

# **LEITFADEN-FÜR-DIE ANWENDUNG DER- SPORTBOOTRICHTLINIE-MIT- ANMERKUNGEN**

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



# Inhalt

<b>Einleitende Bemerkungen</b> .....	<b>7</b>
--------------------------------------	----------

## **Corpus der Sportbootrichtlinie**

<b>Kapitel 1</b> .....	<b>8</b>
------------------------	----------

Artikel 1: Geltungsbereich.....	9
---------------------------------	---

Artikel 2: Inverkehrbringen und Inbetriebnahme .....	15
--	----

Artikel 3: Grundlegende Anforderungen.....	16
--	----

Artikel 4: Freier Verkehr der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Erzeugnisse.....	16
--	----

(i) <i>Inverkehrbringen</i> .....	17
-----------------------------------	----

(ii) <i>Zurverfügungstellen</i> .....	17
---------------------------------------	----

(iii) <i>Inbetriebnahme</i> .....	18
-----------------------------------	----

(iv) <i>Hersteller</i> .....	18
------------------------------	----

(v) <i>Bevollmächtigter Vertreter</i> .....	19
---	----

(vi) <i>Einführer</i> .....	20
-----------------------------	----

(vii) <i>Anwendung der Maschinenrichtlinie</i> .....	22
--	----

(viii) <i>Zusammenfassende Darstellung der Anwendung der Richtlinie nach dem     16. Juni 1998</i> .....	22
--	----

Artikel 5: Nachweis der Konformität .....	27
---	----

Artikel 6: Verwaltung der Normenliste .....	29
---	----

Artikel 7: Schutzklausel.....	30
-------------------------------	----

## **Kapitel 2**

<b>Konformitätsbewertung</b> .....	<b>33</b>
------------------------------------	-----------

Artikel 8: Auswahl der Module .....	33
-------------------------------------	----

Artikel 9: Benannte Stellen.....	36
----------------------------------	----

### **Kapitel 3**

#### **Kennzeichnung als Nachweis der Konformität .....38**

Artikel 10: CE-Kennzeichnung .....38

### **Kapitel 4**

#### **Schlußbestimmungen .....40**

Artikel 11: Entscheidungen .....40

Artikel 12: Information.....40

Artikel 13: Umsetzung.....40

Artikel 14: Inkrafttreten.....41

Artikel 15: Schlußartikel.....42

### **Anhang I**

#### **Grundlegende Sicherheitsanforderungen an Auslegung und Bau von Sportbooten**

**1. Auslegungskategorie.....42**

**2. Allgemeine Anforderungen.....45**

2.1 Kennzeichnung des Bootskörpers.....45

2.2 Herstellerplakette .....40

2.3 Schutz vor dem Überbordfallen und Wiedereinstiegsmittel.....46

2.4 Sicht voö Hauptsteuerstand .....46

2.5 Handbuch für den Eigner .....47

**3. Festigkeit und Dichtigkeit, Bauliche Anforderungen.....47**

3.1 Bauweise .....47

3.2 Stabilität und Freibord .....48

3.3 Schwimmfähigkeit und Auftrieb.....48

3.4 Öffnungen im Booskörper, im Deck und in den Aufbauten.....48

3.5 Überflutung.....49

3.6	Vom Hersteller empfohlene Höchstlast .....	49
3.7	Stauplatz für Rettungsmittel .....	50
3.8	Notausstieg.....	50
3.9	Ankern, Vertäuen und Schleppen .....	51
<b>4.</b>	<b>Bedienungseigenschaften .....</b>	<b>51</b>
<b>5.</b>	<b>Einbauvorschriften .....</b>	<b>51</b>
5.1	Motoren und Motorenräume .....	51
5.1.1	Innenbordmotoren.....	51
5.1.2	Lüftung.....	52
5.1.3	Freiliegende Teile .....	52
5.1.4	Starten von Außenbordmotoren.....	53
5.2	Kraftstoffsystem.....	53
5.2.1.	Allgemein.....	53
5.2.2.	Kraftstoffbehälter .....	53
5.3	Elektrisches System .....	54
5.4	Steuerungssystem.....	55
5.4.1	Allgemein.....	55
5.4.2	Notvorrichtungen .....	55
5.5	Gassystem .....	55
5.6	Brandbekämpfung.....	56
5.6.1.	Allgemein.....	56
5.6.2	Löschvorrichtungen .....	56
5.7	Navigationslichter.....	57
5.8	Schutz gegen Gewässerverschmutzung.....	57

## **Anhang II**

### **Bauteile .....58**

1. Mit einem Zündschutz versehene Vorrichtungen für Innebord- und Heckmotoren. 58
2. Startschutzvorrichtungen für Außenbordmotoren .....58
3. Steuerrad, Lenkvorrichtung und Verkabelung .....58
4. Kraftstoffbehälter und Kraftstoffleitungen .....58
5. Vorgefertigte Luken und Seitenfenster.....59

## **Anhang III**

Erklärung des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen bevollmächtigten oder der für das Inverkehrbringen verantwortlichen Person (Artikel 4 Absätze 2 und 3) .....54

## **Anhang IV**

CE-Kennzeichnung .....56

## **Anhang V**

Interne Fertigungskontrolle (Modul A) .....57

## **Anhang VI**

Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen.....58

## **Anhang VII**

EG Baumusterprüfung (Modul B) .....59

## **Anhang VIII**

Konformität mit der Bauart (Modul C) .....61

## **Anhang IX**

Qualitätssicherung Produktion (Modul D) .....62

## **Anhang X**

Prüfung der Produkte (Modul F) .....65

## **Anhang XI**

Einzelprüfung (Modul G) .....67

## **Anhang XII**

Umfassende Qualitätssicherung (Modul H) .....68

## **Anhang XIII**

Vom Hersteller bereitgestellte technische Unterlagen .....71

## **Anhang XIV**

Mindestkriterien .....72

## **Anhang XV**

Schriftliche Konformitätserklärung .....74

## **Anlage 1**

Präambel und Erwägungsgründe .....82

## **Anlage 2**

Text der Richtlinie 94/25/EG.....86

## **Anlage 3**

Gemäß Richtlinie 94/25/EG vorgeschriebene Normen .....87

## **Anlage 4**

Liste der benannten Stellen.....86

## **Anlage 5**

Nützliche Adressen .....97

## **EINLEITENDE-BEMERKUNGEN**

---

Gegenstand des vorliegenden Leitfadens ist die Richtlinie 94/25/EG über die Anforderungen an den Bau von Sportbooten, die hier vorgestellt und erläutert werden soll.

Dieser Leitfaden soll allen, die direkt oder indirekt an der Sportbootindustrie teilhaben, als Bezugsdokument dienen. Er ist als ein Hilfsinstrument 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 dieses Leitfadens.

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

Dieser Leitfaden soll, wie gesagt, Hilfestellung bei der Anwendung der Richtlinie geben. Zu diesem Zweck ist er zusammen mit den Leitlinien der Sektorgruppe "Sportboote" zu verwenden. In dieser Sektorgruppe kommen die in der Richtlinie vorgesehenen benannten Stellen sowie Vertreter der Industrie und der Anwender zusammen, um - hauptsächlich den benannten Stellen - Anleitung bei der einheitlichen technischen Umsetzung der Richtlinie zu geben.

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).

# Corpus der Sportbootrichtlinie

## Kapitel 1

---

### Artikel 1: Geltungsbereich

#### *Artikel 1(1)*

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

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.
  - ein "unvollständiges Boot" entspricht nicht allen grundlegenden Anforderungen der Richtlinie und ist dazu bestimmt, von einer anderen, als Hersteller bezeichneten Partei fertiggestellt zu werden, um dann die grundlegenden Anforderungen in vollem Umfang zu erfüllen.
- 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 ein Boot 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 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 Bootsbausatzes 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 zusammengebaut 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

der 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 Abschnitt 3 Buchstabe g.

#### *Artikel 1(2)*

***2. Im Sinne dieser Richtlinie sind Sportboote unabhängig von der Antriebsart sämtliche Boote mit einer nach der einschlägigen harmonisierten Norm gemessenen Rumpflänge von 2,5 m bis 24 m, 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.***

**Absatz 2** legt fest, 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 2,5 m und 24 m 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.

#### *Article 1(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 Mitgliedstaates Rat einholen, um die Richtigkeit seiner Entscheidung nach Möglichkeit zu untermauern. Sowohl in den Anmerkungen der Kommission zur Richtlinie als auch in den Leitlinien der Sektorgruppe "Sportboote" sind Erläuterungen zu dem Basistext der Richtlinie enthalten, und diese Veröffentlichungen können zu Rate gezogen werden. Sollte die Verwaltung eines Mitgliedstaates trotz dieser Hilfen und selbst nach der Konsultation einer benannten Stelle noch Zweifel haben, kann sie sich an die Kommission wenden. In diesem Falle wird das Problem in einem größeren Kreis erörtert, wobei die Ausschüsse oder Gruppen einbezogen werden, die auf der Grundlage der Richtlinie eingerichtet wurden.

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 an die für Rennen geltende 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 Erzeugnisse 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). Wenn dieses Boot später auf den EWR-Markt gebracht und dabei nicht mehr als Rennboot deklariert wird, weil sich vielleicht die Bauweise für Wettrennen überlebt 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.

