

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katja Keul, Dr. Valerie Wilms, Omid Nouripour, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/12749 –**

### **Verschiebung des Beginns der Zulassungspflicht für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Wann wird die Bundesregierung voraussichtlich die Rechtsverordnung für ein Zulassungsverfahren für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen erlassen?

Der vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern (BMI) und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erarbeitete Entwurf einer Seeschiffbewachungsverordnung (SeeBewachV-E) und der Entwurf einer Seeschiffbewachungsdurchführungsverordnung (SeeBewachDV-E) wer-

den dem Deutschen Bundestag voraussichtlich in der 15. Kalenderwoche 2013 zugeleitet.

2. Worin liegen die Gründe für die Verzögerungen beim Erlass der Rechtsverordnung?

Die Erarbeitung der Verordnungen erfolgt im Vergleich zu anderen Verordnungen mit einem vergleichbaren Regelungsgehalt sehr zügig. Mit dem Gesetz zur Einführung eines Zulassungsverfahrens für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen vom 4. März 2013 und den § 31 Gewerbeordnung konkretisierenden Verordnungen führt die Bundesregierung erstmalig ein Zulassungsverfahren für private bewaffnete Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen ein. Mit Ausnahme der Leitlinien der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation „Überarbeitete Interimsleitlinien für Reeder, Schiffsbetreiber und Schiffsführer über den Einsatz von privatem bewaffnetem Bewachungspersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet“ einschließlich der „Empfohlenen Handlungspraktiken zum Schutz gegen somalische Piraten“ (BMP – Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy) existieren für ein solches Zulassungsverfahren weder nationale noch internationale Handreichungen.

Durch zahlreiche Kontakte mit Verbänden bzw. Einzelunternehmen der Sicherheitswirtschaft, der Reedereien und der Versicherungswirtschaft sowie einem intensiven fachlichen Austausch innerhalb betroffener Bundesbehörden (Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Bundespolizei, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie) hat die Bundesregierung zunächst die tatsächlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen untersucht, um darauf aufbauend die Seebewachungsverordnung zu entwickeln. Gerade die Besonderheiten des internationalen Seeschiffverkehrs machten die erforderlichen Abstimmungen umfangreich und damit zeitaufwendig. Da Zulassungsanträge unmittelbar mit Verkündung der Verordnungen gestellt werden können, war es notwendig, dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle und den betroffenen Unternehmen einen ausreichenden Zeitraum für die Genehmigung von Anträgen einzuräumen, damit bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der gesetzlichen Verpflichtung zum 1. Dezember 2013 ausreichend Unternehmen über eine Zulassung verfügen können.

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 konsentierten Rechtsverordnung geltend gemacht, und wie wird diesen Bedenken Rechnung getragen werden?

Das Bundesministerium (BMJ) der Justiz hat die Aufgabe, jede Rechtsetzung einer umfassenden rechtlichen und förmlichen Prüfung (Rechtsprüfung, auch als Rechtsförmlichkeitsprüfung bezeichnet) zu unterziehen. Dies ist ein permanenter Abstimmungsprozess mit dem federführenden Ressort, in dem die rechtlichen und redaktionellen Fragen des Rechtsetzungsvorhabens laufend erörtert werden. Fachliche Belange sind dagegen von den mitbetroffenen Fachressorts zu vertreten.

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)?

In Vorbereitung des Verordnungsgebungsverfahrens wurden die betroffenen Interessenverbände wiederholt angehört und auch zu zahlreichen multi- oder bilateralen Gesprächen eingeladen. Die Stellungnahmen wurden, soweit sachdienlich, berücksichtigt.

Stellung genommen haben der Verband deutscher Reeder (VDR), der Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e. V. (VDKS), der Bundesverband der Sicherheitswirtschaft (BDSW), der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK), der Deutsche Beamtenbund (DBB) und die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di sowie der Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV).

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](http://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?

Die Stellungnahme des Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft wurde berücksichtigt. Darüber hinaus wurden die Regelungen des Standardbewachungsvertrages „Guardcon“ beachtet. Dieser Vertrag ist Bestandteil der ISO PAS 28007 (Leitfaden der Internationalen Organisation für Normung für private maritime Sicherheitsfirmen, die privatvertraglich bewaffnetes Personal für den Dienst an Bord von Schiffen stellen).

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?

Das BAFA überprüft bei der Antragstellung den von der Geschäftsleitung des Bewachungsunternehmens benannten leitenden Angestellten (Verantwortlichen) auf dessen Zuverlässigkeit, persönliche Eignung und Sachkunde sowie das Unternehmen daraufhin, dass es durch eine ordnungsgemäße Organisation sicherstellt, dass die einzelnen, auf den Seeschiffen eingesetzten Wachpersonen über die erforderliche Zuverlässigkeit, persönliche Eignung und Sachkunde verfügen.

Für die Überprüfung der Zuverlässigkeit des leitenden Angestellten sind folgende Unterlagen vorzulegen: Übersicht über die bisherigen Arbeitgeber, eine Erklärung darüber, ob gegen die Person ein gerichtliches Strafverfahren oder ein staatsanwaltschaftliches Ermittlungsverfahren anhängig ist, sowie ein Führungszeugnis zur Vorlage bei einer Behörde gemäß § 30 Absatz 5 Bundeszentralregistergesetz oder die Vorlage eines dem Führungszeugnis nach § 30 Absatz 5 Bundeszentralregistergesetz gleichwertigen ausländischen Dokuments (vgl. § 11 Absatz 3 SeeBewachV-E).

