

SPORTBOOTRICHTLINIE MIT ANMERKUNGEN

Zweite Ausgabe



Europäische Kommission

SPORTBOOTRICHTLINIE MIT ANMERKUNGEN

**Leitfaden für die Anwendung der Richtlinie 94/25/EG vom 16. Juni 1994 zur Angleichung
der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote**

Zweite Ausgabe

*Europe Direct soll Ihnen helfen, Antworten auf Ihre
Fragen zur Europäischen Union zu finden*

Neue gebührenfreie Telefonnummer:

00 800 6 7 8 9 10 11

Zahlreiche weitere Informationen zur Europäischen Union sind verfügbar über Internet,
Server Europa (<http://europa.eu.int>).

Bibliografische Daten befinden sich am Ende der Veröffentlichung.

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 2004

ISBN 92-894-7552-8

© Europäische Gemeinschaften, 2004
Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.

Printed in Italy

GEDRUCKT AUF CHLORFREI GEBLEICHTEM PAPIER

Inhaltsverzeichnis

Einleitende Bemerkungen	7
Text der Sportbootrichtlinie	9
Kapitel 1:	
Geltungsbereich, Inverkehrbringen	9
Artikel 1: Geltungsbereich	9
Artikel 2: Inverkehrbringen und Inbetriebnahme	13
Artikel 3: Grundlegende Anforderungen	14
Artikel 4: Freier Verkehr der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse	15
i) <i>Inverkehrbringen</i>	15
ii) <i>Zurverfügungstellen</i>	15
iii) <i>Inbetriebnahme</i>	16
iv) <i>Hersteller</i>	16
v) <i>Bevollmächtigter Vertreter</i>	17
vi) <i>Einführer</i>	17
vii) <i>Anwendung der Maschinenrichtlinie</i>	19
viii) <i>Zusammenfassende Darstellung der Anwendung der Richtlinie nach dem 16. Juni 1998</i>	20
Artikel 5 Nachweis der Konformität	22
Artikel 6 Verwaltung der Normenliste	23
Artikel 7 Schutzklausel	24
Kapitel 2:	
Konformitätsbewertung	27
Artikel 8: Auswahl der Module	27
Artikel 9 Benannte Stellen	29
Kapitel 3:	
Kennzeichnung als Nachweis der Konformität	31
Artikel 10 CE-Kennzeichnung	31

Kapitel 4:

Schlussbestimmungen	33
Artikel 11: Entscheidungen	33
Artikel 12: Information	33
Artikel 13: Umsetzung	33
Artikel 14: Inkrafttreten	33
Artikel 15: Schlussartikel	34

Anhang I:

Grundlegende Sicherheitsanforderungen an Auslegung und Bau von Sportbooten	35
1. Auslegungskategorien	35
2. Allgemeine Anforderungen	36
2.1 Kennzeichnung des Bootskörpers	36
2.2 Herstellerplakette	37
2.3 Schutz vor dem Überbordfallen und Wiedereinstiegsmittel	37
2.4 Sicht vom Hauptsteuerstand	37
2.5 Handbuch für den Eigner	37
3. Festigkeit und Dichtigkeit, bauliche Anforderungen	38
3.1 Bauweise	38
3.2 Stabilität und Freibord	38
3.3 Schwimmfähigkeit und Auftrieb	39
3.4 Öffnungen im Bootskörper, im Deck und in den Aufbauten	39
3.5 Überflutung	40
3.6 Vom Hersteller empfohlene Höchstlast	40
3.7 Stauplatz für Rettungsmittel	40
3.8 Notausstieg	40
3.9 Ankern, Vertäuen und Schleppen	41
4. Bedienungseigenschaften	41
5. Einbauvorschriften	41
5.1 Motoren und Motorenräume	41
5.1.1 Innenbordmotoren	41
5.1.2 Lüftung	42
5.1.3 Freiliegende Teile	42
5.1.4 Starten von Außenbordmotoren	42

5.2	Kraftstoffsystem	43
5.2.1	Allgemein	43
5.2.2.	Kraftstoffbehälter	43
5.3	Elektrisches System	44
5.4	Steuerungssystem	45
5.4.1	Allgemein	45
5.4.2	Notvorrichtungen	45
5.5	Gassystem	45
5.6	Brandbekämpfung	45
5.6.1	Allgemein	45
5.6.2	Löschvorrichtungen	46
5.7	Navigationslichter	46
5.8	Schutz gegen Gewässerverschmutzung	46
Anhang II:		
	Bauteile	47
1.	Mit einem Zündschutz versehene Vorrichtungen für Innenbord- und Heckmotoren	47
2.	Startschutzvorrichtungen für Außenbordmotoren	47
3.	Steuerrad, Lenkvorrichtung und Verkabelung	47
4.	Kraftstoffbehälter und Kraftstoffleitungen	47
5.	Vorgefertigte Luken und Seitenfenster	48
Anhang III:		
	Erklärung des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten oder der für das Inverkehrbringen verantwortlichen Person . . .	49
Anhang IV:		
	CE-Kennzeichnung	50
Anhang V:		
	Interne Fertigungskontrolle (Modul A)	51
Anhang VI:		
	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen (Modul Aa, Variante 1)	52
Anhang VII:		
	EG-Baumusterprüfung (Modul B)	53

Anhang VIII:	
Konformität mit der Bauart (Modul C)	55
Anhang IX:	
Qualitätssicherung Produktion (Modul D)	56
Anhang X:	
Prüfung der Produkte (Modul F)	58
Anhang XI:	
Einzelprüfung (Modul G)	60
Anhang XII:	
Umfassende Qualitätssicherung (Modul H)	61
Anhang XIII:	
Vom Hersteller bereitgestellte technische Unterlagen	64
Anhang XIV:	
Mindestkriterien für die Meldung der benannten Stellen durch die Mitgliedstaaten	65
Anhang XV:	
Schriftliche Konformitätserklärung	66
Konformitätserklärung	68
Anlage 1:	
Präambel und Erwägungsgründe	71
Anlage 2:	
Text der Richtlinie 94/25/EG	75
Anlage 3:	
Liste der im Rahmen der Richtlinie 94/25/EG harmonisierten Normen	103
Anlage 4:	
Liste der benannten Stellen	107
Anlage 5:	
Nützliche Adressen	111
1. Dienststellen der Europäischen Kommission	111
2. Mitgliedstaaten	111
3. Recreational Sectoral Group (RSG)	112
4. Europäische Normungseinrichtungen	112

Einleitende Bemerkungen

Durch diesen Leitfaden wird die 2001 erschienene erste Ausgabe des Leitfadens aktualisiert und ersetzt; die Richtlinie 94/25/EG über die Anforderungen an den Bau von Sportbooten wird hier vorgestellt und erläutert.

Dieser Leitfaden soll allen, die direkt oder indirekt an der Sportbootindustrie teilhaben, als Bezugsdokument dienen. Er ist als Hilfsmittel bei der Anwendung der Richtlinie zu lesen und zu benutzen, ersetzt diese Richtlinie allerdings nicht. Mit der Veröffentlichung dieses Leitfadens wird die Absicht verfolgt, bestimmte wichtige Fragen im Zusammenhang mit der Richtlinie zu erklären und zu verdeutlichen. Darüber hinaus soll der Leitfaden den freien Warenverkehr im Binnenmarkt der EU und der Länder des EWR fördern. Er ist Sachverständigen der Regierungen der Mitgliedstaaten, der Industrie, benannten Stellen, Nutzern und sonstigen Beteiligten mit der Bitte um Stellungnahme vorgelegt worden. Die zuständigen Dienststellen der Kommission danken für die Unterstützung bei der Vorbereitung der zweiten Ausgabe dieses Leitfadens. ⁽¹⁾

Der Leitfaden steht jedermann zur Verfügung, ist jedoch nicht in demselben Maße verbindlich wie von der Gemeinschaft angenommene Rechtsakte. Rechtsverbindlich sind die Vorschriften, mit denen die Richtlinie jeweils umgesetzt wird.

Da es sich bei der Richtlinie 94/25/EG um eine Richtlinie des „neuen Konzepts“ handelt, können zusätzliche Hinweise zu den Grundsätzen des neuen Konzepts dem Leitfaden für die Umsetzung der nach dem neuen Konzept und dem Gesamtkonzept verfassten Richtlinien entnommen werden. Dieser Leitfaden wurde von der Europäischen Kommission veröffentlicht und kann unter folgender URL von der Website der Kommission herunter geladen werden:
<http://europa.eu.int/comm/enterprise/newapproach/legislation/guide/legislation.htm>

Hinweis: In der Richtlinie ist bei der Verwendung der Begriffe „Gemeinschaft“ oder „EU“ das „Handelsgebiet“ gemeint, also sowohl die Europäische Union (EU) als auch der Europäische Wirtschaftsraum (EWR).

⁽¹⁾ Neben diesem von den Kommissionsdienststellen herausgegebenen Leitfaden gibt es noch die Leitlinien der Recreational Craft Sectoral Group (RSG). Die RSG ist ein Gremium aus benannten Stellen gemäß der Richtlinie und Vertretern von Industrie und Nutzern. Diese RSG-Leitlinien dienen benannten Stellen und Herstellern als Hilfsmittel in Bezug auf die einheitliche technische Anwendung und Auslegung der Richtlinie, insbesondere der Konformitätsprüfung.

Text der Sportbootrichtlinie

Kapitel 1: Geltungsbereich, Inverkehrbringen

Artikel 1: Geltungsbereich

Artikel 1 Absatz 1

1. In Absatz 1 werden die Erzeugnisse aufgeführt, für die die Richtlinie gilt. Dies sind:

- Sportboote an sich,
- unvollständige Boote:
 - Ein unvollständiges Boot besteht aus einem Bootskörper und einem oder mehreren Bauteilen (andere als die Bauteile im Sinne von Anhang II). Es besteht die Möglichkeit, dass Bauteile im Sinne von Anhang II in ein unvollständiges Boot eingebaut werden. Diese Bauteile sind einer Konformitätsbewertung zu unterziehen (siehe unten). Bootsbausätze, die aus Elementen und Bauteilen zum Bau des Bootes und seines Bootskörpers bestehen, normalerweise aus Holz oder Metall, gelten ebenfalls als unvollständige Boote (siehe Hinweis zu Bootsbausätzen).
 - Ein „unvollständiges Boot“ entspricht nicht allen grundlegenden Sicherheitsanforderungen der Richtlinie betreffend die Konstruktion und den Bau des Bootes und ist entweder dazu bestimmt, von einer anderen, als Hersteller bezeichneten Partei fertig gestellt zu werden, d. h. die grundlegenden Anforderungen in vollem Umfang zu erfüllen, oder als solches in Verkehr gebracht zu werden;
- die einzelnen oder eingebauten Bauteile im Sinne von Anhang II.
 - Die Feststellung, dass die Richtlinie für die „einzelnen oder eingebauten Bauteile“ im Sinne von Anhang II gilt, hat insbesondere zur Folge, dass diese Bauteile vor dem Einbau in Boote einer Konformitätsbewertung gemäß Artikel 8 zu unterziehen sind.

Hinweis: Mit Hilfe eines Bausatzes gefertigte Boote

Boote, die mit Hilfe eines Bausatzes gefertigt werden, können eventuell als von einem Hersteller erworbene unvollständige Boote in Betracht kommen, wenn alle für den Bau des Bootes gemäß den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie benötigten Teile im Lieferumfang enthalten sind.

Hat der Hersteller des Bausatzes alle für die Fertigstellung gemäß der obigen Definition benötigten Teile geliefert, wird eine entsprechende CE-Kennzeichnung angebracht, unter der Voraussetzung, dass eine an den Hersteller des Bootsbausatzes zurückzusendende schriftliche Bestätigung abgegeben wird, derzufolge das Boot in Übereinstimmung mit den Anweisungen des Herstellers zusammengesetzt wurde. In diesen Fällen ist die Übereinstimmung mit der Richtlinie aller, bei dem Hersteller erhältlichen Varianten sicherzustellen, was insbesondere für die Varianten gilt, die zu einer Veränderung des Stabilitätseigenschaften des Basismodells führen, beispielsweise Abweichungen von Mastkonfiguration und Takelage.

Dies enthebt den Hersteller der Bausätze nicht seiner Verpflichtungen im Rahmen des Modulsystems, die im Einzelnen in Artikel 8 der Richtlinie genannt werden.

Siehe hierzu auch Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe g.

Artikel 1 Absatz 2

2. Im Sinne dieser Richtlinie sind Sportboote unabhängig von der Antriebsart sämtliche Boote mit einer nach der einschlägigen harmonisierten Norm gemessenen Rumpflänge von

2,5m bis 24m, die für Sport- und Freizeitwecke bestimmt sind. Boote, die gleichzeitig auch für Charter- oder Schulungszwecke verwendet werden können, fallen ebenfalls in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie, sofern sie für Sport- und Freizeitwecke in Verkehr gebracht werden.

In **Absatz 2** wird festgelegt, welche Arten von Sportbooten von der Richtlinie abgedeckt sind.

Maßgebend ist hierbei nicht die Art oder das Mittel des Bootsantriebs, sondern:

- die Rumpflänge, die zwischen 2,5m und 24m liegen muss,

und insbesondere
- die Bestimmung der Boote für Sport- und Freizeitwecke.

Es wird darauf hingewiesen, dass gecharterte, also gemietete Sportboote ebenso wie für Schulungszwecke verwendete Sportboote in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen. In beiden Fällen werden die Boote nicht für die gewerbliche Personenbeförderung eingesetzt, sondern für Sport- und Freizeitwecke, auch wenn sie mit Mannschaft gemietet werden.

Einschlägige harmonisierte Norm:

EN ISO 8666:2002: Kleine Wasserfahrzeuge – Hauptdaten

Artikel 1 Absatz 3

3. Folgende Wasserfahrzeuge fallen nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie:

In **Absatz 3** werden diejenigen Boote aufgelistet, für die die Richtlinie nicht gilt.

Zwar liegt die Entscheidung darüber, ob ein Boot in den Geltungsbereich der Richtlinie fällt oder nicht, bei dem Hersteller, doch kann er bei der Verwaltung des jeweiligen Mitgliedsstaates Rat einholen, um die Richtigkeit seiner Entscheidung nach Möglichkeit zu untermauern. Die Anmerkungen der Kommission zur Richtlinie können zu Rate gezogen

werden. Sollte die Verwaltung eines Mitgliedsstaates trotz dieser Hilfen und selbst nach der Konsultation einer benannten Stelle noch Zweifel haben, kann sie sich an die Kommission wenden. In diesem Fall wird das Problem in einem größeren Kreis erörtert, wobei der Ständige Ausschuss nach Artikel 6 der Richtlinie oder andere Gruppen einbezogen werden, die auf der Grundlage der Richtlinie eingerichtet werden.

Die Meldung dieser Information an die Kommission oder die Führung einer Liste von Sportbooten, die nicht in den Geltungsbereich fallen, durch die Kommission sind nicht vorgesehen.

a) ausschließlich für Rennen bestimmte und vom Hersteller entsprechend gekennzeichnete Wasserfahrzeuge, einschließlich Rennruderboote und Trainingsruderboote;

Gemäß Buchstabe a sind Boote von dem Geltungsbereich der Richtlinie ausgenommen, die lediglich für Rennen bestimmt und vom Hersteller entsprechend gekennzeichnet sind. Hierzu gehören ausschließlich für Rennen bestimmte Rennruderboote und Trainingsruderboote. Einige Rennboote sind allein schon aufgrund ihrer Auslegung so stark auf die für Rennen geltenden Anforderungen ausgerichtet, dass sie unter gar keinen Umständen nach den Kriterien der in der Richtlinie enthaltenen Anforderungen beurteilt werden können. Für solche Boote wurde diese Ausnahmeregelung geschaffen. In der Mehrzahl der verbleibenden Fälle könnten sich die Anforderungen der Richtlinie als Grundlage für die Bewertung der Wasserfahrzeuge eignen. Ein Hersteller, der ja die Entscheidung über die Einordnung seiner Fahrzeuge treffen muss und entscheidet, ein Boot als „ausschließlich für Rennen bestimmt“ zu kennzeichnen, gibt damit zu erkennen, dass das Boot hauptsächlich dazu bestimmt ist, in geeigneter Weise mit anderen Booten innerhalb einer Klasse in Wettstreit zu treten (wobei eventuell eine minimale Innenausstattung vorhanden sein kann). Eine solche Kennzeichnung sollte deutlich sichtbar an dem Boot angebracht sein. Wenn dieses Boot später auf den EWR-Markt gebracht und dabei nicht mehr als Rennboot deklariert wird, weil sich vielleicht die Bauweise für Wettrennen über-

lebt hat, findet die Richtlinie Anwendung, denn dies wäre das „erstmalige Inverkehrbringen“ als Sportboot.

b) Kanus und Kajaks, Gondeln und Tretboote;

Gemäß Buchstabe b sind Wasserfahrzeuge von dem Geltungsbereich der Richtlinie ausgenommen, die aufgrund ihrer Art einige der grundlegenden Anforderungen nicht erfüllen können, bei denen es jedoch strittig ist, ob sie unter die Richtlinie fallen oder nicht. Kanus und Kajaks, Gondeln und Tretboote werden als Wasserfahrzeuge definiert, die durch Muskelkraft angetrieben werden, außer durch Rudern. „Rudern“ gilt als Antriebsart, bei der mehr als ein Ruder im Einsatz ist. Wenn Kanus so konstruiert und gebaut sind, dass sie mit einem Motor ausgerüstet und so in Verkehr gebracht werden können, fallen sie in den Geltungsbereich der Richtlinie.

c) Windsurfbretter

Gemäß Buchstabe c sind Wasserfahrzeuge ausgenommen, deren Bauweise mit den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie nicht vereinbar ist.

d) motorbetriebene Surfbretter, Wasserskooter und ähnliche Wasserfahrzeuge;

Gemäß Buchstabe d sind Wasserskooter und ähnliche Wasserfahrzeuge ausgenommen; Wasserskooter sind hiernach Wasserfahrzeuge, deren Hauptantrieb eine von einem Verbrennungsmotor angetriebene Wasserstrahlpumpe ist und die für die Bedienung durch eine oder mehrere Personen ausgelegt sind, die auf dem Bootskörper anstatt in ihm sitzt/sitzen, steht/stehten oder kniet/knien.

Als motorbetriebene Surfbretter oder ähnliche motorbetriebene Wasserfahrzeuge gelten Wasserfahrzeuge, in denen nicht mehr als zwei Personen auf dem Bootskörper sitzen, stehen oder knien können und die mit einer ausfallsicheren Schwimm- und Steuervorrichtung ausgerüstet sind.

Auch vergleichbare Wasserfahrzeuge, auf die diese Beschreibung zutrifft, fallen nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie.

e) Originalfahrzeuge und vorwiegend mit Originalmaterialien angefertigte und vom Hersteller entsprechend gekennzeichnete einzelne Nachbauten von vor 1950 entworfenen historischen Wasserfahrzeugen;

Gemäß Buchstabe e sollen vor 1950 entworfene Wasserfahrzeuge aus dem Geltungsbereich der Richtlinie ausgeklammert werden. Des Weiteren sollen mit dieser Bestimmung auch Wasserfahrzeuge und/oder Arten und Klassen von Wasserfahrzeugen ausgenommen werden, die vor 1950 entworfen oder entwickelt wurden und als Einzelstücke vorwiegend, aber nicht ausschließlich unter Verwendung von Originalmaterialien angefertigt werden. Hersteller historischer Wasserfahrzeuge können nach denselben historischen Plänen mehrere Boote hintereinander bauen. Diese Boote gelten dennoch als einzigartig und einmalig, wenn sie unter Verwendung der in den ursprünglichen Plänen vorgesehenen Verfahren und Materialien gefertigt werden, und bewahren ihren ästhetischen Reiz und ihre ästhetischen Merkmale. „Vorwiegend“ bedeutet in diesem Zusammenhang, dass für den Rumpf wie auch für das Deck Originalmaterialien verwendet werden müssen, wobei allerdings heutzutage übliche Werkstoffe zulässig sind, beispielsweise Sperrholz anstatt Vollholz, Rahmen aus Schichtholz, moderne Klebstoffe, Farben, Dichtungsmasse und Befestigungen. Serienproduktion unter Zuhilfenahme von Formen (z. B. die Herstellung mit glasfaserverstärkten Kunststoffen) ist in diesen Fällen nicht gestattet.

Einige Bootsarten, die vor 1950 entworfen und ursprünglich ausschließlich aus Holz hergestellt wurden, werden heute aus modernen Kunststoffen nachgebaut. Auf diese modernen Nachbauten findet die Richtlinie Anwendung, da sie das Ausschlusskriterium „vorwiegend mit Originalmaterialien angefertigt“ nicht erfüllen.

Hinweis: In allen Mitgliedstaaten gibt es einzelne Bootsarten, die für das Land oder für eine Region typisch sind, beispielsweise „pattini“ in Italien oder „treehandiri“ in Griechenland. Allgemeine Merkmale dieser Boote sind:

- Entwurf vor 1950,
- Fertigung in speziellen Werften unter Verwendung von Originalmaterialien.

Von diesen beiden Punkten hat der erste Vorrang. Der betreffende Mitgliedstaat muss sich vergewissert haben, dass der Ausschluss von dem Geltungsbereich der Richtlinie nicht als Freibrief für eine Serienproduktion betrachtet wird.

(f) Versuchsboote, solange sie nicht auf dem Gemeinschaftsmarkt in Verkehr gebracht werden;

Gemäß Buchstabe f werden Versuchsboote ausgenommen. Derartige Wasserfahrzeuge können nur auf dem EWR-Markt in Verkehr gebracht werden, wenn später erklärt wird, dass Entwurf und Bau dieser Boote den Bestimmungen der Richtlinie entsprechen.

g) für den Eigengebrauch gebaute Boote, solange sie während eines Zeitraums von fünf Jahren nicht auf dem Gemeinschaftsmarkt in Verkehr gebracht werden;

Gemäß Buchstabe g sind Wasserfahrzeuge ausgenommen, die von ihrem späteren Benutzer gebaut werden, unter der Voraussetzung, dass sie während eines Zeitraums von fünf Jahren nach Inbetriebnahme nicht auf dem EWR-Markt in Verkehr gebracht werden. Der Hersteller hat dabei die Möglichkeit, Fachleute mit bestimmten Teilen der Boostausrüstung zu beauftragen, beispielsweise Elektro- oder Elektronikfachleute.

Erwirbt der Endverbraucher einen Bootsbausatz und fertigt das Boot nicht entsprechend den Anweisungen des Bausatzherstellers, sondern nach seinen „Wünschen“ [also in abgeänderter Form ⁽²⁾], gilt dieses Boot als „für den Eigengebrauch gebautes Boot“.

Wenn ein für den Eigengebrauch gebautes Boot, aus welchen Gründen auch immer, in fertigem oder unvollständigem Zustand während des Zeitraums von fünf Jahren auf dem Gemeinschaftsmarkt in den Verkehr gebracht werden soll, ist – ähnlich den unter Buchstabe f genannten Bestimmungen – eine Konformitätsbescheinigung von der Person oder den Perso-

⁽²⁾ Es wird davon ausgegangen, dass sich diese Änderungen auf die Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie beziehen und nicht auf Merkmale, die nicht in Anhang I aufgeführt sind.

nen erforderlich, die die Rolle des Herstellers erfüllt/en. Diese Person/en ist/sind verantwortlich für die Bewertung von Entwurf, Bau und etwaigen notwendigen Veränderungen des Bootes. Im Hinblick auf die Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie müssen bei dieser Beurteilung die für die Konformitätsbewertung erforderlichen Verfahren angewandt werden.

Hinweis:

Baut ein normaler Bürger (beispielsweise in seiner Garage oder in seinem Garten) sein eigenes Boot aus Materialien, die er auf dem freien Markt erworben hat, gilt dieses Boot als „für den Eigengebrauch gebaut“. Ein solches Boot fällt nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie, muss nicht die in ihr enthaltenen grundlegenden Anforderungen erfüllen und benötigt somit auch keine CE-Kennzeichnung. Bei einer Änderung der Voraussetzungen finden, unabhängig von den Gründen, die genannten Vorschriften Anwendung.

Es ist klarzustellen, dass bei einer Privatperson, die eine vertragliche Vereinbarung mit einem gewerblichen Unternehmen, einer Werft oder einem einzelnen Konstrukteur für den Bau eines Bootes als (auf Maß gearbeitetes) Einzelstück eingeht, davon ausgegangen wird, dass diese Person eine Vereinbarung getroffen hat, die mit einer Eigentumsübertragung verbunden ist. Für ein solches Boot würden die Bestimmungen der Richtlinie gelten, und es müsste den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie und den anwendbaren Verfahren der Konformitätsbewertung gerecht werden. In diesem Zusammenhang sei auf den erläuterten Text zu Artikel 4 verwiesen. Der Definition von für den Eigengebrauch gebauten Booten liegt die Vorstellung zugrunde, dass sich jemand ein Boot selbst baut und es nicht von anderen bauen lässt.

h) unbeschadet des Absatzes 2, Wasserfahrzeuge für den speziellen Zweck, mit einer Mannschaft besetzt zu werden und Passagiere gewerblich zu befördern, insbesondere – unabhängig von der Zahl der Passagiere – Wasserfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (2);

Gemäß Buchstabe h sind Wasserfahrzeuge ausgenommen, die für den speziellen Zweck bestimmt sind, mit einer Mannschaft besetzt zu werden und gewerblich Fahrgäste zu befördern. Sportboote, die mit einer Mannschaft besetzt und für Sport- und/oder Freizeit Zwecke eingesetzt werden, sind somit nicht vom Geltungsbereich ausgenommen.

Hinweis:

Die Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe gilt nicht für Sportboote, enthält jedoch keine diesbezügliche Begriffsbestimmung. Fahrgastschiffe sind allerdings von ihrem Geltungsbereich ausgenommen und werden wie folgt definiert:

„Fahrgastschiff“ ist ein zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen gebautes und eingerichtetes Schiff. Als Schlussfolgerung aus dieser Definition musste die Richtlinie 94/25/EG um den Zusatz „unabhängig von der Zahl der Fahrgäste“ ergänzt werden.

i) Tauchfahrzeuge;

j) Luftkissenfahrzeuge;

k) Tragflügelboote.

Die genannten Wasserfahrzeuge fallen nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie, weil ihre physischen Merkmale mit den grundlegenden Anforderungen nicht vereinbar sind.

Artikel 2: Inverkehrbringen und Inbetriebnahme

Artikel 2 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit die in Artikel 1 genannten Erzeugnisse nur dann in den Verkehr gebracht und entsprechend ihrer Zweckbestimmung in Betrieb genommen werden dürfen, wenn sie die Sicherheit und die Gesundheit von Personen sowie Sachen oder die Umwelt bei sachgemäßer Konstruktion und Instandhaltung nicht gefährden.

In **Absatz 1** wird darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, alle erforder-

lichen Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass Sportboote und die übrigen, in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse nur dann in den Verkehr gebracht und in Betrieb genommen werden können, wenn sie keine Gefahr für die Sicherheit und Gesundheit von Personen sowie für Sachen oder die Umwelt darstellen.

Eines der wichtigsten Ziele der Richtlinie war es, Handelshemmnisse zu beseitigen und somit den freien Warenverkehr sicherzustellen. Bei einem Wasserfahrzeug, das die CE-Kennzeichnung trägt, wird davon ausgegangen, dass es die in Absatz 1 genannten Anforderungen erfüllt.

Die in diesem Artikel benutzte Terminologie wird in Artikel 4 erklärt.

Marktaufsicht

Die Marktaufsicht ist ein wesentliches Instrument zur Durchsetzung der Richtlinien des neuen Konzepts. Sie muss wirksam sein, um folgende Garantien leisten zu können:

- einheitliche Anwendung des Gemeinschaftsrechts,
- gleicher Schutz für alle Bürger,
- Sicherstellung gleicher Bedingungen für Unternehmen.

Die Marktaufsicht umfasst zwei Hauptabschnitte:

- nationale Aufsichtsbehörden prüfen, ob Produkte, die in Verkehr gebracht werden, mit den Bestimmungen des geltenden nationalen Rechts zur Umsetzung der Richtlinien des neuen Konzepts übereinstimmen;
- erforderlichenfalls ergreifen sie Maßnahmen, um die Übereinstimmung herzustellen (vgl. Artikel 7 und Artikel 10 Absatz 4).

Neben den impliziten Verpflichtungen nach dem EG-Vertrag enthalten die Richtlinien nach dem neuen Konzept explizit die Anforderung,

dass die Mitgliedstaaten Marktaufsichtsaufgaben übernehmen (vgl. z. B. Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 94/25/EG). Das Subsidiaritätsprinzip gilt, und die Mitgliedstaaten sind dafür zuständig, die Verwaltungsstrukturen festzulegen, die sie zur Erfüllung ihrer Aufgaben in diesem Bereich benötigen.

Eine wirksame grenzübergreifende Zusammenarbeit zwischen den Marktaufsichtsbehörden ist wesentlich, wenn Produkte überall in der Europäischen Union der gleichen anspruchsvollen Kontrolle unterliegen sollen. Die Kommission fördert diese Zusammenarbeit aktiv, indem sie die Tätigkeiten von richtlinienspezifischen Gruppen für die administrative Zusammenarbeit (ADCO) von Sachverständigen für Marktüberwachung unterstützt. Diese Gruppen bilden ein Forum, in dessen Rahmen sich nationale Sachverständige für Marktüberwachung treffen und in praktischen Fragen zusammenarbeiten können. Sie spielen eine grundlegende Rolle als Netzwerk für die praktische Zusammenarbeit: Die Sachverständigen können feststellen, wo es Probleme mit der Umsetzung der Richtlinie gibt, ihre diesbezüglichen Meinungen und Informationen austauschen und die Zusammenarbeit auf sehr praktische Art verbessern.

Weitere Informationen zur Marktaufsicht sind in Kapitel 8 des Leitfadens für die Umsetzung der nach dem neuen Konzept und dem Gesamtkonzept verfassten Richtlinien enthalten.

Artikel 2 Absatz 2

2. Diese Richtlinie berührt nicht die Befugnis der Mitgliedstaaten, unter Einhaltung der Vertragsbestimmungen im Hinblick auf den Umweltschutz, die Struktur der Wasserwege sowie zur Gewährleistung der Sicherheit auf den Wasserwegen Bestimmungen für die Schifffahrt auf bestimmten Gewässern zu erlassen, sofern dies keine Änderung von Wasserfahrzeugen im Sinne dieser Richtlinie zur Folge hat.

Aus **Absatz 2** wird deutlich, dass es nach Maßgabe der Richtlinie Aufgabe der Mitgliedstaaten ist, in Übereinstimmung mit dem Vertrag Bestimmungen für die Schifffahrt zu erlassen, also zum Schutz der Umwelt und der

Struktur der Wasserwege und zur Gewährleistung der Sicherheit der Wasserwege Vorschriften für die Verwendung von Wasserfahrzeugen festzulegen.

Das Ziel der Richtlinie, nämlich die Schaffung eines Binnenmarktes, wird hierdurch jedoch nicht gefährdet, da mit diesen einzelstaatlichen Regelungen keinerlei Änderung an Wasserfahrzeugen, die der Richtlinie entsprechen, vorgeschrieben werden dürfen. Darüber hinaus dürfen einzelstaatliche Vorschriften auch keine Widersprüche zu den dem Verbraucher zur Verfügung stehenden technischen oder sicherheitsbezogenen Informationen im Zusammenhang mit der Übereinstimmung mit der Richtlinie, beispielsweise Auslegungskategorie, Tragfähigkeit usw., hervorrufen.

Die Bestimmungen für die Schifffahrt können insbesondere betreffen: Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in Gebieten, für die Einschränkungen gelten, oder in empfindlichen Gebieten, Fahrerlaubnis bzw. Fahrverbot für Wasserfahrzeuge bestimmter Größe auf bestimmten Kanälen, Probleme mit der Verschmutzung des Wassers oder der Luft auf bestimmten Wasserwegen, Probleme mit der Lärmentwicklung usw.

Artikel 3: Grundlegende Anforderungen

Artikel 3

Die in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse müssen die in Anhang I genannten grundlegenden Anforderungen in Bezug auf Sicherheit, Gesundheit, Umweltschutz und Verbraucherschutz erfüllen.

Die in Anhang I genannten grundlegenden Anforderungen, denen die Erzeugnisse im Sinne dieser Richtlinie entsprechen müssen, betreffen die vier in Artikel 95 Absatz 3 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft genannten Bereiche:

- Sicherheit,
- Gesundheit,

- Umweltschutz und
- Verbraucherschutz.

Was den Bau der Sportboote anbelangt, wird die Verbindung zu den Bereichen Gesundheit und Sicherheit klar, wenn die möglichen Folgen einer Störung bei der Nutzung bedacht werden.

Der Umweltschutz gehört zu den Anforderungen, weil er bei bestimmten Wasserfahrzeugen bereits in der Entwurfsphase berücksichtigt werden muss.

Unter den Verbraucherschutz fallen nicht nur die Benutzer des Wasserfahrzeugs, sondern alle anderen Benutzer der Wasserwege, auf denen das Wasserfahrzeug eingesetzt wird.

Artikel 4: Freier Verkehr der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse

Gemäß Artikel 4 ist der freie Verkehr im Binnenmarkt vorgesehen für:

- Sportboote
- unvollständige Boote,
- die in Anhang II genannten Bauteile.

Die folgenden Erklärungen verschiedener Begriffe sind notwendig, um diesen Artikel ganz verstehen zu können:

i) Inverkehrbringen

Inverkehrbringen bedeutet das erstmalige, entgeltliche oder unentgeltliche Zurverfügungstellen eines Erzeugnisses, das unter die Richtlinie fällt, auf dem EWR-Markt und zwar zum Zwecke des Vertriebs oder der Verwendung im EWR.

Der Begriff „Inverkehrbringen“ bezeichnet den Zeitpunkt, zu dem ein Erzeugnis gemäß dieser Richtlinie zum ersten Mal nach dem Herstellungsprozess beziehungsweise nach

der Einfuhr aus einem Drittland zum Zweck des Vertriebs und/oder der Nutzung in dem EWR auf den EWR-Markt gebracht wird. Da unter „Inverkehrbringen“ lediglich das erstmalige Zurverfügungstellen auf dem EWR-Markt zum Zweck des Vertriebs oder der Nutzung in der Gemeinschaft zu verstehen ist, gilt die Richtlinie nur für neue, in dem EWR hergestellte Erzeugnisse sowie für neue oder gebrauchte Erzeugnisse, die aus einem Drittland eingeführt werden. Boote, die nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen, weil sie ursprünglich für andere Zwecke als die Nutzung als Sportboote entworfen und gebaut wurden, aber später für Sport- oder Freizeitzwecke in Verkehr gebracht werden, fallen ebenfalls unter diese Richtlinie.

Das Inverkehrbringen bezieht sich auf jedes einzelne Erzeugnis, das konkret existiert und vollständig ist (mit Ausnahme der ausdrücklich in der Richtlinie genannten Erzeugnisse), und in den Geltungsbereich der Richtlinie fällt, unabhängig von Zeitpunkt oder Ort der Herstellung und davon, ob es als Einzelstück oder in Serie gefertigt wurde.

Das Inverkehrbringen muss klar gegen den Begriff „Verkauf“ abgegrenzt werden. Inverkehrbringen bezeichnet die konkrete Verfügbarkeit des Erzeugnisses, unabhängig von den rechtlichen Aspekten des Vorgangs der Übertragung (Verleihen, Verschenken, Verkaufen oder Vermieten). Der Lagerbestand des Herstellers, der nicht übertragen wurde (siehe Definition des Begriffs „Zurverfügungstellen“), muss daher bei Inverkehrbringen, unabhängig davon, wo er sich nach dem 16. Juni 1998 konkret befindet, die Anforderungen der Richtlinie erfüllen.

ii) Zurverfügungstellen

Mit „Zurverfügungstellen“ ist die Übertragung des Erzeugnisses gemeint.

Die Übertragung des Erzeugnisses ist

- die Eigentumsübertragung oder
- die konkrete Übergabe des Erzeugnisses durch:

- den Hersteller,
- den bevollmächtigten Vertreter des Herstellers in dem EWR, an
- a) den Einführer in dem EWR oder
- b) die Person, die für den Vertrieb des Erzeugnisses auf dem EWR-Markt zuständig ist, oder
- c) den Endverbraucher.

Das Erzeugnis gilt als übertragen, wenn die konkrete Übergabe oder die Eigentumsübertragung erfolgt ist. Diese Übertragung kann gegen Entgelt oder unentgeltlich und auf der Grundlage eines Rechtsakts erfolgen (z. B. Verkauf, Verleih, Vermietung, Mietkauf oder Geschenk).

Das Erzeugnis muss zum Zeitpunkt der Übertragung der Richtlinie entsprechen.

iii) Inbetriebnahme

Inbetriebnahme bedeutet die erstmalige Nutzung eines Erzeugnisses im Sinne der Richtlinie durch den Endverbraucher im Gebiet des EWR.

Ein Erzeugnis, das zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens gebrauchsfertig ist und nicht erst noch zusammengesetzt werden muss und bei dem der Vertrieb oder die Beförderung keinen Einfluss auf die Vollständigkeit oder die Funktion des Erzeugnisses hat, gilt als in Betrieb genommen, sobald es in den Verkehr gebracht wird. Dies gilt nicht, wenn es in zumutbarer Weise möglich ist festzustellen, wann das Boot erstmals seiner Zweckbestimmung zugeführt, zu Wasser gebracht, verwendet wurde usw.

Wird ein Erzeugnis für den Eigengebrauch des Herstellers gefertigt oder für den Eigengebrauch des Einführers aus einem Drittland eingeführt, ist die Abgrenzung zwischen Inverkehrbringen und Inbetriebnahme nicht ganz eindeutig. Die Verpflichtung, die Bestimmungen der Richtlinie einzuhalten, entsteht zum Zeitpunkt der erstmaligen Nutzung.

Die Mitgliedstaaten lassen den freien Verkehr von Erzeugnissen zu, die in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen, vorausgesetzt, die Erzeugnisse tragen die CE-Kennzeichnung, die anzeigt, dass die Erzeugnisse alle Bestimmungen der Richtlinie sowie die Verfahren zur Konformitätsbewertung erfüllen. Die Rechte der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 7 bleiben hiervon unberührt.

iv) Hersteller

Hersteller sind die Person oder Personen,

- die für den Entwurf oder Bau des Erzeugnisses gemäß der Richtlinie verantwortlich ist/sind und beabsichtigt/en, es in seinem/ihrem Namen auf dem EWR-Markt in Verkehr zu bringen.
- die für den „Nachbau“ oder die Änderung eines vorhandenen Bootes oder Erzeugnisses im Sinne der Richtlinie verantwortlich ist/sind und auf diese Weise ein „neuwertiges“ Erzeugnis schaffen, um es auf dem EWR-Markt in Verkehr zu bringen,
- die für die Prüfung von Entwurf, Bau und etwaigen notwendigen Änderungen gebrauchter Erzeugnisse im Sinne der Richtlinie aus Drittländern verantwortlich ist/sind. Die Beurteilung im Hinblick auf die Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie muss auch die Verfahren zur Konformitätsbewertung umfassen. Dies bezieht sich auf die Bestimmung, nach der – neue oder gebrauchte – aus Drittländern eingeführte Erzeugnisse den Anforderungen der Richtlinie unterliegen.

Der Hersteller kann seinen Sitz im EWR oder andernorts haben. In beiden Fällen kann der Hersteller einen bevollmächtigten Vertreter benennen, der in seinem Namen tätig werden soll und der seinen Sitz im EWR haben muss.

Bemerkungen

Der Hersteller ist für Entwurf und Herstellung des Erzeugnisses gemäß der Richtlinie in Über-

einstimmung mit den grundlegenden Anforderungen und den Verfahren zur Konformitätserklärung (Konformitätserklärung, Bescheinigung, Anbringung der CE-Kennzeichnung) verantwortlich.

