

Kleine Anfrage

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

Verschiebung des Beginns der Zulassungspflicht für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen

Im Dezember 2012 verabschiedete der Deutsche Bundestag das „Gesetz zur Einführung eines Zulassungsverfahrens für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen“ (Bundestagsdrucksachen 17/10960, 17/11887). Dieses Gesetz enthält die Ermächtigung zum Erlass einer Verordnung, die die Einzelheiten dieses Zulassungsverfahrens regeln sollte. Nach ihrem Erlass sollte eine Zulassungspflicht für in- und ausländisches Sicherheitspersonal auf Schiffen unter deutscher Flagge ab dem 1. August 2013 gelten.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hatte bereits in den Bundestagsdebatten über den Gesetzentwurf zwei Hauptbedenken deutlich gemacht: zum einen wurde die Beschränkung klarer Regelungen auf Sicherheitsunternehmen bemängelt, die im Bereich des Schutzes von Seeschiffen tätig sind, zum anderen, dass bei der Abstimmung über das Gesetz die Verordnung noch nicht vorlag und damit die Reichweite der Regelungen nicht abzusehen war.

Nun haben die Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP den Beginn der Zulassungsfrist auf den 1. Dezember 2013 verschoben, da es „zu Verzögerungen bei der Erstellung der Rechtsverordnung gekommen“ sei, wie es im entsprechenden Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen steht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann wird die Bundesregierung voraussichtlich die Rechtsverordnung für ein Zulassungsverfahren für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen erlassen?
2. Worin liegen die Gründe für die Verzögerungen beim Erlass der Rechtsverordnung?
3. Welche Bedenken hat das Bundesministerium der Justiz gegen die zwischen dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Bundesministerium des Innern konsentrierte Rechtsverordnung geltend gemacht, und wie wird diesen Bedenken Rechnung getragen werden?

4. Inwieweit wurden bei der Erarbeitung der Rechtsverordnung die Interessenverbände, wie z. B. der Polizei, der Reedereien, des Sicherheitsgewerbes, der Versicherungswirtschaft und des Schiffspersonals einbezogen (bitte unter Nennung der jeweiligen Branchen bzw. Verbände)?
5. Inwiefern plant die Bundesregierung, die Stellungnahme des Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft (www.gdv.de/wp-content/uploads/2013/01/GDV_Stellungnahme_Piraterie_2013.pdf) in der Rechtsverordnung zu berücksichtigen, in der Änderungen bei der vorgesehenen Versicherungspflicht gefordert werden, und inwiefern bezieht die Bundesregierung bei der Regelung dieser Materie den internationalen Standardbewachungsvertrag „Guardcon“ ein, der klare Regelungen zu Deckungssummen für die Versicherung des Einsatzes privater Sicherheitsunternehmen auf Seeschiffen enthält?
6. Welche Einzeldokumente wird das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) als Zulassungsprüfstelle voraussichtlich von Sicherheitsunternehmen, die eine Zulassung beantragen, einfordern, um sich von der Zuverlässigkeit, persönlichen Eignung und notwendigen Sachkunde des auf Schiffen unter deutscher Flagge einzusetzenden Sicherheitspersonals zu überzeugen?
7. Wie viele Personen werden im BAFA in welchen Abteilungen mit dem Zulassungsverfahren befasst sein?
8. Ist es vorgesehen, für eine Zulassung von den Bewachungsunternehmen Nachweise über Kenntnisse im Bereich des humanitären Völkerrechts und menschenrechtlicher Fragestellungen bei Einsätzen auf See einzufordern, und wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
9. Inwieweit plant die Bundesregierung, den Nachweis von Sprachkenntnissen in das Zulassungsverfahren für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen zu integrieren?
10. In welchen Staaten der Europäischen Union gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Zulassungsverfahren für private Sicherheitsunternehmen, und welche dieser Zulassungsverfahren werden voraussichtlich als dem deutschen Verfahren gleichwertig betrachtet und daher vom BAFA als Zulassung anerkannt werden?
11. Welche Nachteile entstehen Schiffen unter deutscher Flagge durch die verzögerte Inkraftsetzung des Gesetzes und die in 2013 entsprechend fehlende Zulassungsmöglichkeit von Sicherheitsunternehmen im Vergleich zu anderen großen Flaggenstaaten?
12. Durch welche deutsche Behörde und nach welchen Kriterien wird die Anerkennung ausländischer Zulassungen und Zertifizierung für private Sicherheitsunternehmen vorgenommen werden?

Berlin, den 12. März 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion