KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(94) 501 endg.
Brüssel, den 15.11.1994

94/0068 (SYN)

Geänderter Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Migliedstaaten fahren

(gemäß Artikel 189 A, Absatz 2 des EG-Vertrages
von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

Während der Sitzungsperiode vom 24.-28. Oktober 1994 billigte das Europäische Parlament vorbehaltlich einer Reihe von Änderungen den Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Rates zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren.

Die vom Parlament angenommenen Änderungen beeinträchtigen nicht den Zweck des Richtlinienentwurfs, sondern erhöhen vielmehr die zu erwartende Wirksamkeit einiger Bestimmungen oder sie verdeutlichen sie. Obgleich die Kommission grundsätzlich fast allen Änderungsanträgen zustimmte, lehnte sie diejenigen ab, die nicht den Bestimmungen der einschlägigen internationalen Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation und der Internationalen Arbeitsorganisation entsprechen bzw. Befugnisse einem internationalen Gremium übertragen, für das die Europäische Union nicht zuständig ist, oder schließlich die entsprechenden Bestimmungen gleichkommen, die bereits an anderer Stelle im Richtlinienentwurf stehen.

So konnte die Kommission nicht annehmen -

- die Änderung von Artikel 3 Absatz 4, da der vom Parlament vorgeschlagene Text im Falle seiner Annahme den Geltungsbereich der Abweichungen von der Richtlinie erweitert hätte und den internationalen Gesetzen (insbesondere dem SOLAS-Übereinkommen) zuwiderlaufen würde, auf die sich der Kommissionsvorschlag stützt,

- die Änderungen des Artikels 4 und des Artikels 5 Absatz 1, da die vorgeschlagenen Texte überflüssig sind. Sie entsprechen Artikel 20 bzw. Artikel 3 Absatz 1,

- die Änderung von Artikel 5 Absatz 3, da die Europäische Union nicht einfach ohne Kontrollrecht die Überprüfungen durch Besichtiger in Ländern annehmen kann, in denen sie keine Rechtshoheit hat,

- die Änderung von Artikel 10 Absatz 4, da sie das auch im Völkerrecht verankerte Recht der Mitgliedstaaten beträchtlich abschwächen würde, vorschriftswidrigen Schiffen den Zugang zu ihren Häfen zu verwehren.

Die Kommission hat ohne Vorbehalt die Änderung der Artikel 2, 5 Absatz 4, 7 Absatz 3a, 8 Absatz 1a, 9 Absatz 4, 9 Absatz 4a und 4b, 10 Absatz 1, 10 Absatz 5, 10 Absatz 6, 11 Absatz 1a und 2a, 14, 15 Absatz 1, 15 Absatz 3, 17, 18, 19, von Anhang I und Anhang III angenommen.

(1

Die meisten Änderungen stellen redaktionelle Verbesserungen dar, die den Text deutlicher machen. Einige Änderungen bringen politisch eine breitere Akzeptanz des Vorschlags - das trifft für die Artikel 2 (Absätze 5 und 6) und 5 Absatz 4 zu -, andere einen zusätzlichen Nutzen mit sich. Insbesondere -

- machen die Änderungen der Artikel 7 Absatz 3a, 8 Absatz 1a, 9 Absatz 4, 9 Absatz 4a, 11 Absatz 1a und 2a, und Artikel 14 das Profil des Besichtigers deutlicher, vor allem seine Unabhängigkeit von kommerziellen Interessen, sowie seine Aufgaben;

- geben andere vom Parlament vorgeschlagene neue Absätze wie Artikel 9 Absatz 4b und 9 Absatz A dem Betreiber ein Recht auf Berufung und Entschädigung, während gleichzeitig ein möglicher Mißbrauch eines solchen Rechts begrenzt wird. Diese Bestimmungen entsprechen den derzeit geltenden Rechtspraktiken in mehreren Mitgliedstaaten bei anderen Verkehrsträgern;

- werden die Änderungen von den Anhängen I und III dazu führen, daß sich die Zahl und die Art der Schiffe, die von den Besichtigern zur genaueren Kontrolle vorgesehen werden, erhöhen, wohingegen die Änderung von Artikel 15 die finanzielle Belastung der festgehaltenen Schiffe erhöhen wird.
  Belastung für die festgehaltenen Schiffe er

Alle diese Änderungen stellen unbestreitbar einen zusätzlichen Nutzen für die vorgeschlagene Richtlinie dar.