***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 gemäß der in der ISO-Norm 13590 enthaltenen Definition ausgenommen.

“Wasserskooter sind hiernach Wasserfahrzeuge von bis zu 4 m Länge, 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/stehen 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 Bootstypen, 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. Eine solche Bescheinigung kann bei einigen Versuchsbooten verweigert werden, weil sie zwar an sich sicher sind, die für Auslegung und Leistung geltenden Kriterien jedoch nicht erfüllen. Mit einer nach dem Bau ausgestellten Bescheinigung für einen Prototypen oder ein Versuchsboot wird sichergestellt, daß das in der Richtlinie angestrebte hohe Schutzniveau in bezug auf Sicherheit, Gesundheit, Verbraucherschutz und Umweltschutz aufrechterhalten wird, falls ein derartiges Boot in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen wird.

***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 Boots-ausrüstung zu beauftragen, beispielsweise Elektro- und Elektronikfachleute.

Erwirbt der Endverbraucher einen Bootsbausatz und fertigt das Boot nicht entsprechend den Anweisungen des Bausatzherstellers, sondern nach seinen "Wünschen" [also in abgeänderter Form<sup>(1)</sup>], 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 Personen 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.

<sup>(1)</sup> 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 1 aufgeführt sind.

### **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 erläuternden 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 Freizeitzwecke eingesetzt werden, sind somit nicht vom Geltungsbereich ausgenommen.

### **Anmerkung**

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” ein zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen gebautes und eingerichtetes Schiff“. Als Schlußfolgerung aus dieser Definition müßte die Richtlinie 94/25/EG um den Zusatz "unabhängig von der Anzahl 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(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 dazu verpflichtet sind, alle erforderlichen 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 die 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.

Durch die Anwendung dieses Absatzes verliert Artikel 36 des Vertrages für die Mitgliedstaaten sozusagen seine Gültigkeit. Artikel 100a Absatz 3 schreibt nicht nur die Tätigkeitsgebiete der Kommission im Hinblick auf Harmonisierungsrichtlinien fest, sondern steckt dabei auch folgendes Ziel:

Die Kommission geht in ihren Vorschlägen nach Absatz 1 in den Bereichen Gesundheit, Sicherheit, Umweltschutz und Verbraucherschutz von einem hohen Schutzniveau aus.

### *Artikel 2(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 könnten insbesondere betreffen: Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in Gebieten, für die Einschränkungen gelten, oder in empfindlichen Gebieten, Fahrerlaubnis beziehungsweise 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 100a Absatz 3 genannten Bereiche:

- Sicherheit,
- Gesundheit,
- Umweltschutz und
- Verbraucherschutz,

und **nicht nur** die beiden ersten (in Artikel 36 enthaltenen) Bereiche.

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**

#### *Artikel 4(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.***

Gemäß **Absatz 1** 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.

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:

- **entweder** die Fertigstellung des Wasserfahrzeugs bis zu einem Stadium, in dem die CE-Kennzeichnung angebracht werden kann,
- **oder** die Eigentumsübertragung,
- **oder** die konkrete Übergabe des Erzeugnisses durch:

- den Hersteller,
- den bevollmächtigten Vertreter des Herstellers in dem EWR,
- den Einführer; **an**
- die Person, die für den Vertrieb des Erzeugnisses auf dem EWR-Markt, **oder**
- für die Weiterleitung des Erzeugnisses an den Endverbraucher zuständig ist,

unabhängig von dem Rechtsakt, der der Übertragung zugrunde liegt (Verkauf, Verleih, Vermietung, Mietkauf, Geschenk oder irgendein sonstiges Rechtsinstrument).

**Das Erzeugnis muss den Bestimmungen der Richtlinie zum Zeitpunkt der Übertragung 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 Entwurf und Bau des Erzeugnisses gemäß der Richtlinie verantwortlich ist/sind und beabsichtigt/en, es in seinem/ihren Namen auf dem EWR-Markt in Verkehr zu bringen.
- Hersteller sind auch die Person oder Personen, 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 schafft/en, um es auf dem EWR-Markt in Verkehr zu bringen.

- Die Rolle des Herstellers übernimmt/nehmen auch die Person oder Personen, die für die Prüfung von Entwurf, Bau und etwaigen notwendigen Änderungen gebrachter 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 in dem 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 in dem EWR haben muß.

### **Bemerkungen**

Der Hersteller ist für Entwurf und Herstellung des Erzeugnisses gemäß der Richtlinie in Übereinstimmung 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 Bauteils) 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 Gefährdungspotential 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 Verantwortung auf den bevollmächtigten Vertreter überträgt.

### **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 den 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. 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(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 Boots durch andere beabsichtigt ist.**

#### **Artikel 4(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.

#### *Artikel 4(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 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.***

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

#### ***1. Anmerkung***

**Müssen Boote oder Bauteile, die auf Bootsausstellungen gezeigt werden, den Anforderungen der Richtlinie entsprechen? Einige Veranstalter von Bootsausstellungen sind der Meinung, daß nach dem 16. Juni 1998 lediglich Boote oder Bauteile mit CE-Kennzeichnung präsentiert werden dürfen.**

Boote oder Bauteile, die auf Bootsausstellungen gezeigt werden, müssen nicht unbedingt die Anforderungen der Richtlinie erfüllen, auch nicht nach dem 16. Juni 1998. Die Präsentation eines Boots 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 entsprechender 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.

#### ***2. Anmerkung***

**Müssen Boote oder Bauteile, die in einem Katalog angeboten werden, die Anforderungen der Richtlinie erfüllen? Ist dies "Inverkehrbringen"?**

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(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 Richtlinien 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*

Im Hinblick auf die Frage, ob eventuell die Maschinenrichtlinie auf die Motoren von Sportbooten anzuwenden sei, gilt folgendes:

Innenbord- und Heckmotoren: "Beförderungsmittel, d. h. Fahrzeuge und dazugehörige Anhänger, die ausschließlich für die Beförderung von Personen in der Luft, auf Straßen- und 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 Richtlinie über Sportboote erfüllen, und zwar insbesondere die in den Nummern 2.5, 4 und 5.1.4 im Anhang I genannten Anforderungen.

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 besonderen Gemeinschaftsrichtlinien erfaßt, so gilt die vorliegende Richtlinie für diese Maschine 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.

Außenbordmotore 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.

Außenbordmotore 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 fertiggestellt 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 den Verkehr gebracht werden***

- Ein Boot, das nach dem 16. Juni 1998 in einem Drittland hergestellt wird, muß bei Inverkehrbringen auf dem EWR-Markt 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 den 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.

### ***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 gefertigt 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 im folgenden 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

### **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 Betrieb (in Benutzung) befindliche Boote fallen daher nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie, unabhängig von dem 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 der Richtlinie 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 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 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, Zollagervverfahren oder vorübergehende Einfuhr) überführt wurde oder sich in einem Zollfreigebiet befindet, gilt nicht als Inverkehrbringen.<sup>1</sup>

### **Vorhandene Boote**

Von einigen Mitgliedstaaten, von Industrie und Benutzern kamen Rückfragen zu dem Status vorhandener Boote, insbesondere im Zusammenhang mit Drittländern. Die folgenden

---

<sup>1</sup> Siehe Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften

Erläuterungen sollen die obigen Ausführungen ergänzen und als Anleitung in der Frage der Anwendbarkeit der Richtlinie dienen.

- Ein Boot, das in den derzeit zu dem 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 131 des Vertrages). Diese Länder und Hoheitsgebiete sind im Vertrag aufgeführt.
- Die Anwendbarkeit der Richtlinie hängt nicht davon ab, wo sich das Boot am 16. 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 verschiedenen Ausschüssen bei den Arbeiten am Entwurf vorgestellt und befindet sich in Einklang mit anderen Richtlinien nach der neuen Konzeption und Texten der Kommission.

Weitere Literatur zum Thema:

*Für ein gründlicheres Studium der Normen, ihrer Anwendung und sämtlicher die Richtlinien betreffenden Aspekte sei auf den Leitfaden der Kommission "Guide to the Implementation of Directives Based on New Approach and Global Approach" ("Leitfaden für die Anwendung der nach der neuen Konzeption und nach der Gesamtkonzeption verfaßten technischen Vorschriften der Gemeinschaft") verwiesen. Dieser Leitfaden ist auch unter dem Titel "Blue Book" bekannt.*

## 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 im 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).

### ***Harmonisierte Normen***

Ganz allgemein können harmonisierte Normen als europäische Normen beschrieben werden, die den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie angepaßt sind.

Europäische Normen sind technische Spezifikationen, die von einer der europäischen Organisationen für Normung (CEN, CENELEC und ETSI<sup>2</sup>) zur wiederholten oder ständigen Anwendung angenommen wurden. Bei Sportbooten kommen lediglich CEN und eventuell CENELEC in Frage.

---

<sup>2</sup> CEN - Europäisches Komitee für Normung  
CENELEC - Europäisches Komitee für elektrotechnische Normung  
ETSI - Europäisches Komitee für Normung

In der Anlage 3 der Richtlinie für Sportboote sind die in bezug auf diese Richtlinie vorgeschriebenen Normen aufgeführt. Die Anlage ist als eine Art "Einkaufsliste" von Normen zu verstehen, die die Kommission vorschreibt, und gleichzeitig als Vereinbarung, mittels der sich die europäischen Normungsorganisationen zur Ausarbeitung dieser Normen verpflichten.

