OMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(94) 501 endelig udg.
Bruxelles, den 15.11.1994

94/0068 (SYN)

Ændret forslag til

RÅDETS DIREKTIV

om håndhævelse over for skibe, der anløber EU's havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, forebyggelse af forurening samt leve- og arbejdsvilkår om bord

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 189 A, stk. 2)

BEGRUNDELSE

Europa-Parlamentet godkendte i mødeperioden den 24.-28. oktober 1994 under forbehold af en række ændringsforslag Kommissionens forslag til Rådets direktiv om håndhævelse over for skibe, der anløber EU's havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, forebyggelse af forurening samt leve- og arbejdsvilkår om bord.

De af Parlamentet vedtagne ændringsforslag påvirker ikke direktivforslagets målsætning, men gør tværtimod visse bestemmelser mere effektive eller tydeligere. Kommissionen har principielt godkendt næsten alle ændringsforslagene, dog ikke sådanne ændringsforslag som ikke falder i tråd med bestemmelserne i Den Internationale Maritime Sikkerhedsorganisations og Den Internationale Arbejdsorganisations relevante internationale konventioner, eller som overfører bemyndigelse til et internationalt forum, hvorover Den Europæiske Union ikke har nogen jurisdiktion, eller ændringsforslag som udgør en gentagelse af bestemmelser, der findes andetsteds i direktivforslaget.

Mere nøjagtigt kan Kommissionen ikke acceptere:

- ændringsforslag til artikel 3, stk. 4, idet den af Parlamentet foreslåede tekst ville øge mulighederne for undtagelser til direktivet og være i modstrid med de internationale regler (særlig SOLAS-konventionen), på hvilke Kommissionens forslag bygger,

- ændringsforslagene til artikel 4 og 5, stk. 1, da de foreslåede tekster er overflødige; de svarer til bestemmelserne i henholdsvis artikel 20 og i artikel 3, stk. 1,

- ændringsforslaget til artikel 5, stk. 3, da Den Europæiske Union ikke uden videre, uden en kontrolret, kan acceptere inspektioner, der udføres af inspektører i lande, over hvilke den ikke har nogen jurisdiktion,

- ændringsforslag til artikel 10, stk. 4, da det ville medføre en betydelig svækkelse af medlemsstaternes ret til anløbsforbud over for ureglementerede fartøjer, en ret, der eksisterer i henhold til international lov.

Kommissionen har uden forbehold accepteret ændringsforslagene til artikel 2, 5(4), 7(3a), 8(1a), 9(4), 9(4a), 9(4b), 10(1), 10(5), 10(6), 11(1a) og (2a), 14, 15(1), 15(3), 17, 18, 19, bilag I og bilag III.

De fleste ændringsforslag består af en bedre formulering, således at teksten bliver tydeligere. Nogle ændringsforslag gør forslaget mere acceptabelt fra et politisk synspunkt, således som tilfældet er med artikel 2 (§ 5 og 6) og 5(4), andre igen gør det mere lødigt. Det drejer sig særligt om:

- Ændringsforslagene til artikel 7(3a), 8(1a), 9(4), 9(4a), 11(1a og 2a) og til artikel 14 gør jobprofilen for skibsinspektører tydeligere og understreger deres uafhængighed af kommercielle interesser og klargør arbejdsopgaverne.

- Andre nye artikler 9(4b) og 9A foreslået af Parlamentet giver rederen ret til at appellere og til erstatning, mens eventuel misbrug af denne ret begrænses. Disse

bestemmelser falder i tråd med aktuel retspraksis i mange medlemsstater inden for andre transportmåder.

- Ændringsforslagene til bilag I og III betyder, at et større antal og flere typer skibe inspiceres af inspektørerne med henblik på mere præcis kontrol, medens ændrigen til artikel 15 forøger den financielle byrde for skibe, der tilbageholdes.

Alle disse ændringsforslag indebærer utvivlsomt en forbedring af direktivforslaget.

Endelig har Kommissionen accepteret indholdet af ændringsforslagene i forbindelse med artikel 3(5) og bilag VII under forbehold af en bedre formulering.