Schließlich hat die Kommission im wesentlichen die Änderungen der Artikel 3 Absatz 5 und von Anhang VII vorbehaltlich redaktioneller Verbesserungen angenommen.

Geänderter vorschlag für eine
RICHTLINIE DES RATES
zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Migliedstaaten fahren

--------Originaltext--------	--------Geänderter Text--------
Artikel 2	
Im Sinne dieser Richtlinie einschließlich ihrer Anhänge bedeutet	Im Sinne dieser Richtlinie einschließlich ihrer Anhänge bedeutet
"Übereinkommen" das Internationale Freibord-Abkommen von 1966, das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974, das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen, das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 und das Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (IAO Nr. 147) zusammen mit den Protokollen und Änderungen dieser Übereinkommen und abgeleiteter Kodizes, die bindend und zum Zeitpunkt des Erlasses dieser Richtlinie in Kraft sind;	1. "Übereinkommen" das Internationale Freibord-Abkommen von 1966, das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974, das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen, das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 und das Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (IAO Nr. 147) zusammen mit den Protokollen und Änderungen dieser Übereinkommen und abgeleiteter Kodizes, die bindend und zum Zeitpunkt des Erlasses dieser Richtlinie in Kraft sind;
"MOU" die am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichnete Vereinbarung über die Hafenstaatenkontrolle in der zum Zeitpunkt des Erlasses dieser Richtlinie geltenden Fassung;	2. "MOU" die am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichnete Vereinbarung über die Hafenstaatenkontrolle in der zum Zeitpunkt des Erlasses dieser Richtlinie geltenden Fassung;

(3

--------Originaltext--------	--------Geänderter Text--------
"Schiff" ein seegehendes Fahrzeug, auf das eines oder mehrere Übereinkommen Anwendung finden und das eine andere Flagge als diejenige des Hafenstaates führt;	3. "Schiff" ein seegehendes Fahrzeug, auf das eines oder mehrere Übereinkommen Anwendung finden und das eine andere Flagge als diejenige des Hafenstaates führt;
	4. "Besichtiger" einen von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates ordnungsgemäß ermächtigten öffentlichen Bediensteten.
"Überprüfung" einen Besuch an Bord eines Schiffes, um sowohl die Gültigkeit der maßgeblichen Zeugnisse und andere Unterlagen und den Zustand des Schiffes, seiner Ausrüstung und seiner Besatzung zu prüfen;	5. "Überprüfung" einen Besuch an Bord eines Schiffes, um sowohl die Gültigkeit der maßgeblichen Zeugnisse und andere Unterlagen und den Zustand des Schiffes, seiner Ausrüstung und seiner Besatzung sowie der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Besatzung zu prüfen;

--------Originaltext--------	--------Geänderter Text--------
"Eine gründlichere Überprüfung" eine Überprüfung, bei der das Schiff, seine Ausrüstung und seine Besatzung unter den Umständen im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 insgesamt oder gegebenenfalls teilweise einer gründlichen Überprüfung des Baus, der Ausrüstung, der Besatzung und der Einhaltung der Betriebsverfahren an Bord unterzogen werden;	6. "Eine gründlichere Überprüfung" eine Überprüfung, bei der das Schiff, seine Ausrüstung und seine Besatzung unter den Umständen im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 insgesamt oder gegebenenfalls teilweise einer gründlichen Überprüfung des Baus, der Ausrüstung, der Besatzung, der Lebens- und Arbeitsbedingungen und der Einhaltung der Betriebsverfahren an Bord unterzogen werden;
"Verstärkte Kontrolle" eine umfassende Überprüfung in den Fällen nach Artikel 7;	7. "Verstärkte Kontrolle" eine umfassende Überprüfung in den Fällen nach Artikel 7;
"Besondere Überprüfungsregelung" eine Überprüfungsregelung im Sinne von Artikel 5 Absatz 4 von begrenztem Umfang und geringer Häufigkeit;	entfällt
"Festhalten" das förmliche Verbot, wegen festgestellter Mängel eines Schiffes, die es einzeln oder zusammen nicht seetüchtig oder die Fortsetzung eines Betriebes gefährlich machen, unabhängig von der Zeit, die das Schiff im Hafen verbringen wird, auszulaufen oder einen Betrieb fortzuführen;	**8. "Festhalten" das förmliche Verbot, wegen festgestellter Mängel eines Schiffes, die es einzeln oder zusammen nicht seetüchtig oder die Fortsetzung eines Betriebes gefährlich machen, unabhängig von der Zeit, die das Schiff im Hafen verbringen wird, auszulaufen oder einen Betrieb fortzuführen;**
"Besichtiger" einen von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates ordnungsgemäß ermächtigter öffentlicher Bediensteter.	