Der Hersteller kann einige Arbeiten im Rahmen der Herstellung an Unterauftragnehmer vergeben, zum Beispiel den Entwurf, wenn er das Erzeugnis konkret anfertigt, oder die Herstellung, wenn er das Erzeugnis entwirft. Gesamtkontrolle und –verantwortung liegen aber in beiden Fällen bei ihm. Des gleichen kann er vorgefertigte Teile oder Bauteile mit oder ohne CE-Kennzeichnung bei der Fertigung verwenden, behält jedoch weiterhin die Verantwortung als Hersteller.

Hinsichtlich der Verantwortung des Herstellers ist unter „Nachbau“ oder Änderung eines Bootes (oder Bauteile) zu verstehen, dass das Boot in einem solchen Ausmaß verändert wurde, dass sich die Bedingungen bezüglich der Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen von denen der ursprünglichen Bewertung des Bootes unterscheiden. Dies wäre beispielsweise der Fall, wenn Stabilität und Auftriebscharakteristik durch den Einbau zusätzlicher Unterbringungsmöglichkeiten oder durch neue Betakelung geändert wurden. Derartige Umgestaltungen würden das „neue“ Boot in seiner Auslegung insgesamt so verändern, dass neues Gefährdungspotenzial entstünde. Im Falle einer solchen, in einem Drittland vorgenommenen Änderung eines Bootes, das eine CE-Kennzeichnung trägt, oder eines vorhandenen Bootes wäre die Übereinstimmung mit der Richtlinie Voraussetzung für das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme auf dem EWR-Markt.

v) Bevollmächtigter Vertreter

Der bevollmächtigte Vertreter ist eine Person, die der Hersteller benennt, damit sie in seinem Namen tätig wird, und die bestimmte, in der Richtlinie vorgeschriebene Aufgaben ausführt, die der Hersteller auf sie übertragen hat.

Alle vom Hersteller benannten bevollmächtigten Vertreter müssen im Gebiet des EWR angesiedelt sein, damit sie im Namen des

Herstellers gemäß den Bestimmungen der Richtlinie tätig werden können. Zu diesem Zweck erteilt der Hersteller dem bevollmächtigten Vertreter das schriftliche Mandat, in seinem Namen tätig zu werden. Dieses Mandat gibt im einzelnen Auskunft über die Verpflichtungen, für die der Hersteller seine Verantwortungen auf den bevollmächtigten Vertreter überträgt. Gemäß Abschnitt 3.2 des Leitfadens für die Umsetzung der nach dem neuen Konzept und dem Gesamtkonzept verfassten Richtlinien ist ein außerhalb der Gemeinschaft niedergelassener Hersteller nicht verpflichtet, einen bevollmächtigten Vertreter in der Gemeinschaft zu benennen.

Anmerkung

Der bevollmächtigte Vertreter könnte beispielsweise benannt werden, um die erforderlichen Prüfungen im Gebiet des EWR durchzuführen, die Konformitätserklärung auszufüllen, die CE-Kennzeichnung anzubringen und die Konformitätserklärung sowie die technischen Bauunterlagen für die zuständigen Behörden zur Verfügung zu halten.

vi) Einführer

Der Begriff „Einführer“ ist in der Richtlinie nicht ausdrücklich erwähnt. Eine Definition ist jedoch notwendig, um die genaue Bedeutung des Begriffs zu klären und eine Verwechslung mit dem des bevollmächtigten Vertreters auszuschließen, da oftmals von einer Austauschbarkeit dieser beiden Begriffe ausgegangen wird.

Der Einführer ist die Person, die das Erzeugnis im Sinne der Richtlinie, das aus einem Drittland eingeführt wurde, auf dem EWR-Markt in Verkehr bringt und in Betrieb nimmt.

Im Gegensatz zu dem bevollmächtigten Vertreter unterhält der Einführer keine besondere Beziehung zu dem Hersteller in dem Drittland.

Anmerkung

Ein Eigner, der ein (neues oder gebrauchtes) Boot in einem Drittland erwirbt und mit dem Boot in das Gebiet des EWR fährt oder ein vorhandenes Boot in das EWR-Gebiet zurückbringt, gilt als Einführer, außer, wenn das

Boot vor dem 16. Juni 1998 in der Gemeinschaft in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen wurde. Zu dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme finden die Bestimmungen der Richtlinie Anwendung, weil es sich um „gebrauchte, aus einem Drittland eingeführte Boote“ handelt. Hiervon ausgenommen sind lediglich Boote, deren Entwurf aus der Zeit vor 1950 datiert. Es sei darauf hingewiesen, dass darüber hinaus etwaige einzelstaatliche Vorschriften für die Verwendung des Bootes und für die Schifffahrt einzuhalten sind.

Artikel 4 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme von Sportbooten nicht verbieten, einschränken oder behindern, wenn diese die CE-Kennzeichnung gemäß Anhang IV tragen, aus der hervorgeht, dass sie alle Bestimmungen dieser Richtlinie einschließlich der Bestimmungen über die Konformitätsbewertungsverfahren nach Kapitel II erfüllen.

Artikel 4 Absatz 2

2. Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen von unvollständigen Booten nicht verbieten, einschränken oder behindern, falls der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter oder die für das Inverkehrbringen verantwortliche Person gemäß Anhang III Buchstabe a) erklärt, dass die Fertigstellung des Bootes durch andere beabsichtigt ist.

Artikel 4 Absatz 3

3 Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme von Bauteilen im Sinne von Anhang II nicht verbieten, einschränken oder behindern, wenn diese die CE-Kennzeichnung gemäß Anhang IV tragen, aus der hervorgeht, dass sie die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllen, sofern diese Bauteile nach der gemäß Anhang III Buchstabe b) abgegebenen Erklärung des Herstellers, seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten oder – im Fall von Einfuhren aus Drittländern – der Person, die das Bauteil in der Gemeinschaft in Verkehr bringt, zum Einbau in ein Sportboot bestimmt sind.

Die **Absätze 2 und 3** sehen den freien Warenverkehr vor für:

- unvollständige Boote,
- Bauteile.

Für unvollständige Boote ist keine CE-Kennzeichnung vorgesehen, weil sie definitionsgemäß nicht alle einschlägigen grundlegenden Anforderungen der Richtlinie erfüllen können. Für sie muss der Hersteller eine Erklärung (Anhang III Buchstabe a) abgeben. Was Boote anbelangt, die für den Betrieb mit einem Außenbordmotor ausgelegt sind oder über Vorkehrungen für den Einbau eines solchen Motors verfügen, wird auf die in Anhang XV enthaltenen Anforderungen verwiesen.

Bauteile im Sinne von Anhang II erhalten die CE-Kennzeichnung, außerdem gibt der Hersteller des Bauteils eine Erklärung ab (vgl. Anhang XV). Falls sie in Sportboote eingebaut werden, muss eine Erklärung nach Anhang III B abgegeben werden.

Artikel 4 Absatz 4

4. Die Mitgliedstaaten verhindern nicht, dass bei Messen, Ausstellungen und Vorführungen die in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse, die den Bestimmungen dieser Richtlinie nicht entsprechen, ausgestellt werden, sofern ein deutlich sichtbares Schild darauf hinweist, dass diese Erzeugnisse erst in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden können, wenn ihre Übereinstimmung mit dieser Richtlinie hergestellt ist.

Absatz 4 bezieht sich auf die Präsentation von Erzeugnissen, die den Anforderungen dieser Richtlinie nicht entsprechen, auf Ausstellungen.

Boote oder Bauteile, die auf Bootsausstellungen gezeigt werden, müssen nicht unbedingt die Anforderungen der Richtlinie erfüllen, auch nicht nach 16. Juni 1998. Die Präsentation eines Bootes oder Bauteils auf einer Bootsausstellung, sei es eine Ausstellung für den Handel oder eine Verkaufsausstellung, ist kein „Inverkehrbringen“. Falls das Boot oder Bauteil den Bestimmungen der Richtlinie jedoch nicht in vollem Umfang entspricht, ist ein entspre-

chender deutlicher Hinweis neben dem ausgestellten Boot oder Bauteil anzubringen.

Würde die Forderung erhoben, alle ausgestellten Boote oder Bauteile müssten die Anforderungen der Richtlinie erfüllen, könnten die Hersteller keine Entwürfe oder Prototypen zeigen. Das Publikum könnte dann keine Boote oder Bauteile „künftiger Bauart“ mehr sehen, und den Herstellern wäre die Möglichkeit genommen, interessante neue Entwürfe zu präsentieren.

Bietet ein Hersteller, sein bevollmächtigter Vertreter in dem Gebiet des EWR oder der Einführer ein Boot oder Bauteil im Sinne der Richtlinie in einem Katalog an, wird davon ausgegangen, dass das Boot oder Bauteil erst dann in den Verkehr gebracht wird, wenn es tatsächlich zum ersten Mal zur Verfügung gestellt wird. In einem Katalog angebotene Boote oder Bauteile müssen daher nicht mit den Bestimmungen der Sportbootrichtlinie übereinstimmen, worauf dann allerdings in dem Katalog deutlich hinzuweisen ist.

Artikel 4 Absatz 5

5. Falls unter diese Richtlinie fallende Erzeugnisse auch von anderen Richtlinien erfasst werden, die andere Aspekte behandeln und in denen ebenfalls die CE-Kennzeichnung vorgesehen ist, wird mit dieser Kennzeichnung auch die Konformität der betreffenden Erzeugnisse mit den Bestimmungen dieser anderen Richtlinien angezeigt. Hat jedoch laut einer oder mehrerer Richtlinien der Hersteller während einer Übergangszeit die Wahl zwischen mehreren Regelungen, so wird durch die CE-Kennzeichnung lediglich die Konformität mit den Bestimmungen der vom Hersteller angewandten Richtlinien angezeigt. In diesem Fall müssen die den Erzeugnissen beiliegenden Unterlagen, Hinweise oder Anleitungen die Nummern dieser Richtlinie gemäß ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften tragen.

Absatz 5 bezieht sich auf die Bestimmungen, die anzuwenden sind, wenn die Erzeugnisse im Sinne von Artikel 1 Absatz 1 in den Geltungsbereich anderer Richtlinien fallen, die sich auf andere Aspekte beziehen und die Anbringung der CE-Kennzeichnung vorsehen.

vii) Anwendung der Maschinenrichtlinie

Innenbord- und Heckmotoren: „Beförderungsmittel“, d. h. Fahrzeuge und dazugehörige Anhänger, die ausschließlich für die Beförderung von Personen in der Luft, auf Straßen- oder Schienennetzen oder auf dem Wasserwege bestimmt sind, ... sind vom Geltungsbereich der Gesetzgebung der Gemeinschaft über Maschinen (Richtlinie 89/392/EWG und Richtlinie 91/368/EWG, Artikel 1 Absatz 3) ausgenommen. Im Kern sagt die Richtlinie aus, dass das Fahrzeug selbst und der in das Fahrzeug eingebaute Motor ausgenommen sind. Demzufolge müssen Innenbord- und Heckmotoren nur die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie über Sportboote erfüllen, und hier insbesondere die Nummern 2.5, 4 und 5.1.1 bis 5.1.3 im Anhang I.

Außenbordmotoren müssen die grundlegenden Anforderungen der Sportbootrichtlinie erfüllen, insbesondere die Nummern 2.5, 4 und 5.1.4 im Anhang I.

Darüber hinaus ist Artikel 1 Absatz 4 der Maschinenrichtlinie zu berücksichtigen:

„Werden die in der vorliegenden Richtlinie genannten Gefahren, die von einer Maschine ausgehen, ganz oder teilweise von anderen Gemeinschaftsrichtlinien erfasst, so gilt die vorliegende Richtlinie für diese Maschinen und diese Gefahren nicht bzw. findet sie auf diese ab Inkrafttreten dieser besonderen Richtlinien keine Anwendung mehr.“

Die mit den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie über Sportboote berücksichtigten Gefahren im Zusammenhang mit Außenbordmotoren (Nummern 2.5, 4 und 5.1.4 im Anhang I) betreffen Einbau und Inbetriebnahme dieser Motoren bei Sportbooten. Diese Gefahren unterscheiden sich von denen, die bei dem eigentlichen Entwurf und dem eigentlichen Bau von Außenbordmotoren bedacht werden, die getrennt von dem Sportboot in Verkehr gebracht und in Betrieb genommen werden können und an das sie angebracht werden, ohne dauerhaft eingebaut zu sein.

Außenbordmotoren müssen somit folgende Anforderungen erfüllen:

- die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie über Sportboote und insbesondere die Nummern 2.5, 4 und 5.1.4 im Anhang I,
- die grundlegenden Anforderungen der Maschinenrichtlinie hinsichtlich Gesundheit und Sicherheit.

Außenbordmotoren müssen somit bei Inverkehrbringen die CE-Kennzeichnung tragen.

viii) Zusammenfassende Darstellung der Anwendung der Richtlinie nach dem 16. Juni 1998

Die Vorschriften der Richtlinie gelten für:

Alle neuen Boote, die in dem EWR-Markt in den Verkehr gebracht werden

- Ein in dem Gebiet des EWR hergestelltes Boot muss den Bestimmungen der Richtlinie entsprechen und daher eine CE-Kennzeichnung tragen.
- Dies gilt ebenfalls für Boote, die aus unvollständigen Booten fertig gestellt werden, die aus dem Gebiet des EWR oder von außerhalb kommen. In diesem Zusammenhang hat der Zeitpunkt der Fertigstellung des Bootes Vorrang vor dem Zeitpunkt der Herstellung des unvollständigen Bootes.
- Bei mit Hilfe von Bausätzen gefertigten Booten gilt, dass alle Bausätze, die nach dem 16. Juni 1998 in Verkehr gebracht werden und sämtliche Teile enthalten, die für die Fertigstellung und für die Übereinstimmung mit der Richtlinie erforderlich sind, die Anforderungen der Richtlinie erfüllen müssen. Bausätze, die nicht alle Teile enthalten, die zur Erfüllung aller grundlegenden Anforderungen der Richtlinie erforderlich sind, werden als unvollständige Boote betrachtet, auf die dann die Bestimmungen des Anhangs III zutreffen.

Alle Boote aus Drittländern, die auf dem EWR-Markt in Verkehr gebracht werden

- Ein Boot, das in einem Drittland hergestellt wird, muss bei Inverkehrbringen auf dem EWR-Markt nach dem 16. Juni 1998 der Richtlinie entsprechen und daher die CE-Kennzeichnung tragen, unabhängig davon, ob es in Betrieb genommen wird oder nicht.
- Ein in einem Drittland hergestelltes Boot, das zum ersten Mal als „gebrauchtes Boot“ auf dem EWR-Markt in Verkehr gebracht wird, muss die Anforderungen der Richtlinie erfüllen.

Hinweis:

Die Schweiz ist zwar Mitglied der EFTA, jedoch nicht Vertragspartei des EWR-Abkommens. Bei gebrauchten Booten, die aus der Schweiz stammen, wird daher als Herkunft das Gebiet außerhalb des EWR angenommen. Es sei darauf hingewiesen, dass die Schweiz die Bestimmungen der Richtlinie in sehr großem Maße in ihre nationale Gesetzgebung übernommen hat, und zwar in Gestalt einer Neufassung der „Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern“ (BSV, SR 747.201.1) vom Januar 2000.

Alle Boote, die zum ersten Mal in dem Gebiet des EWR in Betrieb genommen werden

- Alle Boote, die zum ersten Mal in Gewässern im Gebiet des EWR in Betrieb genommen werden, ohne zuvor in Verkehr gebracht worden zu sein, müssen die Anforderungen der Richtlinie erfüllen.
- Ein Bootseigner, der ein neues oder gebrauchtes Boot in einem Drittland erworben hat, das Boot in das Gebiet des EWR bringt – unabhängig von dem hierfür gewählten Mittel – und dieses Boot zum ersten Mal in dem Gebiet des EWR in Betrieb nimmt, muss die Anforderungen der Richtlinie erfüllen.
- Darüber hinaus fallen gebrauchte Boote aus Drittländern, die zum ersten Mal in dem Gebiet des EWR in Betrieb genommen werden, in den Geltungsbereich der Richtlinie, mit Ausnahme der Boote, die ursprünglich in dem EWR in den Verkehr gebracht wurden. Der Eigner eines Bootes aus einem Drittland muss somit sicherstellen, dass sein Boot die Bestimmungen der Richtlinie erfüllt, wenn es erstmals in Betrieb genommen wird. In diesem Zusammenhang sei auf die weiter unten und in Artikel 1 Buchstabe e erwähnte Ausnahmeregelung „1950“ hingewiesen.

Unvollständige Boote aus Drittländern, die in das Gebiet des EWR gebracht und auf dem EWR-Markt in Verkehr gebracht werden

- Boote, die bei der Verbringung in das Gebiet des EWR unvollständig sind (siehe Anhang III) und eigens dazu bestimmt sind, einzeln in Verkehr gebracht zu werden, müssen die zutreffenden Anforderungen der Richtlinie zum Zeitpunkt des Eintritts in den EWR erfüllen.

Boote, die sich bereits in dem Gebiet des EWR befinden

Z. B. Versuchsboote, Rennboote, ehemalige gewerblich genutzte Boote

Boote, die für die Eigennutzung gebaut wurden und innerhalb von fünf Jahren nach ihrer ersten Inbetriebnahme in den Verkehr gebracht werden

Die Vorschriften dieser Richtlinie gelten nicht für:

Boote, die sich bereits in dem Gebiet des EWR befinden

- Die Richtlinie enthält keine Rückwirkungsklausel, und vorhandene, in dem EWR bereits in Benutzung (Betrieb) befindliche Boote fallen daher nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie, unabhängig vom Ort der Herstellung. In diesem Fall wird davon ausgegangen, dass das Inverkehrbringen bereits erfolgt ist.

Unvollständige Boote, die zur Fertigstellung in den EWR gebracht werden

- Boote, die bei der Verbringung in den EWR unvollständig sind und dazu bestimmt sind, durch eine andere Partei, die als Hersteller gilt, fertiggestellt zu werden, müssen die anwendbaren Anforderungen der Richtlinie zum Zeitpunkt des Eintritts in den EWR nicht erfüllen.

Hinweis:

Die Übergabe eines Erzeugnisses an einen Hersteller zur weiteren Verarbeitung (beispielsweise Änderung des Erzeugnisses oder Einbau in ein anderes Erzeugnis oder Anbringung des eigenen Namens an dem Erzeugnis) gilt nicht als Inverkehrbringen.

Boote, die sich bereits in dem EWR befinden und später auf dem EWR-Markt in Verkehr gebracht werden

- Auch bei diesen Booten wird davon ausgegangen, dass sie in dem EWR bereits in Verkehr gebracht und in Betrieb genommen wurden und daher nicht in den Geltungsbereich fallen (siehe obiger Abschnitt über vorhandene Boote).

Neue Boote aus Drittländern, die für die Ausfuhr aus dem EWR in Drittländer bestimmt sind, und Prototypen, die auf Handelsmessen ausgestellt sind

- Diese Bestimmung bedarf keiner Erläuterung.

Alle Boote, die vor 1950 entworfen wurden (unabhängig vom Ort der Herstellung)

- Diese Boote werden als historische Wasserfahrzeuge betrachtet. Es sei hier auf Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe e verwiesen.

Alle Nachbauten, die auf Entwürfen aus der Zeit vor 1950 beruhen

- Diese Boote werden als historische Wasserfahrzeuge betrachtet. Es sei hier auf Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe e verwiesen.

Touristenboote

- Die Freizügigkeit für Personen soll mit dieser Richtlinie nicht beschränkt werden. Aus diesem Grund müssen Boote, die in dem EWR für den Fremdenverkehr oder für die Durchfahrt vorübergehend in Betrieb genommen werden, die Anforderungen der Richtlinie nicht erfüllen. Für diese Boote gelten lokale Vorschriften und Verordnungen betreffend ihre Verwendung.

Boote im (Zollgut-)Versandverfahren

Die Tatsache, dass ein Erzeugnis von den Zollbehörden (noch) nicht zum freien Verkehr abgefertigt wurde oder in ein anderes Zollverfahren (zum Beispiel Transitverfahren, Zolllagerverfahren oder vorübergehende Einfuhr) überführt wurde oder sich in einem Zollfreigebiet befindet, gilt nicht als Inverkehrbringen⁽³⁾.

Vorhandene Boote

Von einigen Mitgliedstaaten, von Industrie und Benutzern kamen Rückfragen zu dem Status vorhandener Boote, insbesondere im Zusammenhang mit Drittländern. Die folgenden Erläuterungen sollen die obigen Ausführungen ergänzen und als Anleitung in der Frage der Anwendbarkeit der Richtlinie dienen.

- Ein Boot, das in den derzeit zum EWR gehörigen Staaten vor der vollständigen Anwendung der Richtlinie hergestellt, in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen wurde, muss die Anforderungen der Richtlinie nicht erfüllen, wenn das Boot nach dem 16. Juni 1998 in das Gebiet des EWR zurückgebracht wird. Für die Zwecke dieses Abschnittes sind mit dem „EWR“ nicht nur die Mitgliedstaaten des EWR, sondern auch ihre überseeischen Länder und Hoheitsgebiete gemeint, in denen das Gemeinschaftsrecht gilt (siehe Artikel 299 des Vertrags). Diese Länder und Hoheitsgebiete sind im Vertrag aufgeführt.
- Die Anwendbarkeit der Richtlinie hängt nicht davon ab, wo sich das Boot am 16.

⁽³⁾ Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften.

Juni 1998 befand, sondern davon, wo es zuvor gewesen war.

- Generell lässt sich feststellen, dass die Richtlinie bei gebrauchten Booten aus Drittländern nur dann Anwendung findet, wenn diese Boote außerhalb des EWR gefertigt wurden und noch niemals zuvor in dem EWR verkauft oder benutzt worden sind.

Hieraus folgt, dass die Richtlinie dann nicht anwendbar ist, wenn ein Besitzer „ein vorhandenes Boot in den EWR zurückbringt“. Die Anforderungen der Richtlinie müssen hingegen erfüllt werden, wenn „ein vorhandenes Boot in dem EWR zum ersten Mal in Verkehr gebracht und/oder in Betrieb genommen wird“. Diese Auslegung wurde allen Parteien in den Ausschüssen bei den Arbeiten am Entwurf vorgestellt und befindet sich im Einklang mit anderen nach dem neuen Konzept verfassten Richtlinien und Dokumenten der Kommission.

Artikel 5: Nachweis der Konformität

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass die in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse, die den einschlägigen nationalen Normen zur Durchführung der harmonisierten Normen, deren Fundstellen im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht wurden, entsprechen, die grundlegenden Anforderungen gemäß Artikel 3 erfüllen; die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Fundstellen dieser nationalen Normen.

Dieser Artikel enthält drei für die Sportboote wichtige Aspekte:

- Annahme der Konformität,
- grundlegende Anforderungen,
- harmonisierte Normen.

Diese Aspekte sind sehr eng miteinander verknüpft.

Die in den Geltungsbereich der Richtlinie fallenden Erzeugnisse müssen die in Artikel 3 genannten und in Anhang I näher ausgeführten „grundlegenden Anforderungen“

erfüllen. Wenn ein Hersteller eine harmonisierte Norm mit dem Ziel anwendet, die grundlegenden Anforderungen zu erfüllen, wird davon ausgegangen, dass Konformität gegeben ist. Der Hinweis auf die Anwendung einer harmonisierten Norm muss aber nicht die einzige Möglichkeit sein, die Konformität mit den grundlegenden Anforderungen anzuzeigen. Der Hersteller kann frei darüber entscheiden, ob er auf die Anwendung harmonisierter Normen verweist oder nicht, solange seine Erzeugnisse die grundlegenden Anforderungen erfüllen. Verzichtet ein Hersteller allerdings auf die Anwendung einer harmonisierten Norm, ist er verpflichtet, auf andere Weise nachzuweisen, dass sein Erzeugnis die grundlegenden Anforderungen erfüllt. Die Wahl der Mittel für die Erbringung dieses Nachweises liegt bei ihm (möglich sind unter anderem etwaige vorhandene technische Spezifikationen). Wenn der Hersteller eine harmonisierte Norm nur teilweise anwendet oder die anwendbare harmonisierte Norm nicht alle grundlegenden Anforderungen abdeckt, so wird davon ausgegangen, dass Konformität nur in dem Maße gegeben ist, in dem die Norm den grundlegenden Anforderungen entspricht.

Harmonisierte Normen

Ganz allgemein können harmonisierte Normen als europäische Normen beschrieben werden, die von den europäischen Organisationen für Normung angenommen wurden, in Übereinstimmung mit den zwischen der Kommission und den Normungsinstituten vereinbarten allgemeinen Richtlinien erstellt wurden und ein von der Kommission erteiltes Mandat befolgen. Harmonisierte Normen gelten als vorhanden, wenn die Normungsinstitute der europäischen Kommission die in Übereinstimmung mit dem Mandat erarbeiteten oder ermittelten Normen formell vorlegen. Zwar gelten europäische Normen bereits vor ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* als harmonisiert, aber erst durch diese Veröffentlichung wird die Vermutung der Konformität mit den grundlegenden Sicherheitsanforderungen der Richtlinie hergestellt.

Die Mitgliedstaaten überprüfen im Rahmen ihrer Marktüberwachungsmaßnahmen, ob

harmonisierte Normen den grundlegenden Sicherheitsanforderungen voll und ganz entsprechen und unterrichten gemäß Artikel 6 Absatz 1 den durch die Richtlinie 83/189/EG eingesetzten Ausschuss, wenn sie der Meinung sind, dass dies nicht der Fall ist.

Europäische Normen sind technische Spezifikationen, die von einer der europäischen Organisationen für Normung (CEN, Cenelec und ETSI) zur wiederholten oder ständigen Anwendung angenommen wurden. Bei Sportbooten wurde lediglich CEN ⁽⁴⁾ ein Mandat erteilt, das erforderlichenfalls eine Zusammenarbeit mit Cenelec ⁽⁵⁾ vorsieht.

In der Anlage 3 der Richtlinie für Sportboote sind die in Bezug auf diese Richtlinie harmonisierten Normen aufgeführt.

Die europäischen Organisationen für Normung entwickeln nicht unbedingt neue Normen. Sie können auch bestehende Normen ermitteln, die die Bedingungen der Vorgabe – eventuell nach der Vornahme von Änderungen – erfüllen. Bei diesen bestehenden Normen kann es sich um internationale und nationale technische Spezifikationen oder um technische Spezifikationen der Industrie handeln. Hinsichtlich der Vorbereitung der vorgeschriebenen Normen ist es Aufgabe der Organisationen für Normung, die Norm auszuarbeiten und technische Ausschüsse für die Suche nach technischen Lösungen zu organisieren.

Die Ausarbeitung der technischen Aspekte der Normen erfolgt durch Sachverständige in hierfür eingesetzten „Arbeitsgruppen“. Anschließend wird der fertige Text zunächst zur Prüfung öffentlich zugänglich gemacht, woran sich eine Analyse etwaiger Anmerkungen anschließt. Nach Abstimmung durch die einzelnen nationalen Normungsstellen billigt die Normungsorganisation den Text und übermittelt der Kommission die Fundstellen zur Veröffentlichung.

Eines der grundlegenden Merkmale einer harmonisierten Norm, das sie gegenüber den nor-

malen europäischen Normen auszeichnet, ist die Tatsache, dass ihr Inhalt an die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie angepasst werden muss, für die sie „harmonisiert wird“.

Es ist die Aufgabe des „CEN-Beraters“, den Inhalt im Hinblick auf die grundlegenden Anforderungen zu überprüfen und mit Hilfe entsprechender Zusätze deutlich die Abschnitte zu kennzeichnen, die nicht auf die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie zutreffen.

Nach erfolgter Ausarbeitung, Abstimmung und Überprüfung teilt die Normungsorganisation der Kommission schließlich Titel und Fundstelle mit, die dann im Amtsblatt veröffentlicht werden.

Normen gelten als harmonisierte Normen im Sinne des neuen Konzepts, wenn die europäischen Organisationen für Normung der Kommission die in Übereinstimmung mit der Vorlage erarbeiteten oder ermittelten Normen offiziell vorlegen. Anschließend müssen die Mitgliedstaaten die Norm auf nationaler Ebene umsetzen und etwaige vorhandene nationale Normen durch diese ersetzen. Bei der Übereinstimmung einer nationalen Norm, die eine harmonisierte Norm umsetzt, deren Fundstelle veröffentlicht worden ist, wird von der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen der Richtlinie nach dem neuen Konzept ausgegangen, auf die eine solche Richtlinie ausgerichtet ist.

Artikel 6: Verwaltung der Normenliste

Artikel 6 Absatz 1

1. Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, dass die in Artikel 5 genannten harmonisierten Normen nicht voll den in Artikel 3 genannten grundlegenden Anforderungen entsprechen, so befasst die Kommission oder der betreffende Mitgliedstaat den durch die Richtlinie 83/189/EWG eingesetzten Ausschuss unter Darlegung der Gründe. Der Ausschuss nimmt hierzu umgehend Stellung.

Aufgrund der Stellungnahme des Ausschusses weist die Kommission die Mitgliedstaaten

⁽⁴⁾ CEN – Europäisches Komitee für Normung.

⁽⁵⁾ Cenelec – Europäisches Komitee für elektrotechnische Normung.

darauf hin, dass die betreffenden Normen aus den nach Artikel 5 vorgenommenen Veröffentlichungen gestrichen werden müssen

In dem **ersten Absatz** wird das Verfahren festgelegt, das bei der Konsultation des auf der Grundlage der Richtlinie 89/189/EWG eingerichteten Ausschusses einzuhalten ist.

Artikel 6 Absatz 2

2. Die Kommission kann nach dem Verfahren des Absatzes 3 die geeigneten Maßnahmen treffen, um die Einheitlichkeit der praktischen Durchführung dieser Richtlinie sicherzustellen.

Artikel 6 Absatz 3

3. Die Kommission wird von einem Ständigen Ausschuss, im Folgenden „Ausschuss“ genannt, unterstützt.

Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG() unter Beachtung von dessen Artikel 8.*

Der Ständige Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 6 Absatz 4

4. Der Ständige Ausschuss kann darüber hinaus alle Fragen bezüglich der Anwendung dieser Richtlinie prüfen, die von seinem Vorsitzenden von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats aufgeworfen werden.

Gemäß den Absätzen 2, 3 und 4

- kann die Kommission jede geeignete Maßnahme ergreifen, um sicherzustellen, dass die Richtlinie in der Praxis einheitlich durchgeführt wird,
- wird ein beratender Ständiger Ausschuss eingerichtet, der Stellung zu den Entwürfen der zu treffenden Maßnahmen nimmt. Der Vorsitzende ist ein Vertreter der Kommission und legt diese Entwürfe vor, über die gegebenenfalls abgestimmt wird.

(*) Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1995 auf Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (ABL 184 vom 17.7.1999, S. 23).

Die Kommission trägt der Stellungnahme des Ausschusses so weit wie möglich Rechnung und unterrichtet den Ausschuss darüber, inwieweit sie seiner Stellungnahme gefolgt ist.

Darüber hinaus kann der Ausschuss auch Fragen behandeln, die nicht die Annahme von Maßnahmen betreffen.

Artikel 7: Schutzklausel

Die Schutzklausel ermöglicht es den Mitgliedstaaten, vorläufige Schutzmaßnahmen zu ergreifen, die dem in Artikel 4 festgeschriebenen freien Warenverkehr zuwiderlaufen.

Artikel 7 Absatz 1

1. Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass die mit der CE-Kennzeichnung gemäß Anhang IV versehenen Sportboote oder deren Bauteile im Sinne des Anhangs II eine Gefährdung für die Sicherheit und Gesundheit von Personen sowie für Sachen oder die Umwelt darstellen können, auch wenn sie sachgemäß gebaut, eingebaut, instand gehalten und ihrer Zweckbestimmung entsprechend verwendet werden, so trifft er alle geeigneten Maßnahmen, um diese Erzeugnisse aus dem Verkehr zu ziehen oder ihr Inverkehrbringen oder ihre Inbetriebnahme zu verbieten oder einzuschränken.

Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission unverzüglich von einer solchen Maßnahme, begründet seine Entscheidung und gibt insbesondere an, ob die Abweichung von den Anforderungen zurückzuführen ist auf:

- a) die Nichteinhaltung der in Artikel 3 genannten grundlegenden Anforderungen,*
- b) eine mangelhafte Anwendung der in Artikel 5 genannten Normen, sofern die Anwendung dieser Normen behauptet wird,*
- c) einen Mangel der in Artikel 5 genannten Normen selbst.*

Ein Mitgliedstaat, der sich im Zusammenhang mit Erzeugnissen, die die CE-Kennzeichnung tragen und entsprechend ihrer Zweckbestimmung verwendet werden, auf

die Schutzklausel beruft, muss die Kommission unterrichten und angeben, welche der nachstehenden Ursachen als Gefährdung für die Sicherheit und Gesundheit von Personen sowie für Sachen und die Umwelt in Frage kommt:

- (a) Nichterfüllung der entsprechenden grundlegenden Anforderungen. In diesem Zusammenhang sei auf den ersten Absatz von Nummer 2 in Anhang I (Grundlegende Anforderungen) verwiesen: „Die in Artikel 1 Absatz 1 der Richtlinie genannten Erzeugnisse müssen den grundlegenden Anforderungen entsprechen, soweit diese für sie gelten.“
- (b) Falsche Anwendung der in Artikel 5 genannten Normen, sofern die Anwendung dieser Normen behauptet wird; dies betrifft insbesondere Boote der Kategorie C (Auslegung für küstennahe Gewässer) mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 12 m, für die der Hersteller mit der Erklärung der Übereinstimmung mit den harmonisierten Normen bezüglich
 - Stabilität und Freibord (grundlegende Anforderung 3.2) und
 - Auftrieb und Schwimmfähigkeit (grundlegende Anforderung 3.3)
 Modul A (Interne Fertigungskontrolle) anwenden kann und Dritte nicht beteiligen muss.
- c) einen Mangel der in Artikel 5 genannten Normen selbst.

Das in der Anmerkung zu Artikel 5 beschriebene Verfahren wurde mit dem Ziel erweitert, gerade diese Mängel zu vermeiden.

Artikel 7 Absatz 2

2. Die Kommission tritt unverzüglich in Konsultation mit den Betroffenen. Stellt die Kommission nach dieser Anhörung fest,

- ***dass die Maßnahmen gerechtfertigt sind, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme***

getroffen hat, sowie die anderen Mitgliedstaaten. Ist die in Absatz 1 genannte Entscheidung in einem Mangel der Normen begründet, so befasst die Kommission nach Anhörung der Betroffenen den in Artikel 6 Absatz 1 genannten Ausschuss innerhalb von zwei Monaten, falls der betreffende Mitgliedstaat bei seiner Entscheidung bleiben will, und leitet das in Artikel 6 Absatz 1 genannte Verfahren ein;

- ***dass die Maßnahme nicht gerechtfertigt ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, sowie den Hersteller und seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten.***

Artikel 7 Absatz 3

3. Ist ein dieser Richtlinie nicht entsprechendes in Anhang II genanntes Bauteil oder Boot mit der CE-Kennzeichnung versehen, so werden die geeigneten Maßnahmen von dem Mitgliedstaat getroffen, der die Aufsicht über denjenigen hat, welcher die CE-Kennzeichnung angebracht hat; dieser Mitgliedstaat unterrichtet davon die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten.

Artikel 7 Absatz 4

4. Die Kommission stellt sicher, dass die Mitgliedstaaten über den Verlauf und die Ergebnisse des Verfahrens unterrichtet werden.

Diese Schutzmaßnahmen finden natürlich nur Anwendung auf Erzeugnisse, die die CE-Kennzeichnung tragen und ihrer Zweckbestimmung entsprechend verwendet werden, weil andere Erzeugnisse definitionsgemäß nicht in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden können.

In **Absatz 2** wird das weitere Vorgehen beschrieben:

- (a) Die Kommission konsultiert die Betroffenen so bald wie möglich, insbesondere über den in Artikel 6 Absatz 3 vorgesehenen Ständigen Ausschuss. Der Vorsitzende, ein Vertreter der Kommission, legt dem Ständigen Ausschuss einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen vor, zu

dem der Ausschuss Stellung nimmt. Der Entwurf beinhaltet:

- entweder die Bestätigung der Schutzmaßnahme, die der Mitgliedstaat eingeleitet hat, falls diese als gerechtfertigt angesehen wird, wodurch der Geltungsbereich der Maßnahme auf die gesamte Gemeinschaft für einen festzulegenden Zeitraum ausgeweitet wird, oder
- die Aufforderung an den betreffenden Mitgliedstaat, die Schutzmaßnahmen aufzuheben, weil sie als nicht gerechtfertigt angesehen wird, oder
- die Annahme einer anderen Lösung, mit der sichergestellt wird, dass die praktische Durchführung der Richtlinie einheitlich erfolgt, wofür die Kommission die Verantwortung trägt.

(b) Falls die Schutzmaßnahmen mit Mängeln der Normen begründet werden, zieht die Kommission nach Konsultation des Ständigen Ausschusses auch den auf der Grundlage der Richtlinie 83/189 eingerichteten Ausschuss heran, bevor sie die Mitgliedstaaten über die mögliche Streichung der betreffenden Normen von der im Amtsblatt veröffentlichten Normenliste unterrichtet.

In Artikel 7 Absatz 3 wird bestätigt, dass die nationalen Behörden für die Überwachung des Marktes zuständig sind und dass sie geeignete Maßnahmen gegen jede Person ergreifen müssen, die die CE-Kennzeichnung unrechtmäßig anbringen. Die Kommission wird hierüber informiert und unterrichtet ihrerseits die Mitgliedstaaten.

Kapitel 2: Konformitätsbewertung

Artikel 8: Auswahl der Module

Artikel 8 Absatz 1

1. Bevor die in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse hergestellt und in Verkehr gebracht werden, hat der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter für die in Anhang I Nummer 1 genannten Bootskategorien A, B, C und D folgende Verfahren durchzuführen:

1. Bootskategorien A und B:

- bei Booten mit einer Rumpflänge von weniger als 12 m: die interne Fertigungskontrolle mit Prüfungen (Modul Aa) entsprechend Anhang VI;
- bei Booten mit einer Rumpflänge von 12 m bis 24 m: die EG-Baumusterprüfung (Modul B) entsprechend VII, gefolgt von Modul C (Konformität mit der Bauart) entsprechend Anhang VIII oder eines der folgenden Module: B+D oder B+F oder G oder H.

2. Bootskategorie C:

- a) Bei Booten mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 12 m:
- bei Einhaltung der harmonisierten Norm zu den Nummern 3.2 und 3.3 des Anhangs II: die interne Fertigungskontrolle (Modul A) entsprechend Anhang V;
 - bei Nichteinhaltung der harmonisierten Norm zu den Nummern 3.2 und 3.3 des Anhangs II: die interne Fertigungskontrolle mit Prüfungen (Modul Aa) entsprechend Anhang VI;
- b) bei Booten mit einer Rumpflänge von 12 m bis 24 m: die EG-Baumusterprüfung (Modul B) entsprechend Anhang VII, gefolgt von Modul C (Konformität mit der Bauart) entsprechend Anhang

VIII oder eines der folgenden Module: B+D oder B+F oder G oder H.

3. Bootskategorie D:

- bei Booten mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 24 m: die interne Fertigungskontrolle (Modul A) entsprechend Anhang V.

4. Bei den in Anhang II genannten Bauteilen eines der folgenden Module: B+C oder B+D oder B+F oder G oder H.

Die Verhandlungen zwischen den Mitgliedstaaten über die Modulauswahl gestalteten sich schwierig, und das Ergebnis ist ein Kompromiss. Der vorgesehene Modulrahmen lässt einem Hersteller in den Fällen, in denen die Typen A oder Aa vorgeschrieben sind, nicht die Freiheit, ein anderes Modul zu wählen, so dass eine benannte Stelle beteiligt wird, und dennoch die Bestimmungen des Modulsystems einzuhalten.

Die in dem jeweils vorgeschriebenen Modul vorgesehenen Verfahren der Konformitätsbewertung müssen vor Inverkehrbringen durchgeführt werden.