(2

Ændret Forslag til
RÅDETS DIREKTIV
om håndhævelse over for skibe, der anløber EU's havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, forebyggelse af forurening samt leve- og arbejdsvilkår om bord

--------Original tekst--------	--------Ændret tekst--------
Artikel 2.	
I dette direktiv og dets bilag gælder følgende definitioner:	I dette direktiv og dets bilag gælder følgende definitioner:
Ved "konventioner" forstås den internationale konvention af 1966 om lastelinjer, den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen, den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe med tilhørende protokol af 1978, den internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, konventionen af 1972 om internationale søvejsregler, den internationale konvention af 1969 om måling af skibe og konventionen af 1976 om minimumsnormer i handelsskibe (ILO nr. 147), samt protokoller og ændringer til disse konventioner og tilhørende kodekser af bindende karakter, som er gældende på tidspunktet for vedtagelsen af dette direktiv.	1. Ved "konventioner" forstås den internationale konvention af 1966 om lastelinjer, den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen, den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe med tilhørende protokol af 1978, den internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, konventionen af 1972 om internationale søvejsregler, den internationale konvention af 1969 om måling af skibe og konventionen af 1976 om minimumsnormer i handelsskibe (ILO nr. 147), samt protokoller og ændringer til disse konventioner og tilhørende kodekser af bindende karakter, som er gældende på tidspunktet for vedtagelsen af dette direktiv.
Ved "Paris-memorandum" forstås det aftalememorandum om havnestatskontrol, der blev undertegnet i Paris den 26. januar 1982, som ændret på datoen for dette direktivs vedtagelse.	2. Ved "Paris-memorandum" forstås det aftalememorandum om havnestatskontrol, der blev undertegnet i Paris den 26. januar 1982, som ændret på datoen for dette direktivs vedtagelse.
Ved "skib" forstås ethvert søgående fartøj, for hvilket en eller flere af konventionerne gælder, og som fører et andet flag end havnestatens.	3. Ved "skib" forstås ethvert søgående fartøj, for hvilket en eller flere af konventionerne gælder, og som fører et andet flag end havnestatens.

--------Original tekst--------	--------Ændret tekst--------
	4. Ved "skibsinspektør" forstås en embedsmand, der er behørigt bemyndiget af medlemsstatens kompetente myndighed.
Ved "syn" forstås et besøg om bord på et skib for at kontrollere både gyldigheden af de relevante certifikater og andre dokumenter og skibets tilstand, udstyr og besætning.	5. Ved "syn" forstås et besøg om bord på et skib for at kontrollere både gyldigheden af de relevante certifikater og andre dokumenter og skibets tilstand, udstyr og besætning samt besætningens leve- og arbejdsvilkår.
Ved "mere detaljeret syn" forstås et syn, hvor skibet, dets udstyr og besætning som helhed eller i givet fald delvis underkastes et grundigt syn under de omstændigheder, der er anført i artikel 6, stk. 3, for så vidt angår skibets konstruktion, udstyr, bemanding og overholdelse af driftsprocedurer om bord.	6. Ved "mere detaljeret syn" forstås et syn, hvor skibet, dets udstyr og besætning som helhed eller i givet fald delvis underkastes et grundigt syn under de omstændigheder, der er anført i artikel 6, stk. 3, for så vidt angår skibets konstruktion, udstyr, bemanding, leve- og arbejdsvilkår og overholdelse af driftsprocedurer om bord.
Ved "skærpet kontrol" forstås et grundigt syn i de tilfælde, der er anført i artikel 7.	7. Ved "skærpet kontrol" forstås et grundigt syn i de tilfælde, der er anført i artikel 7.
Ved "særlig synsplan" forstås en plan for tilsyn af begrænset omfang og med lav hyppighed, jf. artikel 5, stk. 4.	Udgår.
Ved "tilbageholdelse" forstås et officielt forbud mod, at et skib sejler videre eller en operation fortsættes, idet forbuddet er begrundet med konstaterede mangler, som enkeltvis eller tilsammen gør skibet usødygtigt eller gør det farligt at fortsætte operationen, uanset hvor længe skibet skal blive i havnen.	8. Ved "tilbageholdelse" forstås et officielt forbud mod, at et skib sejler videre eller en operation fortsættes, idet forbuddet er begrundet med konstaterede mangler, som enkeltvis eller tilsammen gør skibet usødygtigt eller gør det farligt at fortsætte operationen, uanset hvor længe skibet skal blive i havnen.
Ved skibsinspektør" forstås en embedsmand, der er behørigt bemyndiget af medlemsstatens kompetente myndighed.	

--------Original tekst--------

--------Ændret tekst--------

Artikel 3, stk.5 (ny)

5. Medlemsstaterne skal forsyne Kommissionen med alle oplysninger, der er nødvendige for udviklingen af prioriteter og praksis, som gør det muligt bedre at finde frem til skibe, som kan formodes at have mangler.