Artikel 3, Absatz 5 **(neu)**

5. Die Mitgliedstaaten müssen der Kommission die notwendigen Informationen für die Festlegung der Prioritäten und Praktiken , die eine zielsicherere Erkennung der potentiell mangelhaften Schiffe ermöglichen dürften, zur Verfügung stellen.

Weitere Änderungen von Artikel 5 erfolgen nach den Bestimmungen des Artikels 17.

(5

--------Originaltext--------

--------Geänderter Text--------

Artikel 5 (4)

4. Die Kommission wird nach dem Verfahren von Artikel 19 die Bestimmungen für die Schiffsarten und die Bedingungen festlegen, unter denen die Mitgliedstaaten die besondere Überprüfungsregelung auf diese Schiffsarten anwenden. Die besondere Überprüfungsregelung ist nicht anzuwenden, wenn triftige Gründe im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 vorliegen.

entfällt

Artikel 7, Absatz 3 a) (neu)

3 a) Bei Fahrgastschiffen, die zwischen Häfen von Mitgliedstaaten nach einem regelmäßigen Fahrplan verkehren, soll die verstärkte Kontrolle von der zuständigen Behörde eines der Mitgliedstaaten ausgeführt werden.

Artikel 8

Nach Abschluß einer Überprüfung, einer gründlichen Überprüfung oder einer verstärkten Kontrolle erhält der Kapitän des Schiffes vom Besichtiger eine Unterlage in der Form nach Anlage 3 der MOU mit den Ergebnissen der Überprüfung und Einzelheiten der Entscheidungen des Besichtigers und Abhilfemaßnahmen, die der Kapitän oder Reeder zu treffen hat.

1. Nach Abschluß einer Überprüfung, einer gründlichen Überprüfung oder einer verstärkten Kontrolle erhält der Kapitän des Schiffes vom Besichtiger eine Unterlage in der Form nach Anlage 3 der MOU mit den Ergebnissen der Überprüfung und Einzelheiten der Entscheidungen des Besichtigers und Abhilfemaßnahmen, die der Kapitän oder Reeder zu treffen hat.

1 a) Bei Mängeln, die zum Festhalten des Schiffes führen, soll der Bericht an den Kapitän nach Absatz 1 die Information über die künftige Veröffentlichung des Festhaltens in Einklang mit den Bestimmungen der Richtlinie enthalten.

16

--------Originaltext--------

--------Geänderter Text--------

Artikel 9, Absatz 4 a) und b) (neu)

4. Geben Überprüfungen im Sinne der Artikel 6 und 7 Anlaß zu einem Eingreifen, so handelt der Besichtiger, der die Überprüfung vornimmt, gemäß den Bestimmungen der Regel 19 Buchstaben d) - f) von Kapitel I zum Protokoll von 1978 zum Internationalen Übereinkommen von 1974 über die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See.

4. Ergeben Überprüfung im Sinne der Artikel 6 und 7 Anlaß zu einem Festhalten, so soll die zuständige Behörde unverzüglich schriftlich die Verwaltung des Flaggenstaates oder den Konsul oder, in dessen Abwesenheit, die nächste diplomatische Vertretung des Flaggenstaates über die Umstände unterrichten, die ein Eingreifen notwendig machten. Zusätzlich soll der Besichtiger oder die anerkannte Organisation, die für die Klassifizierung dieses Schiffes verantwortlich ist, unterrichtet werden.