In den Anhängen V bis XII der Richtlinie wird festgelegt, welche Verfahrensschritte die Module beinhalten. Die folgende Tabelle bietet einen Überblick über die Merkmale der einzelnen Module:

Ein Hersteller kann sich aus geschäftlichen Gründen freiwillig für eine zusätzliche Bewertung oder Zertifizierung entscheiden und beispielsweise die in einem anderen als dem vorgeschriebenen Modul vorgesehenen Verfahren anwenden. Die beteiligte Zertifizierungsstelle kann in diesem Fall die Zertifizierung unter eigenem Namen vornehmen, also nicht als EG-Zertifizierung.

Bis zu einer etwaigen Änderung ist die in der Richtlinie vorgesehene Modulauswahl für die Hersteller im Rahmen der Vorschriften verbindlich.

Auslegungs- kategorie	Wahlmöglichkeiten	
	2,5 m = Rumpflänge <12 m	12 m = Rumpflänge = 24 m
A „Hochsee“	Aa	
B „Außerhalb von Küstenge- wässern“		
C „Küstennahe Gewässer“	Bei Anwendung harmonisierter Normen für die Bewertung von Stabilität und Auftrieb	A
	Bei Anwendung harmonisierter Normen für die Bewertung von Stabilität und Auftrieb	Aa
D „Geschützte Gewässer“	A	
„Bauteile“	B+C oder B+D oder B+F oder G oder H	

Modul	Bezeichnung	Bezeichnung
A	Interne Fertigungs- kontrolle	Die interne Fertigungskontrolle beinhaltet die Bewertung der Konformität durch den Hersteller selbst. Dieser gibt eine schriftliche Konformitätserklärung ab, aus der die in Anhang XV enthaltenen Angaben hervorgehen.
Aa	Interne Fertigungs- kontrolle mit Prüfungen	Dieses Modul entspricht Modul A und umfasst zusätzliche Prüfungen der Stabilität und des Auftriebs, die unter der Verantwortung der benannten Stelle durchgeführt werden.
B	EG-Baumuster- prüfung	Modul B ist die EG-Baumusterprüfung. Die benannte Stelle stellt eine Baumusterprüfbescheinigung für ein repräsentatives Muster der Fertigung aus, das sie anhand der grundlegenden Anforderungen geprüft hat. Dieses Modul bezieht sich lediglich auf die Entwurfsphase. Für die Fertigungsphase ist ergänzend ein Folgemodul anzuwenden.
C	Konformität mit der Bauart	Dieses Modul beinhaltet die Herstellererklärung auf der Grundlage der Konformität mit der Bauart, die von der benannten Stelle bestätigt wird (s. Modul B).
D	Qualitäts- sicherung Produktion	Dieses Modul ergänzt im allgemeinen Modul B. Es ist von der Qualitätssicherungsnorm EN ISO 9002 abgeleitet, wobei die benannte Stelle für Zulassung und Kontrolle des vom Hersteller eingerichteten Qualitätssicherungssystems zuständig ist.
F	Prüfung der Produkte	Dieses Modul ergänzt Modul B. Es umfasst die Prüfung der Erzeugnisse in der Fertigungsphase, unter Beteiligung einer benannten Stelle, die die Konformität mit der Bauart prüft und die Konformitätsbescheinigung ausstellt.
G	Einzelprüfung	Modul G beinhaltet die Einzelprüfung von Entwurf und Fertigung jedes einzelnen Erzeugnisses. Die benannte Stelle nimmt Prüfungen vor und stellt eine Konformitätsbescheinigung aus.
H	Umfassende Qualitäts- sicherung	Modul H orientiert sich an der Norm für Qualitätssicherung, EN ISO 9001, wobei eine benannte Stelle für Zulassung und Kontrolle des vom Hersteller eingerichteten Qualitätssicherungssystems eingebunden ist.

Richtlinie/Vorschrift	Freiwillige Entscheidung
Konformitätsbewertung gemäß dem entsprechenden Modul	Konformitätsbewertung gemäß der Vereinbarung zwischen dem Hersteller und der Zertifizierungsstelle (die in einem Modul festgelegten Grundsätze können herangezogen werden)
Benannte Stelle	Zertifizierungsstelle (kann eine benannte Stelle sein)
CE-Kennzeichnung	Eigene Logos und Kennzeichnungen
In jedem Fall OBLIGATORISCH	In jedem Fall FREIWILLIG

Artikel 9: Benannte Stellen

Artikel 9 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten mit, welche Stellen sie für die Durchführung der Aufgaben im Zusammenhang mit den Konformitätsbewertungsverfahren nach Artikel 8 benannt haben, welche spezifischen Aufgaben diesen Stellen übertragen wurden und welche Kennnummern ihnen zuvor von der Kommission zugeteilt wurden.

Die Kommission veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften eine Liste der benannten Stellen unter Angabe ihrer Kennnummer sowie der ihnen übertragenen Aufgaben. Sie trägt für die Aktualisierung dieser Liste Sorge.

Aus **Absatz 1** geht hervor, dass die Mitgliedstaaten der Kommission die Stellen melden müssen, die sie mit der Durchführung der Konformitätsbewertung beauftragt haben. Diese Meldung muss die Angabe enthalten, für welches konkrete Aufgabengebiet die Stelle benannt wurde.

Anhang 4 enthält eine nicht erschöpfende Liste von gemäß der Richtlinie für Sportboote benannten Stellen, wobei diesen die Module zugeordnet werden, für die sie jeweils zuständig sind. Diese Liste spiegelt den Stand der Dinge zum Zeitpunkt der Drucklegung wider. Die Mitgliedstaaten können allerdings jederzeit neue Stellen zulassen bzw. einer benannten Stelle die Zulassung entziehen.

Nähere Informationen zu den Grundsätzen der Meldung, dem Meldeverfahren und den allgemeinen Zuständigkeiten der benannten Stellen sind dem Leitfaden für die Umsetzung der nach dem neuen Konzept und dem Gesamtkonzept verfassten Richtlinien zu entnehmen. Dieser Leitfaden kann unter folgender URL von der EUROPA-Enterprise-Website heruntergeladen werden: <http://europa.eu.int/comm/enterprise/newapproach/legislation/guide/legislation.htm>

Artikel 9 Absatz 2

2. Bei der Bewertung der in einer solchen Meldung anzugebenden Stellen legen die Mitgliedstaaten die in Anhang XIV festgelegten Kriterien zugrunde. Bei denjenigen Stellen, die die Beurteilungskriterien der einschlägigen harmonisierten Normen erfüllen, wird davon ausgegangen, dass sie diese Kriterien erfüllen.

Artikel 9 Absatz 3

3. Ein Mitgliedstaat entzieht einer solchen Stelle seine Zulassung, wenn festgestellt wird, dass diese die im Anhang XIV genannten Kriterien nicht mehr erfüllt. Er unterrichtet hiervon die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich.

Die **Absätze 2 und 3** verweisen auf die Kriterien, die bei der Bewertung der zu meldenden Stellen (Anhang XIV) und bei einem etwaigen Widerruf der Zulassung anzulegen sind.

Kapitel 3: Kennzeichnung als Nachweis der Konformität

Artikel 10: CE-Kennzeichnung

Artikel 10 Absatz 1

1. Alle Sportboote und die in Anhang II genannten Bauteile, von deren Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen gemäß Artikel 3 auszugehen ist, müssen bei ihrem Inverkehrbringen mit der CE-Kennzeichnung versehen sein.

Artikel 10 Absatz 2

2. Die CE-Kennzeichnung gemäß Anhang IV muss in deutlich sichtbarer, leicht lesbarer und unauslöschbarer Form auf den Sportbooten gemäß Anhang I Nummer 2.2 sowie auf den in Anhang II genannten Bauteilen und/oder auf deren Verpackung angebracht sein.

Außer der CE-Kennzeichnung muss die Kennnummer der benannten Stelle aufgeführt sein, die für die Durchführung der Verfahren gemäß den Anhängen VI, IX, X, XI und XII verantwortlich ist.

Sportboote müssen bei Inverkehrbringen die CE-Kennzeichnung tragen. Sie ist auf der Herstellerplakette zusammen mit den sonstigen Angaben gemäß Nummer 2.2 der grundlegenden Anforderungen anzubringen.

Die CE-Kennzeichnung zeigt an, dass alle Verpflichtungen eingehalten werden, die den Herstellern in Bezug auf das Erzeugnis im Sinne der Richtlinie entstehen.

Die CE-Kennzeichnung ist generell auf dem Erzeugnis oder seinem Typenschild anzubringen. Darüber hinaus kann sie beispielsweise auf der Verpackung oder auf den Begleitunterlagen angebracht werden. In Ausnahmefällen, wenn diese Regel nicht befolgt werden kann, kann die Kennzeichnung an anderer Stelle als auf dem Erzeugnis oder dem Typenschild angebracht werden. Dies wäre gerechtfertigt, wenn die Anbringung auf dem Erzeugnis selbst unmöglich oder aus vertretbaren technischen und wirt-

schaftlichen Gründen nicht möglich wäre oder wenn die Mindestabmessungen nicht eingehalten werden könnten oder nicht gewährleistet werden könnte, dass die CE-Kennzeichnung sichtbar wäre. In solchen Fällen ist die CE-Kennzeichnung auf der Verpackung, so vorhanden, und auf den Begleitunterlagen anzubringen. Eine derartige andere Anbringung der CE-Kennzeichnung kann bei Bauteilen im Sinne von Anhang II nur dann erwogen werden, wenn die Anbringung an dem konkreten Bauteil selbst nicht möglich ist. In solchen Fällen wären Aufkleber auf Bauteilen zulässig.

Falls eine benannte Stelle während des Fertigungsverfahrens eingeschaltet wird (Modul D, F, G und H) ist ihre Kennnummer zusammen mit der CE-Kennzeichnung anzubringen.

Modul B

Der Hinweis auf Modul B (Anhang VII) entfällt, da es die Aufgaben der benannten Stelle in den Entwurfsphasen beinhaltet:

- Bestätigung der Konformität mit den grundlegenden Anforderungen,
- erforderlichenfalls Durchführung von Prüfungen,
- Ausstellung der EG-Baumusterprüfbescheinigung.

Das Modul B wird allerdings im Rahmen des gesamten Verfahrens der Konformitätsbewertung zusammen mit einem der Module C bis F angewandt. An der Entwurfs- bzw. Fertigungsphase können durchaus unterschiedliche benannte Stellen beteiligt sein. Es ist möglich, dass die benannte Stelle nicht für die Durchführung der beiden erforderlichen Module zugelassen ist (insbesondere im Zusammenhang mit Qualitätssicherung). Deshalb erscheint die Kennnummer derjenigen benannten Stelle auf der CE-Kennzeichnung, die die Konformitätsbewertung während der Fertigung vorgenommen hat, da

die CE-Kennzeichnung nach der Fertigung angebracht wird.

Modul C

Bei Anwendung von Modul C ist die Kennnummer einer benannten Stelle nicht erforderlich. In diesem Fall trägt der Hersteller oder sein bevollmächtigter Vertreter die Verantwortung dafür, die Übereinstimmung mit dem zugelassenen Prototyp (EG-Baumusterprüfung) sicherzustellen.

Artikel 10 Absatz 3

3. Zeichen oder Aufschriften, die geeignet sind, Dritte hinsichtlich der Bedeutung oder des Schriftbildes der CE-Kennzeichnung in die Irre zu leiten, dürfen nicht angebracht werden. Alle sonstigen Zeichen dürfen auf dem Sportboot und auf den in Anhang II genannten Bauteilen und/oder deren Verpackung angebracht werden, sofern sie die Sichtbarkeit und Lesbarkeit der CE-Kennzeichnung nicht beeinträchtigen.

Artikel 10 Absatz 4

4. Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 7

- a) ist bei der Feststellung durch einen Mitgliedstaat, dass die CE-Kennzeichnung unrechtmäßig angebracht wurde, der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter verpflichtet, das Erzeugnis wieder in Einklang mit den Konformitätsbestimmungen zu bringen und einen weiteren Verstoß unter den von diesem Mitgliedstaat festgelegten Bedingungen zu verhindern;*
- b) muss – falls die Nichtübereinstimmung weiter besteht – der Mitgliedstaat alle geeigneten Maßnahmen ergreifen, um das Inverkehrbringen des betreffenden Erzeugnisses einzuschränken oder zu untersagen bzw. um zu gewährleisten, dass es nach dem Verfahren des Artikels 7 vom Markt zurückgezogen wird.*

Die **Absätze 3 und 4** betreffen die Lesbarkeit der Kennzeichnung bzw. die Verantwortung der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Überwachung des Marktes, vor allem was die unrechtmäßige Anbringung der Kennzeichnung anbelangt. Die Mitgliedstaaten leiten Maßnahmen unbeschadet der Anwendung der Schutzklausel ein.

In Anhang IV ist die Gestaltung der CE-Kennzeichnung festgelegt.

Kapitel 4: Schlussbestimmungen

Artikel 11: Entscheidungen

Artikel 11

Jede in Anwendung dieser Richtlinie getroffene Entscheidung, die eine Einschränkung des Inverkehrbringens und der Inbetriebnahme der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse zur Folge hat, ist genau zu begründen. Sie wird dem Betroffenen unverzüglich unter Angabe der Rechtsbehelfe, die nach den Rechtsvorschriften des betreffenden Mitgliedstaats eingelegt werden können, und der Rechtsbehelfsfristen mitgeteilt.

Laut Artikel 11 müssen etwaige Beschränkungen der Vermarktung ausführlich begründet werden, so dass für Transparenz gesorgt ist. Außerdem müssen die Betroffenen über etwaige Entscheidungen dieser Art und die ihnen zur Verfügung stehenden Rechtsbehelfsmittel unterrichtet werden.

Artikel 12: Information

Artikel 12

Die Kommission trifft die erforderlichen Maßnahmen, damit die Angaben über alle relevanten Beschlüsse betreffend die Durchführung dieser Richtlinie zur Verfügung gestellt werden.

Diesem Artikel zufolge trägt die Kommission dafür Sorge, dass Angaben über Beschlüsse betreffend die Durchführung der Richtlinie zur Verfügung gestellt werden.

Artikel 13: Umsetzung

Artikel 13 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 16. Dezember 1995 nachzu-

kommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Die Mitgliedstaaten wenden diese Vorschriften ab 16. Juni 1996 an.

Der in Artikel 6 Absatz 3 genannte Ständige Ausschuss kann seine Tätigkeit unmittelbar nach Bekanntgabe dieser Richtlinie aufnehmen. Die Mitgliedstaaten können die in Artikel 9 genannten Maßnahmen unmittelbar nach Bekanntgabe dieser Richtlinie treffen.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften nach Unterabsatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Das Verfahren für eine solche Bezugnahme soll von den Mitgliedstaaten gebilligt werden.

Artikel 13 Absatz 2

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 13 Absatz 3

3. Die Mitgliedstaaten gestatten für einen Zeitraum von vier Jahren nach Annahme dieser Richtlinie das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse, die den in ihrem Hoheitsgebiet zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie geltenden Rechtsvorschriften entsprechen.

Artikel 14: Inkrafttreten

Artikel 14

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

Mit den **Artikeln 13 und 14** wird der Zeitplan für die Einführung der Richtlinie festgelegt.

- Annahme: 16. Juni 1994
- Inkrafttreten 30. Juni 1994 (Veröffentlichung im Amtsblatt)
- Annahme und Veröffentlichung der einzelstaatlichen Bestimmungen zur Umsetzung der Richtlinie: 16. Dezember 1995

- Anwendung der Richtlinie 16. Juni 1996

Artikel 15: Schlussartikel

Artikel 15

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Anhang I

Grundlegende Sicherheitsanforderungen an Auslegung und Bau von Sportbooten

Artikel 3 der Richtlinie:

Grundlegende Anforderungen legen fest, dass die in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse die in Anhang I genannten grundlegenden Anforderungen in Bezug auf Sicherheit, Gesundheit, Umweltschutz und Verbraucherschutz erfüllen müssen.

1. Auslegungskategorien

Auslegungskategorie	Windstärke (Beaufort-Skala)	Signifikante Wellenhöhe (H, in Metern)
A – „Hochsee“	über 8	über 4
B – „Außerhalb von Küstengewässern“	bis einschließlich 8	bis einschließlich 4
C – „Küstennahe Gewässer“	bis einschließlich 6	bis einschließlich 2
D – „Geschützte Gewässer“	bis einschließlich 4	bis einschließlich 0,5

Definitionen

A. „HOCHSEE“: Ausgelegt für ausgedehnte Fahrten, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke über 8 (Beaufort-Skala) und signifikanten Wellenhöhen über 4 m auftreten können, und die diese Boote weitgehend aus eigener Kraft bestehen können.

B. „AUSSERHALB VON KÜSTENGEWÄSSERN“: Ausgelegt für Fahrten außerhalb von Küstengewässern, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 8 und Wellenhöhen bis einschließlich 4 m auftreten können.

C. „KÜSTENNAHE GEWÄSSER“: Ausgelegt für Fahrten in küstennahen Gewässern, großen Buchten, Flussmündungen, Seen und Flüssen, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Wind-

stärke bis einschließlich 6 und Wellenhöhen bis einschließlich 2 m auftreten können.

D. „GESCHÜTZTE GEWÄSSER“: Ausgelegt für Fahrten auf kleinen Seen, schmalen Flüssen und Kanälen, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 4 und Wellenhöhen bis einschließlich 0,5 m auftreten können.

Boote der jeweiligen Kategorie müssen so ausgelegt und gebaut sein, dass sie der Beanspruchung nach diesen Parametern hinsichtlich Stabilität, Auftrieb und anderen einschlägigen grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang I standhalten und dass sie eine gute Manövrierfähigkeit haben.

Anmerkungen zu den Auslegungskategorien

Mit der Festlegung von Auslegungskategorien wird im Wesentlichen bezweckt, hinsichtlich des Baus von Booten nach Gefährdungsgraden unterscheiden zu können und für die verschiedenen Auslegungskategorien geeignete Module für die Konformitätsbewertung zur Auswahl bereitzuhalten, wobei auch die Länge des Bootskörpers eine Rolle spielt.

Die „signifikante Wellenhöhe“ gilt als wichtigster Faktor, und die übrigen Parameter (z. B. meteorologischer Art) dienen der Beschreibung von Situationen, in denen diese Wellenhöhen auftreten können.

Hinweis:

Die Parameter für die Auslegungskategorie dienen der Definition der physikalischen Bedingungen, die in den jeweiligen Kategorien auftreten können, zum Zwecke der Bewertung der Auslegung und sollten nicht zur Einschränkung des geografischen Einsatzgebietes herangezogen werden, weil in verschiedenen geografischen Gebieten vielfältige physikalische Bedingungen auftreten können.

Die Richtlinie enthält keine Bestimmungen für die Schifffahrt oder für die Verwendung des

Erzeugnisses, und es besteht zwischen den Auslegungskategorien und etwaigen Regeln dieser Art keine Beziehung. Im Hinblick auf die Bausicherheit wird der Nutzer lediglich deutlich darauf hingewiesen, für welchen Zweck das Boot ausgelegt und gebaut wurde – unter Angabe bestimmter Parameter für signifikante Wellenhöhen und Windgeschwindigkeiten.

Die physikalischen Bedingungen werden nach den größtmöglichen Windstärken und Wellenprofilen bestimmt, wobei die Wellenprofile gleichzusetzen sind mit Wellen, die erzeugt werden, wenn der Wind mit der höchsten angegebenen Stärke über einen längeren Zeitraum bläst, abhängig von den Grenzwerten des angenommenen Windweges und der höchsten angegebenen Wellenhöhe, und wenn außergewöhnliche Faktoren, wie beispielsweise eine plötzliche Veränderung der Tiefe oder der Gezeitenströme, ausgeschlossen werden.

Für die **Kategorie A** werden sehr strenge Bedingungen festgelegt, weil davon ausgegangen wird, dass ein Schiff, das eine lange Reise antritt, mit allen möglichen Bedingungen konfrontiert sein könnte und entsprechend ausgelegt sein sollte. Außergewöhnliche Wetterbedingungen, z. B. ein Wirbelsturm, finden allerdings keine Berücksichtigung.

Für die **Kategorie D** ist von durch vorbeifahrende Schiffe ausgelösten Wellen bis zu einer maximalen Höhe von 0,5m auszugehen.

Da in den Auslegungskategorien physikalische Bedingungen zum Zwecke der Bewertung der Auslegung festgelegt werden, die in allen Kategorien auftreten können, muss die Kategorie D nicht ausschließlich als „Süßwasserkategorie“ angesehen werden.

Ein Boot kann gleichzeitig mehr als einer Auslegungskategorie mit unterschiedlichen maximalen Kapazitäten zugeordnet werden, die den jeweiligen zugeteilten Auslegungskategorien entsprechen (Zahl der Personen, Motorleistung, Höchstlast), wenn alle grundlegenden Anforderungen erfüllt werden. Die zugeteilten Auslegungskategorien und die entsprechenden Daten über die Zahl der

Personen, Motorleistung und Höchstlast sind deutlich und konsistent auf der Herstellerplakette, im Handbuch und auf den einschlägigen Zertifikaten anzugeben.

2. Allgemeine Anforderungen

Die in Anhang II genannten Sportboote und Bauteile müssen den grundlegenden Anforderungen entsprechen, soweit diese für sie gelten.

Der Nachweis der Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie gemäß Artikel 5 kann anhand einer Reihe von harmonisierten Normen erfolgen, deren Fundstellen im Amtsblatt veröffentlicht wurden. Anlage 3 enthält eine Liste der Normen, die im Rahmen dieser Richtlinie harmonisiert wurden. Vgl. auch die Anmerkungen zu Artikel 5.

2.1. Kennzeichnung des Bootskörpers

Jedes Boot ist am Bootskörper mit einem Kennzeichen zu versehen, das folgende Angaben enthält:

- Code des Herstellers,
- Herstellungsland,
- bootstypische Seriennummer,
- Jahr der Herstellung,
- Modelljahr,
- die Einzelheiten dieser Anforderungen sind in der einschlägigen harmonisierten Norm enthalten.

Die Kennzeichnung des Bootskörpers kennzeichnet das Boot und gibt nähere Auskunft über die genannten Punkte. Der zweistellige Code für das Land der Herstellung bezieht sich auf den Ort der Herstellung des Boots, nicht unbedingt des Bootskörpers, da der Bau des Bootskörpers als Unterauftrag innerhalb oder außerhalb des EWR erfolgt sein kann. Der dreistellige Code zur Identifizierung des Herstellers gibt nicht die „Staatsangehörigkeit“ der Person an, die das Boot auf dem Markt des EWR in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt.

Zutreffende harmonisierte Norm:

EN ISO 10087:1996/A1:2000: Small craft – Hull identification – Coding system (ISO 10087:1995) (Kleine Wasserfahrzeuge – Schiffskörper-Kennzeichnung – Codierungssystem)

2.2. Herstellerplakette

Jedes Boot muss eine dauerhaft und getrennt von dem Kennzeichen des Bootskörpers angebrachte Plakette mit folgenden Angaben aufweisen:

- Name des Herstellers,
- CE-Kennzeichnung (siehe Anhang IV),
- Kategorie der Bootsauslegung gemäß Nummer 1,
- vom Hersteller empfohlene Höchstlast gemäß Nummer 3.6,
- Zahl der nach der Empfehlung des Herstellers während der Fahrt an Bord zulässigen Personen.

Einige Bootsbauer möchten vielleicht zusätzlich die höchstzulässige Motorleistung auf der Herstellerplakette vermerken. Diese Angabe ist bereits in dem Handbuch für den Eigner enthalten: Ein solches Vorgehen gilt daher als akzeptabel, sofern die Angaben im Handbuch für den Eigner und die der Herstellerplakette völlig übereinstimmen.

Die Herstellerplakette gibt Auskunft über den Hersteller des Bootes und – bei gebrauchten Booten – nicht über die Person, die das Boot auf dem Markt des EWR in den Verkehr bringt.

Im Falle von gebrauchten Booten, die so umfassend geändert werden, dass sie als „neu“ anzusehen sind, wird die Person, die die Änderung vorgenommen hat, zum Hersteller. Da durch den Umbau oder die Änderung auch die Angaben auf der Originalherstellerplakette (Tragfähigkeit, Anzahl der Personen und sogar Name des Herstellers) eine Änderung erfahren könnten, ist eine

neue Herstellerplakette anzubringen. Dies gilt zusätzlich zu den sonstigen Anforderungen der Richtlinie.

2.3. Schutz vor dem Überbordfallen und Wiedereinstiegsmittel

Je nach Auslegungskategorie müssen die Boote so beschaffen sein, dass das Risiko, über Bord zu fallen, soweit wie möglich verringert und ein Wiedereinsteigen erleichtert wird.

Im Hinblick auf die „Wiedereinstiegsmittel“ gilt der Grundsatz, dass die grundlegenden Anforderungen einzuhalten sind, „so weit sie zutreffen“, und zwar auf die Boote, für die eine Bescheinigung ausgestellt werden soll. Die Verringerung der Möglichkeit, über Bord zu fallen, ist daher bei allen Booten anzustreben, für die eine Bescheinigung ausgestellt werden soll.

Zutreffende harmonisierte Norm:

EN ISO 15085:2003: Small craft – Man-overboard prevention and recovery (ISO 15085:2003) (Kleine Wasserfahrzeuge – Verhütung von Mann-über-Bord-Unfällen und Bergung)

2.4. Sicht vom Hauptsteuerstand

Bei Motorbooten muss der Rudergänger vom Hauptsteuerstand bei normalen Einsatzbedingungen (Geschwindigkeit und Belastung) eine gute Rundumsicht haben.

Zutreffende harmonisierte Norm:

EN ISO 11591:2000: Engine-driven small craft – Field of vision from helm position (ISO 11591:2000) (Motorgetriebene kleine Wasserfahrzeuge – Sichtfeld vom Steuerstand)

2.5. Handbuch für den Eigner

Alle Boote sind mit einem Handbuch für den Eigner in der (den) Amtssprache(n) der Gemeinschaft zu liefern, die der Mitgliedstaat, in dem sie in den Verkehr gebracht werden, in Einklang mit dem Vertrag bestimmen kann. Dieses Handbuch sollte besonders auf Brand- und Überlüftungsrisiken aufmerksam machen und muss die unter den Nummern 2.2, 3.6 und

4 aufgeführten Angaben sowie die Angabe des Leergewichts in Kilogramm enthalten.

Zutreffende harmonisierte Norm:

EN ISO 10240:1996: Small craft – Owner's manual (ISO 10240:1995) (Kleine Wasserfahrzeuge – Handbuch für Schiffsführer)

Das Handbuch für den Eigner wird als Anleitung für den Eigner des Bootes bereitgestellt und behandelt insbesondere Fragen der Sicherheit. Es sollte in der Sprache des Staates des EWR abgefasst sein, in dem das Erzeugnis in den Verkehr gebracht werden soll.

In diesem Handbuch sollten für den jeweiligen Bootstyp in Frage kommende Gefährdungen behandelt werden. Um Missverständnisse zu vermeiden kann auf Informationen, die den jeweiligen Bootstyp nicht betreffen, verzichtet werden.

Das Handbuch für den Eigner muss keine vollständigen technischen Service-Informationen umfassen, sollte aber einen der Behebung von Fehlern gewidmeten Teil enthalten, z. B. über den Wechsel des Kraftstofffilters oder die Entfernung von Luft im Kraftstoffsystem. Einige Abschnitte des Handbuchs können handschriftlich verfasst sein, vor allem wenn es sich um eine besondere Bootsausführung handelt.

3. Festigkeit und Dichtigkeit, bauliche Anforderungen

3.1. Bauweise

Wahl und Kombination der Werkstoffe und die Konstruktion müssen gewährleisten, dass das Boot in jeder Hinsicht eine ausreichende Festigkeit aufweist. Besonders zu berücksichtigen sind die Auslegungskategorie gemäß Nummer 1 und die vom Hersteller empfohlene Höchstlast gemäß Nummer 3.6.

Zutreffende harmonisierte Norm:

EN ISO 12215:-1:2000: Small craft – Hull construction and scantlings – Part 1: Materials: Thermosetting resins, glass-fibre reinforcement, reference laminate (ISO 12215:-1:2000) (Kleine Wasserfahrzeuge – Rumpfbau-

weise und Dimensionierung – Teil 1: Werkstoffe: Härtbare Harze, Verstärkungsfasern aus Textilglas, Referenzlaminat)

EN ISO 12215:-2:2002: Small craft – Hull construction and scantlings – Part 2: Materials: Core materials for sandwich construction, embedded materials (ISO 12215:-2:2002) (Kleine Wasserfahrzeuge – Rumpfbauweise und Dimensionierung – Teil 2: Werkstoffe: Kernwerkstoffe für Verbundbauweise, eingebettete Werkstoffe)

EN ISO 12215-3:2002: Small craft – Hull construction and scantlings – Part 3: Materials: Steel, aluminium alloys, wood, other materials (EN ISO 12215:-3:2002) (Kleine Wasserfahrzeuge – Rumpfbauweise und Dimensionierung – Teil 3: Werkstoffe: Stahl, Aluminiumlegierungen, Holz, andere Werkstoffe)

EN ISO 12215:-4:2002: Small craft – Hull construction and scantlings – Part 4: Workshop and manufacturing (ISO 12215-4:2002) (Kleine Wasserfahrzeuge – Rumpfbauweise und Dimensionierung – Teil 4: Werkstatt und Fertigung)

EN ISO 6185:-1:2001: Inflatable boats – Part 1: Boats with a maximum motor power rating of 4,5 kW (ISO 6185-1:2001) (Aufblasbare Boote – Teil 1: Boote mit einer Motorhöchstleistung von 4,5 kW)

EN ISO 6185:-2:2001: Inflatable boats – Part 2: Boats with a maximum motor power rating of 4,5 kW to 15 kW inclusive (ISO 6185-2:2001) (Aufblasbare Boote – Teil 2: Boote mit einer Motorhöchstleistung von 4,5 kW bis 15 kW)

EN ISO 6185:-3:2001: Inflatable boats – Part 3: Boats with a maximum motor power rating of 15 kW and greater (ISO 6185-3:2001) (Aufblasbare Boote – Teil 3: Boote mit einer Motorhöchstleistung von mindestens 15 kW)

3.2. Stabilität und Freibord

Stabilität und Freibord des Bootes müssen unter Berücksichtigung der Auslegungskategorie gemäß Nummer 1 und der vom Hersteller empfohlenen Höchstlast gemäß Nummer 3.6 ausreichend sein.

3.3. Schwimmfähigkeit und Auftrieb

Beim Bau des Betriebskörpers ist sicherzustellen, dass das Boot über eine Auftriebscharakteristik verfügt, die seiner Auslegungskategorie gemäß Nummer 1.1 und der vom Hersteller empfohlenen Höchstlast gemäß Nummer 3.6 entspricht. Bewohnbare Mehr-rumpfbote müssen über einen ausreichenden Restauftrieb verfügen, damit sie auch schwimmfähig bleiben, wenn sie kieloben liegen.

Boote mit weniger als 6 m Länge, die voll schlagen können, müssen über einen ausreichenden Restauftrieb verfügen, der es ihnen ermöglicht, in überflutetem Zustand schwimmfähig zu bleiben, wenn sie entsprechend ihrer Auslegungskategorie verwendet werden.

Zutreffende harmonisierte Norm:

EN ISO 12217:-1:2002: Small craft – Stability and buoyancy assessment and categorisation – Part 1: Non-sailing boats of hull length greater than or equal to 6 m (ISO 12217-1:2002) (Kleine Wasserfahrzeuge – Festlegung und Kategorisierung von Querstabilität und Auftrieb – Teil 1: Nicht-Segelboote ab 6 m Rumpflänge)

EN ISO 12217:-2:2002: Small craft – Stability and buoyancy assessment and categorisation – Part 2: Sailing boats of hull length greater than or equal to 6 m (ISO 12217-2:2002) (Kleine Wasserfahrzeuge – Festlegung und Kategorisierung von Querstabilität und Auftrieb – Teil 2: Segelboote ab 6 m Rumpflänge)

EN ISO 12217:-3:2002: Small craft – Stability and buoyancy assessment and categorisation – Part 3: Boats of hull length less than 6 m (ISO 12217-3:2002) (Kleine Wasserfahrzeuge – Festlegung und Kategorisierung von Querstabilität und Auftrieb – Teil 3: Boote unter 6 m Rumpflänge)

Auf die Nummern 3.2 und 3.3 der grundlegenden Anforderungen wird in Artikel 8 (Konformitätsbewertung) Absatz 2 Bezug genommen: bei Booten der Auslegungskategorie C („Küstennahe Gewässer“) mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 12 m kann der

Hersteller, wenn er in Übereinstimmung mit den genannten harmonisierten Normen verfährt, die interne Fertigungskontrolle (Modul A) ohne eine Beteiligung Dritter durchführen.

3.4. Öffnungen im Bootskörper, im Deck und in den Aufbauten

Öffnungen im Bootskörper, im Deck (in den Decks) und in den Aufbauten dürfen den Festigkeitsverband oder – in geschlossenem Zustand – die Wetterdichtigkeit des Bootes nicht beeinträchtigen.

Fenster, Bullaugen, Türen und Lukenabdeckungen müssen dem Wasserdruck, dem sie ausgesetzt sein können, sowie Punktbelastungen durch Personen, die sich an Deck bewegen, standhalten.

Zum Ein- und Austritt von Wasser dienende Außenbord-Durchbrüche, die unterhalb der Wasserlinie entsprechend der vom Hersteller empfohlenen Höchstlast gemäß Nummer 3.6 liegen, sind mit leicht zugänglichen Verschlüssen zu versehen.

Zutreffende harmonisierte Norm:

EN ISO 9093:-1:1997: Small craft – Seacocks and through hull fittings – Part 1: (Kleine Wasserfahrzeuge – Seeventile und Außenhautdurchführungen – Teil 1: Metallische Teile (ISO 9093-1:1994)

EN ISO 9093:-2:2002: Small craft – Seacocks and through hull fittings – Part 2: (Kleine Wasserfahrzeuge – Seeventile und Außenhautdurchführungen – Teil 2: Nicht-Metallische Teile (ISO 9093-2:2002)

EN ISO 12216:2002: Small craft – Windows, portlights, hatches, deadlights and doors – Strength and watertightness requirements (Kleine Wasserfahrzeuge – Fenster, Bullaugen, Seeschlagblenden und Türen – Anforderungen an die Festigkeit und Dichtheit) (ISO 12216:2002)

Cockpit und Fenster, Bullaugen und Luken können als mögliche Prüfungen, gleichwertige Berechnungen oder Kontrollen in die von der benannten Stelle oder auf ihre Verantwort-

tung durchgeführte Bewertung im Rahmen einer Konformitätsbewertung nach Modul Aa (Anhang VI) einbezogen werden, da argumentiert werden kann, dass Entwurf und Bau dieser Elemente in unmittelbarem Zusammenhang mit der Problematik stehen und daher ebenfalls bewertet werden sollten.

3.5. Überflutung

Alle Boote sind so auszulegen, dass das Risiko des Sinkens so gering wie möglich gehalten wird.

Besondere Beachtung sollte folgendes finden:

- Cockpits und Pflichten; diese sollten selbstlenzend oder mit anderen Vorrichtungen ausgerüstet sein, die das Eindringen von Wasser in das Bootsinnere verhindern;*
- Ventilationsöffnungen;*
- Entfernung von Wasser durch Pumpen oder sonstige Vorrichtungen.*

Zutreffende harmonisierte Norm:

EN ISO 11812: 2001: Small craft – Watertight cockpits and quick-draining cockpits (ISO 11812:2001) (Kleine Wasserfahrzeuge – Wasserdichte und schnell-lenzende Pflichten)

EN ISO 15083:2003: Small craft – Bilge-pumping systems (ISO 15083:2003) (Kleine Wasserfahrzeuge – Lenzeinrichtungen)

EN 28849:1993/A1:2000: Small craft – Electrically operated bilge pumps (ISO 8849:1990) (Kleine Wasserfahrzeuge: elektrisch angetriebene Gleichstrom-Bilge-pumpen)

3.6. Vom Hersteller empfohlene Höchstlast

Die auf der Herstellerplakette angegebene, vom Hersteller empfohlene Höchstlast (Kraftstoff, Wasser, Proviant, verschiedene Ausrüstungsgegenstände und Personen) in Kilogramm, für die das Boot konzipiert wurde, wird gemäß der Auslegungskategorie (Nummer 1), der Stabilität und dem Freibord (Nummer 3.2) sowie dem

Auftrieb und der Schwimmfähigkeit (Nummer 3.3) bestimmt.

Zutreffende harmonisierte Norm:

EN ISO 14946:2001: Small craft – Maximum load capacity (ISO 14946:2001) (Kleine Wasserfahrzeuge – Maximale Zuladung)

Die vom Hersteller empfohlene Höchstlast ist eine sehr wichtige Angabe und muss im Handbuch für den Eigner und auf der Herstellerplakette enthalten sein.

In diesem Absatz ist die Höchstlast im Verhältnis zu Auslegungskategorie, Stabilität und Auftrieb und Schwimmfähigkeit geregelt. Bei der Festlegung der empfohlenen Höchstlast ist von vollen Kraftstoff- und Wassertanks auszugehen, während sie bei der Bestimmung der Last auf der Herstellerplakette unberücksichtigt bleiben sollen.

3.7. Stauplatz für Rettungsmittel

Alle Boote der Kategorien A und B sowie Boote der Kategorien C und D mit einer Länge von mehr als 6 m müssen einen oder mehrere Stauplätze für ein oder mehrere Rettungsmittel aufweisen, die groß genug sind, um die vom Hersteller empfohlene Zahl von Personen aufzunehmen, für die das Boot ausgelegt ist. Die Stauplätze müssen jederzeit leicht zugänglich sein.

In diesem Absatz wird lediglich auf die Notwendigkeit verwiesen, gegebenenfalls einen geeigneten Ort oder Raum für ein Rettungsmittel vorzusehen. Maße für den Stauplatz werden nicht vorgeschrieben, und der Absatz enthält auch keine konkreten Angaben darüber, ob irgendwelche besonderen Vorrichtungen, Halter, Befestigungen oder Anbindepunkte vorzusehen sind.

3.8. Notausstieg

Alle bewohnbaren Mehrkörperboote mit einer Länge über 12 m müssen so gebaut sein, dass beim Kielobenliegen ein Notausstieg möglich ist.

Alle bewohnbaren Mehrkörperboote müssen so gebaut sein, dass bei Brand ein Notausstieg möglich ist.

Im Hinblick auf das Kielobenliegen von bewohnbaren Mehrkörperbooten besteht ein Zusammenhang zwischen dieser grundlegenden Anforderung und der grundlegenden Anforderung an die Stabilität (3.2), die jedoch die grundlegende Anforderung betreffend den Notausstieg nicht abdeckt.

Bewohnbare Wasserfahrzeuge sind Boote, die über Wohnraum verfügen, der zum Schlafen bestimmt und mit Kojen ausgestattet ist.

Zutreffende harmonisierte Norm:

EN ISO 9094:-1:2003: Small craft – Fire protection – Part 1: Craft with a hull length of up to and including 15m (ISO 9094-1:2003) (Kleine Wasserfahrzeuge – Brandschutz – Teil 1: Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge bis 15 m)

EN ISO 9094:-2:2002: Small craft – Fire protection – Part 2: Craft with a hull length of over 15m (ISO 9094-2:2002) (Kleine Wasserfahrzeuge – Brandschutz – Teil 2: Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge über 15 m)

EN ISO 12216:2002: Small craft – Windows, portlights, hatches, deadlights and doors – strength and watertightness requirements (ISO 12216:2002) (Kleine Wasserfahrzeuge – Fenster, Bullaugen, Seeschlagblenden und Türen – Anforderungen an die Festigkeit und Dichtheit)

3.9. Ankern, Vertäuen und Schleppen

Alle Boote müssen unter Berücksichtigung ihrer Auslegungskategorie und ihrer Merkmale mit einer oder mehreren Halterungen oder anderen Vorrichtungen ausgerüstet sein, die das Ankern, Vertäuen und Schleppen ermöglichen und der entsprechenden Belastung sicher standhalten.