Eventuelle yderligere ændringer af artikel 5 foretages i henhold til bestemmelserne i artikel 17.

Artikel 5, stk. 4

4. Efter fremgangsmåden i artikel 19 vil Kommissionen fastlægge bestemmelserne for de forskellige kategorier af skibe og de betingelser, hvorunder medlemsstaterne skal anvende den særlige synsplan for disse kategorier af skibe. Den særlige synsplan anvendes ikke, hvor, der er åbenbart grundlag for syn, som anført i artikel 6, stk 3.

4. Udgår

--------Original tekst--------	--------Ændret tekst--------
Artikel 7, stk. 3a (nyt)	
	3a. Den skærpede kontrol med passagerskibe, der sejler mellem havne i medlemsstaterne efter en regelmæssig sejlplan, udføres af den kompetente myndighed i én af medlemsstaterne.
Artikel 8	
Så snart et syn, et mere detaljeret syn eller en skærpet kontrol er færdiggjort, overdrager skibsinspektøren skibsføreren et dokument i den form, der er anført i bilag III til Paris-memorandummet; heri anføres synsresultaterne og inspektørens eventuelle beslutninger samt de afhjælpningsforanstaltninger, som skibsføreren eller rederen skal få foretaget.	1. Så snart et syn, et mere detaljeret syn eller en skærpet kontrol er færdiggjort, overdrager skibsinspektøren skibsføreren et dokument i den form, der er anført i bilag III til Paris-memorandummet; heri anføres synsresultaterne og inspektørens eventuelle beslutninger samt de afhjælpningsforanstaltninger, som skibsføreren eller rederen skal få foretaget. 1a. I forbindelse med mangler, der fører til skibets tilbageholdelse, skal den i stk. 1 nævnte rapport til skibsføreren i overensstemmelse med direktivets bestemmelser indeholde oplysning om den forestående offentliggørelse af tilbageholdelsen.
Artikel 9, stk. 4, 4a (nyt) og 4b (nyt)	
4. Hvis de i artikel 6 og 7 omhandlede syn giver anledning til nogen form for indgreb, handler den skibsinspektør, der udfører synet, i overensstemmelse med den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen, protokollen fra 1978, kapitel I reglement 19, litra d) - f).	4. Hvis de i artikel 6 og 7 omhandlede syn giver anledning til tilbageholdelse, underretter den kompetente myndighed omgående skriftligt flagstatens myndigheder eller konsulen eller, i dennes fravær, flagstatens nærmeste diplomatiske repræsentation om de omstændigheder, der har nødvendiggjort et indgreb. Endvidere underrettes skibsinspektøren eller den anerkendte organisation, der har ansvaret for skibets klassificering. 4a. Bestemmelserne i dette direktiv berører ikke supplerende krav i konventioner vedrørende orienterings- og indberetningsproceduren, for så vidt angår havnestatskontrollen.

(6

--------Original tekst--------	--------Ændret tekst--------
	4b. I forbindelse med gennemførelse af havnestatskontrollen i henhold til dette direktiv udfoldes enhver tænkelig bestræbelse på at undgå, at et skib tilbageholdes mere end rimeligt, eller at dets udløb forsinkes. Fastholdes et skib således mere end rimeligt, eller forsinkes dets udløb, betales der en godtgørelse for det tab eller den skade, der er lidt.
	Artikel 9a (ny) (Klageret)
	1. Ejeren eller operatøren af et skib eller den pågældendes repræsentant i medlemsstaten har ret til at indklage en afgørelse, der af den kompetente myndighed eller dennes skibsinspektør er truffet vedrørende tilbageholdelse af et skib eller forbud mod operationer i forbindelse med et skib.
	2. Til dette formål udarbejder og håndhæver medlemsstaterne i overensstemmelse med deres lovgivning hertil egnede klageprocedurer.
	3. Den kompetente myndighed underretter på passende måde skibsføreren om den i stk. 1 nævnte klageret.
Artikel 10, stk. 1, 5 og 6	
1. Når de i artikel 9, stk. 2, omhandlede mangler ikke kan afhjælpes i synshavnen, kan den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat tillade, at skibet sejler videre til et reparationsværft i EU efter skibsførerens valg på betingelser, der fastlægges af den pågældende medlemsstats kompetente myndighed. Betingelserne skal sikre, at skibet kan sejle videre på den anførte måde, uden risiko for passagerers eller besætningsmedlemmers sikkerhed eller sundhed, uden risiko for andre skibe, og uden at skibet udgør nogen uforholdsmæssig trussel om skade for havmiljøet.	1. Når de i artikel 9, stk. 2, omhandlede mangler ikke kan afhjælpes i synshavnen, kan den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat tillade, at skibet sejler videre til det af skibsføreren og de pågældende myndigheder fastlagte nærmeste egnede reparationsværft, dersom betingelserne er fastlagt af flagstatens kompetente myndighed og er godkendt af den pågældende medlemsstat. Betingelserne skal sikre, at skibet kan sejle videre på den anførte måde, uden risiko for passagerers eller besætningsmedlemmers sikkerhed eller sundhed, uden risiko for andre skibe, og uden at skibet udgør nogen uforholdsmæssig trussel om skade for havmiljøet.

