, FDP.

Die Veranstaltung findet anlässlich des Erscheinens unserer Projektabschlusspublikation statt. Über das Buch finden Sie hier weitere Informationen.

In dieser Ausgabe berichten wir außerdem über Vortragstätigkeiten und weisen auf weitere Projektpublikationen hin.

Ihre Anregungen und Kommentare sind uns hochwillkommen.

Herzlich,

Ihr PiraT Team

## Einladung zur Diskussionsveranstaltung am 02. Juli 2013 im IFSH

Hiermit möchten wir Sie herzlich zu der Diskussionsveranstaltung "Maritime Sicherheit als Herausforderung für den deutschen Seehandel – Diskussion der Empfehlungen des PiraT-Projekts für Politik und Wirtschaft" einladen.

Die Veranstaltung findet anlässlich des Erscheinens unserer Projektabschlusspublikation statt. Nach einer zusammenfassenden Darstellung der Empfehlungen der Projektpartner durch Dr. Patricia Schneider, folgen Stellungnahmen von

- Daniel Hosseus vom Verband Deutscher Reeder (VDR) sowie von
- Niels Annen, SPD und
- Burkhardt Müller-Sönksen, MdB, FDP.

Im Anschluss haben die Zuhörer Gelegenheit, sich an der Diskussion zu beteiligen.

Autoren der Empfehlungen kommen aus dem IFSH, BLS, DIW, TUHH und ISZA. Die Veranstaltung findet am 2. Juli 2013 von 18:00-20:30 Uhr im Raum 2-23 des Instituts für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg (IFSH) statt. Die Diskussion kann im Anschluss bei einem kleinen Umtrunk im informellen Rahmen fortgesetzt werden.

Wir würden uns sehr freuen, Sie bei der Diskussionsveranstaltung am IFSH begrüßen zu dürfen und nehmen [Anmeldungen bis zum 30. Juni](#) entgegen.

Es gibt keine Teilnahmegebühren. Die Teilnehmeranzahl ist begrenzt.

Eine Wegeschreibung zum IFSH finden Sie [hier](#). Die Einladung können sie sich als pdf [hier herunterladen](#).

Wir bitten um eine persönliche Anmeldung auf <http://www.maritimesecurity.eu/de>.

## Vorträge und Veranstaltungen

Heinz Dieter Jopp hielt am 08.11.2012 einen Vortrag zum Thema „Piraterie und maritimer Terrorismus als Herausforderungen für die Seehandelssicherheit“ bei der **Deutscher Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.** in Hamburg.

Dr. Patricia Schneider begrüßte am 18.01.2013 eine Gruppe von 45 Schülern aus der Oberstufe des **Graf-Stauffenberg-Gymnasiums aus Flörsheim** in Begleitung eines Jugendoffiziers und zweier Lehrer am IFSH. Intensiv diskutiert wurden das Berufsbild des Friedensforschers sowie die Entwicklung der Phänomene von Piraterie und maritimem Terrorismus und (inter-)nationale Reaktionen darauf.

Prof. Dr. Blecker nahm am 15.02.2013 an der Podiumsdiskussion des **Fachforum LOGISTRA der LogiMAT 2013 in Stuttgart** teil und hielt einen Vortrag zur Sicherheit in Lieferketten.

Prof. Dr. König eröffnete das Diskussionsforum "Maritime Talks 2013", das am 9. März am Internationalen Seegerichtshof (ITLOS) in Hamburg mit rund 80 Experten aus Schifffahrt, Politik und Verwaltung stattfand. Professor König ist Vorsitzende der **International Foundation of the Law of the Sea (IFLOS)**, die die Veranstaltung jährlich ausrichtet.

Heinz Dieter Jopp hielt am 21.03.2013 einen Vortrag über „Piraterie und maritimer Terrorismus als Herausforderungen für die Seehandelssicherheit“ beim **Lions-Club Blankenese** in Hamburg.

Die **Konrad-Adenauer-Stiftung** veranstaltete ein mehrtägiges Intensivseminar für Doktoranden verschiedener Disziplinen in Hamburg. In dessen Rahmen hielt Dr. Patricia Schneider am 22.03.2013 den Einführungsvortrag zum Thema „Interdisziplinäre Projekte in der Praxis und zum Wissenschaftlichen Arbeiten“.

