

## **Kleine Anfrage**

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

### **Zulassungsverfahren für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen**

Seit 2008 beteiligt sich die Bundeswehr an der EU-Operation EU NAVFOR (European Union Naval Force) Atalanta am Horn von Afrika. Angesichts der dort seit Beginn des Jahrtausends zunehmenden Gefahr durch Piraten soll diese Operation die Nahrungsmittelversorgung der notleidenden somalischen Bevölkerung durch das World Food Programme sichern sowie darüber hinaus gegen die Aktivitäten der Piraten vorgehen.

Trotz dieser EU-Operation und anderer multinationaler Anti-Piraterie-Aktivitäten in der Region stieg bis 2011 die Anzahl der von Piraten verübten Überfälle auf Privat- und Handelsschiffe ebenso wie die Anzahl der dabei von den Piraten gemachten Geiseln stetig an. Daher gingen Reedereien weltweit dazu über, die Sicherheit ihrer Schiffe zusätzlich durch private Sicherheitsteams an Bord zu verstärken.

Im Juli 2011 kündigte die Bundesregierung an, dem Druck deutscher Reeder nachzugeben und gesetzliche Regelungen für den Einsatz von privaten bewaffneten Sicherheitsteams auf Schiffen unter deutscher Flagge zu schaffen.

Am 18. Juli 2012 beschloss das Bundeskabinett einen Gesetzentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie für ein „Gesetz zur Einführung eines Zulassungsverfahrens für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen“. Dieser Gesetzentwurf erlaubt die Tätigkeit privaten bewaffneten Sicherheitspersonals an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge nur, wenn diese vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) zertifiziert wurden. Die Voraussetzungen, nach denen eine solche Zertifizierung erteilt werden kann, sollen in einer Rechtsverordnung festgelegt werden. Das BAFA soll bei dieser Zulassung durch die Bundespolizei unterstützt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann soll die Rechtsverordnung erlassen werden, die die konkreten Zulassungserfordernisse für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen festlegt?
2. Inwiefern ist eine menschenrechtliche Ausbildung der privaten Sicherheitskräfte als Bedingung für den Erhalt einer Zertifizierung durch das BAFA vorgesehen?

3. Plant die Bundesregierung für das Zulassungsverfahren Mindeststandards für maritime Sachkompetenz von privatem Sicherheitspersonal auf Seeschiffen festzulegen, und wenn ja, was sollen diese konkret beinhalten?
4. Auf welche Weise sollen Bewachungsunternehmen ihre maritime Sachkompetenz und ihr beabsichtigtes Vorgehen in Gefahrenlagen nachweisen, und auf welche Weise soll die Bundespolizei diese Angaben überprüfen?
5. Auf welche Weise und für welchen Personenkreis sollen Bewachungsunternehmen die persönliche Eignung und Zuverlässigkeit des Bewachungspersonals nachweisen?
6. Auf welche Weise soll die Zusammenarbeit von BAFA und Bundespolizei im Rahmen des Zulassungsverfahrens organisiert werden?
7. Welche Tätigkeiten im Rahmen des Zulassungsverfahrens sollen durch die sechs neu zu schaffenden Stellen im BAFA und die vier zu schaffenden Stellen bei der Bundespolizei ausgeübt werden?
8. Wie begründet die Bundesregierung, dass die ursprünglichen Stellenanforderungen des BAFA und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie für die Durchführung des Zulassungsverfahrens durch das BAFA von 17 bzw. elf auf nunmehr sechs Stellen abgesenkt wurden?
9. Aufgrund welcher Berechnungen, was den Arbeitsumfang im Rahmen des Zulassungsverfahrens im BAFA betrifft, ist die Bundesregierung der Ansicht, dass das Zulassungsverfahren auch mit nur sechs zusätzlichen Stellen sachgerecht, gründlich und zeitnah bearbeitet werden kann?
10. Wie sollen die Angaben der Bewachungsunternehmen, die sich um eine Zulassung bemühen, insbesondere die, die ihren Sitz im Ausland haben, kontrolliert werden?
11. Welches Personal ist für die Kontrollen im In- und im Ausland vorgesehen, und wie wird dieses Personal für diese Aufgabe qualifiziert werden?
12. Mit welchen Kosten ist für das Kontrollpersonal und die in Zusammenhang mit seiner Tätigkeit im In- und Ausland entstehenden Tätigkeiten zu rechnen, und welche Stelle wird diese Kosten tragen?
13. Welche Aufgaben soll im Rahmen des Zulassungsverfahrens für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen die Waffenbehörde der Hansestadt Hamburg im Einzelnen übernehmen?
14. Mit welchem zusätzlichen Personal ist für die Waffenbehörde der Hansestadt Hamburg für diese neuen Aufgaben zu rechnen, und in welcher Weise wird sich der Bund an den für die Waffenbehörde aus diesen neuen Aufgaben entstehenden Kosten beteiligen?
15. Mit welchen Befugnissen sollen die zertifizierten Bewachungsunternehmen zur Abwehr von etwaigen Piratenangriffen hinsichtlich Bewaffnung und Ausrüstung sowie Einsatzregeln ausgestattet werden, und wie will die Bundesregierung die Befolgung der eingeräumten Befugnisse gewährleisten bzw. eine Überschreitung sanktionieren?
16. Der Einsatz welcher Mittel soll den zertifizierten Bewachungsunternehmen dazu gestattet werden?
17. Aus welchen Gründen ist für den Einsatz von Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen die Anwesenheit eines qualifizierten Rechtsberaters nicht verpflichtend vorgesehen, wie es beim Einsatz deutscher Marinekräfte im Rahmen der Atalanta-Operation der Fall ist?

18. Inwiefern handelt es sich nach Ansicht der Bundesregierung beim Einsatz von privaten Bewachungsunternehmen zum Schutz von Schiffen vor Piratenangriffen um eine militärische oder polizeiliche Unternehmung, und was bedeutet dies konkret für den potenziell tödlichen Einsatz von Gewalt durch diese Unternehmen zur Abwehr eines Angriffs durch Piraten?
19. Inwieweit wären eingesetzte private Bewachungsunternehmen sowohl befugt als auch personell und hinsichtlich ihrer Ausbildung in der Lage, etwaige Piraten gefangen zu nehmen, und welche weiteren Maßnahmen mit Blick auf die Einleitung eines strafrechtlichen Verfahrens würden sowohl durch die Schiffsbesatzung als auch durch das private Sicherheitsunternehmen getroffen werden?
20. Inwieweit sieht die Bundesregierung die Festnahme und Festsetzung von mutmaßlichen Piraten durch privates Sicherheitspersonal durch das Völkerrecht gedeckt?
21. Aus welchen Gründen lehnt die Bundesregierung weiterhin ab, eine regelmäßig zu erneuernde Zertifizierung für in Deutschland tätige Sicherheits- und Bewachungsunternehmen einzuführen, wie es die Innenministerkonferenz auf ihrer 193. Sitzung am 8./9. Dezember 2011 in Wiesbaden gefordert hat?
22. Welche Initiativen für eine EU-weite Regelung für ein einheitliches Zulassungsverfahren für Sicherheits- und Bewachungsunternehmen hat die Bundesregierung bisher ergriffen, und falls keine, aus welchen Gründen nicht?
23. Inwiefern ist geplant, im Rahmen der EU-Mission EUCAP NESTOR (European Union Mission on Regional Maritime Capacity Building in the Horn of Africa) auf private Sicherheitsunternehmen zurückzugreifen?

Berlin, den 11. September 2012

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