--------Original tekst--------	--------Ændret tekst--------
5. Under de omstændigheder, der er anført i stk. 4, skal den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor skibets mangler blev konstateret, omgående alarmere de kompetente myndigheder i alle andre medlemsstater.	5. Under de omstændigheder, der er anført i stk. 4, skal den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor skibets mangler blev konstateret, omgående alarmere de kompetente myndigheder i alle andre medlemsstater.
Uanset bestemmelserne i stk. 4 kan der i tilfælde af force majeure gives anløbstilladelse til en bestemt havn, på betingelse af at skibets reder eller skibsfører har truffet forsvarlige foranstaltninger, som tilfredsstiller den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat og indebærer, at skibet kan anløbe havnen i sikkerhed, og forudsat at der er stillet passende økonomisk sikkerhed.	6. Uanset bestemmelserne i stk. 4 kan der i tilfælde af force majeure gives anløbstilladelse til en bestemt havn, på betingelse af at skibets reder eller skibsfører har truffet forsvarlige foranstaltninger, som tilfredsstiller den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat og indebærer, at skibet kan anløbe havnen i sikkerhed, og forudsat at der er stillet passende økonomisk sikkerhed.

Artikel 11, stk. 1a og 2a (nye)

	1a. Skibsinspektører, der på bestemte tekniske områder ikke råder over den nødvendige fagkundskab, kan søge faglig bistand hos en skibsinspektør fra en organisation, som er anerkendt i henhold til direktiv om fælles regler og standarder for skibstilsyns- og -inspektionsorganisationer (EFT ...).
	2a. Skibsinspektøren skal bære en individuel fuldmagt på sig i form af et identifikationskort, der udstedes af den kompetente myndighed i overensstemmelse med den nationale lovgivning, og som bemyndiger ham til at inspicere skibet.
	Der udarbejdes en fællesskabsformular i overensstemmelse med den i artikel 17 nævnte procedure.

--------Original tekst--------

--------Ændret tekst--------

Artikel 14

Hver kompetent myndighed offentliggør kvartalsvis, hvor mange tilbageholdelser den pågældende myndighed har foretaget i de forløbne tre måneder. Offentliggørelsen omfatter hvert skibs navn, IMO-nummer, flagstat, reder og klassifikationsselskab, uanset om dette har udstedt de lovpligtige certifikater på flagstatens vegne, samt i givet fald enhver anden part, som har udstedt certifikater til skibet i overensstemmelse med konventionerne på flagstatens vegne.

Hver kompetent myndighed offentliggør kvartalsvis, hvilke skibe den pågældende myndighed har tilbageholdt i de forløbne tre måneder, og hvilke skibe, der er blevet tilbageholdt mere end én gang i de seneste 24 måneder. Offentliggørelsen omfatter:

- skibets navn,
- IMO-nummer,
- flagstat,
- reder,
- klassifikationsselskab, samt i givet fald enhver anden part, som har udstedt certifikater til skibet i overensstemmelse med konventionerne på flagstatens vegne og, såfremt relevant,
- årsagen til tilbageholdelsen,
- tilbageholdelseshavn og -dato.

Artikel 15, stk. 1 og 3 (nyt)

1. Ejeren eller operatøren af et skib, som er blevet synet i medfør af dette direktiv, afkræves et gebyr, hvis synet har afsløret mangler, som har givet grundlag for tilbageholdelse. Det samlede gebyr i henhold til denne artikel skal dække, men må ikke overstige de samlede omkostninger i enhver normal regnskabsperiode ved syn, der foretages, efter at der er udstedt en officiel tilbageholdelsesordre.