Zutreffende harmonisierte Norm:

EN ISO 15084:2003: Small craft – Anchoring, mooring and towing – Strong points (Kleine Wasserfahrzeuge – Ankern, Festmachen und Schleppen – Festpunkte) (ISO 15084:2003)

4. Bedienungseigenschaften

Der Hersteller hat dafür zu sorgen, dass die Bedienungseigenschaften des Bootes auch bei dem stärksten Motor, für den es ausgelegt und ge-

baut ist, zufrieden stellend sind. Bei allen Wassersportmotoren muss die Nennleistung in Übereinstimmung mit der harmonisierten Norm im Handbuch für den Eigner angegeben werden.

Zutreffende harmonisierte Norm:

EN ISO 8665:1995/A1:2000: Small craft – Marine propulsion engines and systems: power measurements and declarations (ISO 8665:1994) (Kleine Wasserfahrzeuge – Schiffsantriebsmotoren und -systeme -Leistungsmessung und Leistungsangabe)

EN ISO 11592: Small craft less than 8 m length of hull – Determination of maximum propulsion power rating (ISO 11592:2001) (Kleine Wasserfahrzeuge bis 8 m Rumpflänge – Bestimmung der maximalen Vortriebsleistung)

Der letzte Satz von Absatz 4 bedeutet, dass im Handbuch für den Eigner die Nennleistung angegeben werden muss.

5. Einbauvorschriften

5.1. Motoren und Motorenräume

5.1.1. Innenbordmotoren

Alle Innenbordmotoren müssen sich in einem von den Wohnräumen getrennten geschlossenen Raum befinden und so eingebaut sein, dass die Gefahr von Bränden bzw. einer Brandausbreitung sowie die Gefährdung durch toxische Dämpfe, Hitze, Lärm oder Vibration in den Wohnräumen so gering wie möglich gehalten wird.

Häufig zu überprüfende und/oder zu wartende Teile des Motors und Zusatzeinrichtungen müssen leicht zugänglich sein.

Das Isoliermaterial im Inneren des Motorraums muss unbrennbar sein.

Zutreffende harmonisierte Normen:

EN 28846:1993/A1:2000: Small craft – Electrical devices – Protection against ignition of surrounding flammable gases (ISO 8846:1990) (Kleine Wasserfahrzeuge – Elektrische Geräte – Zündschutz gegenüber entflammenden Gasen)

EN ISO 9094:-1:2003: Small craft – Fire protection – Part 1: Craft with a hull length of up to and including 15m (ISO 9094-1:2003) (Kleine Wasserfahrzeuge – Brandschutz – Teil 1: Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge bis 15 m)

EN ISO 9094:-2:2002: Small craft – Fire protection – Part 2: Craft with a hull length of over 15m (ISO 9094-2:2002) (Kleine Wasserfahrzeuge – Brandschutz – Teil 2: Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge über 15 m)

EN ISO 7840:1995/A1:2000: Small craft – Fire-resistant fuel hoses (ISO 7840:1994) (Kleine Wasserfahrzeuge – Feuerwiderstandsfähige Kraftstoffschläuche)

EN ISO 10088:2001 Small craft – Permanently installed fuel systems and fixed fuel tanks (ISO 10088:2001) (Kleine Wasserfahrzeuge – Fest eingebaute Kraftstoffsysteme und -tanks)

EN ISO 10133:2000: Small craft – Electrical equipment – Extra low- voltage DC installations (ISO 10133:2000) (Kleine Wasserfahrzeuge – Elektrische Systeme – Kleinspannungs-Gleichstrom[DC]-Anlagen)

EN ISO 11105:1997: Small craft – Ventilation of petrol engines and/or petrol tank compartments (ISO 11105:1997) (Kleine Wasserfahrzeuge – Belüftung von Räumen mit Ottomotoren und/oder Benzintanks)

EN ISO 15584:2001: Small craft – Inboard petrol engines – Engine-mounted fuel and electrical components (ISO 15584:2001) (Kleine Wasserfahrzeuge – Fest am Motor montierte Bauteile für die Kraftstoff- und Stromversorgung)

EN ISO 16147:2002: Small craft – Inboard diesel engines – Engine-mounted fuel and electrical components (ISO 16147:2002) (Kleine Wasserfahrzeuge – Eingebaute Dieselmotoren – Am Motor befestigte Kraftstoff- und Elektrikbauteile)

„Unbrennbar“ bedeutet hier, dass das Material nicht von selbst weiterbrennen darf.

Werkstoffe gelten als unbrennbar, wenn der entsprechend der Norm ISO 4589 Teil 3, auf die in EN ISO 9094-1:2003 Bezug genom-

men wird, bestimmte Sauerstoffindex mindestens 21 beträgt.

5.1.2. Lüftung

Der Motorraum ist zu belüften. Durch die Lüftungsöffnungen darf kein Wasser in den Maschinenraum eindringen können.

Zutreffende harmonisierte Normen:

EN ISO 11105:1997: Small craft – Ventilation of petrol engines and/or petrol tank compartments (ISO 11105:1997) (Kleine Wasserfahrzeuge – Belüftung von Räumen mit Ottomotoren und/oder Benzintanks)

EN ISO 12217:-1:2002: Small craft – Stability and buoyancy assessment and categorisation – Part 1: Non-sailing boats of hull length greater than or equal to 6 m (ISO 12217-1:2002) (Kleine Wasserfahrzeuge – Festlegung und Kategorisierung von Querstabilität und Auftrieb – Teil 1: (Nicht-Segelboote ab 6 m Rumpflänge)

EN ISO 12217:-2:2002: Small craft – Stability and buoyancy assessment and categorisation – Part 2: Sailing boats of hull length greater than or equal to 6 m (ISO 12217-2:2002) (Kleine Wasserfahrzeuge – Festlegung und Kategorisierung von Querstabilität und Auftrieb – Teil 2: (Segelboote ab 6 m Rumpflänge)

EN ISO 12217:-3:2002: Small craft – Stability and buoyancy assessment and categorisation – Part 3: Boats of hull length less than 6 m (ISO 12217-3:2002) (Kleine Wasserfahrzeuge – Festlegung und Kategorisierung von Querstabilität und Auftrieb – Teil 3: Boote unter 6 m Rumpflänge)

5.1.3. Freiliegende Teile

Freiliegende sich bewegende oder heiße Teile des Motors, die Verletzungen verursachen können, sind wirksam zu schützen, sofern der Motor nicht durch eine Abdeckung oder ein Gehäuse abgeschirmt ist.

5.1.4. Starten von Außenbordmotoren

Alle Boote mit Außenbordmotoren sind mit einer Vorrichtung auszurüsten, die das Starten des Motors bei eingelegtem Gang verhindert, außer

(a) wenn der Motor einen statischen Schub von weniger als 500 N erzeugt;

b) wenn der Motor mit einer Drosselvorrichtung versehen ist, die beim Starten des Motors den Schub auf 500 N begrenzt.

Zutreffende harmonisierte Norm:

EN ISO 11547:1995/A1:2000: Small craft – Start-in-gear protection (ISO 11547:1994) (Kleine Wasserfahrzeuge – Schutz vor Start unter Last)

5.2. Kraftstoffsystem

5.2.1. Allgemein

Einfüll-, Lager- und Belüftungsvorrichtungen für den Kraftstoff sowie die Kraftstoffzufuhrvorrichtungen sind so auszulegen und einzubauen, dass die Brand- und Explosionsgefahr so gering wie möglich gehalten wird.

Zutreffende harmonisierte Normen:

EN ISO 7840:1995/A1:2000: Small craft – Fire resistant fuel hoses (ISO 7840:1994) (Kleine Wasserfahrzeuge – Feuerwiderstandsfähige Kraftstoffschläuche)

EN ISO 8469:1995/A1:2000: Small craft – Non-fire resistant fuel hoses (ISO 8469:1994) (Kleine Wasserfahrzeuge – Nichtfeuerwiderstandsfähige Kraftstoffschläuche)

EN ISO 9094:-1:2003: Small craft – Fire protection – Part 1: Craft with a hull length of up to and including 15m (ISO 9094-1:2003) (Kleine Wasserfahrzeuge – Brandschutz – Teil 1: Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge bis 15 m)

EN ISO 9094:-2:2002: Small craft – Fire protection – Part 2: Craft with a hull length of over 15m (ISO 9094-2:2002) (Kleine Wasserfahrzeuge – Brandschutz – Teil 2: Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge über 15 m)

EN ISO 11105:1997: Small craft – Ventilation of petrol engines and/or petrol tank compartments (ISO 11105:1997) (Kleine Wasserfahrzeuge – Belüftung von Räumen mit Ottomotoren und/oder Benzintanks)

EN ISO 14895:2003: Small craft – Liquid-fuelled galley stoves (ISO 14895:2000) (Kleine Wasserfahrzeuge – Kombüseherde für flüssige Brennstoffe)

EN ISO 15584:2001: Small craft – Inboard petrol engines – Engine-mounted fuel and electrical components (ISO 15584:2001) (Kleine Wasserfahrzeuge – Einbau-Benzinmotoren – Fest am Motor montierte Bauteile für die Kraftstoff- und Stromversorgung)

EN ISO 16147:2002: Small craft – Inboard diesel engines – Engine-mounted fuel and electrical components (ISO 16147:2002) (Kleine Wasserfahrzeuge – Eingebaute Dieselmotoren – Am Motor befestigte Kraftstoff- und Elektrikbauteile)

Alle Teile des Kraftstoff-Systems von der Einfüllöffnung bis zur Verbindungsstelle mit dem Antriebs- oder Hilfsmotor, z. B. nichtmetallische und metallische Filter, müssen ggf. mit EN ISO 10088:2001 übereinstimmen. Alle am Motor befestigten Kraftstoff- und Elektrikbauteile bei eingebauten Diesel- und Benzinmotoren müssen mit EN ISO 16147:2002 (Diesel) bzw. EN ISO 15584: 2001 (Benzin) übereinstimmen.

Hinweis: Tragbare Kraftstoffbehälter und dazugehörige tragbare Schläuche sind vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgenommen.

5.2.2. Kraftstoffbehälter

Kraftstoffbehälter, -leitungen und -schläuche sind fest anzubringen und von allen größeren Hitzequellen getrennt einzubauen oder abzuschirmen. Werkstoff und Bauweise der Behälter müssen dem Fassungsvermögen und der Kraftstoffart entsprechen. Sämtliche Kraftstoffräume müssen belüftet werden.

Flüssiger Kraftstoff mit einem Flammpunkt unter 55°C ist in Behältern aufzubewahren, die nicht Teil des Rumpfes sind und

a) vom Motorraum und von jeder anderen Entflammungsquelle isoliert sind;

b) von den Wohnräumen isoliert sind.

Flüssiger Kraftstoff mit einem Flammpunkt von mindestens 55°C kann in Behältern aufbewahrt werden, die Teil des Rumpfes sind.

Alle Kraftstoffbehälter sind mit einer Vorrichtung zu versehen, die Über- oder Unterdruck beim Füllen oder Entleeren durch angeschlossene Verbrennungsmaschinen verhindert.

Die Festlegung, wonach Benzinkraftstoff einen Flammpunkt von unter 55°C und Dieseldieselkraftstoff einen Flammpunkt von über 55°C hat, trifft nicht mehr zu.

In der Norm EN ISO 10088:2001 wird Benzin als Kohlenwasserstoff-Kraftstoff oder -Kraftstoffmischung definiert, die bei Atmosphärendruck flüssig ist und in Fremdzündungsmotoren verwendet wird.

Benzinkraftstoffbehälter können gemäß EN ISO 10088:2001 im Motorraum installiert werden, was den Sicherheitsanforderungen gemäß 5.2.2 (a) entspricht.

Anhang I, 5.2.1. und 5.3 gilt auch für Kraftstoffzufuhrsysteme und -vorrichtungen am Motor.

5.3. Elektrisches System

Elektrische Systeme müssen so ausgelegt und eingebaut sein, dass unter normalen Einsatzbedingungen ein einwandfreier Betrieb des Bootes gewährleistet ist und die Brandgefahr und das Risiko elektrischer Schläge so gering wie möglich gehalten werden.

Es ist auf den Einbau von Überlastungs- und Kurzschlussicherungen für alle Stromkreise zu achten; ausgenommen hiervon sind die aus Batterien gespeisten Anlasserstromkreise für den Motor

Um die Ansammlung von Gasen, die aus den Batterien austreten können, zu verhindern, ist für Belüftung zu sorgen. Die Batterien müssen gut befestigt und vor eindringendem Wasser geschützt sein.

Zutreffende harmonisierte Normen:

EN ISO 10133:2000: Small craft – Electrical equipment – Extra low-voltage DC installations (ISO 10133:2000) (Kleine Wasserfahrzeuge – Elektrische Systeme – Kleinspannungs-Gleichstrom[DC]-Anlagen)

EN ISO 13297:2000: Small craft – Electrical equipment – Alternating current installations (ISO 13297:2000) (Kleine Wasserfahrzeuge – Elektrische Systeme – Wechselstrom[AC]-Anlagen)

EN ISO 28846:1993/A1:2000: Small craft – Electrical devices – Protection against ignition of surrounding flammable gases (ISO 8846:1990) (Kleine Wasserfahrzeuge – Elektrische Geräte – Zündschutz gegenüber entflammenden Gasen)

EN ISO 15584:2001: Small craft – Inboard petrol engines – Engine-mounted fuel and electrical components (ISO 15584:2001) (Kleine Wasserfahrzeuge – Einbau-Benzinmotoren – Fest am Motor montierte Bauteile für die Kraftstoff- und Stromversorgung)

EN ISO 16147:2002: Small craft – Inboard diesel engines – Engine-mounted fuel and electrical components (ISO 16147:2002) (Kleine Wasserfahrzeuge – Eingebaute Dieselmotoren – Am Motor befestigte Kraftstoff- und Elektronikbauteile)

EN ISO 60092:2000: Electrical installations in ships – Part 507: Pleasure craft (Elektrische Anlagen auf Schiffen – Teil 507: Yachten) (Diese Norm gilt nur für Schiffe mit Drehstromsystemen)

– In Bezug auf die Sicherheit des elektrischen Systems ist die Niederspannungsrichtlinie nach wie vor gültig. Es handelt sich hierbei um die Richtlinie 73/23/EWG des Rates vom 19. Februar 1973 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend elektrische Betriebsmittel zur Verwendung innerhalb bestimmter Spannungsgrenzen, geändert durch Richtlinie 93/68/EWG (Artikel 13) hinsichtlich der Anbringung und Verwendung der CE-Kennzeichnung.

– Mit Niederspannung ist gemäß Niederspannungsrichtlinie gemeint: 75-1500 V Gleichstrom bzw. 50-1000 V Wechselstrom.

– Anhang I, 5.2.1. und 5.3 gilt auch für Kraftstoffzufuhrsysteme und -vorrichtungen am Motor.

5.4. Steuerungssystem

5.4.1. Allgemein

Steuerungssysteme sind so auszulegen, zu konstruieren und einzubauen, dass sie die Übertragung von Steuerungskräften unter vorhersehbaren Betriebsbedingungen ermöglichen.

Zutreffende harmonisierte Normen:

EN 28847:1989: Small craft – Steering gear-wire rope and pulley systems (ISO 8847:1987) (Kleine Wasserfahrzeuge – Steuerungssystem, Seilzugsteuerungen)

EN 28848:1993/A1:2000: Small craft – Remote steering systems (ISO 8848:1990) (Kleine Wasserfahrzeuge – Steueranlagen)

EN ISO 10592:1995/A1:2000: Small craft – Hydraulic steering systems (ISO 10592:1994) (Kleine Wasserfahrzeuge – Hydraulische Steueranlagen)

EN 29775:1993/A1:2000: Small craft – Remote steering systems for single outboard motors of 15kW to 40 kW power (ISO 9775:1990) (Kleine Wasserfahrzeuge – Steueranlagen für Einzel-Außenbordmotoren mit einer Leistung von 15 kW bis 40 kW)

EN ISO 13929:2001: Small craft – Steering gear – Geared link systems (ISO 13929:2001) (Kleine Wasserfahrzeuge – Ruderanlagen – Mechanisch verbundene Systeme)

5.4.2. Notvorrichtungen

Segelboote und Boote mit einem Innenbordmotor als einzigem Motor und Fernsteueranlage sind mit Notvorrichtungen auszurüsten, die das Boot bei verringerter Geschwindigkeit steuern können.

Bei einem Ausfall der Fernsteueranlage sollte die Notvorrichtung die manuelle Bedienung des Steuers ermöglichen, z. B. durch ein Notruder oder ähnliches.

5.5. Gassystem

Gassysteme für Haushaltszwecke müssen über ein Druckminderungssystem verfügen und so

ausgelegt und eingebaut sein, dass ein Gasaustritt und die Gefahr einer Explosion vermieden werden und dass sie auf undichte Stellen hin untersucht werden können.

Werkstoffe und Bauteile müssen für das jeweils verwendete Gas geeignet und so beschaffen sein, dass sie den unterschiedlichen Belastungen in einer maritimen Umgebung standhalten.

Jede Vorrichtung ist mit einem Flammenwächter, der auf alle Brenner wirkt, auszurüsten. Jede gasbetriebene Vorrichtung muss über eine gesonderte Zuleitung versorgt werden, und jede Vorrichtung muss eine gesonderte Absperrvorrichtung aufweisen. Durch geeignete Belüftung muss eine Gefährdung durch Gasaustritt und Verbrennungsprodukte vermieden werden.

Alle Boote mit einem fest eingebauten Gassystem müssen einen Raum zur Unterbringung aller Gasflaschen aufweisen. Dieser Raum muss von den Wohnräumen isoliert sein; er darf nur von außen zugänglich sein, und er muss außenbelüftet sein, damit austretendes Gas außenbords abziehen kann. Fest eingebaute Gassysteme sind nach dem Einbau zu testen.

Zutreffende harmonisierte Norm:

EN ISO 10239:2000: Small craft – Liquefied petroleum gas (LPG) systems (ISO 10239:2000) (Kleine Wasserfahrzeuge – Flüssiggas-Anlagen [LPG])

5.6. Brandbekämpfung

5.6.1. Allgemein

Bei der Art der eingebauten Ausrüstung und der Auslegung des Bootes sind die Brandgefahr und die Ausbreitung von Bränden zu berücksichtigen. Besonders zu achten ist auf die Umgebung von Geräten, die mit offener Flamme arbeiten, auf heiße Flächen oder Maschinen und Hilfsmaschinen, ausgelaufenes Öl und ausgelaufenen Kraftstoff, nicht abgedeckte Öl- und Kraftstoffleitungen; ferner ist darauf zu achten, dass sich über heißen Maschinenteilen keine Elektroleitungen befinden.

5.6.2. Löschvorrichtungen

Die Boote sind mit der Brandgefahr entsprechenden Löschvorrichtungen auszurüsten. Die Motorräume von Benzinmotoren sind durch ein Feuerlöschsystem zu schützen, das eine Öffnung des Gehäuses im Brandfall unnötig macht. Tragbare Feuerlöscher sind so anzubringen, dass sie leicht zugänglich sind; einer der Feuerlöscher ist so anzuordnen, dass er vom Hauptsteuerstand des Bootes aus leicht zu erreichen ist.

Zutreffende harmonisierte Normen:

EN ISO 9094:-1:2003: Small craft – Fire protection – Part 1: Craft with a hull length of up to and including 15m (ISO 9094-1:2003) (Kleine Wasserfahrzeuge – Brandschutz – Teil 1: Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge bis 15 m)

EN ISO 9094:-2:2002: Small craft – Fire protection – Part 2: Craft with a hull length of over 15m (ISO 9094-2:2002) (Kleine Wasserfahrzeuge – Brandschutz – Teil 2: Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge über 15 m)

Wegen der unterschiedlichen nationalen Vorschriften für Löschvorrichtungen enthält dieser Absatz lediglich die Forderung, dass Lage und Leistung der Löschvorrichtungen zu kennzeichnen sind.

5.7. Navigationslichter

Sind Navigationslichter angebracht, so müssen sie den Kollisionsverhütungsregeln – KVR – von 1972 bzw. den CEVNI-Empfehlungen entsprechen.

Navigationslichter müssen den KVR von 1972 oder den CEVNI-Empfehlungen entsprechen. Regel 1b der KVR von 1972 zufolge sind jedoch unterschiedliche nationale Anforderungen für

die lokale Verwendung zulässig. Überdies wird in Anhang I Punkt 13 der KVR von 1972 ausgeführt, dass die Bauausführung der Lichter und ihre Form und ihre Anbringung an Bord des Schiffes den Anforderungen der zuständigen Behörde des Landes entsprechen muss, dessen Flagge das Schiff führen darf.

5.8. Schutz gegen Gewässerverschmutzung

Die Boote sind so zu bauen, dass ein unbeabsichtigter Abfluss von verunreinigenden Stoffen (Öl, Kraftstoff usw.) verhindert wird. Mit Toiletten ausgestattete Boote müssen verfügen

- a) *entweder über Auffangbehälter oder*
- b) *über Einrichtungen, in denen in Bereichen oder bei Verwendungen, in denen bzw. bei denen die Einleitung von Fäkalien beschränkt ist, die Auffangbehälter vorübergehend untergebracht werden können.*

Durch den Bootskörper geführte Toiletten-Abflussrohre müssen ferner mit wasserdicht verschließbaren Ventilen versehen sein.

Der Richtlinie zufolge müssen durch den Bootskörper geführte Toilettenrohre mit Ventilen ausgerüstet sein, die mit einer Plombe versehen werden können. Auf diese Weise soll ein unbeabsichtigter Abfluss vermieden werden. Zu diesem Zweck müssen die Ventile einen Verschluss mit Plombe aufweisen, der ein unbeabsichtigtes Öffnen verhindert. Eine defekte Plombe ist ein klarer Hinweis darauf, dass das Ventil – absichtlich oder versehentlich – betätigt wurde.

Zutreffende harmonisierte Norm:

EN ISO 8099:2000: Small craft – Waste water retention and treatment – Toilet waste retention systems (ISO 8099:2000) (Kleine Wasserfahrzeuge – Toiletten-Abfall-Sammel-Anlagen)

Anhang II

Bauteile

In Anhang II sind fünf Bauteile aufgeführt, die in der Richtlinie genannt werden und bei denen – einzeln und eingebaut – jeweils eine gesonderte Konformitätsbewertung durchzuführen und eine eigene CE-Kennzeichnung anzubringen ist. Gemäß Artikel 8 kommen für diese Bauteile fünf Module oder Modulkombinationen für die Konformitätsbewertung in Frage. Bei allen diesen Modulen müssen Dritte eingeschaltet werden, und zwar vor Inverkehrbringen des Bauteils.

1. Mit einem Zündschutz versehene Vorrichtungen für Innenbord- und Heckmotoren

Im Hinblick auf mit einem Zündschutz versehene Vorrichtungen für Innenbord- und Heckmotoren und für Motorenräume bei Benzinmotoren wird auf die Nummern 5.1.1 und 5.3 erster Gedankenstrich in Anhang I verwiesen.

In diesem Zusammenhang soll besonders auf die Gefahr der Entzündung entzündlicher Gase hingewiesen werden. Bei Benzin gemäß der in der Norm EN ISO 10088:2001 enthaltenen Definition ist diese Gefahr größer als bei anderen, weniger flüchtigen Kraftstoffen. Aus diesem Grund wird konkret auf Benzinmotoren (die Kraftstoff mit niedrigem Flammpunkt verwenden) hingewiesen. Die Gefahr einer Entzündung ist jedoch bei allen Anlagen zu beachten.

2. Startschutzvorrichtungen für Außenbordmotoren

Im Hinblick auf Startschutzvorrichtungen für Außenbordmotoren siehe Nummer 5.1.4 in Anhang I.

Zutreffende harmonisierte Norm:

EN ISO 11547:1995/A1:2000: Small craft – Start-in-gear protection (ISO 11547:1994) (Kleine Wasserfahrzeuge – Schutz vor Start unter Last)

3. Steuerrad, Lenkvorrichtung und Verkabelung

Im Hinblick auf Steuerräder, Lenkvorrichtungen und Verkabelung siehe Nummern 5.1.4 und 5.4.2. in Anhang I.

Zutreffende harmonisierte Normen:

EN ISO 13929:2001: Small craft – Steering gear – Geared link systems (ISO 13929:2001) (Kleine Wasserfahrzeuge – Ruderanlagen – Mechanisch verbundene Systeme)

EN ISO 28847:1989: Small craft – Steering gear-wire rope and pulley systems (ISO 28847:1987) (Kleine Wasserfahrzeuge – Steuerungssystem, Seilzugsteuerungen)

EN ISO 28848:1993/A1:2000: Small craft – Remote steering systems (ISO 8848:1990) (Kleine Wasserfahrzeuge – Steueranlagen)

EN ISO 29775:1993/A1:2000: Small craft – Remote steering systems for single outboard motors of 15kW to 40 kW power (ISO 9775:1990) (Kleine Wasserfahrzeuge – Steueranlagen für Einzel-Außenbordmotoren mit einer Leistung von 15kW bis 40kW)

4. Kraftstoffbehälter und Kraftstoffleitungen

Im Hinblick auf Kraftstoffbehälter und Kraftstoffleitungen siehe Nummer 5.2.2 in Anhang I (Kraftstoffbehälter) und Nummer 5.2.1 in Anhang I (Kraftstoffleitungen). Siehe hierzu auch Absatz 1 über Benzin.

Es wird davon ausgegangen, dass es sich bei Kraftstoffbehältern um vorgefertigte, separate Teile handelt, also um solche Behälter, die nicht integrierter Bestandteil des Schiffskörpers sind und vor dem Einbau hergestellt werden.

Des Weiteren fallen tragbare Kraftstoffbehälter gemäß der in der ISO-Norm 13591 enthaltenen Definition (Fassungsvermögen bis zu 27

l), die nicht nur unabhängig von dem Schiffskörper sind, sondern auch nicht fest in den Schiffskörper eingebaut sind und leicht entfernt werden können, nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie.

5. Vorgefertigte Luken und Seitenfenster

Im Hinblick auf vorgefertigte Luken und Seitenfenster siehe Nummer 3.4 in Anhang I.

Als Seitenfenster gelten etwaige Türen oder Fenster, die über der Wasserlinie bei Höchst-

last liegen und deren Wasserdichtigkeit für die Aufrechterhaltung der Dichtigkeit des Freibordbereichs entscheidend ist.

Zutreffende harmonisierte Norm:

EN ISO 12216: 2002: Small craft – Windows, portlights, hatches, deadlights and doors – Strength and watertightness requirements (ISO 12216:2002) (Kleine Wasserfahrzeuge – Fenster, Bullaugen, Luken, Seeschlagblenden und Türen – Anforderungen an die Festigkeit und Dichtheit)

Anhang III

Erklärung des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten oder der für das Inverkehrbringen verantwortlichen Person

a) *Die Erklärung des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten gemäß Artikel 4 Absatz 2 (unvollständige Boote) muss folgende Angaben enthalten:*

- *Name und Anschrift des Herstellers;*
- *Name und Anschrift des in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten des Herstellers oder gegebenenfalls der für das Inverkehrbringen verantwortlichen Person;*
- *Beschreibung des unvollständigen Bootes;*
- *Erklärung, dass das Boot durch andere fertig gestellt werden soll und dass es in dieser Baustufe die grundlegenden Anforderungen erfüllt.*

b) *Die Erklärung des Herstellers, seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten oder der für das Inverkehrbringen verantwortlichen Person gemäß Artikel 4 Absatz 3 (Bauteile) muss folgende Angaben enthalten:*

- *Name und Anschrift des Herstellers;*
- *Name und Anschrift des in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten des Herstellers oder gegebenenfalls der für das Inverkehrbringen verantwortlichen Person;*
- *Beschreibung des Bauteils;*
- *Erklärung, dass das Bauteil die einschlägige grundlegende Anforderung erfüllt.*

Die Erklärung des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten oder der für das Inverkehrbringen verantwortlichen Person zu unvollständigen Booten (Artikel 4 Absatz 2) und zu Bauteilen (Artikel 4 Absatz 3) bedürfen keiner weiteren Erläuterung.

In diesem Zusammenhang sei auf die in Artikel 4 enthaltenen Definitionen der Begriffe „Hersteller“, „bevollmächtigter Vertreter“ usw. verwiesen.

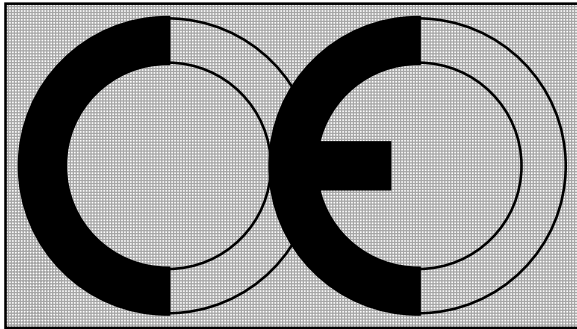
Um einen Zweifelsfall mag es sich bei einem Boot handeln, das mit einem Außenbordmotor ausgestattet werden soll. In diesem Fall hat der Hersteller das „Boot“ tatsächlich fertig gestellt, lediglich der Außenbordmotor muss noch angebracht werden. Diese Boote werden vielfach ohne Motor in Verkehr gebracht, und dann wird ein den Wünschen des potenziellen Eigners entsprechender Motor geliefert/gekauft. Die Boote können jedoch in Betrieb genommen werden. In diesem Zusammenhang sei auf Anhang XV verwiesen.

Bringt ein Hersteller ein Boot, für das ein Innenbord- oder Heckmotor benötigt wird, ohne Motor in Verkehr, gilt dieses Boot als unvollständig im Sinne der Richtlinie, und es finden die im obigen Anhang enthaltenen Anforderungen Anwendung. In diesen wenigen Fällen wird der Motor vom Endverbraucher ausgewählt und nicht vor der Lieferung vom Hersteller des Boots eingebaut. Es wird hierbei davon ausgegangen, dass Fachleute die Schiffsmotoren einbauen und die Verantwortung für die Einhaltung der diesbezüglichen Anforderungen an die Konformitätsbewertung übernehmen.

Anhang IV

CE-Kennzeichnung

Die CE-Konformitätskennzeichnung besteht aus den Buchstaben „CE“ mit folgendem Schriftbild:



Bei Verkleinerung oder Vergrößerung der CE-Kennzeichnung müssen die sich aus dem oben

abgebildeten Raster ergebenden Proportionen eingehalten werden.

Die verschiedenen Bestandteile der CE-Kennzeichnung müssen etwa gleich hoch sein; die Mindesthöhe beträgt 5 mm.

Der CE-Kennzeichnung muss die Kennnummer der benannten Stelle folgen, wenn sie an der Fertigungskontrolle beteiligt ist.

Hinweis:

Im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 127 vom 10.6.1995 wurde auf Seite 27 eine Berichtigung veröffentlicht, nach der der Halbsatz „und die beiden letzten Ziffern des Jahres...“ in dem die Kennzeichnung angebracht wurde“ zu streichen ist. Der Text der Richtlinie lautet somit wie vor.

Anhang V

Interne Fertigungskontrolle (Modul A)

- 1. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter, der die Verpflichtungen gemäß Nummer 2 erfüllt, stellt sicher und erklärt, dass die betreffenden Produkte die für sie geltenden Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bringt an jedem Produkt die CE-Kennzeichnung an und stellt eine schriftliche Konformitätserklärung aus (vgl. Anhang XV).*
- 2. Der Hersteller erstellt die unter Nummer 3 beschriebenen technischen Unterlagen; er oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter halten sie mindestens zehn Jahre lang nach Herstellung des letzten Produkts zur Einsichtnahme durch die nationalen Behörden bereit.*

Sind weder der Hersteller noch sein Bevollmächtigter in der Gemeinschaft ansässig, so fällt diese Verpflichtung zur Bereithaltung der technischen Unterlagen der Person zu, die für das Inverkehrbringen des Produkts auf dem Gemeinschaftsmarkt verantwortlich ist.

- 3. Die technischen Unterlagen müssen eine Bewertung der Übereinstimmung des Produkts mit den Anforderungen der Richtlinie ermöglichen. Sie müssen in dem für diese Bewertung erforderlichen Maß Entwurf, Fertigung und Funktionsweise des Produkts abdecken (siehe Anhang XIII).*
- 4. Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter bewahrt zusammen mit den technischen Unterlagen eine Kopie der Konformitätserklärung auf.*
- 5. Der Hersteller trifft alle erforderlichen Maßnahmen, damit das Fertigungsverfahren die Übereinstimmung der Produkte mit den in Nummer 2 genannten technischen Unterlagen und mit den für sie geltenden Anforderungen der Richtlinie gewährleistet.*

In **Anhang V** wird das *Modul A: Interne Fertigungskontrolle* für die Konformitätsbewertung beschrieben, bei dem der Hersteller die Gesamtverantwortung dafür trägt, die Übereinstimmung der betreffenden Erzeugnisse mit den Anforderungen der Richtlinie zu erklären, und bei dem keine Dritten beteiligt werden.

Anhang VI

Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen (Modul Aa, Variante 1)

Dieses Modul entspricht dem Modul A nach Anhang V, ergänzt durch folgende Zusatzbestimmungen:

An einem oder mehreren Booten, die repräsentativ für die Produktion eines Herstellers sind, muss der Hersteller oder sein Vertreter eine bzw. mehrere der folgenden Prüfungen, eine gleichwertige Berechnung oder Kontrolle vornehmen:

- *Stabilitätsprüfung gemäß Nummer 3.2 der grundlegenden Sicherheitsanforderungen,*
- *Prüfung der Auftriebscharakteristik gemäß Nummer 3.3 der grundlegenden Sicherheitsanforderungen.*

Vorschriften, die für beide Varianten gelten

Diese Prüfungen, Berechnungen oder Kontrollen werden unter der Verantwortung einer vom Hersteller gewählten benannten Stelle durchgeführt. Der Hersteller bringt unter der Verantwortung der benannten Stelle deren Zeichen während des Fertigungsprozesses an.

Anhang VI enthält die Beschreibung des Moduls Aa Variante 1, bei dem das Modul A um folgende Prüfungen ergänzt wird:

- Stabilitätsprüfung gemäß Nummer 3.2 der grundlegenden Sicherheitsanforderungen,
- Prüfung der Auftriebscharakteristik gemäß Nummer 3.3 der grundlegenden Sicherheitsanforderungen.

Diese Prüfungen (oder Berechnungen oder Kontrollen) werden unter der Verantwortung einer vom Hersteller gewählten benannten Stelle durchgeführt.

Der zweite Satz in Anhang VI ist so zu verstehen, dass Prüfungen oder entsprechende Berechnungen oder Kontrollen nur vom Hersteller oder in seinem Namen durchzuführen sind, um zu zeigen, dass das Boot die grundlegenden Anforderungen von Anhang I Nummer 3.2 bzw. Nummer 3.3 erfüllt.

Die benannte Stelle sollte mit dem Hersteller absprechen, welche Art und wie viele Prüfungen, gleichwertige Berechnungen oder Kontrollen in welchem Umfang durchgeführt und bei wie vielen Booten sie vorgenommen werden sollen.

Die benannte Stelle ist dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass solche Prüfungen, gleichwertige Berechnungen oder Kontrollen vorgenommen werden, um die Einhaltung von Nummer 3.2 und 3.3 der grundlegenden Sicherheitsanforderungen nachzuweisen.

Bei dem Modul Aa muss eine benannte Stelle lediglich für die Prüfung von Stabilität und Auftrieb des Bootes und für die Anbringung der Kennnummer der benannten Stelle herangezogen werden. Die Beteiligung einer benannten Stelle an dem Fertigungsprozess ist nicht ausdrücklich vorgesehen.

Anhang VII

EG-Baumusterprüfung (Modul B)

1. Die benannte Stelle prüft und bestätigt, dass ein für die betreffende Produktion repräsentatives Muster den einschlägigen Vorschriften der Richtlinie entspricht.
2. Der Antrag auf EG-Baumusterprüfung ist vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten bei einer benannten Stelle seiner Wahl einzureichen.

Der Antrag muss folgendes enthalten:

- Namen und Anschrift des Herstellers und, wenn der Antrag vom Bevollmächtigten eingereicht wird, auch dessen Namen und Anschrift,
- eine schriftliche Erklärung, dass derselbe Antrag bei keiner anderen benannten Stelle eingereicht worden ist,
- die technischen Unterlagen laut Nummer 3.

Der Antragsteller stellt der benannten Stelle ein für die betreffende Produktion repräsentatives Muster, im folgenden als „Baumuster“(*) bezeichnet, zur Verfügung.

Die benannte Stelle kann weitere Muster verlangen, wenn sie diese für die Durchführung des Prüfungsprogramms benötigt.

3. Die technischen Unterlagen müssen eine Bewertung der Übereinstimmung des Produkts mit den Anforderungen der Richtlinie ermöglichen. Sie müssen in dem für diese Bewertung erforderlichen Maß Entwurf, Fertigung und Funktionsweise des Produkts abdecken (siehe Anhang XIII).

(*) Ein Baumuster kann mehrere Produktvarianten umfassen, sofern die Unterschiede zwischen den Varianten die verlangte Sicherheit und sonstige geforderte Leistungsmerkmale des Produkts nicht beeinträchtigen.

4. Die benannte Stelle

- 4.1. prüft die technischen Unterlagen, überprüft, ob das Baumuster in Übereinstimmung mit den technischen Unterlagen hergestellt wurde, und stellt fest, welche Bauteile nach den einschlägigen Bestimmungen der in Artikel 5 genannten Normen und welche nicht nach diesen Normen entworfen wurden;
- 4.2. führt die entsprechenden Untersuchungen und erforderlichen Prüfungen durch oder lässt sie durchführen, um festzustellen, ob die vom Hersteller gewählten Lösungen die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie erfüllen, sofern die in Artikel 5 genannten Normen nicht angewandt wurden;
- 4.3. führt die entsprechenden Prüfungen und erforderlichen Untersuchungen durch oder lässt sie durchführen, um festzustellen, ob die einschlägigen Normen richtig angewandt wurden, sofern der Hersteller sich dafür entschieden hat, diese anzuwenden;
- 4.4. vereinbart mit dem Antragsteller den Ort, an dem die Untersuchungen und erforderlichen Prüfungen durchgeführt werden sollen.

5. Entspricht das Baumuster den Bestimmungen der Richtlinie, so stellt die benannte Stelle dem Antragsteller eine EG-Baumusterprüfbescheinigung aus. Die Bescheinigung enthält Namen und Anschrift des Herstellers, Ergebnisse der Prüfung, etwaige Bedingungen für die Gültigkeit der Bescheinigung und die für die Identifizierung des zugelassenen Baumusters erforderlichen Angaben.

Eine Liste der wichtigen technischen Unterlagen wird der Bescheinigung beigelegt und in einer Kopie von der benannten Stelle aufbewahrt.

Lehnt die benannte Stelle es ab, dem Hersteller eine EG-Baumusterprüfbescheinigung auszustellen, so gibt sie dafür eine ausführliche Begründung.

6. *Der Antragsteller unterrichtet die benannte Stelle, der die technischen Unterlagen zur EG-Baumusterprüfbescheinigung vorliegen, über alle Änderungen an dem zugelassenen Produkt, die einer neuen Zulassung bedürfen, soweit diese Änderungen die Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen oder den vorgeschriebenen Bedingungen für die Benutzung des Produkts beeinträchtigen können. Diese neue Zulassung wird in Form einer Ergänzung der ursprünglichen EG-Baumusterprüfbescheinigung erteilt.*
7. *Jede benannte Stelle macht den übrigen benannten Stellen einschlägige Angaben über die EG-Baumusterprüfbescheinigung und die ausgestellten bzw. zurückgezogenen Ergänzungen.*
8. *Die übrigen benannten Stellen können Kopien der EG-Baumusterprüfungen und/oder der Ergänzungen erhalten. Die Anhänge der Bescheinigungen werden für die übrigen benannten Stellen zur Verfügung gestellt.*
9. *Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter bewahrt zusammen mit den technischen Unterlagen eine Kopie der EG-Baumusterprüfbescheinigung und ihrer Ergänzungen mindestens zehn Jahre lang nach Herstellung des letzten Produkts auf.*
Sind weder der Hersteller noch sein Bevollmächtigter in der Gemeinschaft ansässig, so fällt diese Verpflichtung zur Bereithaltung der technischen Unterlagen der Person zu, die für das Inverkehrbringen des Produkts auf dem Gemeinschaftsmarkt verantwortlich ist.