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. Dieses Verfahren ist zwangsläufig langwierig und sieht Pausen vor, in denen Gelegenheit zum Überdenken und Überprüfen besteht.

Eines der grundlegenden Merkmale einer harmonisierten Norm, das sie gegenüber den normalen 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. Eine Norm gilt als harmonisierte Norm im Sinne der neuen Konzeption, wenn die europäischen Organisationen für Normung der Kommission die in Übereinstimmung mit der Vorgabe erarbeiteten oder ermittelten europäischen Normen offiziell vorlegen. Anschließend müssen die Mitgliedstaaten die Norm auf nationaler Ebene umsetzen und etwaige vorhandene nationale Normen durch diese ersetzen. Bei der Übereinstimmung mit einer nationalen Norm, die eine harmonisierte Norm umsetzt, deren Fundstelle veröffentlicht worden ist, wird von der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen der Richtlinie nach der neuen Konzeption ausgegangen, auf die eine solche Norm ausgerichtet ist.

#### Weitere Literatur zum Thema:

*Für ein gründlicheres Studium der Normen, ihrer Anwendung und sämtlicher die Richtlinien betreffenden Aspekte sei auf den Leitfaden der Kommission "Guide to the Implementation of Directives Based on New Approach and Global Approach" ("Leitfaden für die Anwendung der nach der neuen Konzeption und nach der Gesamtkonzeption*

verfaßten technischen Vorschriften der Gemeinschaft“) verwiesen. Dieser Leitfaden ist auch unter dem Titel "Blue Book" bekannt.

## **Artikel 6: Verwaltung der Normenliste**

### *Artikel 6(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 darauf hin, daß die betreffenden Normen aus den nach Artikel 5 vorgenommenen Veröffentlichungen gestrichen werden müssen bzw. nicht gestrichen werden dürfen.*

In dem **ersten Absatz** wird das Verfahren festgelegt, das bei der Konsultation des auf der Grundlage der Richtlinie 83/189/EWG eingerichteten Ausschusses einzuhalten ist.

### *Artikel 6(2)*

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

### *Article 6(3)*

*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.*

*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.*

### *Artikel 6(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.

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(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, 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.*

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 bis 12 m, für die der

Hersteller mit der Erklärung der Übereinstimmung mit den harmonisierten Normen bezüglich:

- Stabilität und Freibord (Grundlegende Anforderung Nr. 3.2), und,
- Auftrieb und Schwimmfähigkeit (Grundlegende Anforderung Nr. 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 zum Artikel 5 beschriebene Verfahren wurde mit dem Ziel erweitert, gerade diese Mängel zu vermeiden.

#### *Artikel 7(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 oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten.*

#### *Artikel 7(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(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 anbringt. Die Kommission wird hierüber informiert und unterrichtet ihrerseits die Mitgliedstaaten.

## Kapitel 2: Konformitätsbewertung

---

### Artikel 8: Auswahl der Module

#### Artikel 8(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 1.1 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 Modul: 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 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) for boats from 12 m to 24 m hull length: the EC type-examination (module B) referred to in Anhang VII followed by module C (type conformity) referred to in Anhang VIII, or any of the following modules: B + D, or B + F, or G or 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 Modul: B + C oder B + D oder B + F oder G oder H.*



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

Modul	Bezeichnung	Beschreibung
A	Interne Fertigungskontrolle	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 Fertigungskontrolle 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-Baumusterprüfung	Modul B ist die EG-Baumusterprüfung. Die benannte Stelle stellt eine EG-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 (Modul B, wie vor).
D	Qualitätssicherung 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 verantwortlich 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 Qualitätssicherung	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.

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.

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

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

## Artikel 9: Benannte Stellen

### *Article 9(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 Modul 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 beziehungsweise einer benannten Stelle die Zulassung entziehen.

*Artikel 9(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(3)*

*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.*

**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(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(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.

Bei Bauteilen im Sinne von Anhang II kann die Kennzeichnung auf der Verpackung angebracht werden, falls die Anbringung an dem konkreten Bauteil selbst nicht möglich ist.

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 Modul C bis F angewandt. An der Entwurfs- beziehungsweise Fertigungsphase können durchaus unterschiedliche benannte Stellen beteiligt sein. Es ist möglich, daß die benannte Stelle nicht für die Durchführung der beiden erforderlichen Modul 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(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(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 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.**

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

In Anhang IV ist die Gestaltung der CE-Kennzeichnung festgelegt. Es sei in diesem Zusammenhang auf Ausführungen der Sektorgruppe "Sportboote" zu Fragen der Gestaltung, des Formats der CE-Kennzeichnung und der hierbei erforderlichen Angaben hingewiesen.

## **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.*

**Dieser Artikel** richtet sich an die Mitgliedstaaten, obschon laut Artikel 12 die Kommission dafür Sorge tragen muß, daß Angaben über Beschlüsse betreffend die Durchführung der Richtlinie zur Verfügung gestellt werden.

### **Artikel 13: Umsetzung**

#### *Article 13(1)*

*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.*

#### *Artikel 13(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(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.

### ***Übergangsfrist***

Bis zum 16. Juni 1998 müssen die Mitgliedstaaten darüber hinaus die am 16. Juni 1994 in ihrem Staatsgebiet geltenden Vorschriften aufrechterhalten. Diese Verpflichtung erstreckt sich nicht nur auf alle an diesem Tag geltenden verbindlichen Bestimmungen, sondern auch auf alle von den Herstellern freiwillig eingehaltenen nationalen Spezifikationen. Die Mitgliedstaaten sind demnach weiter an die am 16. Juni 1994 bestehenden Vorkehrungen gebunden. Was die Freizügigkeit anbelangt, gilt die Richtlinie nicht für Erzeugnisse, die entsprechend bestehenden Bestimmungen hergestellt werden.

Generell ist die in der Richtlinie vorgesehene zweijährige Übergangszeit als Phase der "sanften Anpassung" an die Anforderungen der Richtlinie zu sehen. Die am 16. Juni 1994 geltenden nationalen Bestimmungen wurden in diesem Zeitraum weiter angewandt. Dementsprechend blieben etwaige in den Mitgliedstaaten geltende nationale Gesetze oder freiwillig eingehaltene Normen weiterhin in Kraft: der Hersteller, der seine Erzeugnisse in die Mitgliedstaaten ausführte, konnte dies nach wie vor tun. Die wichtigste Neuerung bestand darin, daß die Mitgliedstaaten in bezug auf das Inverkehrbringen auch ein Boot oder ein Bauteil anerkennen mußten, das den Anforderungen der Richtlinie entsprach, auch wenn es nationale Anforderungen nicht erfüllte. Festzuhalten ist, daß nach dem 16. Juni 1998 nur noch Boote oder Bauteile, die die Bestimmungen der Richtlinie erfüllen, in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden können. Praktisch kam diese Vorgehensweise einer Ermutigung der Hersteller gleich, ihre Erzeugnisse bereits vor 1998 den Anforderungen der Richtlinie anzupassen. Zu diesem Zweck kann entweder der Entwurf des Erzeugnisses überarbeitet werden oder das betreffende Erzeugnis auf seine Übereinstimmung mit der Richtlinie geprüft werden. Außer diesen beiden Alternativen verbleibt nach dem 16. Juni 1998 nur noch die Möglichkeit, in die Länder außerhalb des Gebiets der EU und des EWR auszuführen.

Während der Übergangsfrist konnten bis zum 16. Juni 1998 auch noch Boote aus Drittländern im Rahmen des geltenden Systems eingeführt werden.

#### **Artikel 15: Schlußartikel**

##### *Artikel 15*

*Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.*

*Brüssel, den 16 Juni 1994.*

## Anhang I

---

### Grundlegende Sicherheitsanforderungen an Auslegung und Bau von Sportbooten

#### 1. Auslegungskategorie

##### Artikel 3 der Richtlinie: 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.

##### *Auslegungskategorie:*

**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.*

#### Anmerkungen zu den Auslegungskategorien

Mit der Festlegung von Auslegungskategorien wird im wesentlichen bezweckt, hinsichtlich des Baus von Booten nach Gefährungsgraden unterscheiden zu können und für die

verschiedenen Auslegungskategorien geeignete Modul 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 geographischen Einsatzgebiets herangezogen werden, weil in verschiedenen geographischen Gebieten vielfältige physikalische Bedingungen auftreten könnten.

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, zum Beispiel ein Wirbelsturm, finden allerdings keine Berücksichtigung.

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

Da in den Auslegungskategorien physikalische Bedingungen zum Zwecke der Bewertung der Auslegung festgelegt werden, die in allen Kategorien auftreten könnten, muß die Kategorie D nicht ausschließlich als "Süßwasserkategorie" angesehen werden.