Heinz Dieter Jopp referierte zum Thema "Piraterie gestern und heute. Auswirkungen auf die internationale Seeschifffahrt" vor dem Kreis Freunde des Völkerkundemuseums im **Museum für Völkerkunde** Hamburg am 04.04.2013.

Vom 9.-10. April fand der **Jahreskongress des Verbands für Sicherheitstechnik eV** zum Thema "Sicherheit braucht konstruktive Lösungen" in **Leipzig** statt. Dr. Patricia Schneider referierte in einem Panel des Sicherheitsforschungsprogramms der Bundesregierung über Ergebnisse und Handlungsempfehlungen des PiraT-Verbundprojekts.

Die **Helmut-Schmidt-Universität** veranstaltet zusammen mit der Marine eine Reihe zum Thema Piraterie. Dr. Patricia Schneider führte am 13.04.2013 an der HSU kurz in das Thema ein und moderierte anschließend eine Podiumsdiskussion mit Vizeadmiral a.D. Hans-Joachim Stricker (Präsident des DMI), Christof Lauer (VDR) und Kapitän Peter Irminger (ZASS International).

Das **Internationale Maritime Museum Hamburg (IMMH)** veranstaltete im Rahmen der "Langen Nacht der Museen" ein Programm rund um das Thema "Piraterie gestern und heute". Dr. Patricia Schneider vom IFSH trug am 13.04.2013 vor vielen Museumsbesuchern zum Thema "Moderne Piraten" vor.

Auf dem nahm am 3.5. Dr. Patricia Schneider nahm im Rahmen des **34. Deutschen Evangelischen Kirchentags** an einer Podiumsdiskussion zum Thema "Störtebecker sah anders aus: Piraterie heute" teil, die am 3. Mai in der **Fischauktionshalle** in Hamburg stattfand.

Am 07.05.2013 hielt Dr. Patricia Schneider in Elsfleth auf dem **Schiff „Großherzogin Elisabeth“** einen Vortrag im Rahmen der Abschlussveranstaltung des Studienkurses Mari-

time Security Management der **Hochschule für Öffentliche Verwaltung Bremen**.

Prof. Dr. Doris König führt am 5.6.2013 im Rahmen des von der **ZEIT-Stiftung veranstalteten Sommersalons „Parlando“** in der Bucerius Law School ein Gespräch mit der Direktorin des HamburgMuseums, Prof. Dr. Lisa Kosok zum Thema „Piraterie gestern und heute – Piraterie: unsinkbar“.

## Neue Publikation

Hans-Georg Ehrhart/ Kerstin Petretto/ Patricia Schneider/ Thorsten Blecker/ Hella Engerer/ Doris König (Hrsg.) (2013): **Piraterie und maritimer Terrorismus als Herausforderungen für die Seehandels-sicherheit Deutschlands. Politik, Recht, Wirtschaft, Technologie**, Nomos Verlag, 368 S., 59 € Broschiert, ISBN 978-3-8487-0249-7. Informationen finden Sie [hier](#).

## Aufbau des Buches

Nach einer Einleitung der Herausgeber (1) folgt das Kapitel „Konzeptionelle Grundlagen“ (2). Dort erläutert Hans-Georg Ehrhart zunächst das für das Projekt grundlegende Konzept der „Security Governance“ für den Umgang mit transnationalen Risiken (2.1). Der Staat allein kann neuen transnationalen Risiken nicht mehr effektiv begegnen, sondern arbeitet mit internationalen und mit privaten Akteuren in einem teils nichthierarchischen Verhältnis zusammen. Das Konzept beweist seine Nützlichkeit, indem es durch Beschreibung von Charakteristika, Antriebskräften, Formen, Dimensionen und Steuerungsinstrumenten Kooperationen aufzeigt und einordnet. Aufgrund der komplexen Akteurskonstellation und Problemlage ist dieser Zugang als Basis der Zusammenarbeit für die unterschiedlichen am PiraT-Forschungsprojekt beteiligten Disziplinen besonders geeignet.

Im zweiten Abschnitt des Kapitels „**Maritime Gewalt: Risiko und Risikomanagement**“ (2.2) diskutiert Patricia Schneider den Begriff der Sicherheit und stellt das für das Projekt gemeinsam entwickelte und verfeinerte Risikomodell vor: Das klassische Risikomodell zur objektiven Erfassung des Risikos maritimer Gewalt wurde dabei im Bereich der Schadenshöhe durch die beidseitige Verwundbarkeit und die Kapazitäten der Täter sowie im Bereich der Eintrittswahrscheinlichkeit durch die Motivation der Täter und die Gelegenheiten ergänzt und präzisiert.