Anhang VII enthält die Beschreibung des Moduls B: EG-Baumusterprüfung, das in dieser Richtlinie mit den Modulen C oder D oder F verknüpft wird.

Anhang VIII

Konformität mit der Bauart (Modul C)

- 1. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter stellt sicher und erklärt, dass die betreffenden Produkte der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart entsprechen und die einschlägigen Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Der Hersteller bringt an jedem Produkt die CE-Kennzeichnung an und stellt eine schriftliche Konformitätserklärung aus (vgl. Anhang XV).*
- 2. Der Hersteller trifft alle erforderlichen Maßnahmen, damit der Fertigungsprozess die Übereinstimmung der hergestellten Produkte mit der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart und mit den einschlägigen*

Anforderungen der Richtlinie gewährleistet.

- 3. Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter bewahrt eine Kopie der Konformitätserklärung mindestens zehn Jahre nach Herstellung des letzten Produkts auf.*

Sind weder der Hersteller noch sein Bevollmächtigter in der Gemeinschaft ansässig, so fällt diese Verpflichtung zur Bereithaltung der technischen Unterlagen der Person zu, die für das Inverkehrbringen des Produkts auf dem Gemeinschaftsmarkt verantwortlich ist (vgl. Anhang XIII).

Anhang VIII enthält die Beschreibung von Modul C, dem Modul für die „Konformität mit der Bauart“.

Anhang IX

Qualitätssicherung Produktion (Modul D)

1. *Der Hersteller, der die Verpflichtungen nach Nummer 2 erfüllt, stellt sicher und erklärt, dass die betreffenden Produkte der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart entsprechen und die für sie geltenden Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bringt an jedem Produkt die CE-Kennzeichnung an und stellt eine schriftliche Konformitätserklärung aus (vgl. Anhang XV). Der CE-Kennzeichnung wird die Kennnummer der benannten Stelle hinzugefügt, die für die EG-Überwachung gemäß Nummer 4 zuständig ist.*
2. *Der Hersteller unterhält ein zugelassenes Qualitätssicherungssystem für Herstellung, Endabnahme und Prüfung gemäß Nummer 3 und unterliegt der Überwachung gemäß Nummer 4.*
3. *Qualitätssicherungssystem*
 - 3.1. *Der Hersteller beantragt bei einer benannten Stelle seiner Wahl die Bewertung seines Qualitätssicherungssystems für die betreffenden Produkte.*

Der Antrag enthält folgendes:

 - *alle einschlägigen Angaben über die vorgesehene Produktkategorie;*
 - *die Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem;*
 - *gegebenenfalls die technischen Unterlagen über das zugelassene Baumuster (vgl. Anhang XIII) und eine Kopie der EG-Baumusterprüfbescheinigung.*
 - 3.2. *Das Qualitätssicherungssystem muss die Übereinstimmung der Produkte mit der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart und mit den für sie geltenden Anforderungen der Richtlinie gewährleisten.*

Alle vom Hersteller berücksichtigten Grundlagen, Anforderungen und Vorschriften sind systematisch und ordnungsgemäß in Form schriftlicher Maßnahmen, Verfahren und Anweisungen zusammenzustellen. Diese Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem sollen sicherstellen, dass die Qualitätssicherungsprogramme-, pläne-, -handbücher und -berichte einheitlich ausgelegt werden.

Sie müssen insbesondere eine angemessene Beschreibung folgender Punkte enthalten:

- *Qualitätsziele sowie organisatorischer Aufbau, Zuständigkeiten und Befugnisse des Managements in Bezug auf die Produktqualität;*
 - *Fertigungsverfahren, Qualitätskontroll- und Qualitätssicherungstechniken, Verfahren; und systematische Maßnahmen;*
 - *Untersuchungen und Prüfungen, die vor, während und nach der Herstellung durchgeführt werden (mit Angabe ihrer Häufigkeit);*
 - *Qualitätssicherungsunterlagen wie Kontrollberichte, Prüf- und Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.*
 - *Mittel, mit denen die Verwirklichung der angestrebten Produktqualität und die wirksame Arbeitsweise des Qualitätssicherungssystems überwacht werden können.*
- 3.3. *Die benannte Stelle bewertet das Qualitätssicherungssystem, um festzustellen, ob es die in Nummer 3.2 genannten Anforderungen erfüllt. Bei Qualitätssicherungssystemen, die die entsprechende harmonisierte Norm anwenden, wird von der Erfül-*

lung dieser Anforderungen ausgegangen.

Mindestens ein Mitglied des Bewertungsteams soll über Erfahrungen mit der Bewertung der betreffenden Produkttechnik verfügen. Das Bewertungsverfahren umfasst auch eine Kontrollbesichtigung des Herstellers.

Die Entscheidung wird dem Hersteller mitgeteilt. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und eine Begründung der Entscheidung.

- 3.4. Der Hersteller verpflichtet sich, die Verpflichtungen aus dem Qualitätssicherungssystem in seiner zugelassenen Form zu erfüllen und dafür zu sorgen, dass es stets sachgemäß und effizient funktioniert.

Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter unterrichtet die benannte Stelle, die das Qualitätssicherungssystem zugelassen hat, über alle geplanten Aktualisierungen des Qualitätssicherungssystems.

Die benannte Stelle prüft die geplanten Änderungen und entscheidet, ob das geänderte Qualitätssicherungssystem noch den in Nummer 3.2 genannten Anforderungen entspricht oder ob eine erneute Bewertung erforderlich ist.

Sie teilt ihre Entscheidung dem Hersteller mit. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und eine Begründung der Entscheidung.

4. Überwachung unter der Verantwortlichkeit der benannten Stelle

4.1. Die Überwachung soll gewährleisten, dass der Hersteller die Verpflichtungen aus dem zugelassenen Qualitätssicherungssystem vorschriftsmäßig erfüllt.

4.2. Der Hersteller gewährt der benannten Stelle zu Inspektionszwecken Zugang zu den Herstellungs-, Abnahme-, Prüf- und Lagereinrichtungen und stellt ihr alle erforderlichen Unterlagen zur

Verfügung. Hierzu gehören insbesondere:

- Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem,
- Qualitätssicherungsunterlagen wie Kontrollberichte, Prüf- und Eichdaten,; Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.

4.3. Die benannte Stelle führt regelmäßig Nachprüfungen durch, um sicherzustellen, dass der Hersteller das Qualitätssicherungssystem aufrechterhält und anwendet, und übergibt ihm einen Bericht über die Nachprüfungen.

4.4. Darüber hinaus kann die benannte Stelle dem Hersteller unangemeldete Besuche abstatten. Während dieser Besuche kann sie erforderlichenfalls Prüfungen zur Kontrolle des ordnungsgemäßen Funktionierens des Qualitätssicherungssystems durchführen oder durchführen lassen. Die benannte Stelle stellt dem Hersteller einen Bericht über den Besuch und im Fall einer Prüfung einen Prüfbericht zur Verfügung.

5. Der Hersteller hält mindestens zehn Jahre lang nach Herstellung des letzten Produkts folgende Unterlagen für die einzelstaatlichen Behörden zur Verfügung:

- die Unterlagen gemäß Nummer 3.1 zweiter Gedankenstrich;
- die Aktualisierungen gemäß Nummer 3.4 Absatz 2;
- die Entscheidungen und Berichte der benannten Stelle gemäß Nummer 3.4 letzter Absatz, Nummer 4.3 und Nummer 4.4.

6. Jede benannte Stelle teilt den anderen benannten Stellen die einschlägigen Angaben über die ausgestellten bzw. zurückgezogenen Zulassungen für Qualitätssicherungssysteme mit.

In Anhang IX ist die Beschreibung des Moduls D, des Moduls Qualitätssicherung Produktion, enthalten.

Anhang X

Prüfung der Produkte (Modul F)

1. *Dieses Modul beschreibt das Verfahren, bei dem der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter gewährleistet und erklärt, dass die betreffenden Produkte, auf die die Bestimmungen nach Nummer 3 angewendet wurden, der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart entsprechen und die einschlägigen Anforderungen der Richtlinie erfüllen.*
2. *Der Hersteller trifft alle erforderlichen Maßnahmen, damit der Fertigungsprozess die Übereinstimmung der hergestellten Produkte mit der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart und mit den einschlägigen Anforderungen der Richtlinie gewährleistet. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bringt an jedem Produkt die CE-Kennzeichnung an und stellt eine schriftliche Konformitätserklärung aus (vgl. Anhang XV).*
3. *Die benannte Stelle nimmt die entsprechenden Prüfungen und Versuche je nach Wahl des Herstellers entweder durch Kontrolle und Erprobung jedes einzelnen Produkts gemäß Nummer 4 oder durch Kontrolle und Erprobung der Produkte auf statistischer Grundlage nach Nummer 5 vor, um die Übereinstimmung des Produkts mit den Anforderungen der Richtlinie zu prüfen.*
 - 3a. *Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter bewahrt eine Kopie der Konformitätserklärung mindestens zehn Jahre nach Herstellung des letzten Produkts auf.*
4. *Kontrolle und Erprobung jedes einzelnen Produkts*
 - 4.1. *Alle Produkte werden einzeln geprüft und dabei entsprechenden Prüfungen, wie sie in den in Artikel 5 genannten Normen vorgesehen sind, oder gleichwertigen Prüfungen unterzogen, um ihre Übereinstimmung mit der in der EG-Baumusterprüfung beschriebenen Bauart und mit den einschlägigen Anforderungen der Richtlinie zu überprüfen.*
 - 4.2. *Die benannte Stelle bringt an jedem zugelassenen Produkt ihre Kennnummer an bzw. lässt diese anbringen und stellt eine schriftliche Konformitätsbescheinigung über die vorgenommenen Prüfungen aus.*
 - 4.3. *Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter muss auf Verlangen die Konformitätsbescheinigungen der benannten Stelle vorlegen können.*
5. *Statistische Kontrolle*
 - 5.1. *Der Hersteller legt seine Produkte in einheitlichen Losen vor und trifft alle erforderlichen Maßnahmen, damit der Herstellungsprozess die Einheitlichkeit aller produzierten Lose gewährleistet.*
 - 5.2. *Alle Produkte sind in einheitlichen Losen für die Prüfung bereitzuhalten. Jedem Los wird ein beliebiges Probestück entnommen. Die Probestücke werden einzeln geprüft und dabei entsprechenden Prüfungen, wie sie in den in Artikel 5 genannten Normen vorgesehen sind, oder gleichwertigen Prüfungen unterzogen, um ihre Übereinstimmung mit den einschlägigen Anforderungen der Richtlinie zu überprüfen und zu entscheiden, ob das Los akzeptiert oder abgelehnt werden soll.*
 - 5.3. *Bei dem statistischen Verfahren sind folgende Punkte zu berücksichtigen:*
 - *anzuwendende statistische Methode,*
 - *Stichprobenplan mit den funktionspezifischen Besonderheiten.*
 - 5.4. *Die benannte Stelle bringt an jedem zugelassenen Produkt ihre Kennnum-*

mer an bzw. lässt diese anbringen und stellt eine schriftliche Konformitätsbescheinigung über die vorgenommenen Prüfungen aus. Alle Produkte aus dem Los mit Ausnahme derjenigen, bei denen keine Übereinstimmung festgestellt wurde, können in den Verkehr gebracht werden.

Wird ein Los abgelehnt, so trifft die benannte Stelle geeignete Maßnahmen, um zu verhindern, dass das Los in den Verkehr gebracht wird. Bei gehäufte Ablehnung von Losen kann

die statistische Kontrolle ausgesetzt werden.

Der Hersteller kann unter der Verantwortung der benannten Stelle das Zeichen dieser Stelle während des Herstellungsprozesses anbringen.

- 5.5. Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter muss auf Verlangen die Konformitätsbescheinigungen der benannten Stelle vorlegen können.*

Anhang X enthält die Beschreibung des Moduls F, des Moduls Prüfung der Produkte.

Anhang XI

Einzelprüfung (Modul G)

- 1. Dieses Modul beschreibt das Verfahren, bei dem der Hersteller sicherstellt und erklärt, dass das betreffende Produkt, für das die Bescheinigung nach Nummer 2 ausgestellt wurde, die einschlägigen Anforderungen der Richtlinie erfüllt. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bringt die CE-Kennzeichnung an dem Produkt an und stellt eine schriftliche Konformitätserklärung aus (vgl. Anhang XV).*
- 2. Die benannte Stelle untersucht das Produkt und unterzieht es dabei entsprechenden Prüfungen gemäß den in Artikel 5 genannten Normen oder gleichwertigen Prüfungen, um seine Übereinstimmung*

mit den einschlägigen Anforderungen der Richtlinie zu überprüfen.

Die benannte Stelle bringt ihre Kennnummer an dem zugelassenen Produkt an oder lässt diese anbringen und stellt eine Konformitätsbescheinigung über die durchgeführten Prüfungen aus.

- 3. Zweck der technischen Unterlagen ist es, die Bewertung der Übereinstimmung mit den Anforderungen der Richtlinie sowie das Verständnis der Konzeption, der Herstellung und der Funktionsweise des Produkts zu ermöglichen (vgl. Anhang XIII).*

Anhang X enthält die Beschreibung des Moduls G, des Moduls *Einzelprüfung*.

Anhang XII

Umfassende Qualitätssicherung (Modul H)

1. *Dieses Modul beschreibt das Verfahren, bei dem der Hersteller, der die Verpflichtungen nach Nummer 2 erfüllt, sicherstellt und erklärt, dass die betreffenden Produkte die einschlägigen Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bringt an jedem Produkt die CE-Kennzeichnung an und stellt eine schriftliche Konformitätserklärung aus (vgl. Anhang XV). Der CE-Kennzeichnung wird die Kennnummer der benannten Stelle hinzugefügt, die für die EG-Überwachung gemäß Nummer 4 zuständig ist.*
2. *Der Hersteller unterhält ein zugelassenes Qualitätssicherungssystem für Entwurf, Herstellung, Endabnahme und Prüfung gemäß Nummer 3 und unterliegt der Überwachung gemäß Nummer 4.*
3. *Qualitätssicherungssystem*
 - 3.1. *Der Hersteller beantragt bei einer benannten Stelle die Bewertung seines Qualitätssicherungssystems.*

Der Antrag enthält folgendes:

- *alle einschlägigen Angaben über die vorgesehene Produktkategorie;*
- *Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem,*

- 3.2. *Das Qualitätssicherungssystem muss die Übereinstimmung der Produkte mit den für sie geltenden Anforderungen der Richtlinie gewährleisten.*

Alle vom Hersteller berücksichtigten Grundlagen, Anforderungen und Vorschriften sind systematisch und ordnungsgemäß in Form schriftlicher Maßnahmen, Verfahren und Anweisungen zusammenzustellen. Diese Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem sollen sicherstellen, dass

die Qualitätssicherungsgrundsätze und –verfahren, wie z. B. Qualitätssicherungsprogramme, -pläne, -handbücher und –berichte einheitlich ausgelegt werden.

Sie müssen insbesondere eine angemessene Beschreibung folgender Punkte enthalten:

- *Qualitätsziele sowie organisatorischer Aufbau, Zuständigkeiten und Befugnisse des Managements in Bezug auf Entwicklung und Produktqualität;*
- *technische Konstruktionspezifikationen, einschließlich der angewandten Normen sowie – wenn die in Artikel 5 genannten Normen nicht vollständig angewendet wurden – die Mittel, mit denen gewährleistet werden soll, dass die einschlägigen grundlegenden Anforderungen der Richtlinie erfüllt werden;*
- *Techniken zur Kontrolle und Prüfung des Entwicklungsergebnisses, Verfahren und systematische Maßnahmen, die bei der Entwicklung der zur betreffenden Produktkategorie gehörenden Produkte; angewandt werden,*
- *entsprechende Fertigungs-, Qualitätskontrolle- und Qualitätssicherungstechniken, angewandte Verfahren und systematische Maßnahmen;*
- *Untersuchungen und Prüfungen, die vor, während und nach der Herstellung durchgeführt werden (mit Angabe ihrer Häufigkeit);*
- *Qualitätssicherungsunterlagen wie Kontrollberichte, Prüf- und Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.*

- Mittel, mit denen die Erreichung der vorgeschriebenen Entwurfs- und Produktqualität sowie die wirksame Arbeitsweise des Qualitätssicherungssystems überwacht werden.

3.3. Die benannte Stelle bewertet das Qualitätssicherungssystem, um festzustellen, ob es die in Nummer 3.2 genannten Anforderungen erfüllt. Bei Qualitätssicherungssystemen, die die entsprechende harmonisierte Norm anwenden (EN 29001), wird von der Erfüllung dieser Anforderungen ausgegangen.

Mindestens ein Mitglied des Bewertungsteams soll über Erfahrungen mit der Bewertung der betreffenden Produkttechnik verfügen. Das Bewertungsverfahren umfasst auch eine Besichtigung des Herstellerwerks.

Die Entscheidung wird dem Hersteller mitgeteilt. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und eine Begründung der Entscheidung.

3.4. Der Hersteller verpflichtet sich, die Verpflichtungen aus dem Qualitätssicherungssystem in seiner zugelassenen Form zu erfüllen und dafür zu sorgen, dass es stets sachgemäß und effizient funktioniert.

Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter unterrichtet die benannte Stelle, die das Qualitätssicherungssystem zugelassen hat, über alle geplanten Aktualisierungen des Qualitätssicherungssystems.

Die benannte Stelle prüft die geplanten Änderungen und entscheidet, ob das geänderte Qualitätssicherungssystem noch den in Nummer 3.2 genannten Anforderungen entspricht oder ob eine erneute Bewertung erforderlich ist.

Sie teilt ihre Entscheidung dem Hersteller mit. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und eine Begründung der Entscheidung.

4. EG-Überwachung unter der Verantwortung der benannten Stelle

4.1. Die Überwachung soll gewährleisten, dass der Hersteller die Verpflichtungen aus dem zugelassenen Qualitätssicherungssystem vorschriftsmäßig erfüllt.

4.2. Der Hersteller gewährt der benannten Stelle zu Inspektionszwecken Zugang zu den Entwicklungs-, Herstellungs-, Abnahme-, Prüf- und Lagereinrichtungen und stellt ihr alle erforderlichen Unterlagen zur Verfügung. Hierzu gehören insbesondere:

- Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem,
- die vom Qualitätssicherungssystem für den Entwicklungsbereich vorgesehenen Qualitätssicherungsunterlagen wie Ergebnisse von Analysen, Berechnungen, Prüfungen usw.,
- die vom Qualitätssicherungssystem für den Entwicklungsbereich vorgesehenen Qualitätssicherungsunterlagen wie Prüfberichte, Prüf- und Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.

4.3. Die benannte Stelle führt regelmäßig Audits durch, um sicherzustellen, dass der Hersteller das Qualitätssicherungssystem aufrechterhält und anwendet, und übergibt ihm einen Bericht über das Qualitätsaudit.

4.4. Darüber hinaus kann die benannte Stelle beim Hersteller unangemeldete Besichtigungen durchführen. Hierbei kann sie Prüfungen durchführen oder durchführen lassen, um erforderlichenfalls das einwandfreie Funktionieren des Qualitätssicherungssystems zu überprüfen. Die benannte Stelle stellt dem Hersteller einen Bericht über die Besichtigung und gegebenenfalls über die Prüfungen aus.

5. Der Hersteller hält mindestens zehn Jahre lang nach Herstellung des letzten Produkts folgende Unterlagen für die einzelstaatlichen Behörden zur Verfügung:

- die Unterlagen gemäß Nummer 3.1 zweiter Gedankenstrich;
 - die Aktualisierungen gemäß Nummer 3.4 Absatz 2;
 - die Entscheidungen und Berichte der benannten Stelle gemäß Nummer 3.4 letzter Absatz, Nummer 4.3 und Nummer 4.4.
6. Jede benannte Stelle teilt den anderen benannten Stellen die einschlägigen Angaben über die ausgestellten bzw. zurückgezogenen Zulassungen für Qualitätssicherungssysteme mit.
- In **Anhang IX** ist die Beschreibung des Moduls *H*, des Moduls *Umfassende Qualitätssicherung*, enthalten.

Anhang XIII

Vom Hersteller bereitgestellte technische Unterlagen

Die technischen Unterlagen im Sinne der Anhänge V, VII, VIII, IX und XI müssen alle einschlägigen Daten enthalten oder im Einzelnen angeben, auf welche Weise der Hersteller gewährleistet, dass ein Boot oder seine Bauteile den einschlägigen grundlegenden Anforderungen entspricht.

Die technischen Unterlagen sollen Konzeption, Herstellung und Funktionsweise des Produkts verständlich machen und eine Bewertung der Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Richtlinie ermöglichen.

Soweit dies für die Bewertung relevant ist, müssen die Unterlagen folgendes enthalten:

- eine allgemeine Beschreibung des Produkttyps;*
- Entwürfe, Fertigungszeichnungen und -pläne von Bauteilen, Baugruppen, Schaltkreisen usw.*
- Beschreibungen und Erläuterungen, die zum Verständnis der genannten Zeich-*

nungen und Pläne sowie der Funktionsweise des Produkts erforderlich sind;

- eine Liste der in Artikel 5 genannten, ganz oder teilweise angewandten Normen sowie eine Beschreibung der zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gewählten Lösungen, soweit die in Artikel 5 genannten Normen nicht angewandt worden sind;*
- die Ergebnisse der Konstruktionsberechnungen, Prüfungen usw.;*
- Prüfberichte oder gleichwertige Berechnungen, namentlich über Stabilität gemäß Nummer 3.2 und über Auftriebscharakteristik gemäß Nummer 3.3 der grundlegenden Anforderungen.*

In Anhang XIII sind die technischen Unterlagen aufgelistet, die der Hersteller bei Anwendung der Module A, B, C, D und G für die Konformitätsbewertung mitliefern muss.

Diese Unterlagen umfassen Prüfberichte oder gleichwertige Berechnungen, namentlich über Stabilität gemäß Nummer 3.2 und über Auftriebscharakteristik gemäß Nummer 3.3 der grundlegenden Anforderungen.

Anhang XIV

Mindestkriterien für die Meldung der benannten Stellen durch die Mitgliedstaaten

1. *Die Stelle, ihr Leiter und das mit der Durchführung beauftragte Personal dürfen weder mit dem Urheber des Entwurfs, dem Hersteller, dem Lieferanten oder dem Monteur der zu prüfenden Sportboote oder Bauteile identisch noch Beauftragte einer dieser Personen sein. Sie dürfen weder unmittelbar noch als Beauftragte an der Entwicklung, am Bau, am Vertrieb oder an der Instandhaltung dieser Produkte beteiligt sein. Die Möglichkeit eines Austauschs technischer Informationen zwischen dem Hersteller und der Stelle wird dadurch nicht ausgeschlossen.*
2. *Die benannte Stelle bringt an jedem zugelassenen Produkt ihre Kennnummer an bzw. lässt diese anbringen und stellt eine schriftliche Konformitätsbescheinigung über die vorgenommenen Prüfungen aus.*
3. *Die Stelle muss über genügend Personal und Einrichtungen verfügen, um die administrativen und technischen Aufgaben im Zusammenhang mit der Prüfung ordnungsgemäß durchführen zu können; sie muss außerdem Zugang zu den für besondere Prüfungen erforderlichen Geräten haben.*
4. *Die Prüfer müssen verfügen über:*
 - *eine gute fachliche und berufliche Ausbildung,*
 - *eine ausreichende Kenntnis der Vorschriften für die durchzuführenden Prüfungen und eine ausreichende Erfahrung mit solchen Prüfungen,*
 - *die Eignung zur Abfassung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten über die durchgeführten Prüfungen.*
5. *Die Unparteilichkeit der Prüfer ist zu gewährleisten. Ihr Entgelt darf sich weder nach der Zahl noch nach den Ergebnissen der Prüfungen richten.*
6. *Die Stelle muss eine Haftpflichtversicherung abschließen, es sei denn, diese Haftpflicht wird aufgrund der Rechtsvorschriften vom Staat übernommen oder die Prüfungen werden unmittelbar von dem Mitgliedstaat durchgeführt.*
7. *Tatsachen, welche die Prüfer der Stelle bei der Durchführung ihrer Aufgaben im Rahmen der Richtlinie oder innerstaatlichen Durchführungsvorschriften erfahren, fallen (außer gegenüber den zuständigen Behörden des Staates, in dem sie ihre Tätigkeit ausüben) unter das Berufsgeheimnis.*

In **Anhang XIV** sind die Mindestkriterien genannt, die die Mitgliedstaaten bei der Benennung von Stellen anlegen müssen.

Anhang XV

Schriftliche Konformitätserklärung

1. Die schriftliche Erklärung über die Konformität mit der Richtlinie ist beizufügen:

- *dem Sportboot; sie muss sich in dem Handbuch für den Eigner befinden (Anhang I, Nummer 2.5),*
- *den in Anhang II genannten Bauteilen.*

2. Die schriftliche Konformitätserklärung muss folgende Angaben enthalten ⁽¹⁾:

- *Namen und Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten ⁽²⁾;*
- *Beschreibung des Sportboots ⁽³⁾ bzw. des Bauteils ⁽³⁾;*
- *Bezugnahme auf die verwendeten einschlägigen harmonisierten Normen oder Bezugnahme auf Spezifizierungen, für die die Konformität erklärt wird;*
- *gegebenenfalls Bezugnahme auf die von einer benannten Stelle ausgestellte EG-Baumusterprüfbescheinigung;*
- *gegebenenfalls Namen und Anschrift der benannten Stelle;*
- *Identifikation des Unterzeichners, der zur rechtsverbindlichen Unterzeichnung für den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten befugt ist.*

Anhang XV behandelt die schriftliche Erklärung der Konformität mit den Bestimmungen der Richtlinie.

1) Die schriftliche Erklärung über die Konformität mit der Richtlinie ist beizufügen:

- *dem Sportboot; sie muss sich in dem Handbuch für den Eigner befinden (Anhang I, Nummer 2.5),*
- *den in Anhang II genannten Bauteilen.*

2) Die schriftliche Konformitätserklärung muss folgende Angaben enthalten:

- *Namen und Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten;*
- *Beschreibung des Sportboots bzw. des Bauteils;*
- *Bezugnahme auf die verwendeten einschlägigen harmonisierten Normen oder Bezugnahme auf Spezifizierungen, für die die Konformität erklärt wird;*
- *gegebenenfalls Bezugnahme auf die von einer benannten Stelle ausgestellte EG-Baumusterprüfbescheinigung;*
- *gegebenenfalls Namen und Anschrift der benannten Stelle;*
- *Identifikation des Unterzeichners, der zur rechtsverbindlichen Unterzeichnung für den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten befugt ist.*

⁽¹⁾ Sie muss in den in Anhang I Nummer 2.5 genannten Sprachen abgefasst sein.

⁽²⁾ Firma und vollständige Anschrift; handelt es sich um einen Bevollmächtigten, so muss auch die Firma und Anschrift des Herstellers angegeben werden.

⁽³⁾ Beschreibung des betreffenden Erzeugnisses: Marke, Typ, Seriennummer (gegebenenfalls).

In diesem Zusammenhang sei auf die in Artikel 4 enthaltenen Definitionen der Begriffe „Hersteller“, „bevollmächtigter Vertreter“ usw. verwiesen.

Einige Hersteller fertigen Boote, die für den Antrieb mit Außenbordmotoren vorgesehen sind, die allerdings bei Inverkehrbringen nicht zum Lieferumfang gehören. Der Händler oder der Endverbraucher wählt Größe und Typ des einzusetzenden Motors aus, und entscheidet in einigen Fällen erst, ob überhaupt ein Motor eingesetzt werden soll. Das Boot gilt somit als betriebsbereit, bevor der Motor ausgewählt ist, und es sei auf die oben genannten Anforderungen bezüglich einer schriftlichen Konformitätserklärung hingewiesen.

Die Arbeitsgruppe für administrative Zusammenarbeit der Marktaufsichtsbehörden in den Mitgliedstaaten (ADCO) verabschiedete bei ih-

rer zehnten Sitzung in Griechenland am 12. und 13. Juni 2003 ein gemeinsames Format für die Konformitätserklärung, das nachfolgend wiedergegeben wird. Dieses Format wird von den Marktaufsichtsbehörden als Vorlage für die Entwicklung nationaler Fassungen der Konformitätserklärung in der/den Amtssprache(n) des jeweiligen Mitgliedstaates benutzt. Die Verwendung dieses gemeinsamen Formats ist zwar nicht obligatorisch, sie wird jedoch dringend empfohlen, um die Akzeptanz in der gesamten Europäischen Union zu erleichtern, denn dieses Format stellt alle grundlegenden Informationen bereit, die die Marktaufsichtsbehörden in den EWR-Ländern für erforderlich halten.

KONFORMITÄTSERKLÄRUNG

Sportboote
Richtlinie 94/25/EG

Hersteller:

Straße: _____

PLZ: _____ Stadt: _____

Land: (Abk.) _____ (Druckschrift) _____

zertifiziert nach Modul:

A Aa B + C B + D B + F G H

Auszufüllen, wenn Konformitätserklärung durch einen in der EU ansässigen Bevollmächtigten des o.g. Herstellers ausgestellt wird

Bevollmächtigter:

Straße: _____

PLZ: : _____ Stadt _____

Land: (Abk.) _____ (Druckschrift) _____

Auszufüllen bei Beteiligung einer benannten Stelle

Name: _____ Identifikations-Nr.: _____

Straße: _____

PLZ: _____ Stadt: _____

Land: (Abk.) _____ (Druckschrift) _____

sofern EG-Baumusterprüfbescheinigung erteilt (Nr., Datum) _____, ___ / ___ / ___

Beschreibung des Bootes

Schiffskörperidentifikations-Nummer (HIN):

Modellbezeichnung: _____

Typ oder Nummer: _____

Entwurfskategorie.....: _____

Bootstyp* (*: siehe Codes auf der nächsten Seite).....: _____

Rumpftyp* (*siehe Codes auf der nächsten Seite): _____

Deck * (* siehe Codes auf der nächsten Seite): _____

Baumaterial * (* siehe Codes auf der nächsten Seite).....: _____

Antrieb* (* siehe Codes auf der nächsten Seite): _____

Motor* (* siehe Codes auf der nächsten Seite).....: _____

max. Motorleistung (PS/kW): _____

Länge und Breite (m).....: / _____ / _____

Tiefgang (m).....: _____

Ich erkläre und versichere hiermit, dass das oben bezeichnete Boot alle umseitig aufgeführten Anforderungen erfüllt und – sofern eine CE-Baumusterprüfbescheinigung ausgestellt worden ist – mit dem Modell übereinstimmt, für das eine CE-Baumusterprüfbescheinigung ausgestellt worden ist.

Name: _____ Unterschrift: _____

für den Hersteller bzw, den Bevollmächtigten

Datum: ___ / ___ / ___

Bootstyp

- 01 Segelboot
- 02 aufblasbar, Schlauchboot
- 03 andere:

Rumpftyp:

- 01 Einrümpfer
- 02 Mehrrümpfer
- 03 andere:

Baumaterial

- 01 Aluminium, Aluminiumlegierungen
- 02 GFK, Kunststoff
- 03 Stahl, Stahllegierungen
- 04 Holz
- 05 andere:

Antrieb

- 01 Segel
- 02 Benzinmotor
- 03 Dieselmotor
- 04 Elektromotor
- 05 Ruder
- 06 andere:

Motor

- 01 Außenborder
- 02 Innenborder
- 03 Z- oder Heckantrieb
- 04 andere:

Deck

- 01 geschlossen
- 02 teilweise geschlossen
- 03 offen

Grundlegende Sicherheitsanforderungen gemäß Anhang I der Richtlinie 94/25/EG	angewandte harmonisierte Normen	angewandte ISO Normen	andere technische Regelungen	gemäß technischer Unterlagen
Allgemeine Anforderungen (2)				
Kennzeichnung des Bootskörpers (2.1)				
Herstellerplakette (2.2)				
Schutz vor Überbordfallen, Wiedereinstiegshilfe (2.3)				
Sicht vom Steuerstand (2.4)				
Handbuch für Eigner (2.5)				
Festigkeit und Dichtigkeit, bauliche Anforderungen (3)				
Bauweise (3.1)				
Stabilität und Freibord (3.2)				
Auftrieb und Schwimmfähigkeit (3.3)				
Öffnungen im Bootskörper, im Deck und in den Aufbauten (3.4)				
Überflutung (3.5)				
Vom Hersteller empfohlene Höchstlast (3.6)				
Stauplatz für Rettungsmittel (3.7)				
Notausstieg (3.8)				
Ankern, Vertäuen und Schleppen (3.9)				
Bedienungseigenschaften (4)				
Einbau-Anforderungen (5)				
Motoren und Motorenräume (5.1)				
Innenbordmotoren (5.1.1)				
Lüftung (5.1.2)				
Freiliegende Teile (5.1.3)				
Starten von Außenbordmotoren (5.1.4)				
Kraftstoffsystem (5.2)				
Allgemeines (5.2.1)				
Kraftstoffbehälter (5.2.2)				
Elektrisches System (5.3)				
Steuerungssystem (5,4)				
Allgemeines (5.2.1)				
Notvorrichtungen (5.4.1)				
Gassystem (5,5)				
Brandbekämpfung (5.6)				
Allgemeines (5.6.1)				
Löschvorrichtungen (5.6.2)				
Navigationslichter (5.7)				
Schutz gegen Gewässerverschmutzung (5.8)				

Anlage 1

PRÄAMBEL UND ERWÄGUNGSGRÜNDE

Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100a,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾, gemäß dem Verfahren des Artikel 189b des Vertrags ⁽³⁾, in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist.

Der erste Erwägungsgrund wurde aus dem zweiten Absatz des Artikels 7a (früher Artikel 8a) des Vertrags zur Verwirklichung des Binnenmarkts übernommen. In dem ersten Abschnitt wird ex-Artikel 100a (jetzt Artikel 95), die Rechtsgrundlage dieser Richtlinie, als eine der Bestimmungen zitiert, auf deren Grundlage die Gemeinschaft Maßnahmen zur schrittweisen Schaffung des Binnenmarktes ergreift.

Die in den einzelnen Mitgliedstaaten geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften über die Sicherheitseigenschaften von Sportbooten unterscheiden sich nach Inhalt und Anwendungsbereich. Diese Unterschiede können zu Handelshemmnissen und ungleichen Wettbewerbsbedingungen auf dem Binnenmarkt führen.

In dem zweiten Erwägungsgrund wird darauf hingewiesen, dass die Sicherheitseigen-

schaften von Sportbooten in Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten geregelt sind, die nach Inhalt und Anwendungsbereich unterschiedlich (und damit harmonisierungsbedürftig) sind. Es geht hier lediglich um Vorschriften für den Bau von Sportbooten.

Nur durch eine Harmonisierung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften können diese Hindernisse des freien Warenverkehrs beseitigt werden. Dieses Ziel kann durch die einzelnen Richtlinien nicht ausreichend erreicht werden. In dieser Richtlinie werden lediglich die für den freien Warenverkehr von Sportbooten unerlässlichen Anforderungen festgelegt.

Der dritte Erwägungsgrund rechtfertigt die Harmonisierung mit Hilfe der Richtlinie, durch deren Umsetzung frühere nationale Vorschriften ersetzt werden, mit der Begründung, dies sei die einzige Möglichkeit, Handelshemmnisse zu beseitigen.

Die Auswirkungen dieser Handelshemmnisse können sogar quantifiziert werden. In den Mitgliedstaaten, die nationale Vorschriften auf diesem Gebiet hatten, wurde zirka 70 % der Nachfrage im Markt durch die heimische Produktion gedeckt, während dieser Prozentsatz bei den übrigen Mitgliedstaaten nur 50 % betrug. Mit diesem Erwägungsgrund wird auch der Geltungsbereich der Richtlinie insofern eingeschränkt, als lediglich die unerlässlichen Anforderungen an den Bau von Sportbooten mit dem Ziel festgelegt werden, die Handelshemmnisse zu beseitigen.

Diese Richtlinie sollte nur für Sportboote mit einer Mindestlänge von 2,5 m und einer Höchstlänge von 24 m gelten; letztere ist aus den ISO-Normen abgeleitet.

Im vierten Erwägungsgrund wird auf Artikel 1 verwiesen und festgelegt, dass Sportboote von der Richtlinie betroffen sind, deren Rumpf zwischen 2,5 m bis einschließlich 24 m lang ist.

Die Beseitigung der technischen Handelshemmnisse im Bereich der Sportboote und ihrer Bauteile muss – sofern sie nicht durch die gegenseitige Anerkennung der Gleichwertigkeit erfolgen kann – der neuen Konzeption gemäß der Entschließung des Rates vom 7. Mai 1985 ⁽⁴⁾ folgen, wonach grundlegende Sicherheitsanforderungen und sonstige Anforderungen im Interesse des Gemeinwohls festzulegen sind. Gemäß Artikel 100a Absatz 3 des Vertrags geht die Kommission in ihren Vorschlägen in den Bereichen Gesundheit, Sicherheit, Umweltschutz und Verbraucherschutz von einem hohen Schutzniveau aus. Die grundlegenden Anforderungen sind die Kriterien, mit denen Sportboote und unvollständige Boote sowie ihre einzelnen und eingebauten Bauteile übereinstimmen müssen.

Auch der fünfte Erwägungsgrund dient der Rechtfertigung der Richtlinie; in ihm wird darauf verwiesen, dass einige Mitgliedstaaten gar keine Rechts- und Verwaltungsvorschriften haben, die einer gegenseitigen Anerkennung der Gleichwertigkeit durch die Mitgliedstaaten zugrunde gelegt werden könnten.

Mit diesem Erwägungsgrund wird die Richtlinie ferner mit dem „neuen Konzept“ verknüpft, insbesondere ex-Artikel 100a (jetzt Artikel 95) Absatz 3, in dem es heißt, dass die Kommission in ihren Vorschlägen in den Bereichen Gesundheit, Sicherheit, Umweltschutz und Verbraucherschutz von einem hohen Schutzniveau ausgeht. Obwohl der Bereich Sicherheit normalerweise unter die nach dem „neuen Konzept“ abgefassten Richtlinien fällt, ist die vorliegende Richtlinie die erste, in der sich der Umweltaspekt ausdrücklich in einer der grundlegenden Konstruktionsanforderungen niederschlägt.

Diese Richtlinie legt somit nur die grundlegenden Anforderungen fest. Um den Nachweis zu erleichtern, dass ein Sportboot diesen Anforderungen entspricht, müssen auf europäischer Ebene einheitliche Normen für Sportboote und ihre Bauteile gemäß Anhang II geschaffen werden. Die Ausarbeitung dieser europaweit geltenden harmonisierten Normen, die nach wie vor nicht zwingend vorgeschrieben werden dürfen, erfolgt durch private Organisationen. Das Europäische Komitee für Normung (CEN) und das Europäische Komitee für Elektrotechnische Normung (Cenelec) sind gemäß

den am 13. November 1984 unterzeichneten allgemeinen Leitlinien für die Zusammenarbeit zwischen der Kommission und diesen beiden Organisationen als zuständige Stellen für die Festlegung der harmonisierten Normen anerkannt. Im Sinne dieser Richtlinie ist eine harmonisierte Norm eine technische Spezifikation (europäische Norm oder Harmonisierungsdokument), die von einer dieser Organisationen oder beiden im Auftrag der Kommission gemäß der Richtlinie 83/189/EWG des Rates vom 28. März 1983 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (5) oder aufgrund der allgemeinen Leitlinien festgesetzt wird.

Im sechsten Erwägungsgrund wird wiederholt, dass die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie erfüllt werden müssen und dass harmonisierte Normen dabei helfen, den Nachweis der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen zu erleichtern, ohne zwingend vorgeschrieben werden zu dürfen.

Angesichts der Art der Gefahren, die mit der Verwendung von Sportbooten und ihren Bauteilen verbunden sind, müssen Verfahren zur Bewertung der Konformität mit den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie eingeführt werden. Diese Verfahren müssen sich an dem Grad der Gefahr ausrichten, die von einem Sportboot oder seinen Bauteilen ausgehen kann. Folglich muss jede Konformitätskategorie durch ein angemessenes Verfahren ergänzt werden oder die Wahl zwischen mehreren gleichwertigen Verfahren möglich sein. Die vorgesehenen Verfahren stehen in Einklang mit dem Beschluss 93/465/EWG des Rates vom 22. Juli 1983 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung (1).