4 a) Die Bestimmungen dieser Richtlinie lassen zusätzliche Erfordernisse der Übereinkommen betreffend die Unterrichtungs- und Berichtsverfahren hinsichtlich der Hafenstaatenkontrolle unberührt.

4 b) In Anwendung der Hafenstaatenkontrolle nach dieser Richtlinie sollen alle möglichen Bemühungen unternommen werden, um zu vermeiden, daß ein Schiff über Gebühr festgehalten oder sein Auslaufen verzögert wird. Falls ein Schiff hierbei über Gebühr festgehalten oder sein Auslaufen verzögert wird, ist hierfür eine Entschädigung für den erlittenen Verlust oder Schaden zu zahlen.

Artikel Nr. 9 a

Beschwerderecht

1. Der Eigentümer oder Betreiber eines Schiffes oder sein Stellvertreter in dem jeweiligen Mitgliedstaat haben ein Beschwerderecht gegen den Beschluß der zuständigen Behörde oder ihres Besichtigers, ein Schiff festzuhalten oder den Betrieb des Schiffes zu untersagen.

2. Gemäß ihren Rechtsvorschriften sorgen die Mitgliedstaaten für die Einführung und Anwendung der dazu erforderlichen Beschwerdeverfahren.

3. Die zuständige Behörde unterrichtet in angemessener Weise den Kapitän des Schiffes über das Beschwerderecht nach Absatz 1.

(7

--------Originaltext--------

--------Geänderter Text--------

Artikel 10 (1), (5) und (6)

1. Können Mängel im Sinne von Artikel 9 Absatz 2 im Überprüfungshafen nicht beseitigt werden, kann die zuständige Behörde dieses Mitgliedstaates diesem Schiff die Weiterfahrt zu einer vom Kapitän gewählten Reparaturwerft der Gemeinschaft erlauben, sofern die Auflagen der zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaates erfüllt werden. Diese Auflagen stellen sicher, daß das Schiff ohne Gefahr für die Sicherheit und Gesundheit der Fahrgäste oder Besatzung oder ohne Gefahr für andere Schiffe oder ohne unangemessene Gefahr für die Meeresumwelt auslaufen kann.

1. Können Mängel im Sinne von Artikel 9 Absatz 2 im Überprüfungshafen nicht beseitigt werden, kann die zuständige Behörde dieses Mitgliedstaates diesem Schiff die Weiterfahrt zu der vom Kapitän und den betroffenen Behörden bestimmten nächstgelegenen geeigneten Raparaturwerft erlauben, sofern die Bedingungen von der zuständigen Behörde des Flaggenstaates festgelegt und von dem betroffenen Mitgliedstaat genehmigt sind. Diese Auflagen stellen sicher, daß das Schiff ohne Gefahr für die Sicherheit und Gesundheit der Fahrgäste oder Besatzung oder ohne Gefahr für andere Schiffe oder ohne unangemessene Gefahr für die Meeresumwelt auslaufen kann.

5. Die zuständige Behörde des Mitgliedstaates, in dem die Mängel des Schiffes festgestellt wurden, benachrichtigt unter den Umständen im Sinne von Absatz 4 unverzüglich die zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten.

Unbeschadet der Bestimmungen von Absatz 4 kann der Zugang zu einem bestimmten Hafen in Fällen höherer Gewalt gestattet werden, sofern der Reeder oder der Kapitän des Schiffes angemessene Maßnahmen zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaates getroffen hat, um ein sicheres Einlaufen sicherzustellen, und sofern eine ausreichende finanzielle Sicherheit geleistet worden ist.

5. Die zuständige Behörde des Mitgliedstaates, in dem die Mängel des Schiffes festgestellt wurden, benachrichtigt unter den Umständen im Sinne von Absatz 4 unverzüglich die zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten.

6. Unbeschadet der Bestimmungen von Absatz 4 kann der Zugang zu einem bestimmten Hafen in Fällen höherer Gewalt gestattet werden, sofern der Reeder oder der Kapitän des Schiffes angemessene Maßnahmen zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaates getroffen hat, um ein sicheres Einlaufen sicherzustellen, und sofern eine ausreichende finanzielle Sicherheit geleistet worden ist.