Im dritten Kapitel erarbeiten die Projektpartner mögliche **Indikatoren zur Erfassung der Risikolage im maritimen Raum**. Indikatoren sollen dabei helfen, potenzielle Gewaltphänomene frühzeitig und präzise zu erkennen, dadurch eine Frühwarnung zu ermöglichen und entsprechende Abwehrmaßnahmen einzuleiten. Die Projektpartner haben dabei qua-

litativ und quantitativ messbaren Einflussgrößen unterschiedliche Bedeutungen zugemessen. Das IFSH (3.1) führt dies aus politikwissenschaftlicher, die BLS (3.2) aus juristischer, das DIW (3.3) aus ökonomischer und die TUHH (3.4) aus sicherheitstechnologischer Perspektive aus. Das ISZA (3.5) sucht den Zugang zur Indikatorenentwicklung über die Szenariengestaltung der Zukunftsanalyse.

Im Kapitel 4 steht die „**Bedrohungslage für Deutschland**“ im Mittelpunkt. Zunächst führt Kerstin Petretto in die **Kontextbedingungen von Piraterie** ein und erläutert aktuelle Entwicklungen. Dabei analysiert sie die verschiedenen Ausprägungen von Piraterie am Beispiel des Horns von Afrika, Westafrikas und Südostasiens sowie dort jeweils ergriffene Gegenmaßnahmen. Sie kommt zu dem Schluss, dass der Schwerpunkt der Reaktionen auf Piraterie zu sehr auf die kurzfristig wirksame Eindämmung von Angriffen gelegt wird, während mittel- und längerfristige Ansätze zu kurz kommen. Abschließend geht sie auf die deutsche Betroffenheit ein und diskutiert die Wahrnehmung des Phänomens „Piraterie“ in Deutschland.

In „**Kontext und Angriffszahlen**“ für **maritimen Terrorismus** (4.2) führt Patricia Schneider nach der Definition des Begriffs eine empirische Auswertung vergangener Anschläge mit Tätergruppen, Häufigkeiten, regionalen Verteilungen und Opferzahlen durch. Es gibt keine Gruppe, die nur maritime Anschläge ausführt, alle sind landbasiert. Anschlagzahlen, die in die Hunderte gehen, und Auswirkungen sind gegenüber der absoluten Zahl terroristischer Anschläge relativ gering. Für zukünftige, möglicherweise katastrophale Folgen maritimer Terroranschläge hat dies keine Aussagekraft.

Jedoch könnten bei der Planung künftiger Angriffe bereits verübte Anschläge als Vorbilder dienen. Wiederholten Drohungen, die strategische Handelsrouten betreffen, sollte gleichbleibend hohe Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Im nächsten Abschnitt „**Gefährdung der Warenkette**“ (4.3) stellen Niclas Jepsen und Thorsten Blecker die Rahmendaten des Seegüterverkehrs dar und erläutern die Gefährdung der Warenkette auf See durch Piraterie und maritimen Terrorismus. Für Europa und Deutschland sind die transatlantischen, sowie die Suez-Indik- und Kap-Route am bedeutendsten. Zu den wichtigsten Choke Points zählen die Straße von Dover, die Straße von Gibraltar, der Golf von Aden und die Straße von Malakka. Die Autoren diskutieren, ob die Nordostpassage eine Alternative für den Warenverkehr zwischen Europa und Fernost bietet. Dabei werfen sie die Frage auf, ob es sich lohnt trotz höherer Transportkosten gefährdete Gebiete zu umfahren, um die Abhängigkeit von kritischen Routen zu verringern.