### Zutreffende Norm oder Teile dieser Norm

PrEN ISO 12217: Kleine Wasserfahrzeuge - Festlegung und Kategorisierung von Stabilität und Auftrieb

## **2. Allgemeine Anforderungen**

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

Zur Erleichterung des Nachweises der Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie sind einige ISO- und EN-Normen in Vorbereitung, die im folgenden genannt werden. Anlage 3 enthält eine Liste der Normen, die in dieser Richtlinie empfohlen werden.

### **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. Sie zeigt den ursprünglichen Ort der Herstellung an. Mit den drei Stellen ist daher nicht die "Staatszugehörigkeit" der Person anzugeben, die das Boot auf dem Markt des EWR in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt.

#### Zutreffende Norm oder Teile dieser Norm

EN ISO 10087:1996/A1:2000: Kleine Wasserfahrzeuge – Schiffskörperkennzeichnung - Codierungssystem (ISO 10087:1995)

### **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.***

**Herstellerplakette:** Die Dienststellen der Kommission haben den Normungsorganisationen CEN und ISO und dem Internationalen Rat der Schifffahrtsverbände, der die Interessen der europäischen Industrie für Sport- und Freizeitwasserfahrzeuge vertretenden Handelsorganisation, die Ausarbeitung einer Norm für die Herstellerplakette vorgeschlagen, weil in der grundlegenden Anforderung zwar die Angaben enthalten sind, die auf der Herstellerplakette gemacht werden müssen, jedoch keine Aussage über das Format und die sonstigen Bedingungen getroffen wird. Eine solche Norm muß von Grund auf neu entwickelt werden und benötigt daher eine gewisse Vorbereitungszeit. Vor der Annahme der Richtlinie war die Vorbereitung der Norm allerdings nicht möglich, da einige Angaben unmittelbar den Wortlaut dieser grundlegenden Anforderung übernehmen.

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.

Die Herstellerplakette gibt Auskunft über den Hersteller des Boots 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 Norm oder Teile dieser Norm

PrEN ISO 15085: 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 Norm oder Teile dieser Norm

EN ISO 11591: 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 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.*

## Zutreffende Norm oder Teile dieser Norm

EN ISO 10240:1996: Kleine Wasserfahrzeuge - Handbuch für Schiffsführer (ISO 10240:1995)

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. Dies gilt für Boote, unvollständige Boote, Bauteile und gebrauchte Boote aus Drittländern.

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.

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 Normen oder Teile dieser Normen

EN ISO 12215-1:2000: Kleine Wasserfahrzeuge– Rumpfbauweise und Dimensionierung – Teil 1: Werkstoffe: Härtbare Harze, Verstärkungsfasern aus Textilglas, Referenzlaminat (ISO 12215-1:2000)

PrEN ISO 6185: Kleine Wasserfahrzeuge - Aufblasbare Boote von weniger als 8 m Gesamtlänge

### **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 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 Mehrumpfboote 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.**

Zutreffende Norm oder Teile dieser Norm

ISO 12217: Kleine Wasserfahrzeuge - Festlegung und Kategorisierung von Stabilität und Auftrieb

Teil 1: Boote ohne Besegelung ab 6m Rumpflänge

Teil 2: Segelboote ab 6m Rumpflänge

Teil 3: Boote unter 6m Rumpflänge

Auf die Nummern 3.2 und 3.3 der grundlegenden Anforderungen wird in Artikel 8 (Konformitätsbewertung) Absatz 2 (Bootskategorie C ("küstennahe Gewässer")) bei Booten mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 12 m Bezug genommen. Wenn der Hersteller in Übereinstimmung mit den genannten harmonisierten Normen verfährt, kann er die interne Fertigungskontrolle (Modul A) ohne eine Beteiligung Dritter durchführen.

Besondere Beachtung sollten die Bestimmungen der Richtlinie finden betreffend:

- a) bewohnbare Mehrumpfboote,
- b) Boote mit weniger als 6 m Länge, die vollschlagen können (vgl. TC 188 WG 22).

### **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 Normen oder Teile dieser Normen

- EN ISO 9093-1: Kleine Wasserfahrzeuge - Seeventile und Außenhautdurchführungen - Teil 1: Metallische Teile (ISO 9093-1:1994)
- PrEN ISO 12216: Kleine Wasserfahrzeuge - Fenster, Bullaugen, Luken, Seeschlagblenden und Türen - Anforderungen an die Festigkeit und Dichtigkeit

### **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.***

#### Zutreffende Norm oder Teile dieser Norm

PrEN ISO 11812: Kleine Wasserfahrzeuge - Wasserdichte und schnell-lenzende Plichten

Das Entfernen von Wasser durch Pumpen wird von dieser Norm nicht abgedeckt. Für diesen Aspekt kommen die folgenden beiden Normen in Frage:

- EN ISO 28849:1993/A1:2000: Kleine Wasserfahrzeuge - Elektrisch angetriebene Bilgepumpen (ISO 8849:1990)
- PrEN ISO 15083: Kleine Wasserfahrzeuge - Bilgepumpen

### **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.***

Die vom Hersteller empfohlene Höchstlast ist eine sehr wichtige Angabe und muß auf der Herstellerplakette und in dem Handbuch für den Eigner 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 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 Kielobliegen ein Notausstieg möglich ist.**

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

Im Hinblick auf das Kielobliegen von Mehrkörpersegelbooten 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 Normen oder Teile dieser Normen

- |                  |  |
|------------------|--|
| PrEN ISO 9094-1: | Kleine Wasserfahrzeuge - Brandschutz – Teil 1: Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge bis einschließlich 15m                       |
| PrEN ISO 9094-2: | Kleine Wasserfahrzeuge - Brandschutz – Teil 2: Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge über 15                                      |
| PrEN ISO 12216:  | Kleine Wasserfahrzeuge - Fenster, Bullaugen, Luken, Seeschlagblenden und Türen - Anforderungen an die Festigkeit und Dichtigkeit |

### **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 Norm oder Teile dieser Norm

PrEN ISO 15084: Kleine Wasserfahrzeuge - Ankern, Vertäuen und Schleppen - Verstärkte Befestigungspunkte

### **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 Eigner angegeben werden.***

***Bei allen Wassersportmotoren muß die Nennleistung in Übereinstimmung mit der harmonisierten Norm im Handbuch für den Eigner angegeben werden.***

#### Zutreffende Normen oder Teile diese Normen

EN ISO 8665:1995/A1:2000: Kleine Wasserfahrzeuge - Schiffsantriebsmotoren und -systeme - Leistungsmessung und Leistungsangabe (ISO 8665:1994)

PrEN ISO 11592: Kleine Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge unter 8m - Bestimmung der maximalen Vortriebsleistung

### **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 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.***

Für diese grundlegende Anforderung, die konkret den Schutz von Wohnräumen vor Gefährdungen betrifft, die von dem Motorraum ausgehen könnten (Feuer, toxische Dämpfe, Hitze, Lärm, Vibrationen usw.), wird keine Norm vorgeschlagen, weil es zahlreiche Möglichkeiten gibt, diese Anforderung zu erfüllen.

### Zutreffende Normen oder Teile dieser Normen

- EN 28846:1993/A1:2000: Kleine Wasserfahrzeuge - Elektrische Geräte - Zündschutz gegenüber entflammaren Gasen (ISO 8846:1990)
- PrEN ISO 9094: Kleine Wasserfahrzeuge - Brandschutz
- EN ISO 7840:1995/A1:2000: Kleine Wasserfahrzeuge - Feuerwiderstandsfähige Kraftstoffschläuche (ISO 7840:1994)
- PrEN ISO 10088: Kleine Wasserfahrzeuge – Fest eingebaute Kraftstoffsysteme und befestigte Kraftstofftanks
- EN ISO 10133:2000: Kleine Wasserfahrzeuge - Elektrische Systeme - Kleinspannungs-Gleichstrom (DC)-Anlagen (ISO 10133:2000)
- EN ISO 11105:1997: Kleine Wasserfahrzeuge - Belüftung von Räumen mit Ottomotoren und/oder Benzintanks (ISO 11105:1997)

### ***Das Isoliermaterial im Inneren des Motorraums muß unbrennbar sein.***

"Unbrennbar" bedeutet hier, daß das Material nicht von selbst weiterbrennen darf.

Werkstoffe gelten als unbrennbar, wenn der entsprechend der Norm ISO 4589 oder D 2863 der American Society for Testing and Materials (Amerikanische Gesellschaft für Prüfungen und Werkstoffe) 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 Norm oder Teile dieser Norm

- EN ISO 11105:1997: Kleine Wasserfahrzeuge - Belüftung von Räumen mit Ottomotoren und/oder Benzintanks (ISO 11105:1997)

### ***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).***

### Zutreffende Norm oder Teile dieser Norm

Da dieser grundlegenden Anforderung auf verschiedene Art und Weise entsprochen werden kann, ist keine konkrete Norm vorgesehen.