--------Originaltext--------

--------Geänderter Text--------

Artikel 11 (1a) und (2a) (neu)

1 a) Falls der Besichtiger für bestimmte technische Bereiche nicht über die erforderliche Sachkunde verfügt, kann er sich der Fachprüfung durch einen Besichtiger einer gemäß der Richtlinie über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. Nr. ...) anerkannten Organistion bedienen.

2 a) Der Besichtiger soll eine individuelle Vollmacht in Form einer Identifikationskarte bei sich tragen, die von der zuständigen Behörde in Einklang mit der nationalen Gesetzgebung ausgestellt worden ist, um ihn zu ermächtigen, das Schiff zu überprüfen.

Ein Gemeinschaftsformular soll im Einklang mit dem Verfahren nach Artikel 17 hergestellt werden.

Artikel 14

Jede zuständige Behörde veröffentlicht vierteljährlich, wieviele Schiffe sie in den letzten drei Monaten festgehalten hat. Die Veröffentlichung schließt den Namen des Schiffes, die IMO-Nummer, den Flaggenstaat, den Reeder und die Klassifizierungsgesellschaft unabhängig davon ein, ob sie die vorgeschriebenen Zeugnisse für den Flaggenstaat ausgestellt hat, und gegebenenfalls eine andere Partei, die Zeugnisse für ein solches Schiff im Einklang mit den Übereinkommen für den Flaggenstaat ausgestellt hat.

Jede zuständige Behörde veröffentlicht vierteljährlich, welche Schiffe in den letzten drei Monaten und welche mehr als einmal in den letzten 24 Monaten festgehalten worden sind. Die Veröffentlichung soll folgendes enthalten:

- Namen des Schiffes
- IMO-Nummer,
- Flaggenstaat,
- Reeder,
- Klassifizierungsgesellschaft und gegebenenfalls jede andere Partei, die Zeugnisse für ein solches Schiff in Einklang mit den Übereinkommen für den Flaggenstaat ausgestellt hat, sofern relevant,
- Grund für das Festhalten,
- Hafen und Datum des Festhaltens.

--------Originaltext--------

--------Geänderter Text--------

Artikel 15 (1) und (3) (neu)

1. Vom Reeder oder Betreiber eines Schiffes, das nach dieser Richtlinie überprüft worden ist und auf dem Mängel, die ein Festhalten rechtfertigen, festgestellt worden sind, wird eine Gebühr erhoben. Die Gesamtgebühr, die nach diesem Artikel erhoben wird, darf höchstens die Gesamtkosten in einem gewöhnlichen Rechnungszeitraum für Überprüfungen decken, die nach der förmlichen Mitteilung über das Festhalten vorgenommen werden.

1. In dem Fall, daß die Überprüfung im Sinne von Artikel 6 oder 7 Mängel im Verhältnis zu den Erfordernissen eines Übereinkommens bestätigt oder herausstellt, die das Festhalten eines Schiffes rechtfertigen, sind alle Kosten, die in einem gewöhnlichen Rechnungszeitraum für die Überprüfung maßgeblich sind, vom Reeder oder vom Betreiber oder von seinem Repräsentanten im Hafenstaat zu tragen.

3. Das Festhalten soll nicht aufgehoben werden, bis für die Erstattung der Kosten die volle Bezahlung erfolgt oder eine ausreichende Sicherheitsgarantie geleistet worden ist.

Artikel 17

Die Kommission wird von einem Ausschuß unterstützt, der nach Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EG gemäß dem in Artikel 19 niedergelegten Verfahren gebildet worden ist.

Die Kommission wird von einem Ausschuß unterstützt, der nach Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EG im Einklang mit dem Verfahren in diesem Artikel gebildet worden ist.