1. I tilfælde af, at synet i medfør af artikel 6 eller 7 bekræfter eller afslører mangler i forhold til kravene i en konvention, som berettiger til tilbageholdelse af et skib, bæres alle omkostninger, der i enhver normal regnskabsperiode afholdes i forbindelse med synet, af rederen eller operatøren eller af dennes repræsentant i havnestaten.

3. Tilbageholdelsen ophæves ikke, før omkostningerne er betalt i fuldt omfang, eller der er stillet en tilstrækkelig høj sikkerhedsgaranti.

--------Original tekst--------	--------Ændret tekst--------
Artikel 17	
Kommissionen bistås efter proceduren i artikel 19 af det udvalg, der er nedsat i medfør af direktiv 93/75/EØF, artikel 12.	Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat i medfør af direktiv 93/75/EØF, artikel 12, efter proceduren i denne artikel.
Artikel 18	
Efter proceduren i artikel 19 kan Kommissionen	Direktivet kan ændres efter proceduren i artikel 17 for at
a) ændre medlemsstaternes tilsynsforpligtelser, som er anført i artikel 5, på grundlag af erfaringerne fra direktivets anvendelse og under hensyntagen til, hvordan Paris-memorandummet udvikler sig;	a) tilpasse medlemsstaternes tilsyns- og offentliggørelsesforpligtelser, som er anført i artikel 5, 6, 7 og 14 på grundlag af erfaringerne fra direktivets anvendelse og under hensyntagen til, hvordan Paris-memorandummet udvikler sig;
b) ændre bilagene for at tage hensyn til ændringer i konventionerne og i protokoller, kodekser og resolutioner fra relevante internationale organisationer samt i Paris-memorandummet.	b) tilpasse bilagene for at tage hensyn til ændringer i konventionerne og i protokoller, kodekser og resolutioner fra relevante internationale organisationer samt i Paris-memorandummet.
Artikel 19	
1. Kommissionens repræsentant forelægger det i artikel 17 omhandlede udvalg et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes.	Udgår
2. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget de pågældende spørgsmål haster, i givet fald ved afstemning.	Udgår
3. Udtalelsen optages i mødeprotokollen; derudover har hver medlemsstat ret til at anmode om, at dens holdning indføres i mødeprotokollen.	Udgår

--------Original tekst--------	--------Ændret tekst--------
4. Kommissionen tager størst muligt hensyn til udvalgets udtalelse. Den underretter udvalget om, hvorledes den har taget hensyn til dets udtalelse.	Udgår

Bilag I
LISTE OVER HVILKE SKIBE DER FØRST OG FREMMEST SKAL SYNES
jf. artikel 5, stk. 2
Indledende afsnit (nyt), punkt 1 og punkt 8a (nyt)

	Kriterierne er ikke opstillet i nogen prioriteringsrækkefølge.
1. Skibe, der anløber en havn i en medlemsstat for første gang. Ved anvendelsen af dette kriterium skal medlemsstaterne også tage hensyn til syn, der er foretaget af parterne i Paris-memorandummet. Foreligger de nødvendige oplysninger for at varetage denne forpligtelse ikke, bygger medlemsstaterne på de data, der foreligger i SIRENAC E, og syner de skibe, der ikke er blevet registreret i SIRENAC E's database siden ibrugtagningen af denne database den 1. januar 1993.	1. Skibe, der anløber en havn i en medlemsstat for første gang eller for første gang i mere end 12 måneder. Ved anvendelsen af dette kriterium skal medlemsstaterne også tage hensyn til syn, der er foretaget af parterne i Paris-memorandummet. Foreligger de nødvendige oplysninger for at varetage denne forpligtelse ikke, bygger medlemsstaterne på de data, der foreligger i SIRENAC E, og syner de skibe, der ikke er blevet registreret i SIRENAC E's database siden ibrugtagningen af denne database den 1. januar 1993.
	8a. Kemitankere.