#### 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 Norm oder Teile dieser Norm

EN ISO 11547:1995: Kleine Wasserfahrzeuge - Schutz vor Start unter Last (ISO 11547:1994)

#### 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 Normen oder Teile dieser Normen

EN ISO 7840:1995/A1:2000: Kleine Wasserfahrzeuge - Feuerwiderstandsfähige Kraftstoffschläuche (ISO 7840:1994)

EN ISO 8469:1995/A1:2000: Kleine Wasserfahrzeuge - Nichtfeuerwiderstandsfähige Kraftstoffschläuche (ISO 8469:1994)

PrEN ISO 10088: Kleine Wasserfahrzeuge - Fest eingebaute Kraftstoffsysteme und Kraftstofftanks

EN ISO 11105: 1997: Kleine Wasserfahrzeuge - Belüftung von Räumen mit Ottomotoren und/oder Benzintanks (ISO 11105:1997)

ISO 13592: Kleine Wasserfahrzeuge - Flammendurchschlags-Sicherung für Motoren

PrEN ISO 9094: Kleine Wasserfahrzeuge - Brandschutz

**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 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. Die ISO-Norm 10088 bezüglich fest eingebauter Kraftstoff-Systeme und -Tanks wurde 1992 veröffentlicht.***

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 Dieselmotorkraftstoff einen Flammpunkt von über 55 °C hat, trifft nicht mehr zu.

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

### **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.***

#### Zutreffende Normen oder Teile dieser Normen

EN ISO 10133:2000 Kleine Wasserfahrzeuge - Elektrische Systeme - Kleinspannungs-Gleichstrom (DC)-Anlagen (ISO 10133:2000)

EN ISO 13297:2000 Kleine Wasserfahrzeuge - Elektrische Systeme - Wechselstrom (AC-) Anlagen (ISO 13297:2000)

EN 28846:1993/A1:2000: Kleine Wasserfahrzeuge - Elektrische Geräte - Zündschutz gegenüber entflammaren Gasen (ISO 8846:1990)

- In bezug auf die Sicherheit des elektrischen Systems ist die Niederspannungsrichtlinie nach wie vor gültig. Es handelt sich hierbei um die Richtlinie Nr. 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 beziehungsweise 50 - 1000 V Wechselstrom.

## 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 Normen oder Teile dieser Normen

EN 28847:1989	Kleine Wasserfahrzeuge - Steuerungssystem, Seilzugsteuerungen (ISO 8847):
EN 28848:1993/A1:2000:	Kleine Wasserfahrzeuge - Steueranlagen (ISO 8848:1990)
EN 10592:1995/A1:2000:	Kleine Wasserfahrzeuge - Hydraulische Steueranlagen (ISO 10592:1994)
EN 29775:1993/A1:2000:	Kleine Wasserfahrzeuge - Steueranlagen für Einzel-Außenbordmotoren mit einer Leistung von 15 kW bis 40 kW (ISO 9775:1990)
EN ISO 13929:2001	Kleine Wasserfahrzeuge - Ruderanlagen - Mechanisch verbundene Systeme (ISO 13929:2001)

### 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.***

Für diese grundlegende Anforderungen ist keine Norm erforderlich, und es gibt auch keine.

## 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 Norm oder Teile dieser Norm

EN ISO 10239:2000: Kleine Wasserfahrzeuge - Flüssiggas-Anlagen (LPG)  
(ISO 10239:2000)

## **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 Norm oder Teile dieser Norm

PrEN ISO 9094: Kleine Wasserfahrzeuge - Brandschutz

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 und ihren Änderungen bzw. den CEVNI-Empfehlungen entsprechen.***

Navigationslichter müssen den KVR von 1972 oder den CEVNI-Empfehlungen entsprechen. Jedoch sind hiervon verschiedene nationale Anforderungen zulässig. In diesem Punkt könnte die Anwendung einer harmonisierten Norm erwogen werden.

### **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:***

***– entweder über Auffangbehälter;***

***– 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.***

Die Richtlinie sieht vor, daß durch den Bootskörper geführte Toilettenabflußrohre mit Ventilen ausgerüstet sein müssen, die mit einer Plombe versehen werden können. Auf diese Weise soll ein unbeabsichtigter Abfluß vermieden werden. Zu diesem Zweck müssen die Ventile einen Verschuß 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 Norm oder Teile dieser Norm

EN ISO 8099:2000: Kleine Wasserfahrzeuge - Toiletten-Abwasser-Sammel-Anlagen (ISO 8099:2000)

## **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 Modul oder Modulkombinationen für die Konformitätsbewertung in Frage. Bei allen diesen Modulen müssen Dritte eingeschaltet werden, und zwar vor Inverkehrbringen des Bauteils.

Wenn die Bauteile von dem Hersteller des Bootes oder für ihn hergestellt werden und in einem Boot Verwendung finden, das er in den Verkehr bringt und nach Modul A oder Modul Aa auf Konformität hin bewertet, werden diese Bauteile von der CE-Kennzeichnung des Bootes mit abgedeckt. Dies gilt nur für die unter den folgenden Nummern 3, 4 und 5 genannten Bauteile.

#### ***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 ISO-Norm 10088 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.

#### ***3) Steuerrad, Lenkvorrichtung und Verkabelung***

Im Hinblick auf Steuerräder, Lenkvorrichtungen und Verkabelung siehe Nummern 5.4.1 und 5.4.2 in Anhang I.

#### ***4) Kraftstoffbehälter und Kraftstoffleitungen***

Im Hinblick auf Kraftstoffbehälter siehe Nummer 5.2.2 in Anhang I und auf Kraftstoffleitungen Nummer 5.2.1 in Anhang I. 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 Höchstlast liegen und deren Wasserdichtigkeit für die Aufrechterhaltung der Dichtigkeit des Freibordbereichs entscheidend ist.

#### ***Hinweis***

Die für "Luken" verwendete nähere Bestimmung "vorgefertigt" gilt auch für "Steuerräder" (Anhang II.3) und "Kraftstoffbehälter" (Anhang II.4).

## **Anhang III**

---

### **Erklärung des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen bevollmächtigten oder der für das Inverkehrbringen verantwortlichen 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.*

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

fertiggestellt. Lediglich der Außenbordmotor muß noch angebracht werden. Diese Boote werden vielfach ohne Motor in Verkehr gebracht, und dann wird ein den Wünschen des potentiellen Eigners entsprechender Motor geliefert/gekauft. Die Boote können jedoch in Betrieb genommen werden. In diesem Zusammenhang sei auf Anhang XV verwiesen.

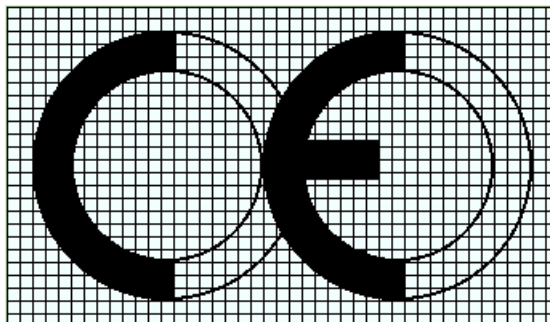
Bringt ein Hersteller ein Boot, für das ein Innenbord- oder Heckmotor benötigt wird, ohne Motor in Verkehr, gilt dieses Boot als unvollständig im Sinne der Richtlinie, und es finden die im obigen Anhang enthaltenen Anforderungen Anwendung. In diesen wenigen Fällen wird der Motor vom Endverbraucher ausgewählt und nicht vor der Lieferung vom Hersteller des Boots eingebaut. Es wird hierbei davon ausgegangen, daß Fachleute die Schiffsmotore 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 müssen die Kennnummer der benannten Stelle folgen, wenn sie an der Fertigungskontrolle beteiligt ist.*

#### **Hinweis:**

Im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 127 vom 10. 6. 1995 wurde auf Seite 26 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.*

*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.

Die benannte Stelle sollte mit dem Hersteller absprechen, welche Art von Prüfungen, wie viele und in welchem Umfang sie vorgenommen werden sollten.

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" <sup>(1)</sup> 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.**

**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.**

**(<sup>1</sup>) Ein Baumuster kann mehrere Produktvarianten umfassen, sofern die Unterschiede zwischen den Varianten die verlangte Sicherheit und sonstige geforderte Leistungsmerkmale des Produkts nicht beeinträchtigen.**

**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 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).*

*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 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 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.*

In ANHANG VIII 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 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.*

*3bis. Der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter bewahrt nach dem letzten Fertigungsdatum 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 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 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 XI beschreibt das Modul G, das Modul 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 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 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,*

*– 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 XII** beschreibt Modul H, das Modul Umfassende Qualitätssicherung.

## **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 Auftriebscharakteristik gemäß Nummer 3.3 der grundlegenden Anforderungen in Anhang I.*

IN **ANHANG XIII** sind die technischen Unterlagen aufgelistet, die der Hersteller bei Anwendung der Modul 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 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.*

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;
- den in Anhang II genannten Bauteilen.

**2. Die schriftliche Konformitätserklärung muß folgende Angaben enthalten <sup>(1)</sup>:**

- Namen und Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten <sup>(2)</sup>;
- Beschreibung des Sportbootes <sup>(3)</sup> 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 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.

**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;
- den in Anhang II genannten Bauteilen.

2) Die schriftliche Konformitätserklärung muß folgende Angaben enthalten<sup>(1)</sup>:

- Namen und Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten<sup>(2)</sup>;

---

<sup>(1)</sup> und in der/n in Nummer 2.5 des Anhangs I genannten Sprache/n abgefaßt sein

<sup>(2)</sup> Firma und vollständige Anschrift; handelt es sich um einen Bevollmächtigten, so muß auch die Firma und Anschrift des Herstellers angegeben werden;

- Beschreibung des Sportbootes<sup>(3)</sup> bzw. des Bauteils<sup>(3)</sup>;
- 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.