Bezüglich der persönlichen Eignung sind keine Einzeldokumente vorzulegen, sondern es kommt darauf an, ob Tatsachen bekannt sind, die Bedenken begründen, dass die Wachperson geschäftsunfähig, abhängig von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln oder psychisch krank oder debil ist oder auf Grund in ihrer Person liegender Umstände mit Waffen oder Munition nicht vorsichtig oder

sachgemäß umgeht oder diese Gegenstände nicht sorgfältig verwahren kann. In diesem Fall hätte sie auf ihre Kosten ein amts- oder fachärztliches oder fachpsychologisches Zeugnis über die geistige oder körperliche Eignung vorzulegen (vgl. § 9 SeeBewachV-E).

Die erforderliche Sachkunde des leitenden Angestellten ist über Kenntnisse in bestimmten Sach- und Rechtsgebieten nachzuweisen, die neben den für das Bewachungsgewerbe und die Erlangung eines Waffenscheins notwendigen Anforderungen auch für den Einsatz auf Seeschiffen bezogene Anforderungen umfasst. Die konkreten Inhalte werden in der SeeBewachV-E aufgeführt. Dem BAFA sind hierzu externe Zeugnisse, Schulungszertifikate, Nachweise über In-house-Schulungen o. Ä., die den vermittelten Inhalt bestätigen, vorzulegen.

7. Wie viele Personen werden im BAFA in welchen Abteilungen mit dem Zulassungsverfahren befasst sein?

In der Gesetzesbegründung wurden sechs Stellen (1 A15, 1 A13g, 2 A11, 1 A8, 1 A7) für das BAFA vorgesehen. Die Stellen sind zurzeit gesperrt. Es ist beabsichtigt, die Aufgabe mit der in der Gesetzesbegründung vorgesehenen Anzahl von Personen wahrzunehmen. Das BAFA erledigt die derzeit anfallenden Aufgaben in diesem Bereich aus eigenen Mitteln. Die Aufgabe ist der Abteilung 2 des BAFA zugeordnet.

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?

Grundsätzlich muss das Bewachungsunternehmen im Zulassungsverfahren nachweisen, wie es sicherstellt, dass nur fachlich und persönlich geeignete Personen eingesetzt werden. Das Bewachungsunternehmen ist kein staatlicher Hoheitsträger. Die Befugnisse für das Bewachungsunternehmen und für die von ihm beschäftigten Wachpersonen gehen nicht über die Jedermann zustehenden Befugnisse des allgemeinen Notwehr- und Nothilferechts hinaus. Für die eingesetzten Wachpersonen ist auf Schiffen, die die Bundesflagge führen, deutsches Strafrecht anwendbar. Das Unternehmen hat in diesem Rahmen dafür Sorge zu tragen, dass gegen Standards der Menschenrechte oder des humanitären Völkerrechts nicht verstoßen wird.

9. Inwieweit plant die Bundesregierung, den Nachweis von Sprachkenntnissen in das Zulassungsverfahren für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen zu integrieren?

Gemäß § 10 Absatz 1 Nummer 14 SeeBewachV-E hat das Bewachungsunternehmen sicherzustellen, dass die Wachpersonen über Kenntnisse der englischen Sprache verfügen.

Die Sprachkenntnisse müssen gemäß Nummer 14 Anlage zu § 10 Absatz 1 SeeBewachV-E dem Level B1 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens für Sprachen entsprechen. Der Einsatzleiter sollte zusätzlich in der Lage sein, auf englisch mit lokalen Behörden und militärischen Leitstellen zu kommunizieren.

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?

Nach Kenntnis der Bundesregierung gibt es in anderen EU-Staaten kein vergleichbares Zulassungsverfahren für private Sicherheitsunternehmen.

Einige andere EU-Staaten arbeiten jedoch ebenfalls an Regelungen für den Einsatz privater Sicherheitsunternehmen an Bord von Kauffahrteischiffen, so Großbritannien oder Dänemark. Im Vordergrund steht dabei jedoch die Zertifizierung einzelner Unternehmen durch staatlich anerkannte private Zertifizierungsagenturen oder die Genehmigung konkreter Bewachungsvorhaben.

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?

Den Schiffen unter Bundesflagge entstehen durch eine „verzögerte“ Inkraftsetzung des Gesetzes keine Nachteile im Vergleich zu anderen Flaggenstaaten. Unmittelbar mit Inkrafttreten der Verordnungen können bereits Zulassungsanträge gestellt und Zulassungen erteilt werden (siehe Antwort zu Frage 2); eine in 2013 entsprechende fehlende Zulassungsmöglichkeit von Sicherheitsunternehmen existiert – anders als in der Frage behauptet – also nicht. Der Einsatz von Bewachungsunternehmen ist auch heute in Deutschland nach § 34a Gewerbeordnung möglich. Die Zulassungspflicht für das neue Gewerbe „Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen“ soll am 1. Dezember 2013 beginnen.

12. Durch welche deutsche Behörde und nach welchen Kriterien wird die Anerkennung ausländischer Zulassungen und Zertifizierung für private Sicherheitsunternehmen vorgenommen werden?

Gemäß § 15 SeeBewachV-E sind staatliche Zulassungen und staatlich anerkannte Zertifizierungen für Bewachungsaufgaben auf Seeschiffen, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilt werden, den nach § 31 Absatz 1 der Gewerbeordnung erteilten Zulassungen gleichzustellen. Voraussetzung hierfür ist, dass die Anforderungen für diese ausländischen Zulassungen oder Zertifizierungen den Anforderungen gemäß der SeeBewachV-E im Wesentlichen gleichwertig sind. Sofern es sich um Zulassungen und Zertifizierungen handelt, die in einem Drittstaat erteilt wurden, kann unter den gleichen Voraussetzungen eine Gleichstellung erfolgen (Ermessenentscheidung). Die Gleichstellung erfolgt durch Bescheid des BAFA auf Antrag des Bewachungsunternehmens.