Im siebten Erwägungsgrund ist die Annahme verschiedener Verfahren zur Bewertung der Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen in Abhängigkeit von dem Grad der Gefahr vorgesehen, die mit dem jeweiligen Sportboot verbunden sein kann.

Der Rat hat vorgesehen, dass die CE-Kennzeichnung vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten

angebracht wird. Diese Kennzeichnung bestätigt die Konformität des Sportboots und seiner Bauteile mit allen in den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für das jeweilige Produkt festgelegten grundlegenden Anforderungen und Bewertungsverfahren.

Im achten Erwägungsgrund wird die Bedeutung der CE-Kennzeichnung erklärt, die darin besteht, die Konformität des betreffenden Erzeugnisses mit den entsprechenden grundlegenden Anforderungen und den Bewertungsverfahren anzuzeigen.

Es ist angebracht, dass die Mitgliedstaaten im Einklang mit Artikel 100a Absatz 5 des Vertrags vorläufige Maßnahmen treffen können, durch die das Inverkehrbringen und die Verwendung von Sportbooten oder deren Bestandteilen im Fall eines besonderen Risikos für die Sicherheit von Personen und gegebenenfalls von Haustieren oder Gütern beschränkt oder untersagt werden, sofern diese Maßnahmen einem gemeinschaftlichen Kontrollverfahren unterliegen.

Im neunten Erwägungsgrund wird auf die in Artikel 7 enthaltene Schutzklausel verwiesen.

Jede Entscheidung im Rahmen dieser Richtlinie muss gegenüber demjenigen, an den sie gerichtet ist, unter Angabe der Einspruchsmöglichkeiten begründet werden.

Im zehnten Erwägungsgrund wird auf die in den Artikel 11 und 12 enthaltene Transparenzklausel verwiesen.

Für das Inverkehrbringen und den Betrieb von Sportbooten und ihren Bauteilen, die nach den bis zum Zeitpunkt der Annahme der vorliegenden Richtlinie geltenden einzelstaatlichen Bestimmungen hergestellt wurden, ist eine Übergangsregelung vorzusehen.

Im elften Erwägungsgrund wird erläutert, warum die in Artikel 13 Absatz 3 enthaltene Übergangsregelung notwendig ist.

Diese Richtlinie enthält keine Vorschriften zur Beschränkung der Verwendung von Sportbooten nach ihrer Indienstellung.

Im zwölften Erwägungsgrund wird festgestellt, dass mit den Bestimmungen der Richtlinie nicht beabsichtigt wird, die Verwendung von Sportbooten zu beschränken.

Der Bau von Sportbooten kann insofern Auswirkungen auf die Umwelt haben, als die Boote Schadstoffe freisetzen können. Deshalb ist es erforderlich, Umweltschutzbestimmungen in die Richtlinie aufzunehmen, insoweit diese den Bau von Sportbooten unter dem Gesichtspunkt ihrer unmittelbaren Auswirkungen auf die Umwelt betreffen.

Im dreizehnten Erwägungsgrund wird auf die grundlegenden Anforderungen verwiesen, die zum Schutz der Umwelt an die Auslegung von Sportbooten gestellt werden müssen.

Diese Richtlinie sollte das Recht der Mitgliedstaaten unberührt lassen, unter Einhaltung des Vertrags die Anforderungen festzulegen, die sie für die Schifffahrt auf bestimmten Gewässern im Hinblick auf den Umweltschutz, die Struktur der Wasserwege und zur Gewährleistung der Sicherheit auf den Wasserwegen für erforderlich hält, sofern dies nicht bewirkt, dass Sportboote in einer nicht in der Richtlinie festgelegten Weise geändert werden –

Im vierzehnten und letzten Erwägungsgrund wird der zwölfte Erwägungsgrund bekräftigt und vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten unter Einhaltung des Vertrags Bestimmungen für die Schifffahrt auf bestimmten Gewässern vorschreiben können, sofern dies nicht dazu führt, dass die Sportboote in einer nicht in der Richtlinie festgelegten Weise geändert werden.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Anlage 2

Text der Richtlinie 94/25/EG

RICHTLINIE 94/25/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 16. Juni 1994

zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT
DER EUROPÄISCHEN UNION —gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100a,auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialaus-
schusses⁽²⁾,gemäß dem Verfahren des Artikels 189b des Vertra-
ges⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Binnenmarkt umfaßt einen Raum ohne Binnengren-
zen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen,
Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist.Die in den einzelnen Mitgliedstaaten geltenden Rechts-
und Verwaltungsvorschriften über die Sicherheitseigen-
schaften von Sportbooten unterscheiden sich nach Inhalt
und Anwendungsbereich. Diese Unterschiede können zu
Handelshemmnissen und ungleichen Wettbewerbsbedin-
gungen auf dem Binnenmarkt führen.Nur durch eine Harmonisierung der einzelstaatlichen
Rechtsvorschriften können diese Hindernisse des freien
Warenverkehrs beseitigt werden. Dieses Ziel kann durch
die einzelnen Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht
werden. In dieser Richtlinie werden lediglich die für den
freien Warenverkehr von Sportbooten unerläßlichen
Anforderungen festgelegt.Diese Richtlinie sollte nur für Sportboote mit einer Min-
destlänge von 2,5 m und einer Höchstlänge von 24 m
gelten; letztere ist aus dem IMO-Übereinkommen und den
ISO-Normen abgeleitet.⁽¹⁾ ABl. Nr. C 123 vom 15. 5. 1992, S. 7.⁽²⁾ ABl. Nr. C 313 vom 30. 11. 1992, S. 38.⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 18. No-
vember 1992 (ABl. Nr. C 337 vom 21. 12. 1992, S. 17).
Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 16. November
1993 (ABl. Nr. C 137 vom 19. 5. 1994, S. 1). Beschluß des
Europäischen Parlaments vom 9. März 1994 (ABl. Nr. C 91
vom 28. 3. 1994).Die Beseitigung der technischen Handelshemmnisse im
Bereich der Sportboote und ihrer Bauteile muß — sofern
sie nicht durch die gegenseitige Anerkennung der Gleich-
wertigkeit durch alle Mitgliedstaaten erfolgen kann —
der neuen Konzeption gemäß der Entschließung des Rates
vom 7. Mai 1985⁽⁴⁾ folgen, wonach grundlegende Sicher-
heitsanforderungen und sonstige Anforderungen im Inter-
esse des Gemeinwohls festzulegen sind. Gemäß Arti-
kel 100a Absatz 3 des Vertrages geht die Kommission in
ihren Vorschlägen in den Bereichen Gesundheit, Sicher-
heit, Umweltschutz und Verbraucherschutz von einem
hohen Schutzniveau aus. Die grundlegenden Anforderun-
gen sind die Kriterien, mit denen Sportboote und unvoll-
ständige Boote sowie ihre einzelnen und eingebauten
Bauteile übereinstimmen müssen.Diese Richtlinie legt somit nur die grundlegenden Anfor-
derungen fest. Um den Nachweis zu erleichtern, daß ein
Sportboot diesen Anforderungen entspricht, müssen auf
europäischer Ebene einheitliche Normen für Sportboote
und ihre Bauteile geschaffen werden. Die Ausarbeitung
dieser europaweit geltenden harmonisierten Normen, die
nach wie vor nicht zwingend vorgeschrieben werden
dürfen, erfolgt durch private Organisationen. Das Euro-
päische Komitee für Normung (CEN) und das Europäi-
sche Komitee für Elektrotechnische Normung (CENELEC)
sind gemäß den am 13. November 1984 unterzeichneten
allgemeinen Leitlinien für die Zusammenarbeit zwischen
der Kommission und diesen beiden Organisationen als
zuständige Stellen für die Festlegung der harmonisierten
Normen anerkannt. Im Sinne dieser Richtlinie ist eine
harmonisierte Norm eine technische Spezifikation (euro-
päische Norm oder Harmonisierungsdokument), die von
einer dieser Organisationen oder beiden im Auftrag der
Kommission gemäß der Richtlinie 83/189/EWG des Rates
vom 28. März 1983 über ein Informationsverfahren auf
dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften⁽⁵⁾
oder aufgrund der allgemeinen Leitlinien festgesetzt
wird.Angesichts der Art der Gefahren, die mit der Verwendung
von Sportbooten und ihren Bauteilen verbunden sind,
müssen Verfahren zur Bewertung der Konformität mit
den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie einge-
führt werden. Diese Verfahren müssen sich an dem Grad
der Gefahr ausrichten, die von einem Sportboot oder
seinen Bauteilen ausgehen kann. Folglich muß jede Kon-
formitätskategorie durch ein angemessenes Verfahren
ergänzt werden oder die Wahl zwischen mehreren gleich-⁽⁴⁾ ABl. Nr. C 136 vom 4. 6. 1985, S. 1.⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 109 vom 26. 4. 1983, S. 8. Richtlinie zuletzt
geändert durch die Richtlinie 88/182/EWG (ABl. Nr. L 81
vom 26. 3. 1988, S. 75).

wertigen Verfahren möglich sein. Die vorgesehenen Verfahren stehen in Einklang mit dem Beschluß 93/465/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung⁽¹⁾.

Der Rat hat vorgesehen, daß die CE-Kennzeichnung vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten angebracht wird. Diese Kennzeichnung bestätigt die Konformität des Sportbootes und seiner Bauteile mit allen in den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für das jeweilige Produkt festgelegten grundlegenden Anforderungen und Bewertungsverfahren.

Es ist angebracht, daß die Mitgliedstaaten im Einklang mit Artikel 100a Absatz 5 des Vertrages vorläufige Maßnahmen treffen können, durch die das Inverkehrbringen und die Verwendung von Sportbooten oder deren Bestandteilen im Fall eines besonderen Risikos für die Sicherheit von Personen und gegebenenfalls von Haustieren oder Gütern beschränkt oder untersagt werden, sofern diese Maßnahmen einem gemeinschaftlichen Kontrollverfahren unterliegen.

Jede Entscheidung im Rahmen dieser Richtlinie muß gegenüber demjenigen, an den sie gerichtet ist, unter Angabe der Einspruchsmöglichkeiten begründet werden.

Für das Inverkehrbringen und den Betrieb von Sportbooten und ihren Bauteilen, die nach den bis zum Zeitpunkt der Annahme der vorliegenden Richtlinie geltenden einzelstaatlichen Bestimmungen hergestellt wurden, ist eine Übergangsregelung vorzusehen.

Diese Richtlinie enthält keine Vorschriften zur Beschränkung der Verwendung von Sportbooten nach ihrer Indienststellung.

Der Bau von Sportbooten kann insofern Auswirkungen auf die Umwelt haben, als die Boote Schadstoffe freisetzen können. Deshalb ist es erforderlich, Umweltschutzbestimmungen in die Richtlinie aufzunehmen, insoweit diese den Bau von Sportbooten unter dem Gesichtspunkt ihrer unmittelbaren Auswirkungen auf die Umwelt betreffen.

Diese Richtlinie sollte das Recht der Mitgliedstaaten unberührt lassen, unter Einhaltung des Vertrages die Anforderungen festzulegen, die sie für die Schifffahrt auf bestimmten Gewässern im Hinblick auf den Umweltschutz, die Struktur der Wasserwege und zur Gewährleistung der Sicherheit auf den Wasserwegen für erforderlich halten, sofern dies nicht bewirkt, daß Sportboote in einer nicht in der Richtlinie festgelegten Weise geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

Artikel 1

(1) Diese Richtlinie gilt für Sportboote sowie für unvollständige Boote und für alle einzelnen oder eingebauten Bauteile im Sinne von Anhang II.

(2) Im Sinne dieser Richtlinie sind Sportboote unabhängig von der Antriebsart sämtliche Boote mit einer nach der einschlägigen harmonisierten Norm gemessenen Rumpflänge von 2,5 m bis 24 m, die für Sport- und Freizeitzwecke bestimmt sind; Boote, die gleichzeitig auch für Charter- oder Schulungszwecke verwendet werden können, fallen ebenfalls in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie, sofern sie für Sport- und Freizeitzwecke in Verkehr gebracht werden.

(3) Folgende Wasserfahrzeuge fallen nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie:

- a) ausschließlich für Rennen bestimmte und vom Hersteller entsprechend gekennzeichnete Wasserfahrzeuge, einschließlich Rennruderboote und Trainingsruderboote;
- b) Kanus und Kajaks, Gondeln und Tretboote;
- c) Windsurfbretter;
- d) motorbetriebene Surfbretter, Wasserskooter und ähnliche Wasserfahrzeuge;
- e) Originalfahrzeuge und vorwiegend mit Originalmaterialien angefertigte und vom Hersteller entsprechend gekennzeichnete einzelne Nachbauten von vor 1950 entworfenen historischen Wasserfahrzeugen;
- f) Versuchsboote, solange sie nicht auf dem Gemeinschaftsmarkt in Verkehr gebracht werden;
- g) für den Eigengebrauch gebaute Boote, solange sie während eines Zeitraums von fünf Jahren nicht auf dem Gemeinschaftsmarkt in Verkehr gebracht werden;
- h) unbeschadet des Absatzes 2, Wasserfahrzeuge für den speziellen Zweck, mit einer Mannschaft besetzt zu werden und Passagiere gewerblich zu befördern, insbesondere — unabhängig von der Zahl der Passagiere — Wasserfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe⁽²⁾;

(1) ABl. Nr. L 220 vom 30. 8. 1993, S. 23.

(2) ABl. Nr. L 301 vom 28. 10. 1982, S. 1.

- i) Tauchfahrzeuge;
- j) Luftkissenfahrzeuge;
- k) Tragflügelboote.

Artikel 2

Inverkehrbringen und Inbetriebnahme

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit die in Artikel 1 genannten Erzeugnisse nur dann in den Verkehr gebracht und entsprechend ihrer Zweckbestimmung in Betrieb genommen werden dürfen, wenn sie die Sicherheit und die Gesundheit von Personen sowie Sachen oder die Umwelt bei sachgemäßer Konstruktion und Instandhaltung nicht gefährden.

(2) Diese Richtlinie berührt nicht die Befugnis der Mitgliedstaaten, unter Einhaltung der Vertragsbestimmungen im Hinblick auf den Umweltschutz, die Struktur der Wasserwege sowie zur Gewährleistung der Sicherheit auf den Wasserwegen Bestimmungen für die Schifffahrt auf bestimmten Gewässern zu erlassen, sofern dies keine Änderung von Wasserfahrzeugen im Sinne dieser Richtlinie zur Folge hat.

Artikel 3

Grundlegende Anforderungen

Die in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse müssen die in Anhang I genannten grundlegenden Anforderungen in bezug auf Sicherheit, Gesundheit, Umweltschutz und Verbraucherschutz erfüllen.

Artikel 4

Freier Verkehr der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse

(1) Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme von Sportbooten nicht verbieten, einschränken oder behindern, wenn diese die CE-Kennzeichnung gemäß Anhang IV tragen, aus der hervorgeht, daß sie alle Bestimmungen dieser Richtlinie einschließlich der Bestimmungen über die Konformitätsbewertungsverfahren nach Kapitel II erfüllen.

(2) Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen von unvollständigen Booten nicht verbieten, einschränken oder behindern, falls der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter oder die für das Inverkehrbringen verantwortliche Person gemäß Anhang III Buchstabe a) erklärt, daß die Fertigstellung des Boots durch andere beabsichtigt ist.

(3) Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme von Bauteilen im Sinne von Anhang II nicht verbieten, einschränken oder behindern, wenn diese die CE-Kennzeichnung gemäß Anhang IV tragen, aus der hervorgeht, daß sie die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllen, sofern diese Bau-

teile nach der gemäß Anhang III Buchstabe b) abgegebenen Erklärung des Herstellers, seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten oder — im Fall von Einfuhren aus Drittländern — der Person, die das Bauteil in der Gemeinschaft in Verkehr bringt, zum Einbau in ein Sportboot bestimmt sind.

(4) Die Mitgliedstaaten verhindern nicht, daß bei Messen, Ausstellungen und Vorfürungen die in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse, die den Bestimmungen dieser Richtlinie nicht entsprechen, ausgestellt werden, sofern ein sichtbares Schild deutlich darauf hinweist, daß diese Erzeugnisse erst in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden können, wenn ihre Übereinstimmung mit dieser Richtlinie hergestellt ist.

(5) Falls unter diese Richtlinie fallende Erzeugnisse auch von anderen Richtlinien erfaßt werden, die andere Aspekte behandeln und in denen ebenfalls die CE-Kennzeichnung vorgesehen ist, wird mit dieser Kennzeichnung auch die Konformität der betreffenden Erzeugnisse mit den Bestimmungen dieser anderen Richtlinien angezeigt. Hat jedoch laut einer oder mehrerer Richtlinien der Hersteller während einer Übergangszeit die Wahl zwischen mehreren Regelungen, so wird durch die CE-Kennzeichnung lediglich die Konformität mit den Bestimmungen der vom Hersteller angewandten Richtlinien angezeigt. In diesem Fall müssen die den Erzeugnissen beiliegenden Unterlagen, Hinweise oder Anleitungen die Nummern dieser Richtlinien gemäß ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* tragen.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, daß die in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse, die den einschlägigen nationalen Normen zur Durchführung der harmonisierten Normen, deren Fundstellen in *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht wurden, entsprechen, die grundlegenden Anforderungen gemäß Artikel 3 erfüllen; die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Fundstellen dieser nationalen Normen.

Artikel 6

(1) Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, daß die in Artikel 5 genannten harmonisierten Normen nicht voll den in Artikel 3 genannten grundlegenden Anforderungen entsprechen, so befaßt die Kommission oder der betreffende Mitgliedstaat den durch die Richtlinie 83/189/EWG eingesetzten Ausschuß unter Darlegung der Gründe. Der Ausschuß nimmt hierzu umgehend Stellung.

Aufgrund der Stellungnahme des Ausschusses weist die Kommission die Mitgliedstaaten darauf hin, daß die betreffenden Normen aus den nach Artikel 5 vorgenommenen Veröffentlichungen gestrichen werden müssen bzw. nicht gestrichen werden dürfen.

Nr. L 164/18

Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften

30. 6. 94

(2) Die Kommission kann nach dem Verfahren des Absatzes 3 die geeigneten Maßnahmen treffen, um die Einheitlichkeit der praktischen Durchführung dieser Richtlinie sicherzustellen.

(3) Die Kommission wird von einem Ständigen Ausschuss unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

Der Ständige Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ständigen Ausschuss einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Dieser Ausschuss gibt — gegebenenfalls aufgrund einer Abstimmung — seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.

Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ständigen Ausschusses. Sie unterrichtet diesen Ausschuss darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

(4) Der Ständige Ausschuss kann darüber hinaus alle Fragen bezüglich der Anwendung dieser Richtlinie prüfen, die von seinem Vorsitzenden von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats aufgeworfen werden.

Artikel 7

Schutzklausel

(1) Stellt ein Mitgliedstaat fest, daß die mit der CE-Kennzeichnung gemäß Anhang IV versehenen Sportboote oder deren Bauteile im Sinne des Anhangs II eine Gefährdung für die Sicherheit und Gesundheit von Personen sowie für Sachen oder die Umwelt darstellen können, auch wenn sie sachgemäß gebaut, eingehaut, instandgehalten und ihrer Zweckbestimmung entsprechend verwendet werden, so trifft er alle geeigneten vorläufigen Maßnahmen, um diese Erzeugnisse aus dem Verkehr zu ziehen oder ihr Inverkehrbringen oder ihre Inbetriebnahme zu verbieten oder einzuschränken.

Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission unverzüglich von einer solchen Maßnahme, begründet seine Entscheidung und gibt insbesondere an, ob die Abweichung von den Anforderungen zurückzuführen ist auf:

- a) die Nichteinhaltung der in Artikel 3 genannten grundlegenden Anforderungen,
- b) eine mangelhafte Anwendung der in Artikel 5 genannten Normen, sofern die Anwendung dieser Normen behauptet wird,

c) einen Mangel der in Artikel 5 genannten Normen selbst.

(2) Die Kommission tritt unverzüglich in Konsultation mit den Betroffenen. Stellt die Kommission nach dieser Anhörung fest,

— daß die Maßnahme gerechtfertigt ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, sowie die anderen Mitgliedstaaten. Ist die in Absatz 1 genannte Entscheidung in einem Mangel der Normen begründet, so befaßt die Kommission nach Anhörung der Betroffenen den in Artikel 6 Absatz 1 genannten Ausschuss innerhalb von zwei Monaten, falls der betreffende Mitgliedstaat bei seiner Entscheidung bleiben will, und leitet das in Artikel 6 Absatz 1 genannte Verfahren ein;

— daß die Maßnahme nicht gerechtfertigt ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, sowie den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten.

(3) Ist ein dieser Richtlinie nicht entsprechendes genanntes Bauteil oder Boot mit der CE-Kennzeichnung versehen, so werden die geeigneten Maßnahmen von dem Mitgliedstaat getroffen, der die Aufsicht über denjenigen hat, welcher die CE-Kennzeichnung angebracht hat; dieser Mitgliedstaat unterrichtet davon die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten.

(4) Die Kommission stellt sicher, daß die Mitgliedstaaten über den Verlauf und die Ergebnisse dieses Verfahrens unterrichtet werden.

KAPITEL II

Konformitätsbewertung

Artikel 8

Bevor die in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse hergestellt und in Verkehr gebracht werden, hat der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter für die in Anhang I Nummer 1.1 genannten Bootskategorien A, B, C und D folgende Verfahren durchzuführen:

1. Bootskategorien A und B

- Bei Booten mit einer Rumpflänge von weniger als 12 m: die interne Fertigungskontrolle mit Prüfungen (Modul Aa) entsprechend Anhang VI;
- bei Booten mit einer Rumpflänge von 12 m bis 24 m: die EG-Baumusterprüfung (Modul B) entsprechend Anhang VII, gefolgt von Modul C (Konformität mit der Bauart) entsprechend Anhang VIII oder eines der folgenden Module: B + D oder B + F oder G oder II.

2. Bootskategorie C

- a) Bei Booten mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 12 m:
- bei Einhaltung der harmonisierten Normen zu den Nummern 3.2 und 3.3 des Anhangs II: die interne Fertigungskontrolle (Modul A) entsprechend Anhang V;
 - bei Nichteinhaltung der harmonisierten Normen zu den Nummern 3.2 und 3.3 des Anhangs II: die interne Fertigungskontrolle mit Prüfungen (Modul Aa) entsprechend Anhang VI;
- b) Bei Booten mit einer Rumpflänge von 12 m bis 24 m: die EG-Baumusterprüfung (Modul B) entsprechend Anhang VII, gefolgt von Modul C (Konformität mit der Bauart) entsprechend Anhang VIII oder eines der folgenden Module: B + D oder B + F oder G oder H.

3. Bootskategorie D

Bei Booten mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 24 m: die interne Fertigungskontrolle (Modul A) entsprechend Anhang V.

4. Bei den in Anhang II genannten Bauteilen eines der folgenden Module: B + C oder B + D oder B + F oder G oder H.

Artikel 9

Benannte Stellen

(1) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten mit, welche Stellen sie für die Durchführung der Aufgaben im Zusammenhang mit den Konformitätsbewertungsverfahren nach Artikel 8 benannt haben, welche spezifischen Aufgaben diesen Stellen übertragen wurden und welche Kennnummern ihnen zuvor von der Kommission zugeteilt wurden.

Die Kommission veröffentlicht im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* eine Liste der benannten Stellen unter Angabe ihrer Kennnummer sowie der ihnen übertragenen Aufgaben. Sie trägt für die Aktualisierung dieser Liste Sorge.

(2) Bei der Bewertung der in einer solchen Meldung anzugebenden Stellen legen die Mitgliedstaaten die in Anhang XIV festgelegten Kriterien zugrunde. Es wird davon ausgegangen, daß Stellen, die den Bewertungskriterien der einschlägigen harmonisierten Normen entsprechen, diese Kriterien erfüllen.

(3) Ein Mitgliedstaat entzieht einer solchen Stelle seine Zulassung, wenn festgestellt wird, daß diese die in Anhang XIV genannten Kriterien nicht mehr erfüllt. Er unterrichtet hiervon die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich.

KAPITEL III

CE-Kennzeichnung

Artikel 10

(1) Alle Sportboote und die in Anhang II genannten Bauteile, von deren Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen gemäß Artikel 3 auszugehen ist, müssen bei ihrem Inverkehrbringen mit der CE-Kennzeichnung versehen sein.

(2) Die CE-Kennzeichnung gemäß Anhang IV muß in deutlich sichtbarer, leicht lesbarer und unauslöschbarer Form auf den Sportbooten gemäß Anhang I Nummer 2.2 sowie auf den in Anhang II genannten Bauteilen und/oder auf deren Verpackung angebracht sein.

Außer der CE-Kennzeichnung muß die Kennnummer der benannten Stelle aufgeführt sein, die für die Durchführung der Verfahren gemäß den Anhängen VI, IX, X, XI und XII verantwortlich ist.

(3) Zeichen oder Aufschriften, die geeignet sind, Dritte hinsichtlich der Bedeutung oder des Schriftbildes der CE-Kennzeichnung in die Irre zu leiten, dürfen nicht angebracht werden. Alle sonstigen Zeichen dürfen auf dem Sportboot und auf den in Anhang II genannten Bauteilen und/oder deren Verpackung angebracht werden, sofern sie die Sichtbarkeit und Lesbarkeit der CE-Kennzeichnung nicht beeinträchtigen.

(4) Unbeschadet des Artikels 7

a) ist bei der Feststellung durch einen Mitgliedstaat, daß die CE-Kennzeichnung unrechtmäßig angebracht wurde, der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter verpflichtet, das Erzeugnis wieder in Einklang mit den Konformitätsbestimmungen zu bringen und einen weiteren Verstoß unter den von diesem Mitgliedstaat festgelegten Bedingungen zu verhindern;

b) muß — falls die Nichtübereinstimmung weiterbesteht — der Mitgliedstaat alle geeigneten Maßnahmen ergreifen, um das Inverkehrbringen des betreffenden Erzeugnisses einzuschränken oder zu untersagen bzw. um zu gewährleisten, daß es nach den Verfahren des Artikels 7 vom Markt zurückgezogen wird.

KAPITEL IV

Schlußbestimmungen

Artikel 11

Jede in Anwendung dieser Richtlinie getroffene Entscheidung, die eine Einschränkung des Inverkehrbringens und der Inbetriebnahme der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse zur Folge hat, ist genau zu begründen. Sie wird dem Betroffenen unverzüglich unter Angabe der Rechtsbehelfe, die nach den Rechtsvorschriften des betreffenden Mitgliedstaats eingelegt werden können, und der Rechtsbehelfsfristen mitgeteilt.

Nr. L 164/20

Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften

30. 6. 94

Artikel 12

Die Kommission trifft die erforderlichen Maßnahmen, damit die Angaben über alle relevanten Beschlüsse betreffend die Durchführung dieser Richtlinie zur Verfügung gestellt werden.

Artikel 13

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 16. Dezember 1995 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Die Mitgliedstaaten wenden diese Vorschriften ab 16. Juni 1996 an.

Der in Artikel 6 Absatz 3 genannte Ständige Ausschuß kann seine Tätigkeit unmittelbar nach Bekanntgabe dieser Richtlinie aufnehmen. Die Mitgliedstaaten können die in Artikel 9 genannten Maßnahmen unmittelbar nach Bekanntgabe dieser Richtlinie treffen.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Unterabsatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

(3) Die Mitgliedstaaten gestatten für einen Zeitraum von vier Jahren nach Annahme dieser Richtlinie das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse, die den in ihrem Hoheitsgebiet zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie geltenden Rechtsvorschriften entsprechen.

Artikel 14

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 15

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 16. Juni 1994.

*Im Namen des
Europäischen Parlaments*

Der Präsident
E. KLEPSCH

Im Namen des Rates

Der Präsident
Y. PAPANTONIOU

ANHANG I

GRUNDLEGENDE SICHERHEITSANFORDERUNGEN AN AUSLEGUNG UND BAU VON SPORTBOOTEN

1. AUSLEGUNGSKATEGORIE

Auslegungskategorie	Windstärke (Beaufort-Skala)	Signifikante Wellenhöhe (H 1/3, Meter)
A — „Hochsee“	über 8	über 4
B — „Außerhalb von Küstengewässern“	bis einschließlich 8	bis einschließlich 4
C — „Küstennahe Gewässer“	bis einschließlich 6	bis einschließlich 2
D — „Geschützte Gewässer“	bis einschließlich 4	bis einschließlich 0,5

Begriffsbestimmungen:

- A. HOCHSEE: Ausgelegt für ausgedehnte Fahrten, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke über 8 (Beaufort-Skala) und signifikanten Wellenhöhen über 4 m auftreten können und die diese Boote weitgehend aus eigener Kraft bestehen können.
- B. AUSSERHALB VON KÜSTENGEWÄSSERN: Ausgelegt für Fahrten außerhalb von Küstengewässern, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 8 und Wellenhöhen bis einschließlich 4 m auftreten können.
- C. KÜSTENNAHE GEWÄSSER: Ausgelegt für Fahrten in küstennahen Gewässern, großen Buchten, Flußmündungen, Seen und Flüssen, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 6 und Wellenhöhen bis einschließlich 2 m auftreten können.
- D. GESCHÜTZTE GEWÄSSER: Ausgelegt für Fahrten auf kleinen Seen, schmalen Flüssen und Kanälen, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 4 und signifikanten Wellenhöhen bis einschließlich 0,5 m auftreten können.

Boote der jeweiligen Kategorie müssen so ausgelegt und gebaut sein, daß sie der Beanspruchung nach diesen Parametern hinsichtlich Stabilität, Auftrieb und anderen einschlägigen grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang I standhalten und daß sie eine gute Manövrierfähigkeit haben.

2. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

Die in Artikel 1 Absatz 1 der Richtlinie genannten Erzeugnisse müssen den grundlegenden Anforderungen entsprechen, soweit diese für sie gelten.

2.1. Kennzeichnung des Bootskörpers

Jedes Boot ist am Bootskörper mit einem Kennzeichen zu versehen, das folgende Angaben enthält:

- Code des Herstellers,
- Herstellungsland,
- bootstypische Seriennummer,
- Jahr der Herstellung,
- Modelljahr.

Die Einzelheiten dieser Anforderungen sind in der einschlägigen harmonisierten Norm enthalten.

2.2. Herstellerplakette

Jedes Boot muß eine dauerhaft und getrennt von dem Kennzeichen des Bootskörpers angebrachte Plakette mit folgenden Angaben aufweisen:

- Name des Herstellers,
- CE-Kennzeichnung (siehe Anhang IV),
- Kategorie der Bootsauslegung gemäß Nummer 1,
- vom Hersteller empfohlene Höchstlast gemäß Nummer 3.6,
- Zahl der nach der Empfehlung des Herstellers während der Fahrt an Bord zulässigen Personen.

2.3. Schutz vor dem Überbordfallen und Wiedereinstiegsmittel

Je nach Auslegungskategorie müssen die Boote so beschaffen sein, daß das Risiko, über Bord zu fallen, soweit wie möglich verringert und ein Wiedereinsteigen erleichtert wird.

2.4. Sicht vom Hauptsteuerstand

Bei Motorbooten muß der Rudergänger vom Hauptsteuerstand bei normalen Einsatzbedingungen (Geschwindigkeit und Belastung) eine gute Rundumsicht haben.

2.5. Handbuch für den Eigner

Alle Boote sind mit einem Handbuch für den Eigner in der (den) Amtssprache(n) der Gemeinschaft zu liefern, die der Mitgliedstaat, in dem sie in Verkehr gebracht werden, in Einklang mit dem Vertrag bestimmen kann. Dieses Handbuch sollte besonders auf Brand- und Überflutungsrisiken aufmerksam machen und muß die unter den Nummern 2.2, 3.6 und 4 aufgeführten Angaben sowie die Angabe des Leergewichts in Kilogramm enthalten.

3. FESTIGKEIT UND DICHTIGKEIT, BAULICHE ANFORDERUNGEN

3.1. Bauweise

Wahl und Kombination der Werkstoffe und die Konstruktion müssen gewährleisten, daß das Boot in jeder Hinsicht eine ausreichende Festigkeit aufweist. Besonders zu berücksichtigen sind die Auslegungskategorie gemäß Nummer 1 und die vom Hersteller empfohlene Höchstlast gemäß Nummer 3.6.

3.2. Stabilität und Freibord

Stabilität und Freibord des Bootes müssen unter Berücksichtigung der Auslegungskategorie gemäß Nummer 1 und der vom Hersteller empfohlenen Höchstlast gemäß Nummer 3.6 ausreichend sein.

3.3. Auftrieb und Schwimmfähigkeit

Beim Bau des Bootskörpers ist sicherzustellen, daß das Boot über eine Auftriebscharakteristik verfügt, die seiner Auslegungskategorie gemäß Nummer 1 und der vom Hersteller empfohlenen Höchstlast gemäß Nummer 3.6 entspricht. Bewohnbare Mehrzumpfboote müssen über ausreichenden Auftrieb verfügen, damit sie auch dann schwimmfähig bleiben, wenn sie kieloben liegen.

Boote mit weniger als 6 m Länge, die vollschlagen können, müssen über einen ausreichenden Restauftrieb verfügen, der es ihnen ermöglicht, in überflutetem Zustand schwimmfähig zu bleiben, wenn sie entsprechend ihrer Auslegungskategorie verwendet werden.

3.4. Öffnungen im Bootskörper, im Deck und in den Aufbauten

Öffnungen im Bootskörper, im Deck (in den Decks) und in den Aufbauten dürfen den Festigkeitsverband oder — in geschlossenem Zustand — die Wetterdichtigkeit des Bootes nicht beeinträchtigen.

Fenster, Bullaugen, Türen und Lukenabdeckungen müssen dem Wasserdruck, dem sie ausgesetzt sein können, sowie Punktbelastungen durch Personen, die sich an Deck bewegen, standhalten.

Zum Ein- und Austritt von Wasser dienende Außenbord-Durchbrüche, die unterhalb der Wasserlinie entsprechend der vom Hersteller empfohlenen Höchstlast gemäß Nummer 3.6 liegen, sind mit leicht zugänglichen Verschlüssen zu versehen.

3.5. Überflutung

Alle Boote sind so auszulegen, daß das Risiko des Sinkens so gering wie möglich gehalten wird.

Besondere Beachtung sollte folgendes finden:

- Cockpits und Plichten; diese sollten selbstlenzend oder mit anderen Vorrichtungen ausgerüstet sein, die das Eindringen von Wasser in das Bootsinnere verhindern;
- Ventilationsöffnungen;
- Entfernung von Wasser durch Pumpen oder sonstige Vorrichtungen.

3.6. Vom Hersteller empfohlene Höchstlast

Die auf der Herstellerplakette angegebene, vom Hersteller empfohlene Höchstlast (Kraftstoff, Wasser, Proviant, verschiedene Ausrüstungsgegenstände und Personen) in Kilogramm, für die das Boot konzipiert wurde, wird gemäß der Auslegungskategorie (Nummer 1), der Stabilität und dem Freibord (Nummer 3.2) sowie dem Auftrieb und der Schwimmfähigkeit (Nummer 3.3) bestimmt.

3.7. Stauplatz für Rettungsmittel

Alle Boote der Kategorien A und B sowie Boote der Kategorien C und D mit einer Länge von mehr als 6 m müssen einen oder mehrere Stauplätze für ein oder mehrere Rettungsmittel aufweisen, die groß genug sind, um die vom Hersteller empfohlene Zahl von Personen aufzunehmen, für die das Boot ausgelegt ist. Die Stauplätze müssen jederzeit leicht zugänglich sein.

3.8. Notausstieg

Alle bewohnbaren Mehrkörperboote mit einer Länge über 12 m müssen so gebaut sein, daß beim Kickenliegen ein Notausstieg möglich ist.

Alle bewohnbaren Mehrkörperboote müssen so gebaut sein, daß bei Brand ein Notausstieg möglich ist.

3.9. Ankern, Vertäuen und Schleppen

Alle Boote müssen unter Berücksichtigung ihrer Auslegungskategorie und ihrer Merkmale mit einer oder mehreren Halterungen oder anderen Vorrichtungen ausgerüstet sein, die das Ankern, Vertäuen und Schleppen ermöglichen und der entsprechenden Belastung sicher standhalten.

4. BEDIENUNGSEIGENSCHAFTEN

Der Hersteller hat dafür zu sorgen, daß die Bedienungseigenschaften des Bootes auch bei dem stärksten Motor, für den es ausgelegt und gebaut ist, zufriedenstellend sind. Bei allen Wassersportmotoren muß die Nennleistung in Übereinstimmung mit der harmonisierten Norm im Handbuch für den Figuer angegeben werden.

5. EINBAUVORSCHRIFTEN**5.1. Motoren und Motorräume****5.1.1. Innenbordmotoren**

Alle Innenbordmotoren müssen sich in einem von den Wohnräumen getrennten geschlossenen Raum befinden und so eingebaut sein, daß die Gefahr von Bränden bzw. einer Brandausbreitung sowie die Gefährdung durch toxische Dämpfe, Hitze, Lärm oder Vibrationen in den Wohnräumen so gering wie möglich gehalten wird.

Häufig zu überprüfende und/oder zu wartende Teile des Motors und Zusatzeinrichtungen müssen leicht zugänglich sein.

Das Isoliermaterial im Inneren des Motorraums muß unbrennbar sein.

5.1.2. Lüftung

Der Motorraum ist zu belüften. Durch die Lüftungsöffnungen darf kein Wasser in den Maschinenraum eindringen können.

5.1.3. Freiliegende Teile

Freiliegende sich bewegende oder heiße Teile des Motors (der Motoren), die Verletzungen verursachen könnten, sind wirksam zu schützen, sofern der Motor (die Motoren) nicht durch eine Abdeckung oder ein Gehäuse abgeschirmt ist (sind).

5.1.4. Starten von Außenbordmotoren

Alle Boote mit Außenbordmotoren sind mit einer Vorrichtung auszurüsten, die das Starten des Motors bei eingelegetem Gang verhindert, außer

- a) wenn der Motor einen statischen Schub von weniger als 500 N erzeugt;
- b) wenn der Motor mit einer Drosselvorrichtung versehen ist, die beim Starten des Motors den Schub auf 500 N begrenzt.

5.2. Kraftstoffsystem**5.2.1. Allgemeines**

Einfüll-, Lager- und Belüftungsvorrichtungen für den Kraftstoff sowie die Kraftstoffzufuhrvorrichtungen sind so auszuliegen und einzubauen, daß die Brand- und Explosionsgefahr so gering wie möglich gehalten wird.

5.2.2. Kraftstoffbehälter

Kraftstoffbehälter, -leitungen und -schläuche sind fest anzubringen und von allen größeren Hitzequellen getrennt einzubauen oder abzuschirmen. Werkstoff und Bauweise der Behälter müssen dem Fassungsvermögen und der Kraftstoffart entsprechen. Sämtliche Kraftstoffräume müssen belüftet werden.

Flüssiger Kraftstoff mit einem Flammpunkt unter 55 °C ist in Behältern aufzubewahren, die nicht Teil des Rumpfes und

- a) vom Motorraum und von jeder anderen Entflammungsquelle isoliert sind;
- b) von den Wohnräumen isoliert sind.

Flüssiger Kraftstoff mit einem Flammpunkt von mindestens 55 °C kann in Behältern aufbewahrt werden, die Teil des Rumpfes sind.

5.3. Elektrisches System

Elektrische Systeme müssen so ausgelegt und eingebaut sein, daß unter normalen Einsatzbedingungen ein einwandfreier Betrieb des Bootes gewährleistet ist und die Brandgefahr und das Risiko elektrischer Schläge so gering wie möglich gehalten werden.

Es ist auf den Einbau von Überlastungs- und Kurzschlußsicherungen für alle Stromkreise zu achten; ausgenommen hiervon sind die aus Batterien gespeisten Anlasserstromkreise für den Motor.

