

Herrn  
Eduard Oswald - MdB  
Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau-  
und Wohnungswesen des  
Des Deutschen Bundestages  
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Flensburg, den 06.11.2001

**Zweites Seeschiffahrtsanpassungsgesetz**  
**hier: Artikel 2 - Seesicherheits- Untersuchungs-Gesetz--SUG**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

Leider müssen wir feststellen, dass die Vereinigung Deutscher Schiffsingenieure (VDSI) als Vertretung der auch vom SUG Betroffenen nicht zur Anhörung zum Seesicherheits- Untersuchungs- Gesetz vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 14. November 2001 eingeladen worden ist, obwohl sie Mitglied im Seeverkehrsbeirat des BMVBW und im Maritimen Bündnis ist.

Wir haben uns mit dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksache 14/6455 – noch einmal beschäftigt und festgestellt, dass die von der VDSI in den Schreiben an den Bundeskanzler vom 07. Februar 2001 und vom 23. März 2001 geäußerten Bedenken in keiner Weise berücksichtigt wurden.

Die bei den Schreiben fügen zur Ihrer Information wir als Anlage 1 und Anlage 2 bei.

Wir haben uns in zahlreichen Veranstaltungen zum Gesetzentwurf geäußert und festgestellt, dass unsere Argumentation eine sehr breite Resonanz gefunden hat. Deswegen wiederholen wir noch einmal unsere Forderungen:

1. Beibehaltung eines öffentlichen Untersuchungs- und Seeamtsverfahren.
2. Beibehaltung des Widerspruchsverfahrens.
3. Beibehaltung der Einbindung ehrenamtlicher Beisitzer im Seeunfall- Untersuchungsverfahren.

Wir möchten in diesem Zusammenhang noch einmal betonen, dass auch die VDSI eine Verbesserung des bestehenden Seeunfall- in einigen Punkten für notwendig hält.

So halten wir es als Ergebnis der in den letzten Monaten geführten Diskussionen für dringend geboten, dass die Fachaufsicht über die Seeämter oder die künftigen Untersuchungs-

fürer von dem BMVBW auf ein anderes Ressort - z.B. Justiz - verlagert wird, um zwangsläufige Interessenkollisionen mit dem BMVBW, Klassifikationsgesellschaften, Aufsichtsbehörden oder Herstellern zu unterbinden.

Für die Sicherheit auf See halten wir es für viel sinnvoller, daß der Bund nicht nur endlich die Seeamtssprüche, sondern auch die registrierten Beinaheunfälle und Technischen Ausfälle analysiert und hieraus entsprechende Folgerungen zieht.

Der vorliegende Gesetzesentwurf erfüllt in keiner Weise unsere Erwartungen, wird u.E. eher zu einer Verschlechterung des Seeunfall- Untersuchungsverfahrens und nicht zu der angestrebten Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr führen.

Wir möchten Sie bitten, noch einmal unsere Argumentation zu überdenken und im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



(Prof. Dr. -Ing. Peter Boy)  
Sprecher der VDSI

Herrn  
Eduard Oswald - MdB  
Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau-  
und Wohnungswesen des  
Des Deutschen Bundestages  
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Flensburg, den 06.11.2001

**Zweites Seeschiffahrtsanpassungsgesetz  
hier: Änderung des Seeaufgabengesetzes (Artikel1)**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

Die VDSI hat sich mit dem 2. Seeschiffahrtsanpassungsgesetz (SchAnpG2) – hier Änderung des Seeaufgabengesetzes (Artikel 1) - erneut befaßt und festgestellt, dass leider noch immer in Ziffer 2, Absatz 4 von den Bewerbern (Schüler, Studierende) für ein Befähigungszeugnis eine Nachweispflicht gefordert wird, die in dieser Form nicht akzeptabel ist.

In Abstimmung mit der Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen (StAK) und dem VDKS schlagen wir zu Artikel 1 (Änderung des SeeAufgG) folgende Änderungen im Gesetzentwurf vor:

Streiche in Ziffer 2 Abs. (4) [Die jeweiligen Anforderungen.....] am Ende des 1. Absatz die Worte: „.....der Bewerber nachweist“, streiche die anschließende Ziffer 1 und streiche in anschließender Ziffer 2 bis zur Mitte („.....mehreren zuständigen Stellen“).  
Der verbleibende Rest der Ziffer 2 „die Einhaltung der folgenden Vorschriften...“ wird an Absatz (4) Ende 1. Absatz angehängt.  
Anstatt der Worte „bescheinigt worden ist“ am Ende der Ziffer 2 sollte es heißen „gewährleistet ist“.

Ziff. 2 Buchst. B Abs. 4 sollte folgende Fassung erhalten:

„(4) Die jeweiligen Anforderungen zur Gewährleistung des Schutzes des menschlichen Lebens auf See und der Meeresumwelt hinsichtlich der Ausbildung und Befähigung nach dem internationalen Übereinkommen vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und dem Wachdienst von Seeleuten (BGBl. 1982 II S. 297 – STCW- Übereinkommen), zuletzt geändert durch Entschließung MSC. 67 (68) des Schiffssicherheitsausschusses der internationalen Seeschiffahrtsorganisation (BGBl. 1999 II S. 154) in seiner jeweils innerstaatlichen geltenden Fassung gelten für die dem STCW- Übereinkommen entsprechende Erteilung, Verlängerung oder Anerkennung von Befähigungszeugnissen im Sinne von Abs. 3 nach dem 1. Februar 2002 als erfüllt, wenn keine konkret begründeten Beanstandungen entge-

gen stehen und die Einhaltung der folgenden Vorschriften der Anlage zu dem STCW-Übereinkommen in der jeweils innerstaatlich geltenden Fassung gewährleistet ist: (es folgt dann die Aufzählung der Ziffern 1-9)".

Mit dieser vorgeschlagenen Änderung würde die Aufzählung der Rechtsvorschriften im Gesetz erhalten und die Küstenländer in der Pflicht bleiben, die geforderten Verpflichtungen durch eine Verwaltungsvereinbarung zu „gewährleisten“.

Es macht keinen Sinn, daß der Bund einerseits eine Zertifizierung der Seefahrtsausbildungsstätten nach ISO 9001/2000 durchgesetzt hat, die einen Nachweis über die Einhaltung der IMO- Vorgaben von STCW 95 sicherstellt und er andererseits diesen Nachweis noch einmal von dem Bewerber durch diesen Gesetzentwurf einfordert.

Wir möchten Sie bitten, diese u.E. unkritische Änderung im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages einzubringen und zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen



(Prof. Dr. -Ing. Peter Boy)  
Sprecher der VDSI

**VEREINIGUNG DEUTSCHER SCHIFFSINGENIEURE** 

Herrn Bundeskanzler  
Dr. Gerhard Schröder  
Bundeskanzleramt

Schloßplatz 1  
10178 Berlin

**Betr.: 2. Seefahrtsanpassungsgesetz - Seeunfalluntersuchungsgesetz**

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler,

die Vereinigung Deutscher Schiffingenieure (VDSI) ist eine Organisation, die sich in Deutschland für die Interessen der technischen Schiffsoffiziere einsetzt. Als berufsständische Vertretung kümmern wir uns um das Arbeitsumfeld der Schiffingenieure an Bord, fördern die Bedingungen einer qualifizierten Ausbildung in den Seefahrtsausbildungsstätten und auf den Schiffen und unterstützen den Gesetzgeber und die Behörden mit fachkompetenter Beratung. Der Organisation gehören fünf Ortsvereine mit insgesamt 2.700 Einzelmitgliedern an.

Zu den besonderen Interessen unseres Berufsstandes gehört selbstverständlich auch das Ziel einer ständigen Verbesserung des Sicherheitsstandards zur Vermeidung von Schiffsunfällen. Deshalb bringen wir regelmäßig unseren technischen Sachverstand auch in die Seeunfalluntersuchung der Seeämter mit ein. Fachleute unserer Organisation arbeiten als ehrenamtliche Beisitzer bei den Unfallermittlungen vor Ort mit und entscheiden gemeinsam mit den hauptberuflichen Seeamtsexperten über die Seeamtssprüche. Dadurch erhalten die Seeunfallanalysen (Seeamtssprüche) auch in technischen Fragen ein hohes Niveau, das dem internationalen Standard entspricht und zugleich ein hohes Maß an Akzeptanz und Vertrauen in der Öffentlichkeit gewährleistet.

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler, den o.g. Gesetzentwurf, der nach unseren Informationen inzwischen dem Bundeskabinett zur Entscheidung vorgelegt wurde, haben wir eingehend geprüft. Zu unserem großen Bedauern lässt dieser Entwurf in seinen wesentlichen Regelungen keine Verbesserung der Seeunfalluntersuchung erwarten. Vielmehr ist zu befürchten, dass durch die geplante Abschaffung bewährter Verfahrensprinzipien und Rechtsschutzgarantien sich die Effektivität des Systems verschlechtern wird. Hierzu gehören insbesondere die folgenden Aspekte:

**1. Einbindung ehrenamtlicher Beisitzer**

Durch die geplante Ausgrenzung der ehrenamtlichen Sachverständigen an der Entscheidungsfindung wird die Seeunfalluntersuchung künftig wichtige Fachkompetenz verlieren. Diesen

## Anlage 1

Verlust der Fachkompetenz wird die neue Untersuchungsstelle nicht kompensieren können. Die geplanten Sachmittel für die Beauftragung von externen Sachverständigen sind völlig unzureichend und das neue Stammpersonal wird besonders in technischen Fragen dem ständigen Druck der "Halbwertszeit des Wissens" ausgesetzt sein. Die Geschwindigkeit, in der sich technische Erneuerungen im Bereich der maritimen Technik vollziehen, kann auch durch behördliche Aus- und Fortbildung nicht ausgeglichen werden. Durch das System der ehrenamtlichen Beisitzer wird die Seeunfalluntersuchung mit praxiserfahrenen Fachleuten aus der Seeschifffahrt und aus den Ausbildungsstätten regelmäßig "aufgefrischt". Dadurch wurde auch bisher das Qualitätsniveau entscheidend positiv beeinflusst.

Darüber hinaus hat die Mitwirkung der ehrenamtlichen Beisitzer in den vergangenen 15 Jahren nicht nur die technische Qualität der Ergebnisse beeinflusst, sondern als externe Kontrolle (Bürgernähe) auch dafür gesorgt, dass das Vertrauen in die Unabhängigkeit der Entscheidungsfindung in der Öffentlichkeit gestärkt wurde.

Das bisherige Verfahren der Einbindung der ehrenamtlichen sachverständigen Beisitzer in die Entscheidungsfindungen der Seeämter hat sich auch nach einhelliger Überzeugung fast aller Fachverbände und Fachbehörden außerordentlich bewährt.

### 1. Abschaffung des Widerspruchsverfahrens

Durch die Abschaffung des Widerspruchsverfahrens geht der Seeunfalluntersuchung eine fachkompetente Kontrollinstanz verloren. An dessen Stelle soll nach dem Willen des BMVBW eine weitere Gerichtsinstanz (OVG) treten. Abgesehen davon, dass die Betroffenen in Zukunft gegen die Seeamtsentscheidungen nur unter sehr eingeschränkten Zulässigkeitsvoraussetzungen vor den Verwaltungsgerichten klagen können, werden die Verwaltungsgerichte mit ihren Urteilen nicht die fachkompetente Überprüfung durch ein Widerspruchsverfahren gleichwertig ersetzen können. Die gerichtsübliche Beauftragung einzelner Sachverständiger hat nicht die gleiche Qualität wie das Ergebnis einer Fachkommission, in der alle Probleme diskutiert und auch Einzelmeinungen kritisch hinterfragt werden.

Durch die Abschaffung des Bundesoberseeamtes als Widerspruchsbehörde verliert das Untersuchungssystem auch eine wichtige soziale Komponente: Die Verfahrenskosten eines Verwaltungsrechtsstreites (Anwalts- und Sachverständigenkosten) über mehrere Instanzen werden für den Betroffenen erheblich teurer sein, als das bisherige System des Widerspruchsverfahrens.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die geplante Abschaffung des Widerspruchsverfahrens eine erhebliche Benachteiligung der betroffenen Schiffsoffiziere zu Folge hat.

### 1. Ausschluss der Öffentlichkeit

Der geplante Verzicht auf die Durchführung eines öffentlichen Seeamtsverfahrens wird zwangsläufig zu Misstrauen in Fachkreisen und in der breiten Öffentlichkeit führen. Gerade in spektakulären Verfahren hat es sich gezeigt, dass der Ausschluss der Öffentlichkeit als Versuch empfunden wird, unbequemen Fragen aus dem Wege zu gehen. Bekannte Beispiele, wie der Fall "Estonia", haben das eindrucksvoll belegt.

