II

(Vorbereitende Rechtsakte)

KOMMISSION

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 Mitgliedstaaten fahren (1)

(94/C 347/14)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(94) 501 endg. — 94/0068(SYN)

(Gemäß Artikel 189A Absatz 2 des EG-Vertrages von der Kommission vorgelegt am 15. November 1994)

(1) ABl. Nr. C 107 vom 15. 4. 1994, S. 14.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG	GEÄNDERTER VORSCHLAG
Artikel 2	
(Begriffsbestimmungen)	
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;

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG	GEÄNDERTER VORSCHLAG
— „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;
— „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" ein 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.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG	GEÄNDERTER VORSCHLAG
Artikel 5	
(Überprüfungspflichten)	
(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 3a (neu)
	(3a) 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	
(Überprüfungsbericht an den Kapitän)	
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.
	(1a) 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.
	Artikel 9 Absätze 4, 4a und 4b (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) bis f) von Kapitel I zum Protokoll von 1978 zum Internationalen Übereinkommen von 1974 über die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See.	(4) Ergeben Überprüfungen 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.
	(4a) Die Bestimmungen dieser Richtlinie lassen zusätzliche Erfordernisse der Übereinkommen betreffend die Unterrichtungs- und Berichtsverfahren hinsichtlich der Hafenstaatenkontrolle unberührt.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG	GEÄNDERTER VORSCHLAG
	(4b) 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 9a (neu) **(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.
Artikel 10 Absätze 1, 5 und 6 **(Folgemaßnahmen nach einer Überprüfung und einem Festhalten)**	
(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 Reparaturwerft 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.	(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.	(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.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG	GEÄNDERTER VORSCHLAG
	Artikel 11 Absätze 1a und 2a (neu)
	(1a) 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 anerkannten Organisation bedienen.
	(2a) 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 **(Veröffentlichung des Festhaltens)**	
Jede zuständige Behörde veröffentlicht vierteljährlich, wie viele 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.
Artikel 15 Absätze 1 und 3 (neu) **(Gebühr für die erneute Überprüfung)**	
(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.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG	GEÄNDERTER VORSCHLAG
	(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	
(Beratender Ausschuß)	
Die Kommission wird von einem Ausschuß unterstützt, der nach Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG 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/EWG im Einklang mit dem Verfahren in diesem Artikel gebildet worden ist.
Artikel 18	
(Änderungsverfahren)	
Die Kommission kann nach dem Verfahren von Artikel 19	Die Richtlinie kann geändert werden in Einklang mit dem Verfahren nach Artikel 17, um
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;	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 ändern, um Änderungen der Übereinkommen, Protokolle, Kodizes und Entschließungen einschlägiger internationaler Gremien und der MOU zu berücksichtigen.	b) die Anhänge anzupassen, um Änderungen der Übereinkommen, Protokolle, Kodizes und Entschließungen einschlägiger internationaler Gremien und der MOU zu berücksichtigen.
Artikel 19	
(Ausschußverfahren)	
(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

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG	GEÄNDERTER VORSCHLAG
ANHANG I	
Liste vorrangig zu überprüfender Schiffe im Sinne von Artikel 5 Absatz 2	
Einleitung (neu), Ziffer 1 und Ziffer 8a (neu)	
	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.
	8a. Chemietanker
ANHANG III	
Ziffern 1 (neu) und 3	
(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 8a.
1. Bericht oder Mitteilung einer anderen Behörde.	2. 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.	3. 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	
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.

URSPRÜNGLICHER VORSCHLAG	GEÄNDERTER VORSCHLAG
2. Es sind mindestens zwei Dienstjahre als Flaggenstaat-Besichtiger nachzuweisen.	2. A. Entweder ist nachzuweisen — ein Minimum von einem Dienstjahr als Flaggenstaatbesichtiger, der mit der Überprüfung und Zertifizierung gemäß den Übereinkommen tätig gewesen ist.
3. Ermächtigung zum Festhalten eines Schiffes entsprechend den innerstaatlichen Rechtsvorschriften.	Entfällt
4. Nachweis:	— der Besitz
a) eines Kapitäns-Befähigungszeugnisses, vgl. STCW, Regel II/2, oder	a) eines Kapitäns-Befähigungszeugnisses für ein Schiff von mindestens 1 600 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 3 000 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 Buchstaben 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 Buchstaben a) und b) müssen mindestens fünf Jahre auf See als Deck- 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.