Um die Ansammlung von Gasen, die aus den Batterien austreten können, zu verhindern, ist für Belüftung zu sorgen. Die Batterien müssen gut befestigt und vor eindringendem Wasser geschützt sein.

5.4. Steuerungssystem

5.4.1. Allgemeines

Steuerungssysteme sind so auszulegen, zu konstruieren und einzubauen, daß sie die Übertragung von Steuerungskräften unter vorhersehbaren Betriebsbedingungen ermöglichen.

5.4.2. Notvorrichtungen

Segelboote und Boote mit einem Innenbordmotor als einzigem Motor und Fernsteueranlage sind mit Notvorrichtungen auszurüsten, die das Boot bei verringerter Geschwindigkeit steuern können.

5.5. Gassystem

Gassysteme für Haushaltszwecke müssen über ein Druckminderungssystem verfügen und so ausgelegt und eingebaut sein, daß ein Gasaustritt und die Gefahr einer Explosion vermieden werden und daß sie auf undichte Stellen hin untersucht werden können. Werkstoffe und Bauteile müssen für das jeweils verwendete Gas geeignet und so beschaffen sein, daß sie den unterschiedlichen Belastungen in einer maritimen Umgebung standhalten.

Jede Vorrichtung ist mit einem Flammenwächter, der auf alle Brenner wirkt, auszurüsten. Jede gasbetriebene Vorrichtung muß über eine gesonderte Zuleitung versorgt werden, und jede Vorrichtung muß eine gesonderte Absperrvorrichtung aufweisen. Durch geeignete Belüftung muß eine Gefährdung durch Gasaustritt und Verbrennungsprodukte vermieden werden.

Alle Boote mit einem fest eingebauten Gassystem müssen einen Raum zur Unterbringung aller Gasflaschen aufweisen. Dieser Raum muß von den Wohnräumen isoliert sein; er darf nur von außen zugänglich sein, und er muß außenbelüftet sein, damit austretendes Gas außenbords abziehen kann. Fest eingebaute Gassysteme sind nach dem Einbau zu testen.

5.6. Brandbekämpfung

5.6.1. Allgemeines

Bei der Art der eingebauten Ausrüstung und der Auslegung des Bootes sind die Brandgefahr und die Ausbreitung von Bränden zu berücksichtigen. Besonders zu achten ist auf die Umgebung von Geräten, die mit offener Flamme arbeiten, auf heiße Flächen oder Maschinen und Hilfsmaschinen, ausgelaufenes Öl und ausgelaufenen Kraftstoff, nicht abgedeckte Öl- und Kraftstoffleitungen; ferner ist darauf zu achten, daß sich über heißen Maschinenteilen keine Elektroleitungen befinden.

5.6.2. Löschvorrichtungen

Die Boote sind mit der Brandgefahr entsprechenden Löschvorrichtungen auszurüsten. Die Motorräume von Benzinmotoren sind durch ein Feuerlöschsystem zu schützen, das eine Öffnung des Gehäuses im Brandfall unnötig macht. Tragbare Feuerlöscher sind so anzubringen, daß sie leicht zugänglich sind; einer der Feuerlöscher ist so anzuordnen, daß er vom Hauptsteuerstand des Bootes aus leicht zu erreichen ist.

5.7. Navigationslichter

Sind Navigationslichter angebracht, so müssen sie den Kollisionsverhütungsregeln — KVR — von 1972 und ihren Änderungen bzw. den CEVNI-Empfehlungen entsprechen.

5.8. Schutz gegen Gewässerverschmutzung

Die Boote sind so zu bauen, daß ein unbeabsichtigter Abfluß von verunreinigenden Stoffen (Öl, Kraftstoff usw.) verhindert wird.

Mit Toiletten ausgestattete Boote müssen verfügen

a) entweder über Auffangbehälter

b) oder über Einrichtungen, in denen in Bereichen oder bei Verwendungen, in denen bzw. bei denen die Einleitung von Fäkalien beschränkt ist, die Auffangbehälter vorübergehend untergebracht werden können.

Durch den Bootskörper geführte Toiletten-Abflußrohre müssen ferner mit wasserdicht verschließbaren Ventilen versehen sein.

ANHANG II

BAUTEILE

1. Mit einem Zündschutz versehene Vorrichtungen für Innenbord- und Heckmotoren,
 2. Startschutzvorrichtungen für Außenbordmotoren,
 3. Steuerrad, Lenkvorrichtung und Verkabelung,
 4. Kraftstoffbehälter und Kraftstoffleitungen,
 5. vorgefertigte Luken und Seitenfenster.
-

ANHANG III

ERKLÄRUNG DES HERSTELLERS ODER SEINES IN DER GEMEINSCHAFT ANSÄSSIGEN BEVOLLMÄCHTIGTEN ODER DER FÜR DAS INVERKEHRBRINGEN VERANTWÖRTLICHEN PERSON

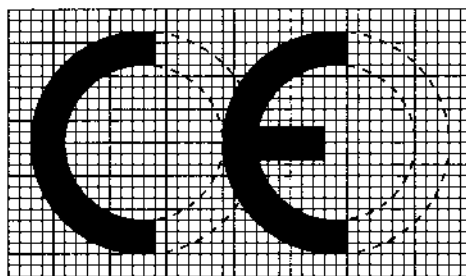
(Artikel 4 Absätze 2 und 3)

- a) Die Erklärung des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten gemäß Artikel 4 Absatz 2 (unvollständige Boote) muß folgende Angaben enthalten:
- Name und Anschrift des Herstellers;
 - Name und Anschrift des in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten des Herstellers oder gegebenenfalls der für das Inverkehrbringen verantwortlichen Person;
 - Beschreibung des unvollständigen Bootes;
 - Erklärung, daß das Boot durch andere fertiggestellt werden soll und daß es in dieser Baustufe die grundlegenden Anforderungen erfüllt.
- b) Die Erklärung des Herstellers, seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten oder der für das Inverkehrbringen verantwortlichen Person gemäß Artikel 4 Absatz 3 (Bauteile) muß folgende Angaben enthalten:
- Name und Anschrift des Herstellers;
 - Name und Anschrift des in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten des Herstellers oder gegebenenfalls der für das Inverkehrbringen verantwortlichen Person;
 - Beschreibung des Bauteils;
 - Erklärung, daß das Bauteil die einschlägige grundlegende Anforderung erfüllt.

ANHANG IV

CE-KENNZEICHNUNG

Die CE-Konformitätskennzeichnung besteht aus den Buchstaben „CE“ mit folgendem Schriftbild:



Bei Verkleinerung oder Vergrößerung der CE-Kennzeichnung müssen die sich aus dem oben abgebildeten Raster ergebenden Proportionen eingehalten werden.

Die verschiedenen Bestandteile der CE-Kennzeichnung müssen etwa gleich hoch sein; die Mindesthöhe beträgt 5 mm.

Der CE-Kennzeichnung müssen die Kennnummer der benannten Stelle, wenn sie an der Fertigungskontrolle beteiligt ist, und die beiden letzten Ziffern des Jahres folgen, in dem die Kennzeichnung angebracht wurde.

ANHANG V

INTERNE FERTIGUNGSKONTROLLE

(Modul A)

1. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter, der die Verpflichtungen gemäß Nummer 2 erfüllt, stellt sicher und erklärt, daß die betreffenden Produkte die für sie geltenden Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft niedergelassener Bevollmächtigter bringt an jedem Produkt die CE-Kennzeichnung an und stellt eine Konformitätserklärung (Anhang XV) aus.
2. Der Hersteller erstellt die unter Nummer 3 beschriebenen technischen Unterlagen; er oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter halten sie mindestens zehn Jahre lang nach Herstellung des letzten Produkts zur Einsichtnahme durch die nationalen Behörden bereit.

Sind weder der Hersteller noch sein Bevollmächtigter in der Gemeinschaft ansässig, so fällt diese Verpflichtung zur Bereithaltung der technischen Unterlagen der Person zu, die für das Inverkehrbringen des Produkts auf dem Gemeinschaftsmarkt verantwortlich ist.
3. Die technischen Unterlagen müssen eine Bewertung der Übereinstimmung des Produkts mit den Anforderungen der Richtlinie ermöglichen. Sie müssen in dem für diese Bewertung erforderlichen Maß Entwurf, Fertigung und Funktionsweise des Produkts abdecken (siehe Anhang XIII).
4. Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter bewahrt zusammen mit den technischen Unterlagen eine Kopie der Konformitätserklärung auf.
5. Der Hersteller trifft alle erforderlichen Maßnahmen, damit das Fertigungsverfahren die Übereinstimmung der Produkte mit den in Nummer 2 genannten technischen Unterlagen und mit den für sie geltenden Anforderungen der Richtlinie gewährleistet.

ANHANG VI

INTERNE FERTIGUNGSKONTROLLE UND PRÜFUNGEN

(Modul Aa, Variante 1)

Dieses Modul entspricht dem Modul A nach Anhang V, ergänzt durch folgende Zusatzbestimmungen:

An einem oder mehreren Booten, die repräsentativ für die Produktion eines Herstellers sind, muß der Hersteller oder sein Vertreter eine bzw. mehrere der folgenden Prüfungen, eine gleichwertige Berechnung oder Kontrolle vornehmen:

- Stabilitätsprüfung gemäß Nummer 3.2 der grundlegenden Sicherheitsanforderungen,
- Prüfung der Auftriebscharakteristik gemäß Nummer 3.3 der grundlegenden Sicherheitsanforderungen.

Diese Prüfungen, Berechnungen oder Kontrollen werden unter der Verantwortung einer vom Hersteller gewählten benannten Stelle durchgeführt. Der Hersteller bringt unter der Verantwortung der benannten Stelle deren Zeichen während des Fertigungsprozesses an.

ANHANG VII

EG-BAUMUSTERPRÜFUNG

(Modul B)

1. Die benannte Stelle prüft und bestätigt, daß ein für die betreffende Produktion repräsentatives Muster den einschlägigen Vorschriften der Richtlinie entspricht.
2. Der Antrag auf EG-Baumusterprüfung ist vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten bei einer benannten Stelle seiner Wahl einzureichen.

Der Antrag muß folgendes enthalten:

- Namen und Anschrift des Herstellers und, wenn der Antrag vom Bevollmächtigten eingereicht wird, auch dessen Namen und Anschrift;
- eine schriftliche Erklärung, daß derselbe Antrag bei keiner anderen benannten Stelle eingereicht worden ist;
- die technischen Unterlagen laut Nummer 3.

Der Antragsteller stellt der benannten Stelle ein für die betreffende Produktion repräsentatives Muster, im folgenden als „Baumuster“ (*) bezeichnet, zur Verfügung. Die benannte Stelle kann weitere Muster verlangen, wenn sie diese für die Durchführung des Prüfungsprogramms benötigt.

3. Die technischen Unterlagen müssen eine Bewertung der Übereinstimmung des Produkts mit den Anforderungen der Richtlinie ermöglichen. Sie müssen in dem für diese Bewertung erforderlichen Maß Entwurf-, Fertigungs- und Funktionsweise des Produkts abdecken (vgl. Anhang XIII).
4. Die benannte Stelle
 - 4.1. prüft die technischen Unterlagen, überprüft, ob das Baumuster in Übereinstimmung mit den technischen Unterlagen hergestellt wurde, und stellt fest, welche Bauteile nach den einschlägigen Bestimmungen der in Artikel 5 genannten Normen und welche nicht nach diesen Normen entworfen wurden;
 - 4.2. führt die entsprechenden Untersuchungen und erforderlichen Prüfungen durch oder läßt sie durchführen, um festzustellen, ob die vom Hersteller gewählten Lösungen die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie erfüllen, sofern die in Artikel 5 genannten Normen nicht angewandt wurden;
 - 4.3. führt die entsprechenden Untersuchungen und erforderlichen Prüfungen durch oder läßt sie durchführen, um festzustellen, ob die einschlägigen Normen richtig angewandt wurden, sofern der Hersteller sich dafür entschieden hat, diese anzuwenden;
 - 4.4. vereinbart mit dem Antragsteller den Ort, an dem die Untersuchungen und erforderlichen Prüfungen durchgeführt werden sollen.
5. Entspricht das Baumuster den Bestimmungen der Richtlinie, so stellt die benannte Stelle dem Antragsteller eine EG-Baumusterprüfbescheinigung aus. Die Bescheinigung enthält Namen und Anschrift des Herstellers, Ergebnisse der Prüfung, etwaige Bedingungen für die Gültigkeit der Bescheinigung und die für die Identifizierung des zugelassenen Baumusters erforderlichen Angaben.

Eine Liste der wichtigen technischen Unterlagen wird der Bescheinigung beigelegt und in einer Kopie von der benannten Stelle aufbewahrt.

Lehnt die benannte Stelle es ab, dem Hersteller eine EG-Baumusterprüfbescheinigung auszustellen, so gibt sie dafür eine ausführliche Begründung.

6. Der Antragsteller unterrichtet die benannte Stelle, der die technischen Unterlagen zur EG-Baumusterprüfbescheinigung vorliegen, über alle Änderungen an dem zugelassenen Produkt, die einer neuen Zulassung bedürfen, soweit diese Änderungen die Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen oder den vorgeschriebenen Bedingungen für die Benutzung des Produkts beeinträchtigen können. Diese neue Zulassung wird in Form einer Ergänzung der ursprünglichen EG-Baumusterprüfbescheinigung erteilt.
7. Jede benannte Stelle macht den übrigen benannten Stellen einschlägige Angaben über die EG-Baumusterprüfbescheinigung und die ausgestellten bzw. zurückgezogenen Ergänzungen.

(*) Ein Baumuster kann mehrere Produktvarianten umfassen, sofern die Unterschiede zwischen den Varianten die verlangte Sicherheit und sonstige geforderte Leistungsmerkmale des Produkts nicht beeinträchtigen.

8. Die übrigen benannten Stellen können Kopien der EG-Baumusterprüfbescheinigungen und/oder der Ergänzungen erhalten. Die Anhänge der Bescheinigungen werden für die übrigen benannten Stellen zur Verfügung gestellt.
9. Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter bewahrt zusammen mit den technischen Unterlagen eine Kopie der EG-Baumusterprüfbescheinigung und ihrer Ergänzungen mindestens zehn Jahre lang nach Herstellung des letzten Produkts auf.

Sind weder der Hersteller noch sein Bevollmächtigter in der Gemeinschaft ansässig, so fällt diese Verpflichtung zur Bereithaltung der technischen Unterlagen der Person zu, die für das Inverkehrbringen des Produkts auf dem Gemeinschaftsmarkt verantwortlich ist.

ANHANG VIII

KONFORMITÄT MIT DER BAUART

(Modul C)

1. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter stellt sicher und erklärt, daß die betreffenden Produkte der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart entsprechen und die einschlägigen Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Der Hersteller bringt an jedem Produkt die CE-Kennzeichnung an und stellt eine schriftliche Konformitätserklärung aus (vgl. Anhang XV).
2. Der Hersteller trifft alle erforderlichen Maßnahmen, damit der Fertigungsprozeß die Übereinstimmung der hergestellten Produkte mit der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart und mit den einschlägigen Anforderungen der Richtlinie gewährleistet.
3. Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter bewahrt eine Kopie der Konformitätserklärung mindestens zehn Jahre lang nach Herstellung des letzten Produkts auf.

Sind weder der Hersteller noch sein Bevollmächtigter in der Gemeinschaft ansässig, so fällt diese Verpflichtung zur Bereithaltung der technischen Unterlagen der Person zu, die für das Inverkehrbringen des Produkts auf dem Gemeinschaftsmarkt verantwortlich ist (vgl. Anhang XIII).

ANHANG IX

QUALITÄTSSICHERUNG PRODUKTION

(Modul D)

1. Der Hersteller, der die Verpflichtungen nach Nummer 2 erfüllt, stellt sicher und erklärt, daß die betreffenden Produkte der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart entsprechen und die für sie geltenden Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bringt an jedem Produkt die CE-Kennzeichnung an und stellt eine Konformitätserklärung aus (Anhang XV). Der CE-Kennzeichnung wird die Kennnummer der benannten Stelle hinzugefügt, die für die EG-Überwachung gemäß Nummer 4 zuständig ist.
2. Der Hersteller unterhält ein zugelassenes Qualitätssicherungssystem für Herstellung, Endabnahme und Prüfung gemäß Nummer 3 und unterliegt der Überwachung gemäß Nummer 4.
3. **Qualitätssicherungssystem**
 - 3.1. Der Hersteller beantragt bei einer benannten Stelle seiner Wahl die Bewertung seines Qualitätssicherungssystems für die betreffenden Produkte.
Der Antrag enthält folgendes:
 - alle einschlägigen Angaben über die vorgesehene Produktkategorie;
 - die Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem;
 - gegebenenfalls die technischen Unterlagen über das zugelassene Baumuster (vgl. Anhang XIII) und eine Kopie der EG-Baumusterprüfbescheinigung.
 - 3.2. Das Qualitätssicherungssystem muß die Übereinstimmung der Produkte mit der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart und mit den für sie geltenden Anforderungen der Richtlinie gewährleisten.
Alle vom Hersteller berücksichtigten Grundlagen, Anforderungen und Vorschriften sind systematisch und ordnungsgemäß in Form schriftlicher Maßnahmen, Verfahren und Anweisungen zusammenzustellen. Diese Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem sollen sicherstellen, daß die Qualitätssicherungsprogramme, -pläne, -handbücher und -berichte einheitlich ausgelegt werden.
Sie müssen insbesondere eine angemessene Beschreibung folgender Punkte enthalten:
 - Qualitätsziele sowie organisatorischer Aufbau, Zuständigkeiten und Befugnisse des Managements in bezug auf die Produktqualität;
 - Fertigungsverfahren, Qualitätskontroll- und Qualitätssicherungstechniken und andere systematische Maßnahmen;
 - Untersuchungen und Prüfungen, die vor, während und nach der Herstellung durchgeführt werden (mit Angabe ihrer Häufigkeit);
 - Qualitätssicherungsunterlagen wie Kontrollberichte, Prüf- und Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.;
 - Mittel, mit denen die Verwirklichung der angestrebten Produktqualität und die wirksame Arbeitsweise des Qualitätssicherungssystems überwacht werden können.
 - 3.3. Die benannte Stelle bewertet das Qualitätssicherungssystem, um festzustellen, ob es die in Nummer 3.2 genannten Anforderungen erfüllt. Bei Qualitätssicherungssystemen, die die entsprechende harmonisierte Norm anwenden, wird von der Erfüllung dieser Anforderungen ausgegangen.
Mindestens ein Mitglied des Bewertungsteams soll über Erfahrungen mit der Bewertung der betreffenden Produkttechnik verfügen. Das Bewertungsverfahren umfaßt auch eine Kontrollbesichtigung des Herstellerwerks.
Die Entscheidung wird dem Hersteller mitgeteilt. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und eine Begründung der Entscheidung.
 - 3.4. Der Hersteller verpflichtet sich, die Verpflichtungen aus dem Qualitätssicherungssystem in seiner zugelassenen Form zu erfüllen und dafür zu sorgen, daß es stets sachgemäß und effizient funktioniert.

Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter unterrichtet die benannte Stelle, die das Qualitätssicherungssystem zugelassen hat, über alle geplanten Aktualisierungen des Qualitätssicherungssystems.

Die benannte Stelle prüft die geplanten Änderungen und entscheidet, ob das geänderte Qualitätssicherungssystem noch den in Nummer 3.2 genannten Anforderungen entspricht oder ob eine erneute Bewertung erforderlich ist.

Sie teilt ihre Entscheidung dem Hersteller mit. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und eine Begründung der Entscheidung.

4. Überwachung unter der Verantwortlichkeit der benannten Stelle

- 4.1. Die Überwachung soll gewährleisten, daß der Hersteller die Verpflichtungen aus dem zugelassenen Qualitätssicherungssystem vorschriftsmäßig erfüllt.
- 4.2. Der Hersteller gewährt der benannten Stelle zu Inspektionszwecken Zugang zu den Herstellungs-, Abnahme-, Prüf- und Lagereinrichtungen und stellt ihr alle erforderlichen Unterlagen zur Verfügung. Hierzu gehören insbesondere:
 - Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem;
 - Qualitätsberichte wie Prüfberichte, Prüfdaten, Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.
- 4.3. Die benannte Stelle führt regelmäßig Nachprüfungen durch, um sicherzustellen, daß der Hersteller das Qualitätssicherungssystem aufrechterhält und anwendet, und übergibt ihm einen Bericht über die Nachprüfungen.
- 4.4. Darüber hinaus kann die benannte Stelle dem Hersteller unangemeldete Besuche abstatten. Während dieser Besuche kann sie erforderlichenfalls Prüfungen zur Kontrolle des ordnungsgemäßen Funktionierens des Qualitätssicherungssystems durchführen oder durchführen lassen. Die benannte Stelle stellt dem Hersteller einen Bericht über den Besuch und im Fall einer Prüfung einen Prüfbericht zur Verfügung.
5. Der Hersteller hält mindestens zehn Jahre lang nach Herstellung des letzten Produkts folgende Unterlagen für die einzelstaatlichen Behörden zur Verfügung:
 - die Unterlagen gemäß Nummer 3.1 zweiter Gedankenstrich;
 - die Aktualisierungen gemäß Nummer 3.4 Absatz 2;
 - die Entscheidungen und Berichte der benannten Stelle gemäß Nummer 3.4 letzter Absatz, Nummer 4.3 und Nummer 4.4.
6. Jede benannte Stelle teilt den anderen benannten Stellen die einschlägigen Angaben über die ausgestellten bzw. zurückgezogenen Zulassungen für Qualitätssicherungssysteme mit.

ANHANG X

PRÜFUNG DER PRODUKTE

(Modul F)

1. Dieses Modul beschreibt das Verfahren, bei dem der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter gewährleistet und erklärt, daß die betreffenden Produkte, auf die die Bestimmungen nach Nummer 3 angewendet wurden, der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart entsprechen und die einschlägigen Anforderungen der Richtlinie erfüllen.
2. Der Hersteller trifft alle erforderlichen Maßnahmen, damit der Fertigungsprozeß die Übereinstimmung der Produkte mit der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart und mit den einschlägigen Anforderungen der Richtlinie gewährleistet. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bringt an jedem Produkt die CE-Kennzeichnung an und stellt eine Konformitätserklärung aus (vgl. Anhang XV).
3. Die benannte Stelle nimmt die entsprechenden Prüfungen und Versuche je nach Wahl des Herstellers entweder durch Kontrolle und Erprobung jedes einzelnen Produkts gemäß Nummer 4 oder durch Kontrolle und Erprobung der Produkte auf statistischer Grundlage nach Nummer 5 vor, um die Übereinstimmung des Produkts mit den Anforderungen der Richtlinie zu prüfen.
- 3a. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bewahrt nach dem letzten Fertigstellungsdatum des Produkts mindestens zehn Jahre lang eine Kopie der Konformitätserklärung auf.
4. **Kontrolle und Erprobung jedes einzelnen Produkts**
 - 4.1. Alle Produkte werden einzeln geprüft und dabei entsprechenden Prüfungen, wie sie in den in Artikel 5 genannten Normen vorgesehen sind, oder gleichwertigen Prüfungen unterzogen, um ihre Übereinstimmung mit der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart und mit den einschlägigen Anforderungen der Richtlinie zu überprüfen.
 - 4.2. Die benannte Stelle bringt an jedem zugelassenen Produkt ihre Kennnummer an bzw. läßt diese anbringen und stellt eine schriftliche Konformitätsbescheinigung über die vorgenommenen Prüfungen aus.
 - 4.3. Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter muß auf Verlangen die Konformitätsbescheinigungen der benannten Stelle vorlegen können.
5. **Statistische Kontrolle**
 - 5.1. Der Hersteller legt seine Produkte in einheitlichen Losen vor und trifft alle erforderlichen Maßnahmen, damit der Herstellungsprozeß die Einheitlichkeit aller produzierten Lose gewährleistet.
 - 5.2. Alle Produkte sind in einheitlichen Losen für die Prüfung bereitzuhalten. Jedem Los wird ein beliebiges Probestück entnommen. Die Probestücke werden einzeln geprüft und dabei entsprechenden Prüfungen, wie sie in den in Artikel 5 genannten Normen vorgesehen sind, oder gleichwertigen Prüfungen unterzogen, um ihre Übereinstimmung mit den einschlägigen Anforderungen der Richtlinie zu überprüfen und zu entscheiden, ob das Los akzeptiert oder abgelehnt werden soll.
 - 5.3. Bei dem statistischen Verfahren sind folgende Punkte zu berücksichtigen:
 - anzuwendende statistische Methode,
 - Stichprobenplan mit den funktionspezifischen Besonderheiten.
 - 5.4. Wird ein Los akzeptiert, so bringt die benannte Stelle ihre Kennnummer an jedem Produkt an oder läßt sie anbringen und stellt eine schriftliche Konformitätsbescheinigung über die vorgenommenen Prüfungen aus. Alle Produkte aus dem Los mit Ausnahme derjenigen, bei denen keine Übereinstimmung festgestellt wurde, können in den Verkehr gebracht werden.

Wird ein Los abgelehnt, so trifft die benannte Stelle geeignete Maßnahmen, um zu verhindern, daß das Los in den Verkehr gebracht wird. Bei gehäufte Ablehnung von Losen kann die statistische Kontrolle ausgesetzt werden.

Der Hersteller kann unter der Verantwortung der benannten Stelle das Zeichen dieser Stelle während des Herstellungsprozesses anbringen.

- 5.5. Der Hersteller oder sein Bevollmächtigter muß auf Verlangen die Konformitätsbescheinigungen der benannten Stelle vorlegen können.

ANHANG XI

EINZELPRÜFUNG

(Modul G)

1. Dieses Modul beschreibt das Verfahren, bei dem der Hersteller sicherstellt und erklärt, daß das betreffende Produkt, für das die Bescheinigung nach Nummer 2 ausgestellt wurde, die einschlägigen Anforderungen der Richtlinie erfüllt. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bringt die CE-Kennzeichnung an dem Produkt an und stellt eine Konformitätsklärung aus (vgl. Anhang XV).
2. Die benannte Stelle untersucht das Produkt und unterzieht es dabei entsprechenden Prüfungen gemäß den in Artikel 5 genannten Normen oder gleichwertigen Prüfungen, um seine Übereinstimmung mit den einschlägigen Anforderungen der Richtlinie zu überprüfen.

Die benannte Stelle bringt ihre Kennnummer an dem zugelassenen Produkt an oder läßt diese anbringen und stellt eine Konformitätsbescheinigung über die durchgeführten Prüfungen aus.

3. Zweck der technischen Unterlagen ist es, die Bewertung der Übereinstimmung mit den Anforderungen der Richtlinie sowie das Verständnis der Konzeption, der Herstellung und der Funktionsweise des Produkts zu ermöglichen (vgl. Anhang XIII).
-

ANHANG XII

UMFASSENDE QUALITÄTSSICHERUNG

(Modul H)

1. Dieses Modul beschreibt das Verfahren, bei dem der Hersteller, der die Verpflichtungen nach Nummer 2 erfüllt, sicherstellt und erklärt, daß die betreffenden Produkte die einschlägigen Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bringt an jedem Produkt die CE-Kennzeichnung an und stellt eine schriftliche Konformitätserklärung aus (vgl. Anhang XV). Der CE-Kennzeichnung wird die Kennnummer der für die Überwachung gemäß Nummer 4 zuständigen benannten Stelle hinzugefügt.
2. Der Hersteller unterhält ein zugelassenes Qualitätssicherungssystem für Entwurf, Herstellung, Endabnahme und Prüfung gemäß Nummer 3 und unterliegt der Überwachung nach Nummer 4.
3. **Qualitätssicherungssystem**
 - 3.1. Der Hersteller beantragt bei einer benannten Stelle die Bewertung seines Qualitätssicherungssystems.

Der Antrag enthält folgendes:

 - alle einschlägigen Angaben über die vorgesehene Produktkategorie;
 - die Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem.
 - 3.2. Das Qualitätssicherungssystem muß die Übereinstimmung der Produkte mit den für sie geltenden Anforderungen der Richtlinie gewährleisten.

Alle vom Hersteller berücksichtigten Grundlagen, Anforderungen und Vorschriften sind systematisch und ordnungsgemäß in Form schriftlicher Maßnahmen, Verfahren und Anweisungen zusammenzustellen. Diese Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem sollen sicherstellen, daß die Qualitätssicherungsgrundsätze und -verfahren, wie z. B. Qualitätssicherungsprogramme, -pläne, -handbücher und -berichte, einheitlich ausgelegt werden.

Sie müssen insbesondere eine angemessene Beschreibung folgender Punkte enthalten:

 - Qualitätsziele sowie organisatorischer Aufbau, Zuständigkeiten und Befugnisse des Managements in bezug auf Entwurf und Produktqualität;
 - technische Konstruktionspezifikationen, einschließlich der angewandten Normen, sowie — wenn die in Artikel 5 genannten Normen nicht vollständig angewendet wurden — die Mittel, mit denen gewährleistet werden soll, daß die einschlägigen grundlegenden Anforderungen der Richtlinie erfüllt werden;
 - Techniken zur Kontrolle und Prüfung des Entwicklungsergebnisses, Verfahren und systematische Maßnahmen, die bei der Entwicklung der zur betreffenden Produktkategorie gehörenden Produkte angewandt werden;
 - entsprechende Fertigungs-, Qualitätskontrolle- und Qualitätssicherungstechniken, angewandte Verfahren und systematische Maßnahmen;
 - vor, während und nach der Herstellung durchgeführte Untersuchungen und Prüfungen unter Angabe ihrer Häufigkeit;
 - Qualitätssicherungsunterlagen wie Kontrollberichte, Prüf- und Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.;
 - Mittel, mit denen die Erreichung der geforderten Entwurfs- und Produktqualität sowie die wirksame Arbeitsweise des Qualitätssicherungssystems überwacht werden.
 - 3.3. Die benannte Stelle bewertet das Qualitätssicherungssystem, um festzustellen, ob es die in Nummer 3.2 genannten Anforderungen erfüllt. Bei Qualitätssicherungssystemen, die die entsprechende harmonisierte Norm anwenden (EN 29001), wird von der Erfüllung dieser Anforderungen ausgegangen.

Mindestens ein Mitglied des Bewertungsteams soll über Erfahrung in der Bewertung der betreffenden Produkttechnik verfügen. Das Bewertungsverfahren umfaßt auch eine Besichtigung des Herstellerwerkes.

Die Entscheidung wird dem Hersteller mitgeteilt. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und eine Begründung der Entscheidung.

- 3.4. Der Hersteller verpflichtet sich, die Verpflichtungen aus dem Qualitätssicherungssystem in seiner zugelassenen Form zu erfüllen und dafür zu sorgen, daß es stets sachgemäß und effizient funktioniert.

Der Hersteller oder sein bevollmächtigter Vertreter unterrichtet die benannte Stelle, die das Qualitätssicherungssystem zugelassen hat, laufend über alle geplanten Aktualisierungen des Qualitätssicherungssystems.

Die benannte Stelle prüft die geplanten Änderungen und entscheidet, ob das geänderte Qualitätssicherungssystem noch den in Nummer 3.2 genannten Anforderungen entspricht oder ob eine erneute Bewertung erforderlich ist.

Sie teilt ihre Entscheidung dem Hersteller mit. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und eine Begründung der Entscheidung.

4. EG-Überwachung unter der Verantwortung der benannten Stelle

- 4.1. Die EG-Überwachung soll gewährleisten, daß der Hersteller die Verpflichtungen aus dem zugelassenen Qualitätssicherungssystem vorschriftsmäßig erfüllt.
- 4.2. Der Hersteller gewährt der benannten Stelle zu Inspektionszwecken Zugang zu den Entwicklungs-, Herstellungs-, Abnahme-, Prüf- und Lagereinrichtungen und stellt ihr alle erforderlichen Unterlagen zur Verfügung. Hierzu gehören insbesondere:
- Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem;
 - die vom Qualitätssicherungssystem für den Entwicklungsbereich vorgesehenen Qualitätsberichte wie Ergebnisse von Analysen, Berechnungen, Prüfungen usw.;
 - die im Qualitätssicherungssystem für den Fertigungsbereich vorgesehenen Qualitätssicherungsunterlagen wie Prüfberichte, Prüf- und Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.
- 4.3. Die benannte Stelle führt regelmäßig Audits durch, um sicherzustellen, daß der Hersteller das Qualitätssicherungssystem aufrechterhält und anwendet, und übergibt ihm einen Bericht über das Qualitätsaudit.
- 4.4. Darüber hinaus kann die benannte Stelle beim Hersteller unangemeldete Besichtigungen durchführen. Hierbei kann sie Prüfungen durchführen oder durchführen lassen, um erforderlichenfalls das einwandfreie Funktionieren des Qualitätssicherungssystems zu überprüfen. Die benannte Stelle stellt dem Hersteller einen Bericht über die Besichtigung und gegebenenfalls über die Prüfungen aus.
5. Der Hersteller hält für die nationalen Behörden mindestens zehn Jahre lang nach der Fertigung des letzten Produkts folgende Unterlagen zur Verfügung:
- die Dokumentation gemäß Nummer 3.1 Absatz 2 zweiter Gedankenstrich;
 - die Aktualisierungen gemäß Nummer 3.4 Absatz 2;
 - die Entscheidungen und Berichte der benannten Stelle gemäß Nummer 3.4 letzter Absatz sowie den Nummern 4.3 und 4.4.
6. Jede benannte Stelle teilt den anderen benannten Stellen die einschlägigen Angaben über die ausgestellten bzw. zurückgezogenen Zulassungen für Qualitätssicherungssysteme mit.

ANHANG XIII

VOM HERSTELLER BEREITGESTELLTE TECHNISCHE UNTERLAGEN

Die technischen Unterlagen im Sinne der Anhänge V, VII, VIII, IX und XI müssen alle einschlägigen Daten enthalten oder im einzelnen angeben, auf welche Weise der Hersteller gewährleistet, daß ein Boot oder seine Bauteile den einschlägigen grundlegenden Anforderungen entspricht.

Die technischen Unterlagen sollen Konzeption, Herstellung und Funktionsweise des Produkts verständlich machen und eine Bewertung der Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Richtlinie ermöglichen.

Soweit dies für die Bewertung relevant ist, müssen die Unterlagen folgendes enthalten:

- eine allgemeine Beschreibung des Produkttyps;
- Entwürfe, Fertigungszeichnungen und -pläne von Bauteilen, Baugruppen, Schaltkreisen usw.;
- Beschreibungen und Erläuterungen, die zum Verständnis der genannten Zeichnungen und Pläne sowie der Funktionsweise des Produkts erforderlich sind;
- eine Liste der in Artikel 5 genannten, ganz oder teilweise angewandten Normen sowie eine Beschreibung der zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gewählten Lösungen, soweit die in Artikel 5 genannten Normen nicht angewandt worden sind;
- die Ergebnisse der Konstruktionsberechnungen, Prüfungen usw.;
- Prüfberichte oder gleichwertige Berechnungen, namentlich über Stabilität gemäß Nummer 3.2 und über Antriebscharakteristik gemäß Nummer 3.3 der grundlegenden Anforderungen in Anhang I.

ANHANG XIV

MINDESTKRITERIEN FÜR DIE MELDUNG DER GENANNTEN STELLEN DURCH DIE MITGLIEDSTAATEN

1. Die Stelle, ihr Leiter und das mit der Durchführung beauftragte Personal dürfen weder mit dem Urheber des Entwurfs, dem Hersteller, dem Lieferanten oder dem Monteur der zu prüfenden Sportboote oder Bauteile identisch noch Beauftragte einer dieser Personen sein. Sie dürfen weder unmittelbar noch als Beauftragte an der Entwicklung, am Bau, am Vertrieb oder an der Instandhaltung dieser Produkte beteiligt sein. Die Möglichkeit eines Austauschs technischer Informationen zwischen dem Hersteller und der Stelle wird dadurch nicht ausgeschlossen.
2. Die Stelle und das mit der Prüfung beauftragte Personal müssen die Prüfungen mit größter Zuverlässigkeit und Fachkunde durchführen und frei von jeder Einflußnahme, vor allem finanzieller Art, auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Prüfung sein, insbesondere durch Personen oder Personengruppen, die an den Prüfungsergebnissen ein Interesse haben.
3. Die Stelle muß über genügend Personal und Einrichtungen verfügen, um die administrativen und technischen Aufgaben im Zusammenhang mit der Prüfung ordnungsgemäß durchführen zu können; sie muß außerdem Zugang zu den für besondere Prüfungen erforderlichen Geräten haben.
4. Die Prüfer müssen verfügen über:
 - eine gute fachliche und berufliche Ausbildung,
 - eine ausreichende Kenntnis der Vorschriften für die durchzuführenden Prüfungen und eine ausreichende Erfahrung mit solchen Prüfungen,
 - die Eignung zur Abfassung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten über die durchgeführten Prüfungen.
5. Die Unparteilichkeit der Prüfer ist zu gewährleisten. Ihr Entgelt darf sich weder nach der Zahl noch nach den Ergebnissen der Prüfungen richten.
6. Die Stelle muß eine Haftpflichtversicherung abschließen, es sei denn, diese Haftpflicht wird aufgrund der Rechtsvorschriften vom Staat übernommen oder die Prüfungen werden unmittelbar von dem Mitgliedstaat durchgeführt.
7. Tatsachen, welche die Prüfer der Stelle bei der Durchführung ihrer Aufgaben im Rahmen der Richtlinie oder innerstaatlichen Durchführungsvorschriften erfahren, fallen (außer gegenüber den zuständigen Behörden des Staates, in dem sie ihre Tätigkeit ausüben) unter das Berufsgeheimnis.

ANHANG XV

SCHRIFTLICHE KONFORMITÄTSERKLÄRUNG

1. Die schriftliche Erklärung über die Konformität mit der Richtlinie ist beizufügen:
 - dem Sportboot; sie muß sich in dem Handbuch für den Eigner befinden;
 - den in Anhang II genannten Bauteilen.
2. Die schriftliche Konformitätserklärung muß folgende Angaben enthalten ⁽¹⁾:
 - Namen und Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten ⁽²⁾;
 - Beschreibung des Sportbootes ⁽³⁾ bzw. des Bauteils ⁽³⁾;
 - Bezugnahme auf die verwendeten einschlägigen harmonisierten Normen oder Bezugnahme auf Spezifizierungen, für die die Konformität erklärt wird;
 - gegebenenfalls Bezugnahme auf die von einer benannten Stelle ausgestellte CE-Baumusterprüfbescheinigung;
 - gegebenenfalls Namen und Anschrift der benannten Stelle;
 - Identifikation des Unterzeichners, der zur rechtsverbindlichen Unterzeichnung für den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten befugt ist.

⁽¹⁾ Sie muß in den in Anhang I Nummer 2.5 genannten Sprachen abgefaßt sein.

⁽²⁾ Firma und vollständige Anschrift; handelt es sich um einen Bevollmächtigten, so muß auch die Firma und Anschrift des Herstellers angegeben werden.

⁽³⁾ Beschreibung des betreffenden Erzeugnisses: Marke, Typ, Seriennummer (gegebenenfalls)

BERICHTIGUNGEN

Berichtigung der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote

(Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 164 vom 30. Juni 1994)

Seite 26 :

In Anhang IV letzter Absatz ist der wie folgt lautende letzte Halbsatz zu streichen :

„und die beiden letzten Ziffern des Jahres . . . , in dem die Kennzeichnung angebracht wurde.“

BERICHTIGUNGEN

Berichtigung der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote

(Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 164 vom 30. Juni 1994)

Seite 23, Anhang I Nummer 3.7

a) Titel

anstatt: „Rettungsmittel“

muß es heißen: „Rettungsinsel“;

b) zweite Zeile

anstatt: „ein oder mehrere Rettungsmittel“

muß es heißen: „eine oder mehrere Rettungsinseln“.

VERORDNUNG (EG) Nr. 1882/2003 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 29. September 2003****zur Anpassung der Bestimmungen über die Ausschüsse zur Unterstützung der Kommission bei der Ausübung von deren Durchführungsbefugnissen, die in Rechtsakten vorgesehen sind, für die das Verfahren des Artikels 251 des EG-Vertrags gilt, an den Beschluss 1999/468/EG des Rates**

(....)