Besonders, wenn es um Unfalluntersuchungen geht, in denen die Mitverantwortung des Staates oder der Verwaltung hinterfragt wird, erwartet die Öffentlichkeit ein transparentes Verfahren. Unter diesem Aspekt waren die öffentlichen Seeamtsverfahren bislang gegenüber anderen

## Anlage 1

Unfalluntersuchungen (Bahn-/Flugunfälle) beispielgebend. Auch die in jüngsten Presseberichten laut gewordene Kritik an der sog. Grobecker-Kommission ist auf eine mangelnde Transparenz der Entscheidungsfindung zurückzuführen.

Die Glaubwürdigkeit von amtlichen Untersuchungsverfahren wird auch in Zukunft maßgeblich von ihrer Transparenz abhängen.

Selbstverständlich steht auch die VDSI einer Verbesserung des bestehenden Seeunfalluntersuchungssystems positiv gegenüber. Die internationalen Vorschriften erfordern aber keine grundlegende Aufgabe des bisherigen Systems und lassen sich ohne Schwierigkeiten in das bisherige Gesetz einfügen.

Echte Schwachstellen, die eine Verbesserung erfordern, liegen nach unserer Einschätzung z.B. in der ungenügenden Auswertung der Seeamtssprüche und in der bisherigen Zuordnung der Fachaufsicht beim Bundesverkehrsministerium.

Nach unserer Meinung sind in den vergangenen Jahren wichtige Erkenntnisse der seeamtlichen Entscheidungen nicht durchgehend systematisch durch das Bundesverkehrsministerium ausgewertet und veröffentlicht worden. Diese Mängel könnten behoben werden durch die Einrichtung einer zusätzlichen Unfallauswertungsstelle, die mit entsprechendem Fachpersonal auszustatten ist. Der neue Gesetzentwurf will diese Aufgabe der künftigen Bundesstelle zuweisen, ohne dass ein überzeugendes Personalkonzept dafür erkennbar ist. Die Auswertung von Unfallanalysen ist ein entscheidender Baustein für die Verhütung von Unfällen. Deshalb kann diese Aufgabe nicht durch die Unfallermittlungsbehörden mit ihrer ohnehin schon zu knappen Personalausstattung erledigt werden, ohne dass gleichzeitig die Kernaufgabe der Unfallermittlung vernachlässigt wird.

Auch die Notwendigkeit einer Verlagerung der Fachaufsicht über die Seeämter vom BMVBW auf ein anderes Ressort ( z.B. Justiz ) halten wir für sinnvoll. Dies ergibt sich aus der latenten Gefahr einer Interessenkollision: Untersuchen die Seeämter im Zusammenhang mit einem Seeunfall auch die administrative Verantwortung für das Sicherheitssystem, können sie nicht der Fachaufsicht eines Ministeriums unterstehen, das für dieses Sicherheitssystem verantwortlich ist.

Aus den genannten Gründen bitten wir Sie dringend, sehr geehrter Herr Bundeskanzler, zur Vermeidung weiterer Vertrauensverluste den Gesetzentwurf in dieser Form nicht dem Parlament zur Entscheidung vorzulegen, sondern gemeinsam mit dem Bundesverkehrsminister und den Fachverbänden nach einer tragfähigen Lösung zu suchen. Geeignete Vorschläge dafür wurden von verschiedenen Fachverbänden vorgelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Horst Könecke  
Sprecher des VA der VDSI

Herrn  
Bundeskanzler  
Dr. Gerhard Schröder  
Bundeskanzleramt  
Schloßplatz 1

Hamburg, 23.03.2001

11012 Berlin

**Zweites Seeschiffahrtsanpassungsgesetz - Seeunfalluntersuchung Ihr Az. 323-K-602 244/01/0001**

**Hier: Antwortschreiben des Bundesverkehrsministers vom 28.02.2001**

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler,

Zunächst bedanken wir uns für die Weiterleitung unseres Schreibens vom 07.02.2001 an den zuständigen Minister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Das Antwortschreiben des Bundesverkehrsministers ist zu unserem großen Bedauern jedoch nicht geeignet, das mangelnde Vertrauen in die maritime Fachkompetenz dieser Behörde wieder herzustellen. Vielmehr erweckt die Stellungnahme des Bundesverkehrsministers den Eindruck, als habe er sich nicht ernsthaft mit unseren Fachargumenten auseinandergesetzt. Die Neufassung des zwischenzeitlich durch das Bundeskabinett verabschiedeten Entwurfes bestätigt leider unseren Eindruck und ist deshalb aus unserer Sicht enttäuschend.