Artikel 18

Die Kommission kann nach dem Verfahren von Artikel 19

a) **die Überprüfungspflicht des Mitgliedstaates im Sinne von Artikel 5 aufgrund der Erfahrung mit der Anwendung dieser Richtlinie unter Berücksichtigung der Entwicklung in der MOU ändern;**

b) **die Anhänge ändern, um Änderungen der Übereinkommen, Protokolle, Kodizes und Entschließungen einschlägiger internationaler Gremien und der MOU zu berücksichtigen.**

Die Richtlinie kann geändert werden in Einklang mit dem Verfahren nach Artikel 17, um

a) **die Überprüfungs- und Veröffentlichungsverpflichtung der Mitgliedstaaten im Sinne der Artikel 5, 6, 7 und 14 aufgrund der Erfahrung mit der Anwendung dieser Richtlinie und unter Berücksichtigung der Entwicklung in der MOU anzupassen;**

b) **die Anhänge anzupassen, um Änderungen der Übereinkommen, Protokolle, Kodizes und Entschließungen einschlägiger internationaler Gremien und der MOU zu berücksichtigen.**

--------Originaltext--------	--------Geänderter Text--------
Artikel 19	
1. Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß im Sinne von Artikel 17 einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen.	entfällt
2. Der Ausschuß gibt - gegebenenfalls durch Abstimmung - seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzt.	entfällt
3. Die Stellungnahme wird zu Protokoll genommen; außerdem hat jeder Mitgliedstaat das Recht, seinen Standpunkt zu Protokoll zu geben.	entfällt
4. Die Kommission trägt der Stellungnahme des Ausschusses soweit wie möglich Rechnung. Sie unterrichtet den Ausschuß davon, wie sie dessen Stellungnahme berücksichtigt hat.	entfällt
Anhang I	
Liste vorrangig zu überprüfender Schiffe im Sinne von Artikel 5 Absatz 2	Liste vorrangig zu überprüfender Schiffe im Sinne von Artikel 5 Absatz 2 Die Reihenfolge der Kriterien stellt keine Rangliste der Prioritäten dar.
1. Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaates erstmals anlaufen. Bei der Anwendung dieses Kriteriums berücksichtigen die Mitgliedstaaten auch die Überprüfungen durch Mitglieder der MOU. Fehlen geeignete Daten, so stützen sich die Mitgliedstaaten auf die verfügbaren "SIRENAC E"-Daten und überprüfen Schiffe, die seit der Inbetriebnahme der "SIRENAC E"-Datenbank am 1. Januar 1993 noch nicht erfaßt sind.	1. Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaates erstmals oder nach einer Abwesenheit von zwölf Monaten oder mehr anlaufen. Bei der Anwendung dieses Kriteriums berücksichtigen die Mitgliedstaaten auch die Überprüfungen durch Mitglieder der MOU. Fehlen geeignete Daten, so stützen sich die Mitgliedstaaten auf die verfügbaren "SIRENAC E"-Daten und überprüfen Schiffe, die seit der Inbetriebnahme der "SIRENAC E"-Datenbank am 1. Januar 1993 noch nicht erfaßt sind.
	8 a) Chemietanker

(1-1

--------Originaltext--------	--------Geänderter Text--------

Anhang III, Einleitung und Ziffern -1 und 2

(Nichterschöpfende Liste)

Nachstehend einige Beispiele für "triftige Gründe" für eine gründlichere Überprüfung im Sinne von Artikel 6 Absatz 3.	Liste der Beispiele für "triftige Gründe" für eine gründlichere Überprüfung im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 (nichterschöpfende Liste).
	-1. Schiffe gemäß Anhang I mit den Ausnahmen der Nummern 1 und 8 a .
1. Bericht oder Mitteilung einer anderen Behörde.	1. Bericht oder Mitteilung einer anderen Behörde.
2. Bericht oder Beschwerde des Kapitäns, eines Besatzungsmitglieds oder einer Person oder Organisation mit einem berechtigten Interesse am sicheren Betrieb des Schiffes, an den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord oder an der Verhütung von Verschmutzung, es sei denn der betreffende Mitgliedstaat betrachtet den Bericht oder die Beschwerde als offenkundig unbegründet.	2. Bericht oder Beschwerde des Kapitäns, eines Besatzungsmitglieds oder einer Person oder Organisation mit einem berechtigten Interesse am sicheren Betrieb des Schiffes, an den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord oder an der Verhütung von Verschmutzung, es sei denn der betreffende Mitgliedstaat betrachtet den Bericht oder die Beschwerde als offenkundig unbegründet. Die Identität der Person, die den Bericht oder die Beschwerde vorgetragen hat, darf nicht dem Kapitän oder dem Reeder des betroffenen Schiffes enthüllt werden.