Es sei auf die in Artikel 4 enthaltenen Definitionen der Begriffe "Hersteller" und "bevollmächtigter Vertreter" usw. hingewiesen.

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 obengenannten Anforderungen bezüglich einer schriftlichen Konformitätserklärung hingewiesen.

---

<sup>(3)</sup> Beschreibung des betreffenden Erzeugnisses: Marke, Typ, Seriennummer (gegebenenfalls);

## Anlage 1

---

### PRÄAMBEL UND ERWÄGUNGSGRÜNDE

***RICHTLINIE Nr. 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 Sozialausschusses (2), gemäß dem Verfahren des Artikels 189b des Vertrages (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 Abschnitt des Artikels 7a (früher Artikel 8a) des Vertrages zur Verwirklichung des Binnenmarkts übernommen. In dem ersten Abschnitt dieses Artikels wird Artikel 100a, die Rechtsgrundlage dieser Richtlinie, als eine der Bestimmungen zitiert, auf deren Grundlage die Gemeinschaft Maßnahmen zur schrittweisen Schaffung des Binnenmarkts 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 Sicherheitseigenschaften 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 die Sicherheitseigenschaften 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 Mitgliedstaaten 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 dem 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 IMO-Übereinkommen und den ISO-Normen abgeleitet.***

Der vierte Erwägungsgrund verweist auf Artikel 1 und legt fest, daß Sportboote von der Richtlinie betroffen sind, deren Rumpf zwischen 2,5 m und 24 m einschließlich lang ist.

***Die Beseitigung der technischen Handelshemmnisse im Bereich der Sportboote und ihrer Bauteile muß - sofern sie nicht durch die gegenseitige Anerkennung der Gleichwertigkeit durch alle Mitgliedstaaten erfolgen kann - der neuen Konzeption gemäß der EntschlieÙung 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 Vertrages 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 und verweist darauf, daß einige Mitgliedstaaten gar keine Rechts- und Verwaltungsvorschriften haben, die einer gegenseitigen Anerkennung der Gleichwertigkeit durch alle Mitgliedstaaten zugrunde gelegt werden könnten.

Die Mitgliedstaaten haben die Verpflichtung und das grundlegende Vorrecht, die Sicherheit von Personen zu schützen, und können sich in Ermangelung einer Richtlinie jederzeit auf Artikel 36 berufen, demzufolge eine Ausnahme vom Grundsatz der Freizügigkeit mit dem Hinweis auf die fehlende Gleichwertigkeit der Sicherheitsbestimmungen möglich ist. Die Richtlinie zielt darauf ab, Artikel 36 hinsichtlich der von der Richtlinie abgedeckten Gefährdungen "aufzuheben" und einen Binnenmarkt für Sportboote zu schaffen.

Mit diesem Erwägungsgrund wird die Richtlinie der "neuen Konzeption" und insbesondere Artikel 100a Absatz 3 gerecht, demzufolge die Kommission in ihren Vorschlägen in den Bereichen Gesundheit, Sicherheit, Umweltschutz und Verbraucherschutz von einem hohen Schutzniveau ausgeht. Die Richtlinien nach der "neuen Konzeption" behandeln normalerweise den Bereich Sicherheit. Diese Richtlinie ist die erste, in der eine der grundlegenden Anforderungen an die Herstellung eines Erzeugnisses direkt die Umwelt betrifft.

***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.***

In dem 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 zu werden 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 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Modul für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung (1).***

Der siebte Erwägungsgrund sieht die Annahme verschiedener Verfahren zur Bewertung der Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen in Abhängigkeit von dem Grad der Gefahr vor, 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 Sportbootes und seiner Bauteile mit allen in den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für das jeweilige Produkt festgelegten grundlegenden Anforderungen und Bewertungsverfahren.

In dem 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 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.***

Der neunte Erwägungsgrund verweist auf die in Artikel 7 enthaltene Schutzklausel.

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

Der zehnte Erwägungsgrund verweist auf die in den Artikeln 11 und 12 enthaltene Transparenzklausel.

***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.***

In dem 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 Indienststellung.***

In dem 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.***

Der dreizehnte Erwägungsgrund verweist auf die grundlegenden Anforderungen, 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 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.***

Der vierzehnte und letzte Erwägungsgrund bekräftigt den zwölften Erwägungsgrund und sieht vor, daß die Mitgliedstaaten unter Einhaltung des Vertrages 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/EC**

### Anlage 3

#### GEMÄß RICHTLINIE 94/25/EG VORGESCHRIEBENE NORMEN

BESTIMMUNGEN DER RICHTLINIE		EN/ISO STANDARD NUMBER AND TITLE	VERÖFFENTLICHUNG IM ABL.
2.	Allgemeine Anforderungen	<b>PrEN ISO 8666</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Hauptdaten	
2.1	Schiffskörper-Kennzeichnung	<b>EN ISO 10087: 1996/A1:2000</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Schiffskörper-Kennzeichnung – Codierungssystem (ISO 10087:1995)	C384 18/12/97
2.2	Herstellerplakette	<b>PrEN ISO 14945</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Hersteller-Schild	
		<b>prEN ISO 11192</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Graphische Symbole	
2.3	Schutz vor dem Überbordfallen und Wiedereinstiegsmittel	<b>PrEN DIS 15085</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Verhütung von Mann-über-Bord-Unfällen und Bergung	
2.4	Sicht vom Hauptsteuerstand	<b>EN ISO 11591:2000</b> Motorgetriebene kleine Wasserfahrzeuge - Sichtfeld vom Steuerstand (ISO 11591:2000)	
2.5	Handbuch für den Eigner	<b>EN ISO 10240:1996</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Handbuch für Schiffsführer (ISO 10240:1995)	C384 18/12/97

3.1	Bauweise	<p><b>EN ISO 12215-1:2000</b>          Kleine Wasserfahrzeuge –          Rumpfbauweise und          Dimensionierung - Teil 1:          Werkstoffe: härtbare Harze,          Verstärkungsfasern aus          Textilglas, Referenzlaminat          (ISO 12215-1:2000)</p>	
		<p><b>PrEN ISO 12215-2</b>          Kleine Wasserfahrzeuge -          Rumpfbauweise und          Dimensionierung - Teil 2:          Werkstoffe: Kernwerkstoffe          für Verbundbauweise,          eingebettete Werkstoffe</p>	
		<p><b>PrEN ISO 12215-3</b>          Kleine Wasserfahrzeuge -          Rumpfbauweise und          Dimensionierung - Teil 3:          Werkstoffe: Stahl,          Aluminiumlegierungen, Holz          und andere Werkstoffe</p>	
		<p><b>PrEN ISO 12215-4</b>          Kleine Wasserfahrzeuge -          Rumpfbauweise und          Dimensionierung - Teil 4:          Werkstatt und Fertigung</p>	
		<p><b>PrEN ISO 12215-5</b>          Kleine Wasserfahrzeuge -          Rumpfbauweise und          Dimensionierung - Teil 5:          Entwurfsdrücke,          Entwurfsspannungen,          Dimensionierung</p>	
		<p><b>PrEN ISO 12215-6:</b>          Rumpfbauweise und          Dimensionierung - Teil 6:          Details der Konstruktion und          Fertigung</p>	

3.2 3.3	Stabilität und Freibord Auftrieb und Schwimmfähigkeit	<b>PrEN ISO 12217-1</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Festlegung und Kategorisierung von Stabilität und Auftrieb - Teil 1: Boote ohne Besegelung ab 6m Rumpflänge	
		<b>PrEN ISO 12217-2</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Festlegung und Kategorisierung von Stabilität und Auftrieb - Teil 2: Segelboote ab 6m Rumpflänge	
		<b>PrEN ISO 12217-3</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Festlegung und Kategorisierung von Stabilität und Auftrieb - Teil 3: Boote unter 6m Rumpflänge	
3.4	Öffnungen im Bootskörper, im Deck und in den Aufbauten	<b>PrEN ISO 12216</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Fenster, Bullaugen, Luken, Seeschlagblenden und Türen - Anforderungen an die Festigkeit und Dichtigkeit	
		<b>EN ISO 9093-1:1997</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Seeventile und Außenhautdurchführungen - Teil 1: Metallische Teile (ISO 9093-1:1994)	
		<b>PrEN ISO 9093-2</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Seeventile und Außenhautdurchführungen - Teil 2: Nichtmetallische Teile	
3.5	Überflutung	<b>PrEN ISO 11812</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Wasserdichte und schnell- lenzende Plichten	
		<b>PrEN ISO 15083</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Bilgepumpen	

