

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Katja Keul, Volker Beck (Köln), Agnes Brugger, Marieluise Beck (Bremen), Viola von Cramon-Taubadel, Thilo Hoppe, Uwe Kekeritz, Ute Koczy, Tom Koenigs, Kerstin Müller (Köln), Omid Nouripour, Lisa Paus, Claudia Roth (Augsburg), Manuel Sarrazin, Dr. Frithjof Schmidt, Hans-Christian Ströbele und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Bewaffneter Schutz von Handelsschiffen unter deutscher Flagge**

Im Sommer 2011 kündigte der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie (BMWi), Hans-Joachim Otto, an, dass die Bundesregierung plane, ein Zertifizierungsverfahren für den Einsatz privater Sicherheitsfirmen an Bord von Handelsschiffen auf den Weg zu bringen. Die Kapazitäten von Bundeswehr und Bundespolizei reichten nicht aus, um allen Handelsschiffen unter deutscher Flagge, die die Seewege rund um das Horn von Afrika befahren, geeigneten Schutz zukommen zu lassen, so die Begründung. In einer Pressemitteilung gab das BMWi am 16. Dezember 2011 bekannt, dass die Zertifizierung gemeinsam durch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) und die Bundespolizei durchgeführt werden solle. Darüber hinaus soll durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), das auch die Gefahrenabwehrpläne für Seeschiffe genehmige, der Einsatz der zertifizierten Sicherheitskräfte überprüft werden. Ein entsprechender Gesetzentwurf solle bis Ostern 2012 vorliegen.

Weiterhin schwelt auch die Diskussion um die Rolle der Bundespolizei beim Einsatz gegen die internationale Piraterie. Während die Bundesregierung sie lediglich für die Durchführung eines Teils des angestrebten Zertifizierungsverfahrens vorgesehen hat, griff zuletzt Anfang Februar Bernhard Witthaut, Vorsitzender der Gewerkschaft der Polizei, in einer Pressemitteilung eine Forderung des Verbands Deutscher Reeder wieder auf und erklärte die Bundespolizei zur einzigen behördlichen „Organisation, die aus überzeugenden Gründen für den Begleitschutz an Bord von Schiffen infrage kommt“.

Im Rahmen der Atalanta-Operation werden staatliche Schutzteams (Vessel Protection Detachments – VPD) zum Schutz vor allem von Schiffen des World Food Programme (WFP) eingesetzt. Bisher wurden diese VPD nur in enger Verbindung zu Begleitschiffen der Operation eingesetzt. Nun sollen vermehrt sogenannte Autonomous Vessel Protection Detachments (AVPD) eingesetzt werden, die unabhängig von Einsatzschiffen den Schutz von Schiffen gewährleisten sollen. Die Niederlande stellen seit Januar 2012 solche AVPD im Rahmen der EU-Operation Atalanta zur Verfügung. Darüber hinaus bilden EU-Einsatzkräfte im Rahmen der Atalanta-Operation auch VPD der Somalia-Mission der Afrikanischen Union (AMISOM) in Mombasa aus.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche in Deutschland niedergelassenen Bewachungsunternehmen bieten derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung maritime Sicherheitsdienstleistungen an?
  - a) In welchem rechtlichen Rahmen und in welchem Umfang können derzeit solche maritimen Sicherheitsdienstleistungen angeboten werden?
  - b) In welchem Umfang und gegenüber welchem Adressatenkreis werden zurzeit, nach Kenntnis der Bundesregierung, solche maritimen Dienstleistungen erbracht?
2. Welche Staaten zertifizieren und lizenzieren zurzeit private Sicherheitsunternehmen, die maritime Dienstleistungen erbringen, und nach welchen Kriterien plant die Bundesregierung solche Zertifizierungen und Lizenzen für den Einsatz solcher Sicherheitsdienste an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge anzuerkennen?
3. Inwiefern ist die geplante Zulassungserfordernis einer Zertifizierung für die Arbeit privater Sicherheitsdienste an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge mit den Bestimmungen des europäischen Binnenmarktes vereinbar?
4. Welchen Mehrbedarf an Personalmitteln erwartet die Bundesregierung im Rahmen des Zertifizierungsverfahrens bei deutschen Behörden (bitte nach Behörden, Einstufung und Tätigkeit aufschlüsseln)?

Ist hierfür eine kostendeckende Gebühr geplant?
5. Steht eine Zertifizierung gemäß dem von der Bundesregierung geplanten Zertifizierungsverfahren auch für Sicherheitsunternehmen mit Sitz im Ausland zur Verfügung?

Wenn ja, plant die Bundesregierung auf Schiffen unter deutscher Flagge nur den Einsatz solcher ausländischer Sicherheitsunternehmen zu gestatten, die nach dem einzuführenden Verfahren zertifiziert wurden?

Wenn nein, nach welchen Kriterien plant die Bundesregierung den Einsatz ausländischer Sicherheitsunternehmen zum Schutz von Schiffen unter deutscher Flagge zuzulassen?
6. Wann wird nach den derzeitigen Plänen der Bundesregierung die erste Schulung im Rahmen des geplanten Zertifizierungsverfahrens beginnen, wann können die ersten zertifizierten privaten Sicherheitsteams auf Schiffen unter deutscher Flagge eingesetzt werden, und wann rechnet die Bundesregierung damit, dass von deutschen Behörden die ersten Anerkennungen für ausländische Sicherheitsdienste ausgestellt werden?
7. Welche Bewaffnung ist nach derzeitiger Rechtslage für private Sicherheitsdienste an Bord von Handelsschiffen unter deutscher Flagge möglich?