Dieser Blick wird ergänzt durch eine gesamtwirtschaftliche Perspektive in Kapitel 4.4. „**Wirtschaftliche Dimension**“. Hella Engerer stellt darin fest, dass für Deutschland als exportorientierte Volkswirtschaft die Sicherheit der transkontinentalen Seewege zentrale Voraussetzung für stabile Lieferketten ist. Der grenzüberschreitende Verkehr Deutschlands auf dem Seeweg hat in den vergangenen Jahren mengenmäßig stark zugenommen. Etwa 29 % des grenzüberschreitenden Verkehrs Deutschlands entfallen auf den Seeverkehr. Dabei werden die von Deutschland auf dem Seeweg gehandelten Güter zu etwa 60 % im sogenannten short shipping transportiert;

hinzu kommen 14 % (Empfang) bis 16 % (Versand) des Gütervolumens auf Langstrecken, die bislang als sichere Seewege galten. Damit erreicht der Anteil der auf weniger gesicherten Routen transportierten Güter – rein rechnerisch – maximal 25 %. Zwar haben in jüngerer Zeit vor allem die Importe Deutschlands aus Asien zugenommen. Auch ist zu erwarten, dass der Handel mit der asiatischen Region und damit auf eher als unsicher einzustufenden Handelsrouten weiter steigen wird. Im Zusammenhang mit einer potenziellen Gefährdung durch Piraterie und maritimen Terrorismus wird allerdings weniger der Umfang des auf unsicheren Routen transportierten Gütervolumens in naher Zukunft eine Rolle spielen. Vielmehr kommt es auf die Art der gehandelten Güter und auf die potenziell von einem Frachtausfall betroffenen Wirtschaftsbereiche an. 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.

In Kapitel 5 analysieren Doris König und Tim René Salomon die **rechtlichen Rahmenbedingungen zum Umgang mit Piraterie und maritimem Terrorismus**. Dabei werfen sie einen Blick auf die verschiedenen rechtlichen Ebenen – vom **völkerrechtlichen** (5.1) über den **europarechtlichen Rechtsrahmen** (5.2) bis hin zur **Rechtslage in Deutschland** (5.3). Zudem diskutieren sie die Herausforderung, die Aktivitäten von **privaten Sicherheitsdiensten** im maritimen Raum rechtlich zu untermauern und abzusichern (5.4). Sie zeigen, dass die internationalen Rechtsregime zur Bekämpfung der Piraterie im Vergleich zur Bekämpfung von

maritimem Terrorismus aufgrund der langen Geschichte des Phänomens schon wesentlich weiter fortgeschritten sind. Trotzdem bleiben laut der beiden Autoren auch bei der Pirateriebekämpfung Unsicherheiten, wie die Legalität von Lösegeldzahlungen, die Wahrung der Grundrechte der Tatverdächtigen sowie Regelungslücken bzgl. ausländischer Mitarbeiter auf deutsch beflaggten Schiffen.

Der deutsche Einsatz im Rahmen der EU-Mission ist laut König und Salomon rechtmäßig. Bei dem Bundeswehrmandat im Rahmen der Atalanta-Mission sei allerdings unklar, ob man den Einsatz als Verteidigungseinsatz deklarieren könne und das Gebot der Trennung von Streit- und Polizeikräften ausreichend berücksichtigt werde. Sie schlagen unter anderem vor, die Verfassung in Hinblick auf Auslandseinsätze der Bundeswehr zu ändern. Der Einsatz privater Sicherheitskräfte wird durch die Rechtsordnung des Flaggenstaates geregelt. Wenn diese bewaffnet sind, könnte dies als Verletzung der friedlichen Durchfahrt gewertet werden. Sollte gegen das Waffenrecht eines Küstenstaates verstoßen werden, kann das auch versicherungstechnische Probleme mit sich bringen. Größte Herausforderung sind die teils fehlenden, teils unterschiedlich ausgeprägten Regelwerke zu Qualitätsanforderungen an private Sicherheitsdienste.

Die Autoren empfehlen u.a. eine Harmonisierung der Regelungen auf EU-Ebene ebenso wie eine Überwachung der europäischen Fischereiaktivitäten. Im August 2013 wird in Deutschland ein Gesetz zur behördlichen Zulassung von privaten Sicherheitsdiensten auf Schiffen, die unter deutscher Flagge fahren, in Kraft treten. Die Autoren kritisieren daran die unternehmensbezogene Überprüfung. Die

Bedenken hinsichtlich der Strafbarkeit von Sicherheitsdiensten beim Einsatz von (Waffen-)Gewalt bewerten sie hingegen als unnötig.

