

## **Antrag**

**der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dr. Ole Schröder, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Dietrich Austermann, Ulrich Adam, Otto Bernhardt, Renate Blank, Antje Blumenthal, Klaus Brähmig, Monika Brüning, Manfred Carstens (Emstek), Peter H. Carstensen (Nordstrand), Gitta Connemann, Hubert Deittert, Vera Dominke, Anke Eymer (Lübeck), Dr. Hans Georg Faust, Enak Ferlemann, Hartwig Fischer (Göttingen), Dr. Maria Flachsbarth, Jochen-Konrad Fromme, Kurt-Dieter Grill, Reinhard Grindel, Michael Grosse-Brömer, Markus Grübel, Klaus-Jürgen Hedrich, Susanne Jaffke, Eckart von Klaeden, Jürgen Klimke, Thomas Kossendey, Dr. Martina Krogmann, Dr. Hermann Kues, Werner Kuhn (Zingst), Helmut Lamp, Walter Link (Diepholz), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Bernd Neumann (Bremen), Henry Nitzsche, Rita Pawelski, Dr. Friedbert Pflüger, Heinrich-Wilhelm Ronsöhr, Volker Rühle, Georg Schirmbeck, Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU**

### **Promillegrenze in der Seeschifffahrt**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Verhütung von Gefahren für Mensch und Umwelt auch auf See hängt entscheidend davon ab, wie leistungsfähig und qualifiziert das Personal auf den Schiffen ist. Rund 80 Prozent aller Schiffsunfälle sind nach einer Feststellung der International Maritime Organisation (IMO) auf menschliches Versagen zurückzuführen. Gravierende Eignungsmängel, wie sie beim Missbrauch von Alkohol zu Tage treten, haben oft verheerende Folgen. Die dramatischen Umweltzerstörungen in den Gewässern Süd-Alaskas als Folge des Tankerunfalls „Exxon Valdez“, haben die Gefahren des Alkoholmissbrauchs bereits vor 15 Jahren in erschreckender Weise verdeutlicht. 42 000 Tonnen Rohöl zerstörten damals den ökologisch hoch sensiblen Prinz-William-Sund, während der Kapitän betrunken in seiner Koje lag. Die Havarie der „ENA 2“ im Hamburger Hafen am 28. Juni 2004, bei der rd. 530 Tonnen Schwefelsäure in die Elbe flossen, hat Sicherheitsmängel im deutschen Seesicherheitssystem ans Tageslicht gebracht. Nur der pure Zufall, dass es sich bei der „ENA 2“ um ein Binnenschiff und nicht um ein Seeschiff handelte, führte dazu, dass der Schiffsführer eine Woche später durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion in Kiel doch noch aus dem Verkehr gezogen werden konnte. Und als am 25. August 2003 der ukrainische Kapitän mit dem Feederschiff MS „Robert“ volltrunken (2,4 Promille) auf der Außenweser gestoppt wurde, erhielt dieser wohl doch eine Geldstrafe und ein Verbot, auf deutschen Straßen Kraftfahrzeuge zu führen. Auf deutschen Seeschifffahrtstraßen durfte er jedoch ungehindert weiter fahren.

Es mangelt in Deutschland an effektiven Gesetzesinstrumentarien, die ein schnelles und wirksames Eingreifen der Sicherheitsbehörden erlauben und zugleich Maßnahmen zur nachhaltigen Verhütung solcher Alkoholmissbräuche ermöglichen. Die Zunahme der Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt zeigt, dass dringender Handlungsbedarf besteht. Die Wasserschutzpolizeien melden für die vergangenen drei Jahre 126 Fälle von Alkoholmissbrauch in der Seeschifffahrt, also fast eine Verdreifachung. Die Seeämter warnen seit etlichen Jahren vor einer Zunahme von Seeunfällen, die durch Alkoholmissbrauch verursacht wurden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

umgehend wirksame Maßnahmen zur Bekämpfung von Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt zu ergreifen und die seit Jahren bekannten Schwachstellen zu beseitigen. Erforderlich sind insbesondere folgende Verbesserungen:

1. Wiedereinführung der Möglichkeit zur vorläufigen Anordnung der Entziehung von Befähigungszeugnissen und Fahrverboten durch die Seeämter.
2. Einführung einer Null-Promillegrenze für alle Arten von Gefahrguttransporten; Verschärfung der Promillegrenze für alle sonstigen Schiffe und Sportboote in der Seeschifffahrt durch Anpassung von derzeit 0,8 auf 0,5 Promille (Änderung des § 3 Abs. 4 der Seeschifffahrtstraßenordnung). Die Alkoholgrenzen müssen auf das gesamte Schiffspersonal ausgedehnt werden.
3. Abschaffung überflüssiger und teurer Verfahrenshindernisse wie die Voruntersuchung nach § 22 SUG (Seesicherheitsuntersuchungsgesetz); Bündelung aller Entscheidungskompetenzen in den Seeämtern, ganz gleich, ob es sich um Binnen- oder Seeschiffe handelt.
4. Ergänzung des § 1 Abs. 2 SUG mit der Maßgabe, dass ein festgestellter Alkoholkonsum im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes immer ein gefahrverursachendes Vorkommnis im Sinne des Gesetzes ist.
5. Schaffung von Rechtsgrundlagen für anlassfreie Alkoholkontrollen in den Häfen sowie regelmäßige Blutuntersuchungen zur Feststellung von chronischer Alkoholabhängigkeit im Rahmen der zweijährigen Seetauglichkeitsuntersuchung durch die Seeberufsgenossenschaft.
6. Ausdehnung der Blutuntersuchung auf Feststellung der Transaminasenwerte (Leberwerte im Blut, speziell Gamma-GT und CDT-Wert), um nicht nur den akuten Alkoholmissbrauch, sondern auch die chronische Abhängigkeit bewerten zu können.
7. Schaffung von Rechtsgrundlagen für Einrichtung eines zentralen Überwachungsregisters, in dem alle endgültige und vorläufige Patententziehungen und Fahrverbote registriert werden. Die zuständigen Vollzugsbehörden müssen die Möglichkeit haben, die notwendigen Daten bei dringendem Tatverdacht sofort einzuholen, um feststellen zu können, ob gegen ausländische oder deutsche Schiffsoffiziere ein Fahrverbot verhängt oder ob deutschen Schiffsoffizieren das Befähigungszeugnis entzogen wurde.
8. EU-Initiative zur Schaffung eines EU-Überwachungsregisters.
9. Wiedereinführung der öffentlichen Seeamtsverhandlungen ohne Widerspruchsrecht der Betroffenen.

Berlin, den 30. November 2004

**Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion**

## Begründung

Die Seeämter waren in den vergangenen Jahren unter dem alten Recht des Seeunfalluntersuchungsgesetzes (SeeUG) bei trunkenheitsbedingten Seeunfällen sofort handlungsfähig. Sie haben nach Maßgabe des damals geltenden § 14 Abs. 6 SeeUG mit vorläufigen Anordnungen die betrunkenen Schiffsoffiziere sofort aus den Verkehr gezogen und zwar so lange, bis in einem ordentlichen Seeamtsverfahren ein Expertengremium (seeamtlicher Spruchkörper) über die Eignung des Kapitäns eine endgültige Entscheidung getroffen hat.

Die Kompetenz für vorläufige Anordnungen gehört wieder in die Hände der Seeämter. Eine Verlagerung dieser Entscheidungskompetenz auf die Justiz würde dazu führen, dass eine Doppelzuständigkeit für die Entziehung von Befähigungszeugnissen und für Fahrverbote geschaffen wird. Allein der seeamtliche Spruchkörper, der sich aus Juristen, Kapitänen und Schiffingenieuren zusammensetzt und von medizinischen Sachverständigen, die besondere Erfahrungen bei der Eignungsbewertung von Schiffsoffizieren aufweisen, unterstützt wird, ist Garant für eine ausgewogene Entscheidung.

Das seit Juli 2002 geltende SUG sieht keine vorläufigen Anordnungen bei Trunkenheitsfahrten mehr vor, mit der Konsequenz, dass ein Kapitän nach seiner Ausnüchterung das Kommando auf einem Schiff sofort wieder übernehmen kann.

Eine Kompetenzbündelung bei den Seeämtern ist auch notwendig für Trunkenheitsfälle, die keinen Seeunfall zur Folge hatten. Wer betrunken ein Schiff führt oder seinen Dienst an Bord ausübt, ist immer eine Gefahr für den Schiffsverkehr, das Leben seiner Besatzung und für die maritime Umwelt. Deutschland wird zum Gespött bei allen seefahrtsbetreibenden Nationen, wenn sich Beispiele wie das der MS Robert künftig wiederholen. Es ist sicherlich vernünftig, alkoholabhängigen Kapitänen auch das Autofahren zu verbieten, aber es ist keinem Bürger mehr vermittelbar, dass derselbe Kapitän auf deutschen Seeschiffahrtsstraßen weiterfahren kann.