Bilag III
Punkt -1 (nyt) og 2

(Ikke-udtømmende liste)	
I det følgende anføres eksempler på forhold, der kan være "åbenbart grundlag" for et mere detaljeret syn, jf. artikel 6, stk. 3.	Liste over eksempler på forhold, der kan være "åbenbart grundlag" for et mere detaljeret syn, jf. artikel 6, stk. 3 (ikke-udtømmende liste).
	-1. Skibe jf. bilag I med undtagelse af punkt 1 og 8a
2. Der foreligger en indberetning eller klage fra skibsføreren, et besætningsmedlem eller enhver person eller organisation, der har en legitim interesse i, at skibet	2. Der foreligger en indberetning eller klage fra skibsføreren, et besætningsmedlem eller enhver person eller organisation, der har en legitim interesse i, at skibet

--------Original tekst--------	--------Ændret tekst--------
drives på sikkerhedsmæssigt forsvarlig vis, i leve- og arbejdsvilkårene om bord eller i forebyggelse af forurening, medmindre den pågældende medlemsstat anser rapporten eller klagen for åbenbart ubegrundet.	drives på sikkerhedsmæssigt forsvarlig vis, i leve- og arbejdsvilkårene om bord eller i forebyggelse af forurening, medmindre den pågældende medlemsstat anser rapporten eller klagen for åbenbart ubegrundet. Det pågældende skibs skibsfører eller reder må ikke få kendskab til identiteten af den person, der har foretaget indberetning eller indgivet klagen.

Bilag VII

Minimumskvalifikationer for skibsinspektører jf. artikel 11, stk. 1.	Minimumskvalifikationer for skibsinspektører, jf. artikel 11, stk. 1.
1. Skibsinspektører skal være bemyndiget af medlemsstatens kompetente myndighed til at udføre flagstatskontrol.	1. Skibsinspektører skal være bemyndiget af medlemsstatens kompetente myndighed til at udføre havnestatskontrol.
2. Skibsinspektører skal have mindst to års erfaring som flagstatsinspektører.	2. A. Skibsinspektører skal ENTEN - have mindst et års erfaring som flagstatsinspektører, omfattende syn og certificering i henhold til konventionerne.
3. Skibsinspektører skal være bemyndiget til at tilbageholde skibe i overensstemmelse med gældende national lovgivning.	Udgår.
4. Skibsinspektører skal være i besiddelse af:	være i besiddelse af:
a) bevis som skibsfører, jf. STCW, reg. II/2, eller	a) bevis som skibsfører, der sætter personen i stand til at føre et skib på 1 600 GT eller derover, jf. STCW, reg. II/2, eller
b) bevis som maskinchef, jf. STCW, reg. III/2, eller	b) bevis som maskinchef, der sætter personen i stand til at arbejde som sådant på et skib, hvis hovedmotor er på eller overstiger 3 000 kW, jf. STCW, reg. III/2, eller
c) bevis som radioofficerer, jf. STCW, reg. IV/1, eller	Udgår.
d) eksamensbevis som skibsingeniør, maskiningeniør eller ingeniør med speciale inden for søfartsområdet og have arbejdet som sådan i mindst fem år.	c) eksamensbevis som skibsingeniør, maskiningeniør eller ingeniør med speciale inden for søfartsområdet og have arbejdet som sådan i mindst fem år.

--------Original tekst--------	--------Ændret tekst--------
5. Skibsinspektører med de uddannelser, der er anført under pkt. 4, litra a)-c) skal i mindst to år have tjent som henholdsvis overstyrmester, første maskinmester (i nogle medlemsstater kaldes denne stilling for "anden maskinmester" (second engineer) eller radioofficer.	Skibsinspektører, der er anført under litra a) og b), skal i mindst fem år have tjent som dæksofficerer eller maskinofficerer til søs.
	B. ELLER:
	- være i besiddelse af en relevant universitetseksamen eller dertil svarende uddannelse og
	- være blevet uddannet og have bestået eksamen på en skole for skibssikkerhedsinspektører og
	- have tjent mindst to år som flagstatsinspektør og arbejdet med kontrol og certificering i henhold til konventionerne.
6. Skibsinspektører skal beherske engelsk mundtligt og skriftligt.	3. Skibsinspektører skal kunne kommunikere mundtligt og skriftligt med sømænd på det sprog, der oftest tales til søs.
	4. Skibsinspektører skal have det nødvendige kendskab til bestemmelserne i de internationale konventioner og de relevante procedurer i forbindelse med havnestatskontrol.
	5. Skibsinspektører, der ikke opfylder kriterierne i pkt. 2, kan fortsat beskæftiges, dersom de på tidspunktet for vedtagelsen af dette direktiv er ansat ved en medlemsstats kompetente myndighed for havnestatskontrol.

ISSN 0254-1459

KOM(94) 501 endelig udg.

DOKUMENTER

DA **07**

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

ISBN 92-77-82143-4

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2985 Luxembourg