Um den „**Umgang mit Piraterie und maritimem Terrorismus**“ geht es in Kapitel 6. Zunächst stellen Hans-Georg Ehrhart, Heinz Dieter Jopp, Roland Kaestner und Kerstin Petretto sowie Patricia Schneider die staatlichen Strukturen und Akteure zur „**Pirateriebekämpfung**“ (6.1) und zur „**Abwehr von maritimem Terrorismus**“ (6.2) in Deutschland vor und analysieren ihre Defizite. Bei beiden gilt nicht die Alleinzuständigkeit eines einzelnen Ministeriums, sondern eine Vielzahl von Ministerien und Behörden sind damit befasst. Zudem gibt es eine Verflechtung der Kompetenzen zwischen Bund und Ländern. Die uneindeutige Regelung der Zuständigkeiten führt oftmals zu Kompetenzstreitigkeiten. Zur Unterstützung einer stärkeren Vernetzung der Ressorts anstelle von Ad-hoc-Reaktionen ist eine bessere Datenerfassung und die Erarbeitung eines ganzheitlichen Konzepts zur maritimen Sicherheit einschließlich der Klärung der Bundesländer-Kompetenzen geboten.

Patricia Schneider analysiert die Zuständigkeiten bei der **Bekämpfung des maritimen Terrorismus** (6.2), die von zersplitterten Zuständigkeitsstrukturen gekennzeichnet sind. Die Einrichtung des Maritimen Sicherheitszentrums (MSZ) war ein wichtiger Schritt für eine bessere Handlungskoordination, ist es doch nicht nur eine Koordinationsstelle, sondern bündelt auch Kompetenzen und dient als Ansprechpartner für Reeder und Schiffsführung. Neben der Stärkung des MSZ bietet sich u.a. die länderübergreifende Krisenmanagement Exercise (LÜKEX) als Übungsplattform zum Testen und Verbessern der Kooperationsstrukturen an.

Trotz gewisser Fortschritte besteht heute u.a. aufgrund von ministeriellen Konkurrenzen keine ganzheitliche deutsche Sicherheitspolitik, der sich eine maritime Sicherheitsstrategie annähern könnte. Im Hinblick auf potenzielle Auswirkungen von maritimem Terrorismus und der wirtschaftlichen Bedeutung des Seehandels für Deutschland wird die Relevanz maritimer Sicherheit jenseits von Piraterie betont.

In Abschnitt 6.3 erläutert Max Gössler die **Betroffenheit wirtschaftlicher Akteure durch Piraterie**. Hier werden zunächst die Ergebnisse der Befragung von Versicherern und Reedern vorgestellt, die im Rahmen des PiraT-Projekts mit einem gemeinsamen Fragenkatalog der Partner und unter Federführung des DIW durchgeführt wurde. Diese zeigen u.a., dass die Befragten als Kostenfaktoren vor allem Maßnahmen der Gefahrenabwehr, höhere Versicherungsprämien und steigende Gehälter für die Besatzung nennen. Die Reeder vertrauen insbesondere auf das Umfahren von gefährdeten Gebieten, eine hohe Durchfahrtsgeschwindigkeit und die Schulung der Besatzung. Die Ergebnisse der Befragung werden abschließend in einer mikrotheoretischen Betrachtung evaluiert. Außerdem wird empfohlen, Piraten Anreize für legale Tätigkeiten zu geben, was der Logik eines Trade-Offs zwischen Risikominimierung vs. Gewinnmaximierung entspreche.

Passive Abwehrmaßnahmen auf Schiffen, angeboten durch eine wachsende Zahl von Unternehmen, spielen eine wachsende Rolle. Im Abschnitt „**Gefährdungslage für Schiffe und Abwehrtechnologien**“ (6.4) stellen Thorsten Blecker und Niclas Jepsen Technologien zur Abwehr von Angriffen auf Schiffe in der zeitli-

chen Abfolge von Detektion, Verzögerung und Abwehr vor. Ihre Bewertung von Kosten, Nutzen und Machbarkeit der verschiedenen Technologien basiert dabei zum großen Teil auf Befragungen von und Diskussionen mit Experten aus der Praxis zu verschiedenen Angriffsszenarien auf See. Die Forschungsergebnisse zeigen jedoch, dass letztendlich nur eine relativ kleine Auswahl der vorgestellten Technologien empfohlen werden kann.