3.6	Vom Hersteller empfohlene Höchstlast	<b>PrEN ISO 14946</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Maximale Ladekapazität	
3.9	Ankern, Vertäuen und Schleppen	<b>PrEN ISO 15084</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Ankern, Vertäuen und Schleppen - Verstärkte Befestigungspunkte	
4.	Bedienungseigenschaften	<b>prEN ISO 11592</b> Kleine Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge unter 8m - Bestimmung der maximalen Vortriebsleistung	
		<b>EN ISO 8665:1995/A1:2000</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Schiffsantriebsmotoren und - systeme – Leistungsmessung und Leistungsangabe (ISO 8665:1994)	C384 18/12/97
5.1.1	Innenbordmotoren	<b>PrEN ISO 15584</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Kraftstoff- und elektrische Systeme für fest montierte Ottomotoren (ISO 15584:2001)	
5.1.2	Lüftung	<b>EN ISO 11105:1997</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Belüftung von Räumen mit Ottomotoren und/oder Benzintanks	C384 18/12/97
5.1.4	Starten von Außenbordmotoren	<b>EN ISO 11547:1995/A1:2000</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Schutz vor Start unter Last (ISO 11547:1994)	C384 18/12/97
5.2	Kraftstoffsystem	<b>prEN ISO 10088</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Fest eingebaute Kraftstoff- Systeme und -Tanks	
		<b>EN ISO 7840:1995/A1:2000:</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Feuerwiderstandsfähige Kraftstoffschläuche (ISO 7840:1994)	C59 25/02/98

		<b>EN ISO 8469:1995/A1:2000:</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Nichtfeuerfähige Kraftstoffschläuche (ISO 8469:1994)	C59 25/02/98
5.3	Elektrisches System	<b>EN 28846:1993/A1:2000:</b> Kleine Wasserfahrzeuge Elektrische Geräte – Zündschutz gegenüber entflammaren Gasen (ISO 8846:1990)	C255 30/09/95
		<b>EN 28849:1993/A1:2000</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Elektrisch angetriebene Bilgepumpen (ISO 8849:1990)	C255 30/09/95
		<b>EN ISO 9097:1994/A1:2000</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Elektrische Ventilatoren (ISO 9097:1991)	C255 30/09/95
		<b>EN ISO 10133:</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Elektrische Systeme - Kleinspannungs-Gleichstrom (DC)-Anlagen (ISO 10133:2000)	
		<b>EN ISO 13297</b> Kleine Wasserfahrzeuge – Elektrische Systeme - Wechselstrom-(AC)Anlagen (ISO 13297:2000)	
5.4	Steuerungssystem	<b>EN 28847:1989</b> Kleine Wasserfahrzeuge – Steuerungssystem, Seilzugsteuerungen (ISO 8847:1987)	C255 30/09/95
		<b>EN 28848:1993/A1</b> Kleine Wasserfahrzeuge – Steueranlagen (ISO 8848:1990)	C255 30/09/95

		<p><b>EN 29775:1993/A1:2000</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Steueranlagen für Einzel- Außenbordmotoren mit einer Leistung von 15 kW bis 40 kW (ISO 9775:1990)</p>	C255 30/09/95
		<p><b>EN ISO 10592:1995/A1:2000</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Hydraulische Steueranlagen (ISO 10592:1994)</p>	C59 25.02.98
		<p><b>PrEN ISO 13929:2001</b> Kleine Wasserfahrzeuge – Ruderanlagen - Mechanisch verbundene Systeme (ISO 13929:2001)</p>	
5.5	Gassystem	<p><b>EN ISO 10239:2000</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Flüssiggas-Anlagen (LPG) (ISO 10239:2000)</p>	
5.6	Brandbekämpfung	<p><b>PrEN ISO 9094-1</b> Kleine Wasserfahrzeuge – Brandschutz - Teil 1: Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge bis einschließlich 15 m</p>	
		<p><b>PrEN ISO 9094-2</b> Kleine Wasserfahrzeuge – Brandschutz - Teil 2: Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge über 15</p>	
5.8	Schutz gegen Gewässerverschmutzu ng	<p><b>EN ISO 8099:2000</b> Kleine Wasserfahrzeuge - Toiletten-Abwasser-Sammel- Anlagen (ISO 8099:2000)</p>	
	Schlauchboote und Schlauchboote mit fester Struktur - Alle Bestimmungen, die für Boote gelten. Boote der Kategorie A oder B müssen der ISO-Norm 12217 Teil 1 in bezug auf Stabilität entsprechen.	<p><b>prEN ISO 6185-1</b> Kleine Wasserfahrzeuge – Aufblasbare Boote von weniger als 8 m Gesamtlänge mit einem Mindestauftrieb von 1800 N - Teil 1: Boote mit einer Motorenhöchstleistung von 4,5 kW</p>	

		<p><b>prEN ISO 6185-2</b>  Kleine Wasserfahrzeuge –  Aufblasbare Boote von  weniger als 8m Gesamtlänge  mit einem Mindestauftrieb von  1800 N- Teil 2: Boote mit einer  Motorenhöchstleistung von 4,5  kW bis einschließlich 15 kW</p>	
		<p><b>PrEN DIS 6185-3</b>  Kleine Wasserfahrzeuge –  Aufblasbare Boote von  weniger als 8m Gesamtlänge  mit einem Mindestauftrieb von  1800 N- Teil 3: Boote mit einer  Motorenhöchstleistung von 15  kW und mehr</p>	
	<p>Änderungsvorschläge  bezüglich der  Auslegung von  Sportbooten im  Hinblick auf  Lärmentwicklung</p>	<p><b>PrEN DIS 14509</b>  Kleine Wasserfahrzeuge –  Messung des  Schalldruckpegels des von  motorgetriebenen Sportbooten  abgestrahlten Luftschalls  (ISO 14509:2000)</p>	

## Anlage 4

### LISTE DER BENANNTEN STELLEN

Namen und Anschrift der benannten Stellen	Kennnummer	Zuständigkeit für die folgenden Erzeugnisse	Zulassung für die folgenden Verfahren/Modul	Anhänge/Artikel der Richtlinien
BUREAU VERITAS 17, place de Reflets – La Défense 2 F-92400 Courbevoie	<b>0062</b>	Sportboote	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Qualitätssicherung der Produktion Prüfung der Produkte Einzelprüfung Umfassende Qualitätssicherung	Anhang VI Anhang VII Anhang IX Anhang X Anhang XI Anhang XII
GERMANISCHER LLOYD AG Vorsetzen 32 D-20459 Hamburg	<b>0098</b>	Sportboote mit einer Mindestlänge von 2,5 m und einer Höchstlänge von 24 m und die Bauteile im Sinne von Anhang II	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Qualitätssicherung der Produktion Prüfung der Produkte Einzelprüfung Umfassende Qualitätssicherung	Anhang VI Anhang VII Anhang IX Anhang X Anhang XI Anhang XII
TÜV PRODUCT SERVICE GmbH Ridlerstraße 31 D-80339 München	<b>0123</b>	Sportboote mit einer Mindestlänge von 2,5 m und einer Höchstlänge von 24 m und die Bauteile im Sinne von Anhang II	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Qualitätssicherung der Produktion Prüfung der Produkte Einzelprüfung Umfassende Qualitätssicherung	Anhang VI Anhang VII Anhang IX Anhang X Anhang XI Anhang XII
FACHAUSSCHUSS PERSÖNLICHE SCHUTZAUSRÜSTUNGEN PRÜF- UND ZERTIFIZIERUNGSSTELLE IM BG-PRÜFZERT Klinkerweg 4 D-40699 Erkrath	<b>0299</b>	Sportboote mit einer Mindestlänge von 2,5 m und einer Höchstlänge von 24 m und die Bauteile im Sinne von Anhang II	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Qualitätssicherung der Produktion Prüfung der Produkte Einzelprüfung Umfassende Qualitätssicherung	Anhang VI Anhang VII Anhang IX Anhang X Anhang XI Anhang XII
AGENZIA NAZIONALE CERTIFICAZIONE COMPONENTI E PRODOTTI Srl – ANCCP Via Bronzino, 3 I-20133 Milano	<b>0302</b>	Sportboote	Umfassende Qualitätssicherung	Anhang XII
VTT VALMISTUSTEKNIikka/ TURVALLISUUSTEKNIikka (VTT MANUFACTURING TECHNOLOGY/ SAFETY ENGINEERING) PL 1701 FIN-33101 Tampere	<b>0401</b>	Sportboote mit einer Mindestlänge von 2,5 m und einer Höchstlänge von 24 m und die Bauteile im Sinne von Anhang II	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Qualitätssicherung der Produktion Prüfung der Produkte Einzelprüfung Umfassende Qualitätssicherung	Anhang VI Anhang VII Anhang IX Anhang X Anhang XI Anhang XII
ISTITUTO GIORDANO SpA Via Rossini, 2 I-47041 Bellaria-Igea (RN)	<b>0407</b>	Sportboote	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Qualitätssicherung der Produktion Prüfung der Produkte Einzelprüfung Umfassende Qualitätssicherung	Anhang VI Anhang VII Anhang IX Anhang X Anhang XI Anhang XII