Die Stellungnahme des Bundesverkehrsministers betont die Notwendigkeit, Deutschland rechtlich und organisatorisch in die Lage zu versetzen, mit anderen Staaten gemeinsame Untersuchungen nach dem internationalen Standard durchzuführen. Dabei wird der VDSI unterstellt, sie sei darauf mit keinem Wort eingegangen.

## Anlage 2

Tatsächlich hatten wir dazu in unserem Schreiben eine deutliche Aussage getroffen und hervorgehoben, dass die VDSI einer Verbesserung des bestehenden Seeunfalluntersuchungssystem positiv gegenübersteht. Gleichzeitig hatten wir deutlich gemacht, dass internationale Vorschriften keine grundlegende Aufgabe des bisherigen Systems erfordern und sich ohne Schwierigkeiten in das bestehende Gesetz einfügen lassen. Mit dieser Feststellung befinden wir uns in guter Gesellschaft u.a. mit dem Deutschen Verein für Internationales Seerecht und den Gewerkschaften, die das auch ausführlich begründet haben.

In dem Antwortschreiben wird zum wiederholten Male der Flugunfall der "Concorde" bemüht, um die Notwendigkeit der Neuordnung zu belegen. Es hat fast den Anschein, als gäbe es keine vergleichbaren Beispiele in der Schifffahrt, die geeignet wären, den Gesetzentwurf zu begründen.

Seeunfälle waren und sind schon immer auf deutsche Beteiligte beschränkt gewesen. In der seeamtlichen Untersuchungspraxis hat die internationale Zusammenarbeit deswegen schon längst begonnen. Das Kentern des deutschen Containerschiffes MS "Janra" im Dezember 2000 in finnischen Gewässern wird - wie uns bekannt ist - durch Fachleute des Seeamtes Hamburg und der finnischen Untersuchungsbehörde gemeinsam untersucht, mit dem Ziel eines einheitlichen Berichtes nach internationalem Standard entsprechend IMO- Resolution A 849 und A 884 mit einer Untersuchung und Analyse des Unfalls sowie den Schlußfolgerungen und Empfehlungen.

Gegen weitergehende Zuständigkeiten hat niemand Einwände- Solche Kompetenz-erweiterungen zwingen aber nicht zu einer grundlegenden Aufgabe des bisherigen Untersuchungssystem und den damit verbundenen Nachteilen für Schiffsoffiziere und andere Betroffene. Es muß abgewartet werden, wie stark künftig andere Flaggenstaaten überhaupt Interesse an solchen internationalen Untersuchungen haben. Ein öffentliches, nationales Untersuchungsverfahren, das sich insbesondere auf die Sicherheitsinteressen im deutschen Küstenmeer konzentrieren kann und gleichzeitig ein faires, rechtsstaatliches Verfahren sichert, muß deshalb erhalten bleiben.

In der Untersuchung des Seeunfalles "Pallas" haben nach unseren Kenntnissen weder der Flaggenstaat Bahamas noch das Königreich Dänemark Interesse an einer internationalen Untersuchung gezeigt. Vertreter der dänischen Fachbehörden haben in der mündlichen Verhandlung des Seeamtes öffentlich bestätigt, dass in Dänemark nicht einmal eine eigene Seeunfalluntersuchung zu dem Fall "Pallas" stattgefunden hat.

Die eigentliche Schwachstelle im Verhalten der dänischen Sicherheitsbehörden hat das Seeamt in seiner Untersuchung deutlich festgestellt: Es fehlte an einer ausreichenden Gefahrensensibilität, ähnlich wie bei den deutschen Sicherheitsbehörden und nicht an einer zentralen Untersuchungskommission. Dazu hat die Expertenkommission des Bundesverkehrsministerium (Grobecker) leider keine Aussage getroffen.