Mit einem Blick in die Zukunft beschreiben Heinz Dieter Jopp und Roland Kaestner in Kapitel 7 „**Potenzielle Entwicklungsmöglichkeiten maritimer Gewalt bis zum Jahr 2030**“. Im Mittelpunkt der Untersuchung stehen die Methodik der **Zukunftsanalyse** (7.2), die „Ergebnisse der historischen Analyse und der Zukunftsanalyse“ (7.3), und „mögliche Entwicklungsszenarien“ (7.4). Die historische Analyse hilft strukturell günstige Voraussetzungen für das Auftreten maritimer Gewalt zu identifizieren. Sie unterstützt damit die Szenarioerstellung, die politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Konstellationen berücksich-

tigt, die maritime Gewalt entweder befördern oder hemmen können. Die Autoren betrachten staatliche, nichtstaatliche sowie gemischte Akteursformen im Hinblick auf politische, ökonomische oder gemischte Motive. Auch die geografische Lage, Seepassagen, Handelsströme und demografische Trends fließen mit ein. Die gesellschaftliche Legitimation ist ein weiterer wichtiger Aspekt, der das Auftreten maritimer Gewalt maßgeblich beeinflussen kann. Zunehmende Handelsströme insbesondere nach Asien, instabile Regionen wie beispielsweise Subsahara-Afrika, sowie zunehmendes Auftreten nichtstaatlicher Akteure begünstigen die Entstehung maritimer Gewalt.

Im abschließenden Kapitel „**Security Governance – Handlungsoptionen gegen maritime Gewalt**“ (8) führen die Herausgeber und Herausgeberinnen die wichtigsten Erkenntnisse und Empfehlungen der vorangegangenen Kapitel zusammen und präsentieren konkrete Handlungsoptionen zum Umgang mit den durch Piraterie und maritimen Terrorismus entstehenden Risiken.

## Weitere neue Publikationen

Hans-Georg Ehrhart/ Heinz Dieter Jopp/ Roland Kaestner/ Kerstin Petretto (2013) : **Piraterie als Herausforderung. Europäische Antworten, globale Perspektiven**, Nomos Verlag, 214 S., Broschiert, ISBN 978-3-8487-0247-3. [Weitere Informationen](#).

Bruns, Sebastian/ Petretto, Kerstin/ Petrovic, David (Hrsg.): **Maritime Sicherheit**, Wiesbaden (VS-Verlag), 2013. [Weitere Informationen](#).

Tim René Salomon (2013), **Rechtliche Dimensionen des maritimen Raumes**, in: Bruns/Petretto/Petrovic (Hrsg.), Die maritimen Dimensionen von Sicherheit, Wiesbaden, VS-Verlag, 2013, S. 53-69.

Tim René Salomon (2013), **Mutual Legal Assistance between States in Criminal Matters**, in: R. Wolfrum (Hrsg.), The Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Oxford University Press, 2013, online edition, [www.mpepil.com](http://www.mpepil.com).

Patricia Schneider/Matthias Winkler (2013): **The Robin Hood Narrative: A Discussion of Empirical and Ethical Legitimizations of Somali Pirates**, Ocean Development & International Law (ODIL), Vol. 44, Issue 2, 2013, pp. 185-201 (double blind peer-reviewed), [Volltext online](#).

Patricia Schneider (2013): **Maritimer Terrorismus: Tätergruppen und Anschlagstypen 1968-2010**. PiraT Working Paper Nr. 13 (2011, updated February 2013), Hamburg, [Volltext online](#).

Patricia Schneider (2013): **Piraterie und Recht. Zum Urteil im Hamburger Piratenprozess**, in: if – Zeitschrift für Innere Führung, 1/2013, pp. 20-25, [Volltext online](#).

Hans-Georg Ehrhart (2013): **Maritime security and piracy as challenges for the EU and Asia: Lessons from EU experiences**. ZEUS-Working Paper 3, April, [Volltext online](#).

### Kontakt

Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg (IFSH)  
c/o Dr. Patricia Schneider  
Beim Schlump 83  
D-20144 Hamburg  
Tel.: +49 40 86 60 77 20  
E-Mail: [info@maritimesecurity.eu](mailto:info@maritimesecurity.eu)  
Web (auf Deutsch): [www.maritimesicherheit.eu](http://www.maritimesicherheit.eu)  
Web (auf Englisch): [www.maritimesecurity.eu](http://www.maritimesecurity.eu)  
Redaktion/Layout:  
Patricia Schneider, Susanne Bund, Eckhard Schlopsna