Die mit dem SUG geschaffene Institution der Vorprüfung führt zu unnötigen Verfahrensverzögerungen und kostet den Steuerzahler viel Geld. Es dauert in einigen Fällen Wochen und Monate bis die von den Wasserschutzpolizeien gemeldeten Seeunfälle von der Vorprüfungsbehörde in Aurich beim Seeamt Kiel landen. Ohne die Entscheidung der Vorprüfungsbehörde sind die Seeämter nach der geltenden Rechtslage handlungsunfähig. Die Seeämter haben rund 130 Jahre lang selbstständig entschieden, ob ein öffentliches Interesse für eine Untersuchung vorliegt oder nicht. Es ist viel sinnvoller, das Personal der Vorprüfung unmittelbar zur Stärkung der Seeämter zu nutzen.

Eine Verschärfung der Promillegrenzen und eine Ausdehnung auf die gesamte Schiffsbesatzung ist dringend notwendig. Die besonderen Gefahren, die mit dem Transport von gefährlichen Gütern wie Rohöl, Schwefelsäure oder Atom-müll verbunden sind, erfordern ein Höchstmaß an Sicherheitsstandard. Es dient der Sicherheit nur wenig, wenn der Kapitän auf der Brücke zwar nüchtern ist, aber der als Ausguck eingesetzte Decksmann infolge des Alkoholgenusses die entgegenkommenden Schiffe zu spät oder gar nicht oder am Ende nur noch doppelt sieht. Viele Tankschiffreedereien fahren diesen 0,0-Promille-Standard schon seit Jahren, weil sie erkannt haben, welche Risiken bei Alkoholmissbrauch bestehen und weil sie den Verlust der Versicherungsdeckung im Schadensfall fürchten. Die schwerwiegenden Folgen eines Tankerunglücks erfordern eine Anpassung zu den Regelungen im Luftverkehr (Betriebsanordnung für Luftfahrtgerät (Luft BO-OPF) i. V. m. der europäischen Joint Aviation Requirement (JAR). Danach darf ein Pilot 24 Stunden vor Aufnahme des Flugbetriebes keinen Alkohol zu sich nehmen. Auch das sonstige Flugpersonal unterliegt einem strikten Alkoholverbot.

Die Seediensttauglichkeitsuntersuchung muss gründlicher werden und auch routinemäßige Blutuntersuchungen der Leberwerte erfassen. Sie können Aufschluss darüber geben, ob der Schiffsoffizier über einen längeren Zeitraum – selbst wenn er am Untersuchungstag nüchtern ist – chronischen Alkoholmissbrauch betreibt. Dafür müssen die erforderlichen Rechtsgrundlagen geschaffen werden.

Die Einrichtung eines zentralen Überwachungsregisters ist für die Vollzugsbehörden seit Jahren überfällig. Die Wasserschutzpolizei muss in der Lage sein, bei einem Anfangsverdacht notfalls noch von Bord aus telefonisch oder über Funk zu klären, ob ein Fahrverbot gegen den Schiffsoffizier oder ein anderes Besatzungsmitglied vorliegt oder nicht. Sie kann sich nicht allein auf die Sichtkontrolle der Befähigungszeugnisse verlassen. Diese werden bei Seeamtsverhandlungen nach einem Fahrverbot manchmal nicht abgegeben, weil sie angeblich verloren gegangen sind. Bei Ausländern ist die Kontrolle noch schwieriger, weil die im Ausland ausgestellten Papiere nicht eingezogen werden dürfen. Für eine wirksamere Kontrolle fehlen die dem Bundesdatenschutzgesetz entsprechenden Rechtsgrundlagen, wie sie zum Beispiel für das Kraftfahrtbundesamt in Flensburg selbstverständlich sind. Diese Bundesbehörde in Flensburg wäre durchaus auch für ein See-Überwachungsregister geeignet. Auf EU-Ebene sollte die Bundesregierung prüfen, ob ein EU-weiter schneller Datenaustausch über die neu eingerichtete Europäische Sicherheitsagentur ermöglicht werden kann.