ANHANG I**BERATUNGSVERFAHREN****Liste der Rechtsakte im Bereich des Beratungsverfahrens, die wie folgt an die entsprechenden Bestimmungen des Beschlusses 1999/468/EG angepasst werden:**

(....)

- 9) Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote⁽¹⁾.

Artikel 6 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Kommission wird von einem Ständigen Ausschuss, im Folgenden ‚Ausschuss‘ genannt, unterstützt.

Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG^(*) unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

(*) Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23).“

(1) ABl. L 164 vom 30.6.1994, S. 15.

Anlage 3

LISTE DER IM RAHMEN DER RICHTLINIE 94/25/EG HARMONISIERTEN NORMEN

(Stand 30. November 2003)

Hinweis:

Diese Liste enthält eine Zusammenstellung der im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten Fundstellen von Normen. Die Liste wurde zwar vor der Veröffentlichung des Leitfadens aktualisiert, es kann aber sein,

dass sie mit der Zeit lückenhaft wird. Aktuelle Informationen über die Veröffentlichung harmonisierter Normen liegen auf der Website der Kommission unter folgender URL vor: <http://europa.eu.int/comm/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/reflist/reccraft.html>

Diese Liste hat keine rechtliche Gültigkeit; gemäß Artikel 5 der Richtlinie verleiht nur die Veröffentlichung im Amtsblatt den Normen, die als harmonisiert gelten, rechtliche Gültigkeit.

<i>Bezeichnung der Norm</i>	<i>Titel</i>	<i>Veröffentlichung im ABl. (*)</i>
EN ISO 6185-1:2001	Aufblasbare Boote – Teil 1: Boote mit einer Motorhöchstleistung von 4,5 kW (ISO 6185-1:2001)	C 91 vom 17.04.2002
EN ISO 6185-2:2001	Aufblasbare Boote – Teil 2: Boote mit einer Motorhöchstleistung von 4,5 kW bis 15 kW (ISO 6185-2:2001)	C 91 vom 17.04.2002
EN ISO 6185-3:2001	Aufblasbare Boote – Teil 3: Boote mit einer Motorhöchstleistung von mindestens 15 kW (ISO 6185-3:2001)	C 91 vom 17.04.2002
EN ISO 7840: 1995	Kleine Wasserfahrzeuge – Feuerwiderstandsfähige Kraftstoffschläuche	C 59 vom 25.02.1998
EN ISO 7840: 1995 / A1: 2000	Kleine Wasserfahrzeuge – Feuerwiderstandsfähige Kraftstoffschläuche (ISO 7840:1994)	C 138 vom 11.05.2001
EN ISO 8099: 2000	Kleine Wasserfahrzeuge – Toiletten-Abfall-Sammel-Anlagen (ISO 8099:2000)	C 138 vom 11.05.2001
EN ISO 8469: 1995	Kleine Wasserfahrzeuge – Nichtfeuerwiderstandsfähige Kraftstoffschläuche	C 59 vom 25.02.1998
EN ISO 8469: 1995 / A1: 2000	Kleine Wasserfahrzeuge – Nichtfeuerwiderstandsfähige Kraftstoffschläuche (ISO 8469:1994)	C 138 vom 11.05.2001
EN ISO 8665: 1994	Kleine Wasserfahrzeuge – Schiffsantriebsmotoren und -systeme – Leistungsmessung und Leistungsangabe	C 384 vom 18.12.1997
EN ISO 8665: 1995 / A1: 2000	Kleine Wasserfahrzeuge – Schiffsantriebsmotoren und -systeme – Leistungsmessung und Leistungsangabe (ISO 8665:1994)	C 138 vom 11.05.2001
EN ISO 8666: 2002	Kleine Wasserfahrzeuge – Hauptdaten (ISO 8666: 2002)	C 118 vom 20.05.2003

<i>Bezeichnung der Norm</i>	<i>Titel</i>	<i>Veröffentlichung im ABl. (*)</i>
EN ISO 9093-1: 1997	Kleine Wasserfahrzeuge – Seeventile und Außenhautdurchführungen – Teil 1: Metallische Teile (ISO 9093-1:1994)	C 138 vom 11.05.2001
EN ISO 9093-2:2002	Kleine Wasserfahrzeuge – Seeventile und Außenhautdurchführungen – Teil 2: Nicht metallische Teile	(ISO 9093-2:2002) C 80 vom 03.04.2003
EN ISO 9094-1:2003	Kleine Wasserfahrzeuge – Brandschutz – Teil 1: Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge bis 15 m (ISO 9094-1:2003)	C 163 vom 12.07.2003
EN ISO 9094-2:2002	Kleine Wasserfahrzeuge – Brandschutz – Teil 2: Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge über 15 m (ISO 9094-2:2002)	C 118 vom 20.05.2003
EN ISO 9097: 1994	Kleine Wasserfahrzeuge – Elektrische Ventilatoren	C 59 vom 25.02.1998
EN ISO 9097: 1994/A1: 2000	A1: 2000 Kleine Wasserfahrzeuge – Elektrische Ventilatoren (ISO 9097:1991)	C 138 vom 11.05.2001
EN ISO 10087: 1990	Kleine Wasserfahrzeuge – Schiffskörper-Kennzeichnung – Codierungssystem	C 384 vom 18.12.1997
EN ISO 10087: 1996/A1: 2000	Kleine Wasserfahrzeuge – Schiffskörper-Kennzeichnung – Codierungssystem (ISO 10087:1995)	C 138 vom 11.05.2001
EN ISO 10088: 2001	Kleine Wasserfahrzeuge – Fest eingebaute Kraftstoffsysteme und -tanks (ISO 10088:2001)	C 91 vom 17.04.2002
EN ISO 10133:2000	Kleine Wasserfahrzeuge – Elektrische Systeme – Kleinspannungs-Gleichstrom (DC)-Anlagen (ISO 10133:2000)	C 59 vom 06.03.2002
EN ISO 10239: 2000	Kleine Wasserfahrzeuge – Flüssiggas-Anlagen (LPG) (ISO 10239:2000)	C 138 vom 11.05.2001
EN ISO 10240: 1995	Kleine Wasserfahrzeuge – Handbuch für Schiffsführer	C 384 vom 18.12.1997
EN ISO 10592: 1995	Kleine Wasserfahrzeuge – Hydraulische Steueranlagen	C 59 vom 25.02.1998
EN ISO 10592: 1995/A1: 2000	Kleine Wasserfahrzeuge – Hydraulische Steueranlagen (ISO 10592:1994)	C 138 vom 11.05.2001
EN ISO 11105: 1997	Kleine Wasserfahrzeuge – Belüftung von Räumen mit Ottomotoren und/oder Benzintanks	C 384 vom 18.12.1997
EN ISO 11547: 1994	Kleine Wasserfahrzeuge – Schutz vor Start unter Last	C 384 vom 18.12.1997
EN ISO 11547: 1995/A1: 2000	Kleine Wasserfahrzeuge – Schutz vor Start unter Last (ISO 11547:1994)	C 138 vom 11.05.2001
EN ISO 11591: 2000	Motorgetriebene kleine Wasserfahrzeuge, engine-driven – Sichtfeld vom Steuerstand (ISO 11591:2000)	C 59 vom 06.03.2002
EN ISO 11592: 2001	Kleine Wasserfahrzeuge bis 8 m Rumpflänge – Bestimmung der maximalen Vortriebsleistung (ISO 11592:2001)	C 59 vom 06.03.2002

<i>Bezeichnung der Norm</i>	<i>Titel</i>	<i>Veröffentlichung im ABl. (*)</i>
EN ISO 11812: 2001	Kleine Wasserfahrzeuge – wasserdichte und schnell-lenkende Pflichten (ISO 11812:2001)	C 91 vom 17.04.2002
EN ISO 12215-1: 2000	Kleine Wasserfahrzeuge – Rumpfbauweise und Dimensionierung – Teil 1: Werkstoffe: Härtbare Harze, Verstärkungsfasern aus Textilglas, Referenzlaminat (ISO 12215-1:2000)	C 138 vom 11.05.2001
EN ISO 12215-2:2002	Kleine Wasserfahrzeuge – Rumpfbauweise und Dimensionierung – Teil 2: Werkstoffe: Kernwerkstoffe für Verbundbauweise, eingebettete Werkstoffe (ISO 12215-2:2002)	C 235 vom 01.10.2002
EN ISO 12215-3:2002	Kleine Wasserfahrzeuge – Rumpfbauweise und Dimensionierung – Teil 3: Werkstoffe: Stahl, Aluminiumlegierungen, Holz, andere Werkstoffe (ISO 12215-3:2002)	C 235 vom 01.10.2002
EN ISO 12215-4:2002	Kleine Wasserfahrzeuge – Rumpfbauweise und Dimensionierung – Teil 4: Werkstatt und Fertigung (ISO 12215-4:2002)	C 235 vom 01.10.2002
EN ISO 12216:2002	Kleine Wasserfahrzeuge – Fenster, Bullaugen, Luken, Seeschlagblenden und Türen – Anforderungen an die Festigkeit und Dichtheit (ISO 12216:2002)	C 318 vom 19.12.2002
EN ISO 12217-1:2002	Kleine Wasserfahrzeuge – Festlegung und Kategorisierung von Querstabilität und Auftrieb – Teil 1: Nicht-Segelboote ab 6 m Rumpflänge (ISO 12217-1:2002)	C 235 vom 01.10.2002
EN ISO 12217-2:2002	Kleine Wasserfahrzeuge – Festlegung und Kategorisierung von Querstabilität und Auftrieb – Teil 2: Segelboote ab 6 m Rumpflänge (ISO 12217-2:2002)	C 235 vom 01.10.2002
EN ISO 12217-3:2002	Kleine Wasserfahrzeuge – Festlegung und Kategorisierung von Querstabilität und Auftrieb – Teil 3: Boote unter 6 m Rumpflänge (ISO 12217-3:2002)	C 235 vom 01.10.2002
EN ISO 13297: 2000	Kleine Wasserfahrzeuge – Elektrische Systeme – Wechselstrom-(AC) Anlagen (ISO 13297:2000)	C 59 vom 06.03.2002
EN ISO 13929: 2001	Kleine Wasserfahrzeuge – Ruderanlagen – Mechanisch verbundene Systeme (ISO 13929:2001)	C 59 vom 06.03.2002
EN ISO 14895:2003	Kleine Wasserfahrzeuge – Kombüseherde für flüssige Brennstoffe (ISO 14895:2000)	C 261 vom 30.10.2003
EN ISO 14946: 2001	Kleine Wasserfahrzeuge – Maximale Zuladung (ISO 14946:2001)	C 59 vom 06.03.2002
EN ISO 15083:2003	Kleine Wasserfahrzeuge – Lenzeinrichtungen (ISO 15083:2003)	C 261 vom 30.10.2003
EN ISO 15084:2003	Kleine Wasserfahrzeuge – Ankern, Festmachen und Schleppen – Festpunkte (ISO 15084:2003)	C 163 vom 12.07.2003

<i>Bezeichnung der Norm</i>	<i>Titel</i>	<i>Veröffentlichung im ABL. (*)</i>
EN ISO 15085:2003	Kleine Wasserfahrzeuge – Verhütung von Mann-über-Bord-Unfällen und Bergung (ISO 15085:2003)	C 261 of 30.10.2003
EN ISO 15584: 2001	Kleine Wasserfahrzeuge – Einbau-Benzinmotoren – Fest am Motor montierte Bauteile für die Kraftstoff- und Stromerzeugung (ISO 15584:2001)	C 59 vom 06.03.2002
EN ISO 16147:2002	Kleine Wasserfahrzeuge – Eingebaute Dieselmotoren – Am Motor befestigte Kraftstoff- und Elektrikbauteile (ISO 16147:2002)	C 80 vom 03.04.2003
EN 28846: 1993	Elektrische Geräte – Zündschutz gegenüber entflammaren Gasen	C 255 vom 30.09.1995
EN 28846: 1993 /A1: 2000	Kleine Wasserfahrzeuge – Elektrische Geräte – Zündschutz gegenüber entflammaren Gasen (ISO 8846:1990)	C 138 vom 11.05.2001
EN 28847:1989	Steuerungssystem – Seilzugsteuerungen	C 255 vom 30.09.1995
EN 28848:1993	Steueranlagen	C 255 vom 30.09.1995
EN 28848: 1993 / A1: 2000	Kleine Wasserfahrzeuge – Steueranlagen (ISO 8848:1990)	C 138 vom 11.05.2001
EN 28849:1993	Elektrisch angetriebene Gleichstrom-Bilgepumpen	C 255 vom 30.09.1995
EN 28849: 1993 / A1: 2000	Kleine Wasserfahrzeuge – Elektrisch angetriebene Gleichstrom-Bilgepumpen (ISO 8849:1990)	C 138 vom 11.05.2001
EN 29775:1993	Steueranlagen für Einzel-Außenbordmotoren mit einer Leistung von 15 kW bis 40 kW	C 255 vom 30.09.1995
EN 29775: 1993 / A1: 2000	Kleine Wasserfahrzeuge – Steueranlagen für Einzel-Außenbordmotoren mit einer Leistung von 15 kW bis 40 kW (ISO 9775:1990)	C 138 vom 11.05.2001
EN 60092-507:2000	Elektrische Anlagen auf Schiffen – Teil 507: Yachten (IEC 60092-507:2000)	C 137 vom 12.06.2003

(*) Zeitpunkt, ab dem die Einhaltung der nationalen Norm zur Durchführung dieser harmonisierten Norm vorbehaltlich der Bestimmungen in Artikel 5 der Richtlinie die Vermutung der Konformität mit den von der nationalen Norm abgedeckten grundlegenden Anforderungen zulässt.

Anlage 4

Liste der benannten Stellen

BENANNTE STELLE		Berechtigt zur Konformitätsbewertung für:						
Name Anschrift	Kennnummer	Erzeugnisse/ Produktpalette	Module/Verfahren					
			Aa (Anhang VI)	B (Anhang VII)	D (Anhang IX)	F (Anhang X)	G (Anhang XI)	H (Anhang XII)
EUROCONTROL SA C/ Zurbano, 48 E-28010 Madrid	0057	Sportboote	X	X		X	X	
		Bauteile		X		X	X	
BUREAU VERITAS 17, place de Reflets La Défense 2 F-92400 Courbevoie	0062	Sportboote	X	X	X	X	X	X
		Bauteile						
GERMANISCHER LLOYD AG Vorsetzen 35 D-20459 Hamburg	0098	Sportboote	X	X	X	X	X	X
		Bauteile		X	X	X	X	X
TÜV PRODUCT SERVICE GmbH Ridlerstraße 65 D-80339 München	0123	Sportboote	X	X		X	X	
		Bauteile		X		X	X	
FACHAUSSCHUSS PERSÖNLICHE SCHUTZAUSRÜSTUNGEN Pruf- und Zertifizierungsstelle im BG- Prufzert Klinkerweg 4 D-40699 Erkrath	0299	Sportboote	X	X	X	X	X	X
		Bauteile		X	X	X	X	X
AGENZIA NAZIONALE CERTIFICA- ZIONE COMPONENTI E PRODOTTI Srl (ANCCP) Via Rombon, 11 I-20133 Milano	0302	Sportboote	X	X	X	X	X	X
		Bauteile		X	X	X	X	X
ISTITUTO GIORDANO SpA Via Rossini, 2 I-47041 Bellaria-Igea (RN)	0407	Sportboote	X	X	X	X	X	X
		Bauteile		X	X	X	X	X
VERITEC LIMITED Faraday House, The Village Birchwood House Warrington Cheshire WA3 6FZ United Kingdom	0466	Sportboote	X	X		X	X	
		Bauteile		X		X	X	
REGISTRO ITALIANO NAVALE (RINA) Via Corsica, 12 I-16128 Genoa	0474	Sportboote	X	X	X	X	X	X
		Bauteile		X	X	X	X	X
CONSORZIO DNV MODULO UNO Centro Direzionale Colleoni Viale Colleoni, 9 — Palazzo Sirio, 2 I-20041 Agrate Brianza (MI)	0496	Sportboote	X	X	X	X	X	X
		Bauteile		X	X	X	X	X
SOCIÉTÉ NATIONALE DE CERTIFICA- TION ET D'HOMOLOGATION SARL (SNCH) 11, route de Luxembourg L-5230 Sandweiler	0499	Sportboote	X	X	X	X	X	X
		Bauteile		X	X	X	X	X

BENANNTE STELLE		Berechtigt zur Konformitätsbewertung für:						
		Erzeugnisse/ Produktpalette	Module/Verfahren					
			Aa (Anhang VI)	B (Anhang VII)	D (Anhang IX)	F (Anhang X)	G (Anhang XI)	H (Anhang XII)
Name Anschritt	Kennnummer							
LLOYD'S REGISTER QUALITY ASSU- RANCE GmbH Mönckebergstraße 27 D-20095 Hamburg	0525	Sportboote	X	X	X	X	X	X
		Bauteile		X	X	X	X	X
VTT TUOTTEET JA TUOTANTO (VTT INDUSTRIAL SYSTEMS) PL 1701 FIN-33101 Tampere	0537	Sportboote	X	X	X	X	X	X
		Bauteile		X	X	X	X	X
DET NORSKE VERITAS AS Veritasveien 1 N-1322 Høvik	0575	Sportboote	X	X	X	X	X	X
		Bauteile		X	X	X	X	X
INSTITUT POUR LA CERTIFICATION ET LA NORMALISATION DANS LE NAUTISME (ICNN) 52, rue Senac-de-Meilhan F-17000 La Rochelle	0607	Sportboote	X	X			X	
		Bauteile		X			X	
INTERNATIONAL MARINE CERTIFICA- TION INSTITUTE (IMCI) Rue Abbé Cuypers 3 B-1040 Bruxelles	0609	Sportboote	X	X			X	
		Bauteile		X			X	
NEDERLANDS KEURINGINSTITUUT VOOR PLEZIERVAARTUIGEN (NKIP® Classification bureau) Businesspark ‚Woudfennen‘ Nipkowweg 9 8500 AB Joure Netherlands	0613	Sportboote	X	X		X	X	
		Bauteile		X		X	X	
EUROPEAN CERTIFICATION BUREAU NEDERLAND BV (ECB) Julianaweg 224a 1131 NW Volendam Netherlands	0614	Sportboote	X	X		X	X	
		Bauteile		X		X	X	
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING (HRS) Akti Miaouli 23 GR-18535 Piraeus	0618	Sportboote	X	X	X	X	X	X
		Bauteile		X	X	X	X	X
RINAVE-REGISTRO INTERNACIONAL NAVAL Estrada do Paco do Lumiar, Polo Tecnológico, Lote 17, Edifício Rinave P-1600-485 Lisboa	0743	Sportboote	X	X	X	X	X	X
		Bauteile		X	X	X	X	X
IRISH SAILING ASSOCIATION 3 Park Road Dun Laoghaire Ireland	0808	Sportboote (Kategorien A, B, C)	X	X			X	
		Bauteile		X				
LUXCONTROL SA 1, avenue des Terres Rouges BP 349 L-4004 Esch-sur-Alzette	0882	Sportboote			X	X		X
		Bauteile		X				

BENANNTE STELLE		Berechtigt zur Konformitätsbewertung für:						
Name Anschrift	Kennnummer	Erzeugnisse/ Produktpalette	Module/Verfahren					
			Aa (Anhang VI)	B (Anhang VII)	D (Anhang IX)	F (Anhang X)	G (Anhang XI)	H (Anhang XII)
UDICER-NAUTITEST SAS DI VENEZIA Via Riviera del Brenta, 12 I-30032 Fiesso d'Artico	0966	Sportboote	X	X	X	X	X	X
		Bauteile		X	X	X	X	X
QUALITY AND SECURITY SRL Via Porto, 34 I-84100 Salerno	1262	Sportboote	X	X	X	X	X	X
		Bauteile		X	X	X	X	X
TRANSPORT RESEARCH INSTITUTE, J.S.Co Products Certification Body Ing. L'ubomir Palčák Vel'ký Diel 3323 SK-01008 Žilina Slovak Republic	1358	Sportboote		X		X		
		Bauteile		X		X		
ČESKÝ LODNÍ A PRŮMYSL OVÝ REGISTR, S. R. O. (Czech Register of Shipping and Industry, Ltd.) Soběslavská 2063/46 130 00 Praha 3 – Vinohrady Czech Republic	1387	Sportboote	X	X	X	X	X	X
		Bauteile						
POLSKI REJESTR STATKÓW S.A. (PRS) al. Gen. Józefa Hallera 126 PL-80-416 Gdańsk Poland	1463	Sportboote			X			X
		Bauteile			X			X

Konformitätsbewertungsstelle, die unter der Rubrik „US-Zugang zum EG-Markt“ des sektorbezogenen Anhangs über Sportboote des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten von Amerika in die Liste der Konformitätsbewertungsstellen aufgenommen wurde

KONFORMITÄTBEWERTUNGSSTELLE <i>Name</i> <i>Anschrift</i>		Berechtigt zur Konformitätsbewertung für:							
		<i>Kennnummer</i>	<i>Erzeugnisse/ Produktpalette</i>	<i>Module/Verfahren</i>					
				<i>Aa (Anhang VI)</i>	<i>B (Anhang VII)</i>	<i>D (Anhang IX)</i>	<i>F (Anhang X)</i>	<i>G (Anhang XI)</i>	<i>H (Anhang XII)</i>
UNDERWRITERS LABORATORIES INC. (UL) 12, Laboratory Dr. Research Triangle Park North Carolina 27709 USA		1081	Sportboote	X	X		X	X	
			<ul style="list-style-type: none"> • Feuerwiderstandsfähige Kraftstoffschläuche • Nichtfeuerwiderstandsfähige Kraftstoffschläuche • Elektrische Geräte – Zündschutz gegenüber entflammaren Gasen • Elektrisch angetriebene Bilgepumpen • Seeventile und Außenhautdurchführungen – Metallische Teile • Seeventile und Außenhautdurchführungen – Nicht metallische Teile • Eingebaute Kraftstoffsysteme und -tanks • Elektrische Systeme – Einbau von Extra-Niederspannungs-Gleichstromanlagen • Wechselstrom (AC)-Anlagen • Anschlussmaße von Navigationslichtern 		X		X	X	

Anlage 5

NÜTZLICHE ADRESSEN

1. Dienststellen der Europäischen Kommission

1.1. DG ENTR/E/5: LUFT- UND RAUMFAHRT, WEHRTECHNIK, EISENBAHN UND MARITIME INDUSTRIEN

Herr Gwenole Cozigou
(Referatsleiter)
DG ENTR/E/5 – AN88 6/55
200, rue de la Loi
B- 1049 Brüssel
Tel. +32 2 295 13 04
Fax +32 2 296 70 14
E-Mail: entr-aerop-def-rail-mar@cec.eu.int

Herr Johan Renders
Verwaltungsleiter
DG ENTR/E/5 – AN88 6/35
200, rue de la Loi
B- 1049 Brüssel
Tel. +32 2 296 99 62
Fax +32 2 296 70 14
E-Mail: Johan.Renders@cec.eu.int

Herr Michael Quillinan
DG ENTR /E/5 – AN 88 6/30
200, rue de la Loi
B- 1049 Brüssel
Tel. +32 2 296 28 03
Fax +32 2 296 70 14
E-Mail: Michael.Quillinan@cec.eu.int

1.2 DG ENTR/G/1: KOORDINIERUNG UND VEREINFACHUNG DER RECHTSVORSCHRIFTEN, GEGENSEITIGE ANERKENNUNG

Herr Jacques McMillan
(Referatsleiter)
DG ENTR/G/1 – SC15 3/31
200, rue de la Loi
B- 1049 Brüssel
Tel. +32 2 295 24 75
Fax +32 2 299 80 31
E-Mail: Jacques.McMillan@cec.eu.int

1.3 DGENTR/G/2: NORMUNG

Herr Norbert Anselmann
(Referatsleiter)
DG ENTR/G/2 – SC15 2/9
200, rue de la Loi
B- 1049 Brüssel
Tel. +32 2 299 56 72/295 46 50
Fax +32 2 296 70 19
E-Mail: Norbert.Anselman@cec.eu.int

2. MITGLIEDSTAATEN

Österreich:

1. Rechtsangelegenheiten und Marktaufsicht
Herr Wolfgang Lentsch
Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit/
A-1011 Wien, Stubenring 1
Tel. +43(0) 1 71100 5831
Fax +43(0) 1 7142718
E-Mail: wolfgang.lentsch@bmwa.gv.at

2. Technische Abteilung
Herr Bernhard Bieringer
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie / Oberste Schifffahrtsbehörde
A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. +43(0) 1 71162.5904
Fax +43(0) 1 71162.5999
E-Mail: bernhard.bieringer@bmvit.gv.at

Belgien:

Vanderstraeten Werner
Schifffahrtsexperte
Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Maritiem Vervoer
Scheepvaartcontrole
Perronstraat 6
B-8400 Oostende
Tel. 0032 (0)59 339504
Fax 0032 (0)59 330729
E-Mail w.vanderstraeten@mobiliteit.fgov.be

Dänemark:

Website: www.dma.dk

Finnland:

E-Mail: boating@fma.fi

Frankreich:

Herr Denis Clerin/ Herr Jean-Pierre Saunier
Ministère chargé de la mer
Direction du Transport Maritime,
des ports et du littoral
Bureau de la plaisance et des activités
nautiques
22 rue Monge
F-75005 Paris
Tel. Clérin: +33 1 40 81 72 71
Tel. Saunier: +33 1 40 81 72 78
Fax +32.1.40.81.71.87
E-Mail: denis.clerin@equipement.gouv.fr
jean-pierre.saunier@equipement.gouv.fr

Deutschland:

Griechenland:

Irland:

Italien:

Luxemburg:

Niederlande:

Inspectie Verkeer en Waterstraat
P.O. Box 8634
NL-3009 AP Rotterdam
NIEDERLANDE
Tel. +31 10 266 8483
Fax +31 10 202 2616
E-Mail: Paul.Kunst@ivw.nl

Portugal:

Frau Fernanda Capelo
Ministério da Economia
Direcção Geral da Indústria
Campus do Lumiar- Edifício O
Estrada do Paço do Lumiar 1649-038 LISBOA
– PORTUGAL
Tel. (00351) 217102180
Fax(00351) 217102114
E-Mail: fernanda.capelo@dgi.min-economia.pt

Spanien:

Schweden:

Sjöfartsverket
Sjöfartsinspektionen
SE-601 78 Norrköping
E-Mail: inspektion@sjofartsverket.se

Vereinigtes Königreich:

Website: www.dti.gov.uk/strd/recreat.htm

**3. RECREATIONAL SECTORAL GROUP
(RSG)**

Technisches Sekretariat,
c/o BALance Technology Consulting GmbH
Contrescarpe 45,
D-28195 Bremen, Deutschland
Tel. +49 421 335170,
Fax +49 421 3351711
URL: <http://www.rsg.be>
E-Mail: rsg@balance-bremen.de

4. EUROPÄISCHE NORMUNGSEINRICHTUNGEN

CEN

Zentralsekretariat
36, rue de Stassart
B- 1050 Brüssel
Tel. +32 2 550 08 11
Fax +32 2 550 08 19

Europäische Kommission

Sportbootrichtlinie mit Anmerkungen — Leitfaden für die Anwendung der Richtlinie 94/25/EG vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2004 — 112 S. — 21 x 29,7 cm

ISBN 92-894-7552-8

Venta • Salg • Verkauf • Πωλήσεις • Sales • Vente • Vendita • Verkoop • Venda • Myynti • Försäljning
<http://eur-op.eu.int/general/en/s-ad.htm>

BELGIQUE/BELGIË

Jean De Lannoy
Avenue du Roi 202/Koningslaan 202
B-1190 Bruxelles/Brussel
Tél. (32-2) 538 43 08
Fax (32-2) 538 08 41
E-mail: jean.de.lannoy@infoboard.be
URL: <http://www.jean-de-lannoy.be>

**La librairie européenne/
De Europese Boekhandel**

Rue de la Loi 244/Wetstraat 244
B-1040 Bruxelles/Brussel
Tél. (32-2) 295 26 39
Fax (32-2) 735 08 60
E-mail: mail@libeurop.be
URL: <http://www.libeurop.be>

Moniteur belge/Belgisch Staatsblad

Rue de Louvain 40-42/Leuvenseweg 40-42
B-1000 Bruxelles/Brussel
Tél. (32-2) 552 22 11
Fax (32-2) 511 01 84
E-mail: eusales@just.fgov.be

DANMARK

J. H. Schultz Information A/S

Herstedvang 4
DK-2620 Albertslund
Tlf. (45) 43 63 23 00
Fax (45) 43 63 19 69
E-mail: schultz@schultz.dk
URL: <http://www.schultz.dk>

DEUTSCHLAND

Bundesanzeiger Verlag GmbH

Vertriebsabteilung
Amsterdamer Straße 192
D-50735 Köln
Tel. (49-221) 97 66 80
Fax (49-221) 97 66 82 78
E-Mail: vertrieb@bundesanzeiger.de
URL: <http://www.bundesanzeiger.de>

ΕΛΛΑΔΑ/GREECE

G. C. Eleftheroudakis SA

International Bookstore
Panepistimiou 17
GR-10564 Athina
Tel. (30) 21 03 25 84 40
Fax (30) 21 03 25 84 99
E-mail: elebooks@books.gr
URL: <http://www.books.gr>

ESPAÑA

Boletín Oficial del Estado

Trafalgar, 27
E-28071 Madrid
Tel. (34) 915 38 21 11 (libros), 913 84 17 15 (suscripción)
Fax (34) 915 38 21 21 (libros), 913 84 17 14 (suscripción)
E-mail: clientes@com.boe.es
URL: <http://www.boe.es>

Mundi Prensa Libros, SA

Castelló, 37
E-28001 Madrid
Tel. (34) 914 36 37 00
Fax (34) 915 75 39 98
E-mail: libreria@mundiprensa.es
URL: <http://www.mundiprensa.com>

FRANCE

Journal officiel

Service des publications des CE
26, rue Desaix
F-75727 Paris Cedex 15
Tél. (33) 140 58 77 31
Fax (33) 140 58 77 00
E-mail: europublications@journal-officiel.gouv.fr
URL: <http://www.journal-officiel.gouv.fr>

IRELAND

Alan Hanna's Bookshop

270 Lower Rathmines Road
Dublin 6
Tel. (353-1) 496 73 98
Fax (353-1) 496 02 28
E-mail: hannas@iol.ie

ITALIA

Licosa SpA

Via Duca di Calabria, 1/1
Casella postale 552
I-50125 Firenze
Tel. (39) 05 56 48 31
Fax (39) 055 64 12 57
E-mail: licosa@licosa.com
URL: <http://www.licosa.com>

LUXEMBOURG

Messageries du livre SARL

5, rue Raiffeisen
L-2411 Luxembourg
Tél. (352) 40 10 20
Fax (352) 49 06 61
E-mail: mail@mdl.lu
URL: <http://www.mdl.lu>

NEDERLAND

SDU Servicecentrum Uitgevers

Christoffel Plantijnstraat 2
Postbus 20014
2500 EA Den Haag
Tel. (31-70) 378 98 80
Fax (31-70) 378 97 83
E-mail: sdu@sdu.nl
URL: <http://www.sdu.nl>

PORTUGAL

Distribuidora de Livros Bertrand Ld.ª

Grupo Bertrand, SA
Rua das Terras dos Vales, 4-A
Apartado 60037
P-2700 Amadora
Tel. (351) 214 95 87 87
Fax (351) 214 96 02 55
E-mail: dlb@ip.pt

Imprensa Nacional-Casa da Moeda, SA

Sector de Publicações Oficiais
Rua da Escola Politécnica, 135
P-1250 -100 Lisboa Codex
Tel. (351) 213 94 57 00
Fax (351) 213 94 57 50
E-mail: spoce@incm.pt
URL: <http://www.incm.pt>

SUOMI/FINLAND

**Akateeminen Kirjakauppa/
Akademiska Bokhandeln**

Keskuskatu 1/Centralgatan 1
PL/PB 128
FIN-00101 Helsinki/Helsingfors
P./fn (358-9) 121 44 18
F./fax (358-9) 121 44 35
Sähköposti: akatilaus@akateeminen.com
URL: <http://www.akateeminen.com>

SVERIGE

BTJ AB

Traktorvägen 11-13
S-221 82 Lund
Tfn (46-46) 18 00 00
Fax (46-46) 30 79 47
E-post: btjeu-pub@btj.se
URL: <http://www.btj.se>

UNITED KINGDOM

The Stationery Office Ltd

Customer Services
PO Box 29
Norwich NR3 1GN
Tel. (44-870) 60 05-522
Fax (44-870) 60 05-533
E-mail: book.orders@theso.co.uk
URL: <http://www.tso.co.uk>

ÍSLAND

Bokabud Larusar Blöndal

Engjateigi 17-19
IS-105 Reykjavik
Tel. (354) 552 55 40
Fax (354) 552 55 60
E-mail: bokabud@simnet.is

NORGE

Swets Blackwell AS

Hans Nielsen Hauges gt. 39
Boks 4901 Nydalen
N-0423 Oslo
Tel. (47) 23 40 00 00
Fax (47) 23 40 00 01
E-mail: info@no.swetsblackwell.com

SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA

Euro Info Center Schweiz

c/o OSEC Business Network Switzerland
Stampfenbachstraße 85
PF 492
CH-8035 Zürich
Tel. (41-1) 365 53 15
Fax (41-1) 365 54 11
E-mail: eics@osec.ch
URL: <http://www.osec.ch/eics>

BĂLGĂRIJA

Europress Euromedia Ltd

59, blvd Vitoshka
BG-1000 Sofia
Tel. (359-2) 980 37 66
Fax (359-2) 980 42 30
E-mail: Milena@mbox.cit.bg
URL: <http://www.europress.bg>

CYPRUS

**Cyprus Chamber of Commerce
and Industry**

PO Box 21455
CY-1509 Nicosia
Tel. (357-22) 88 97 52
Fax (357-22) 66 10 44
E-mail: stalo@ccci.org.cy

EESTI

Eesti Kaubandus-Tööstuskoda

(Estonian Chamber of Commerce and Industry)
Toom-Kooli 17
EE-10130 Tallinn
Tel. (372) 646 02 44
Fax (372) 646 02 45
E-mail: einfo@koda.ee
URL: <http://www.koda.ee>

HRVATSKA

Mediatrade Ltd

Strohalov Prilaz 27
HR-10000 Zagreb
Tel. (385-1) 660 08 40
Fax (385-1) 660 21 65
E-mail: mediatrade@hi.hinet.hr

MAGYARORSZÁG

Euro Info Service

Szt. István krt.12
III emelet 1/A
PO Box 1039
H-1137 Budapest
Tel. (36-1) 329 21 70
Fax (36-1) 349 20 53
E-mail: euroinfo@euroinfo.hu
URL: <http://www.euroinfo.hu>

MALTA

Miller Distributors Ltd

Malta International Airport
PO Box 25
Luqa LQA 05
Tel. (356) 21 66 44 88
Fax (356) 21 67 67 99
E-mail: info@millermalta.com

POLSKA

Ars Polona

Krakowskie Przedmiescie 7
Skr. pocztowa 1001
PL-00-950 Warszawa
Tel. (48-22) 826 12 01
Fax (48-22) 826 62 40
E-mail: books119@arspolona.com.pl

ROMÂNIA

Euromedia

Str. Dionisie Lupu nr. 65, sector 1
RO-70184 Bucuresti
Tel. (40-21) 260 28 82
Fax (40-21) 260 27 88
E-mail: euromedia@mailcity.com

SLOVAKIA

Centrum VTI SR

Námestie Slobody 19
SK-81223 Bratislava 1
Tel. (421-2) 54 41 83 64
Fax (421-2) 54 41 83 64
E-mail: europ@ttb1.cvtisr.sk
URL: <http://www.cvtisr.sk>

SLOVENIJA

GV Zalozba d.o.o.

Dunajska cesta 5
SI-1000 Ljubljana
Tel. (386) 13 09 1800
Fax (386) 13 09 1805
E-mail: europ@gvzalozba.si
URL: <http://www.gvzalozba.si>

TÜRKIYE

Dünya Aktüel A.S

Globus Dünya Basinevi
100, Yil Mahallesi 34440
TR-80050 Bagcilar-Istanbul
Tel. (90-212) 440 22 27
Fax (90-212) 440 23 67
E-mail: aktuel.info@dunya.com

ARGENTINA

World Publications SA

Av. Córdoba 1877
C1120 AAA Buenos Aires
Tel. (54-11) 48 15 81 56
Fax (54-11) 48 15 81 56
E-mail: wpbooks@infovia.com.ar
URL: <http://www.wpbooks.com.ar>

AUSTRALIA

Hunter Publications

PO Box 404
Abbotsford, Victoria 3067
Tel. (61-3) 94 17 53 61
Fax (61-3) 94 19 71 54
E-mail: admin@tekimaging.com.au

BRASIL

Livraria Camões

Rua Bittencourt da Silva, 12 C
CEP
20043-900 Rio de Janeiro
Tel. (55-21) 262 47 76
Fax (55-21) 262 47 76
E-mail: livraria.camoes@incm.com.br
URL: <http://www.incm.com.br>

CANADA

Les éditions La Liberté Inc.

3020, chemin Sainte-Foy
Sainte-Foy, Québec G1X 3V6
Tél. (1-418) 658 37 63
Fax (1-800) 567 54 49
E-mail: liberte@mediom.qc.ca

Renouf Publishing Co. Ltd

5369 Chemin Canotek Road Unit 1
Ottawa, Ontario K1J 9J3
Tel. (1-613) 745 26 65
Fax (1-613) 745 76 60
E-mail: order.dept@renoufbooks.com
URL: <http://www.renoufbooks.com>

EGYPT

The Middle East Observer

41 Sherif Street
11111 Cairo
Tel. (20-2) 392 69 19
Fax (20-2) 393 97 32
E-mail: meo@softcom.com.eg
URL: <http://www.meobserver.com.eg>

MALAYSIA

EBIC Malaysia

Suite 47.01, Level 47
Bangunan AmFinance (letter box 47)
8 Jalan Yap Kwan Seng
50450 Kuala Lumpur
Tel. (60-3) 21 62 62 98
Fax (60-3) 21 62 61 98
E-mail: ebic@tm.net.my

MÉXICO

Mundi Prensa México, SA de CV

Río Pánuco, 141
Colonia Cuauhtémoc
MX-06500 México, DF
Tel. (52-5) 533 56 58
Fax (52-5) 514 67 99
E-mail: 101545.2361@compuserve.com

SOUTH KOREA

**The European Union Chamber of
Commerce in Korea**

Suite 2004, Kyobo Bldg.
1 Chongro 1-Ga, Chongro-Gu
Seoul 110-714
Tel. (82-2) 725-9880/5
Fax (82-2) 725-9886
E-mail: euock@euock.org
URL: <http://www.euock.org>

SRI LANKA

EBIC Sri Lanka

Trans Asia Hotel
115 Sir Chittampalam
A. Gardiner Mawatha
Colombo 2
Tel. (94-1) 074 71 50 78
Fax (94-1) 44 87 79
E-mail: ebicsl@sltnet.lk

T'AI-WAN

Tycoon Information Inc

PO Box 81-466
105 Taipei
Tel. (886-2) 87 12 88 86
Fax (886-2) 87 12 47 47
E-mail: eulipe@ms21.hinet.net

UNITED STATES OF AMERICA

Bernan Associates

4611-F Assembly Drive
Lanham MD 20706-4391
Tel. (1-800) 274 44 47 (toll free telephone)
Fax (1-800) 865 34 50 (toll free fax)
E-mail: query@bernan.com
URL: <http://www.bernan.com>

ANDERE LÄNDER/OTHER COUNTRIES/
AUTRES PAYS

**Bitte wenden Sie sich an ein Büro Ihrer
Wahl/Please contact the sales office of
your choice/Veuillez vous adresser au
bureau de vente de votre choix**

**Office for Official Publications
of the European Communities**

2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
Tel. (352) 29 29-42001
Fax (352) 29 29-42700
E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int
URL: <http://publications.eu.eu.int>