Sind Ausnahmegenehmigungen, wie sie für Sicherheitsdienste, die zum Schutz von Atomkraftwerken abgestellt sind, gelten, auch für private Sicherheitsdienste an Bord von Handelsschiffen unter deutscher Flagge denkbar?

Wenn ja, welche Behörden können eine solche Ausnahmegenehmigung erteilen?
8. Plant die Bundesregierung im Zuge des Zertifizierungsverfahrens für private Sicherheitsfirmen, das Waffenrecht oder die Regelungen für das Verbringen von Waffen zu verändern, so dass leichter Ausnahmegenehmigungen für das Mitführen und den Gebrauch von Waffen auf Schiffen erteilt werden können?

9. Wie sieht die Bundesregierung die aktuelle Rechtslage hinsichtlich der haftungsrechtlichen Verantwortlichkeit von Kapitän und privatem Sicherheitsunternehmen bei der Tätigkeit der privaten Sicherheitsteams an Bord und ihren Folgen (Tötung und Verletzung von – vermeintlichen – Piraten, Zerstörung und Beschädigung von Eigentum von (vermeintlichen) Piraten, etc.)?

Plant die Bundesregierung für diesen Fall neue gesetzliche Regelungen?

10. Wie sieht die Bundesregierung die aktuelle Rechtslage bezüglich der Verantwortlichkeit der Schiffsführung eines Handelsschiffes unter deutscher Flagge gegenüber Schiffbrüchigen, wenn bei einem Zwischenfall zwischen einem Handelsschiff und Piraten das Piratenschiff zerstört oder fahruntauglich wird?

Plant die Bundesregierung für diesen Fall neue gesetzliche Regelungen?

11. Wie sieht die Bundesregierung die aktuelle Rechtslage in Bezug auf den Verbleib und die Verbringung von Piraten, wenn bei einem Zwischenfall zwischen einem Handelsschiff unter deutscher Flagge und Piraten, Piraten an Bord des Handelsschiffes festgenommen werden, oder das Handelsschiff Piraten, die durch diesen Zwischenfall schiffbrüchig wurden, an Bord aufnimmt?

Plant die Bundesregierung für diesen Fall neue gesetzliche Regelungen?

12. Inwiefern wird eine menschenrechtliche Schulung als Bedingung für den Erhalt einer Zertifizierung erforderlich sein?

13. Inwiefern sieht die Bundesregierung den Schutz von Handelsschiffen unter deutscher Flagge beziehungsweise von in Deutschland niedergelassenen Reedereien als hoheitliche Aufgabe an?

14. Inwiefern gehört die Bekämpfung der Piraterie auf Hoher See zu den Ausbildungsinhalten der Bundeswehr und der Bundespolizei?

15. Wie viele Polizistinnen und Polizisten der Bundespolizei haben eine Ausbildung erhalten, die sie zu Einsätzen auf Handelsschiffen zur Bekämpfung der Piraterie befähigt?

16. Ab welchem Zeitpunkt plant die Bundesregierung deutsche Einsatzkräfte als sogenannte AVPD im Rahmen der EU-Operation Atalanta einzusetzen?

a) Inwiefern müssen Soldatinnen und Soldaten zum Einsatz in einem AVPD andere Ausbildungsvoraussetzungen erfüllen als zu einem Einsatz in einem VPD?

b) Plant die Bundesregierung auch Angehörige der Bundespolizei so auszubilden, dass sie als VPD/AVPD eingesetzt werden können?

c) In welchem Umfang sollen diese AVPD eingesetzt werden?

d) In welchem Umfang wurden bisher VPD durch die deutsche Bundeswehr ausgebildet?

e) Plant die Bundesregierung hinsichtlich des angestrebten Einsatzes deutscher AVPD den Ausbildungsumfang für deutsche VPD zu erhöhen?

Wenn ja, in welchem Maße?

f) Welche Inhalte werden bei der Ausbildung von Soldatinnen und Soldaten zu VPD vermittelt?

g) Welche rechtlichen Grundlagen sind für den Einsatz deutscher AVPD hinsichtlich der Einschiffung, der Tätigkeit an Bord und der Ausschiffung einschlägig?

- h) Wie beurteilt die Bundesregierung für den zukünftigen Einsatz von VPD und AVPD die Auswirkungen des Falls der italienischen Soldaten, die als VPD an Bord eines italienischen Handelsschiffes indische Fischer getötet haben, die sie fälschlicherweise für Piraten hielten?
17. Inwiefern plant die Bundesregierung, im Rahmen eines geänderten Operationsplans für die EUNAVFOR-Operation Atalanta (EUNAVFOR = European Union Naval Force Somalia) mit deutschen Einsatzkräften bzw. dem Einsatzverband Atalanta zur Verfügung gestellten militärischen Fähigkeiten gegen an der somalischen Küste identifizierte Piratenlogistik militärisch vorzugehen?
18. Wann wird voraussichtlich die EU-Mission zum Aufbau regionaler maritimer Kapazitäten in den Staaten am Horn von Afrika und im westindischen Ozean (RMCB – Regional Maritime Capacity Building) vom Rat der Europäischen Union beschlossen werden?
19. Welches Personal im Bereich des Küstenschutzes bzw. der Unterstützung im Bereich Justiz beabsichtigt die Bundesregierung im Rahmen der EU-Mission RMCB einzusetzen?
20. Für welche Art von Schiffstransporten werden nach Kenntnis der Bundesregierung Truppen der AMISOM in Mombasa zu VPD durch Einsatzkräfte aus EU-Staaten ausgebildet?
- Inwiefern sind oder waren deutsche Einsatzkräfte an einer solchen Ausbildung beteiligt, bzw. plant die Bundesregierung, deutsche Soldatinnen und Soldaten daran zu beteiligen?

Berlin, den 23. März 2012

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**