## Anlage 2

Der Stellungnahme des Bundesverkehrsministers ist zu entnehmen, dass die Einbindung ehrenamtlicher Sachverständiger durch das neue Gesetz noch erweitert werden soll. Der neue Gesetzentwurf liegt uns inzwischen vor und nach einer ersten Prüfung darf festgestellt werden, dass der neue Gesetzentwurf zur Beteiligung ehrenamtlicher Sachverständiger keine "Erweiterungen" enthält.

Die neue Bundesstelle wird - wie schon im Referentenentwurf angekündigt - ihre Entscheidungen behördenintern treffen. Ehrenamtliche Beisitzer mit gleichem Stimmrecht gibt es in diesem neuen Verfahren nicht mehr. Lediglich die Möglichkeit zur Beauftragung von Privaten zur Untersuchung von kleineren Unfällen ist vorgesehen. Diese dürfen dann - wie es im Gesetzentwurf heißt - im Einzelfall nach Weisung der Bundesstelle und unter ihrer Fachaufsicht als deren Hilfsorgane arbeiten.

Diese Regelung hat nichts mit dem bisherigen System unabhängiger ehrenamtlicher Beisitzer zu tun. Lediglich für die wenigen Fälle der Patententziehung durch die Seeämter existiert das alte System weiter.

Vor diesem Hintergrund verstärkt sich unser Eindruck, dass der Bundesverkehrsminister unsere Bedenken nicht ernsthaft geprüft hat.

Die von uns kritisierte Abschaffung des Widerspruchsverfahrens kommentiert das Bundesverkehrsministerium damit, dass in den letzten Jahren nur 6 Verwaltungsakte durch das Bundesoberseeamt erlassen worden seien und deshalb auch kein praktisches Bedürfnis für Rechtsschutzgarantien zur Diskussion stehen könne.

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler, eine solche Begründung für die Abschaffung eines bewährten Rechtsschutzverfahrens muss auf jeden betroffenen Seemann wie blanker Zynismus wirken.

Es steht außer Frage, dass Untersuchungsergebnisse, die auch das menschliche Verhalten einbeziehen, immer auch eine Belastung für den Betroffenen darstellen können (haftungsrechtliche oder strafrechtliche Konsequenzen oder die Berufsehre). Diese nachteiligen Wirkungen erledigen sich nicht dadurch, dass den Untersuchungsergebnissen der Charakter eines Verwaltungsaktes genommen wird. Letzteres erschwert nur die Zulässigkeitsvoraussetzungen vor den Verwaltungsgerichten, schafft also weitere Nachteile für die Betroffenen.

Tatsächlich ist die Anzahl der Widerspruchsverfahren bezogen auf die letzten 15 Jahre (seit Inkrafttreten des SeeUG) deutlich höher und viele Widersprüche hatte wenigstens teilweise Erfolg. Auch wenn die Anzahl der abgeschlossenen Verfahren bei der Widerspruchsbehörde in den vergangenen Jahren aus welchen Gründen auch immer zurückgegangen ist, darf dieses jedoch nicht als Argument missbraucht werden, ein bewährtes und fachlich kompetentes Rechtsschutzverfahren abzuschaffen.

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler, wir haben Zweifel, dass die Abschaffung solcher

## Anlage 2

Rechtsschutzprinzipien, die für die betroffenen Seeleute nicht nur eine effektivere Kontrolle der Ergebnisse darstellen, sondern auch einen sozialverträglichen, kostengünstigeren Rechtsschutz bedeuten, mit sozialdemokratischen Grundanschauungen vereinbar sind.

Wir hoffen sehr, dass die Art und Weise, wie man sich im Hause des Bundesverkehrsministeriums mit Sachargumenten von Fachverbänden auseinandersetzt, nicht beispielgebend ist für einen neuen Umgangsstil, den wir in der Vergangenheit nicht gekannt haben.

Die Vereinigung Deutscher Schiffsingenieure wird sich jedenfalls nicht davon abhalten lassen, auch im Verlaufe des weiteren Gesetzgebungsverfahrens ihre Mitglieder und die Öffentlichkeit auf die markanten Schwachstellen dieses Gesetzes aufmerksam zu machen.

Mit freundlichen Grüßen

Prof Dipl. Ing. Horst Könecke  
Sprecher des VA der VDSI