Anhang VII

Mindestkriterien für Besichtiger im Sinne von Artikel 11 Absatz 1	Mindestkriterien für Besichtiger im Sinne von Artikel 11 Absatz 1
1. Der Besichtiger muß von der zuständigen Stelle des Mitgliedstaates zur Durchführung der Flaggenstaatkontrolle ermächtigt sein.	1. Der Besichtiger muß von der zuständigen Stelle des Mitgliedstaates zur Durchführung der Hafenstaatkontrolle ermächtigt sein.
2. Es sind mindestens zwei Dienstjahre als Flaggenstaat-Besichtiger nachzuweisen.	2. A. ENTWEDER: - Ein Minimum von einem Dienstjahr als Flaggenstaat-Besichtiger, der mit der Überprüfung und Zertifizierung gemäß den Übereinkommen tätig gewesen ist, ist nachzuweisen.
3. Ermächtigung zum Festhalten eines Schiffes entsprechend den innerstaatlichen Rechtsvorschriften.	Entfällt

--------Originaltext--------	--------Geänderter Text--------
4. Nachweis:	- Der Besitz
a) eines Kapitäns-Befähigungszeugnisses, vgl. STCW, Regel II/2 oder	a) eines Kapitäns-Befähigungszeugnisses für ein Schiff von mindestens 1600 RT, vgl. STCW, Regel II/2, oder
b) eines Befähigungszeugnisses als Leitender Ingenieur, vgl. STCW, Regel III/2 oder	b) eines Befähigungszeugnisses als Leitender Ingenieur für ein Schiff mit einer Maschinenanlage von mindestens 3000 KW, vgl. STCW, Regel III/2, oder
c) eines Befähigungszeugnisses als Funkoffizier, vgl. STCW, Regel IV/1 oder	Entfällt
d) einer erfolgreich abgelegten Prüfung als Schiffsbauingenieur, als Maschinenbauingenieur oder als Ingenieur im Bereich der Seeschiffahrt und einer mindestens fünfjährigen Berufserfahrung in diesem Bereich.	c) einer erfolgreich abgelegten Prüfung als Schiffsbauingenieur, als Maschinenbauingenieur oder als Ingenieur im Bereich der Seeschiffahrt und einer mindestens fünfjährigen Berufserfahrung in diesem Bereich.
5. Die Besichtiger nach Ziffer 4 Absatz a) bis c) müssen eine mindestens zweijährige Berufserfahrung als erster Offizier, zweiter Ingenieur (in einigen Mitgliedstaaten als erster Ingenieur) oder als Funkoffizier nachweisen.	- Die Besichtiger nach a) und b) müssen mindestens fünf Jahre auf See als Decks- bzw. Ingenieur-Offizier tätig gewesen sein. B. ODER: - Besitz eines Hochschulabschlusses oder einer entsprechenden Ausbildung und - Ausbildung an einer Schule für Schiffssicherheitsinspektoren und - eine mindestens zweijährige Tätigkeit als Flaggenstaatbesichtiger bei der Überprüfung und Zertifizierung gemäß den Übereinkommen.
6. Fähigkeit, sich mündlich und schriftlich in Englisch auszudrücken.	3. Fähigkeit, sich mündlich und schriftlich mit Seeleuten in der am meisten auf See gesprochenen Sprache auszudrücken. 4. Erforderliche Kenntnisse der Bestimmungen der internationalen Übereinkommen und der relevanten Verfahren der Hafenstaatkontrolle. 5. Besichtiger, die die obigen Kriterien nicht erfüllen, können weiter beschäftigt werden, sofern sie von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates für die Hafenstaatkontrolle zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie angestellt gewesen sind.

ISSN 0254-1467

KOM(94) 501 endg.

DOKUMENTE

DE **07**

Katalognummer : CB-CO-94-525-DE-C

ISBN 92-77-82144-2

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
L-2985 Luxemburg