REGISTRO ITALIANO NAVALE (RINA) Via Corsica 12 I-16128 Genova	<b>0474</b>	Boote mit einer Rumpflänge von weniger als 12m  Boote mit einer Rumpflänge 12m bis 24m  Boote mit einer Rumpflänge von 2,5m bis 12m  Boote mit einer Rumpflänge von 2,5m bis 24m	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Qualitätssicherung der Produktion Prüfung der Produkte Einzelprüfung Umfassende Qualitätssicherung	Anhang VI  Anhang VII Anhang IX  Anhang X Anhang XI Anhang XII
CONSORZIO DNV MODULO UNO Centro Direzionale Colleoni Via Paracelso 20, Palazzo Andromeda ingr. 3 I-20041 Agrate Brianza (MI)	<b>0496</b>	Sportboote	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Qualitätssicherung der Produktion Prüfung der Produkte Einzelprüfung Umfassende Qualitätssicherung	Anhang VI  Anhang VII Anhang IX  Anhang X Anhang XI Anhang XII
LLOYD'S REGISTER QUALITY ASSURANCE GmbH Managementzertifizierer- und Umweltgutachterorganisation Mönckebergstraße 27 D-20095 Hamburg	<b>0525</b>	Sportboote mit einer Minderlänge von 2,5m und einer Höchstlänge von 24m, sowie deren Bauteile nach Anhang II	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Qualitätssicherung der Produktion Prüfung der Produkte Einzelprüfung Umfassende Qualitätssicherung	Anhang VI  Anhang VII Anhang IX  Anhang X Anhang XI Anhang XII
DET NORSKE VERITAS CLASSIFICATION AS Veritasveien 1 N-1322 HØVIK	<b>0575</b>	Sportboote und Bauteile im Sinne von Artikel 1	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Baumusterkonformität Qualitätssicherung der Produktion Prüfung der Produkte Einzelprüfung Umfassende Qualitätssicherung	Anhang VI  Anhang VII Anhang VIII Anhang IX  Anhang X Anhang XI Anhang XII
MARINTEST Sjöfartsverket S-60178 Norrköping	<b>0590</b>	Sportboote und unvollständige Boote	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Prüfung der Produkte Einzelprüfung	Anhang VI  Anhang VII Anhang X Anhang XI
		Mit einem Zündschutz versehene Vorrichtungen für Innebord- und Heckmotoren  Startschutzvorrichtungen für Außenbordmotoren  Steuerrad, Lenkvorrichtung und Verkabelung  Kraftstoffbehälter und Kraftstoffleitungen  Vorgefertigte Luken und Seitenfenster	EG-Baumusterprüfung Prüfung der Produkte Einzelprüfung	Anhang VII Anhang X Anhang XI
INSTITUT POUR LA CERTIFICATION ET LA NORMALISATION DANS LE NAUTISME (ICNN) 52, rue Senac-de-Meilhan F-17000 La Rochelle	<b>0607</b>	Sportboote	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Einzelprüfung	Anhang VI  Anhang VII Anhang XI
INTERNATIONAL MARINE CERTIFICATION INSTITUTE (IMCI) Rue de Trèves 45 B-1040 Bruxelles	<b>0609</b>	Boote und Bauteile im Sinne von Artikel 1	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Baumusterkonformität	Anhang VI  Anhang VII Anhang VIII
NEDERLAND KEURINGSINSTITUUT VOO PLEZIERVAARTUIGEN (NKIP) Postbus 65 NL-8500 AB Joure	<b>0613</b>	Sportboote	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Prüfung der Produkte Einzelprüfung	Anhang VI  Anhang VII Anhang X Anhang XI
		Bauteile	EG-Baumusterprüfung Prüfung der Produkte Einzelprüfung	Anhang VII Anhang X Anhang XI

EUROPEAN CERTIFICATION BUREAU NEDERLAND BV (ECB) Julianaweg 224Q NL-1131 NW Volendam	0614	Sportboote	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Prüfung der Produkte Einzelprüfung	Anhang VI  Anhang VII Anhang X Anhang XI
		Bauteile	EG-Baumusterprüfung Prüfung der Produkte Einzelprüfung	Anhang VII Anhang X Anhang XI
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING (HRS) Akti Miaouli 23 GR-185 35 Piraeus	0618	Sportboote	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Qualitätssicherung der Produktion Prüfung der Produkte Einzelprüfung Umfassende Qualitätssicherung	Anhang VI  Anhang VII Anhang IX Anhang X Anhang XI Anhang XII
LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING ROTTERDAM Weena Zuid 170 Postbus 701 NL-3000 AS Rotterdam	0676	Sportboote	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Qualitätssicherung der Produktion Prüfung der Produkte Einzelprüfung Umfassende Qualitätssicherung	Anhang VI  Anhang VII Anhang IX  Anhang X Anhang XI Anhang XII
		Bauteile	EG-Baumusterprüfung Qualitätssicherung der Produktion Prüfung der Produkte Einzelprüfung Umfassende Qualitätssicherung	Anhang VII Anhang IX Anhang X Anhang XI Anhang XII
RINAVE-REGISTO INTERNACIONAL NAVAL Av. Vasco da Gama, 39-A P-1400 Lisboa	0743	Sportboote und Bauteile	Prüfung der Produkte Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Einzelprüfung Umfassende Qualitätssicherung	Anhang X Anhang VI  Anhang VII Anhang XI
IRISH SAILING ASSOCIATION 3 Park Road IRL-Dun Laoghaire	0808	Auslegungskategorie A – Hochsee  Auslegungskategorie B – Außerhalb von Küstengewässern  Auslegungskategorie C – Küstennahe Gewässer  Bootskategorie B  Bootskategorie C	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Einzelprüfung	Anhang VI  Anhang VII Anhang XI
		Bauteile	EG-Baumusterprüfung	Anhang VII
LUXCONTROL SA 1, avenue des Terres Rouges BP 349 L-4004 Esch-sur-Alzette	0882	Sportboote	Qualitätssicherung der Produktion Prüfung der Produkte Umfassende Qualitätssicherung	Anhang IX Anhang X Anhang XII
UDICER-NAUTITEST S.A.S. DI VENEZIA Via Riviera del Brenta 12 I-30032 FIESSO D'ARTICO	0966	Sportboote	Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen EG-Baumusterprüfung Qualitätssicherung der Produktion Prüfung der Produkte Einzelprüfung Umfassende Qualitätssicherung	Anhang VI  Anhang VII Anhang IX  Anhang X Anhang XI Anhang XII
		Bauteile	EG-Baumusterprüfung Qualitätssicherung der Produktion Prüfung der Produkte Einzelprüfung Umfassende Qualitätssicherung	Anhang VII Anhang IX Anhang X Anhang XI Anhang XII

## **Anlage 5**

---

### **NÜTZLICHE ADRESSEN**

#### **1. DIENSTSTELLEN DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION**

##### *1.1. GENERALDIREKTION UNTERNEHMEN/E/6*

*Luft- und Raumfahrt, Wehrtechnik,  
Eisenbahn und maritime Industrien*

Herr Costas Andropoulos  
(Referatsleiter)  
ENTR/E/6 – AN88 6/55  
200, rue de la Loi  
B- 1049 Brüssel  
Tel.: +32 2 295 66 01  
Fax : +32 2 296 70 14  
E-mail: [Costas.Andropoulos@cec.eu.int](mailto:Costas.Andropoulos@cec.eu.int)

Frau Maria Spiliopoulou  
ENTR/E/6 – AN88 6/47  
200, rue de la Loi  
B- 1049 Brüssel  
Tel.: +32 2 295 84 70  
Fax : +32 2 296 70 14  
E-mail: [Maria.Spiliopoulou-  
Kaparia@cec.eu.int](mailto:Maria.Spiliopoulou-Kaparia@cec.eu.int)

Herr Arto Jokinen  
ENTR/E/6 – AN88 6/49  
200, rue de la Loi  
B- 1049 Brüssel  
Tel.: +32 2 296.75.52  
Fax : +32 2 296 70 14  
E-mail: [Arto.Jokinen@cec.eu.int](mailto:Arto.Jokinen@cec.eu.int)

##### *1.2 GENERALDIREKTION UNTERNEHMEN/G/1*

*Konformität, gegenseitige Anerkennung*

Frau C. Cotter  
(Referatsleiter)  
DG ENTR/G/1 – SC15 3/103  
200, rue de la Loi  
B- 1049 Brüssel  
Tel.: +32 2 295 96 68/295 62.96  
Fax : +32 2 295 99.84/295.38.77  
E-mail: [Colette.Cotter@cec.eu.int](mailto:Colette.Cotter@cec.eu.int)

##### *1.3 GENERALDIREKTION UNTERNEHMEN/G/2*

*Normung*

Mr. Didier Herbert (Head of Unit)  
DG ENTR/G/2 – SC15 2/09  
200, rue de la Loi  
B- 1049 Brüssel  
Tel.: +32 2 299 00 87/295 46 50  
Fax : +32 2 296 70 19  
E-mail: [Didier.Herbert@cec.eu.int](mailto:Didier.Herbert@cec.eu.int)

## **2. SEKTORGRUPPE "SPORTBOOTE"**

Sekretariat der Sektorgruppe  
"Sportboote"  
St. Hubertuslaan 38  
B-2970 Schilde  
Belgien  
Fax: +3236580 437

## **3. FÜR NORMUNG ZUSTÄNDIGE EUROPÄISCHE ORGANISATION (IM ZUSAMMENHANG MIT DIESER RICHTLINIE)**

*CEN*

Zentrales Sekretariat  
36, rue de Stassart  
B- 1050 Brüssel  
Tel: +32 2 550 08 11  
Fax: +322 5500819

