



DBSV

Leitfaden
für die neue
EU-Sportbootrichtlinie
2013/53/EU
Frühjahr 2015

einleitung

kurzanleitung

testen sie ihr wissen

rechtliche änderungen

grundlegende anforderungen

konformitätsbewertung

marktüberwachung

nicht-konformität

sonderfälle

nützliche informationen

über die autoren

rechtliche hinweise

anhang



Anleitung für den Leitfaden

Ich bin ein...



**Hersteller oder
Bevollmächtigter**



**Einführer
(Importeur)**



Händler



**Privater
Einführer**

Mit dem Farbcode und den Symbolen oben können Sie schnell die für Sie wichtigen Kapitel finden, je nachdem ob Sie ein Hersteller, Bevollmächtigter, Einführer, Händler, privater Einführer oder Endkunde sind.

Kapitel, die für alle Leser relevant sind, werden in weiß dargestellt.

Leitfaden für
die neue EU-
Sportbootrichtlinie
2013/53/UE
Frühjahr 2015

einleitung

kurzanleitung

testen sie ihr wissen

rechtliche änderungen

grundlegende
anforderungen

konformitätsbewertung

marktüberwachung

nicht-konformität

sonderfälle

nützliche informationen

über die autoren

rechtliche hinweise

anhang

Leitfaden für die neue EU- Sportbootrichtlinie 2013/53/UE

Frühjahr 2015

einleitung

kurzanleitung

testen sie ihr wissen

rechtliche änderungen

grundlegende
anforderungen

konformitätsbewertung

marktüberwachung

nicht-konformität

sonderfälle

nützliche informationen

über die autoren

rechtliche hinweise

anhang

Einleitung

Dieser einfache Leitfaden beschreibt die wichtigsten Änderungen der neuen Richtlinie im Vergleich zu früheren Richtlinien und führt Sie durch die verschiedenen Auflagen, je nachdem, ob Sie Hersteller, gewerblicher oder privater Importeur, Distributor (Händler) oder Käufer sind. Ziel ist es dabei, Ihnen die EU-Regelungen näher zu bringen und darzulegen, wie Sie die grundlegenden Anforderungen erfüllen können. Auch für potenzielle Käufer, die sicher gehen wollen, dass das Produkt, das sie erwerben möchten, den Sicherheitsanforderungen genügt und die EU-Richtlinie erfüllt, ist dieser Leitfaden von hohem Nutzen.

Es bestehen mehrere Möglichkeiten, wie Sie diesen Leitfaden benutzen können:

- Die Kurzanleitung enthält eine vollständige Prüfliste, anhand derer sich ablesen lässt, ob ein Produkt gesetzeskonform und sicher ist. Besonders hilfreich ist diese Liste für Importeure, Händler und Käufer.
- Mit dem Test können Sie Ihr Wissen über die Richtlinie prüfen.
- Der detaillierte Leitfaden enthält genaue Erklärungen zu der Richtlinie, den darin enthaltenen Anforderungen sowie Angaben zu deren Einhaltung. Darin sollten nahezu alle Fragen beantwortet werden, die sich für Hersteller, Bevollmächtigte, Einführer und private Einführer ergeben.

Schon seit 15 Jahren können Sportboote, Motoren und sonstige Komponenten innerhalb des EU-Binnenmarkts auf Grundlage der EU-Richtlinie für Sportboote 94/25/EG und ihrer abgeänderten Fassung EU-Richtlinie 2003/44/EG frei gehandelt werden. Nun werden sie durch die am 28. Dezember 2013 veröffentlichte neue EU-Richtlinie 2013/53/EU abgelöst.

Seit dem erstmaligen Inkrafttreten der Richtlinie 1996 hat sich die Sportbootbranche exponentiell entwickelt. Zahlreiche Innovationen, wie etwa

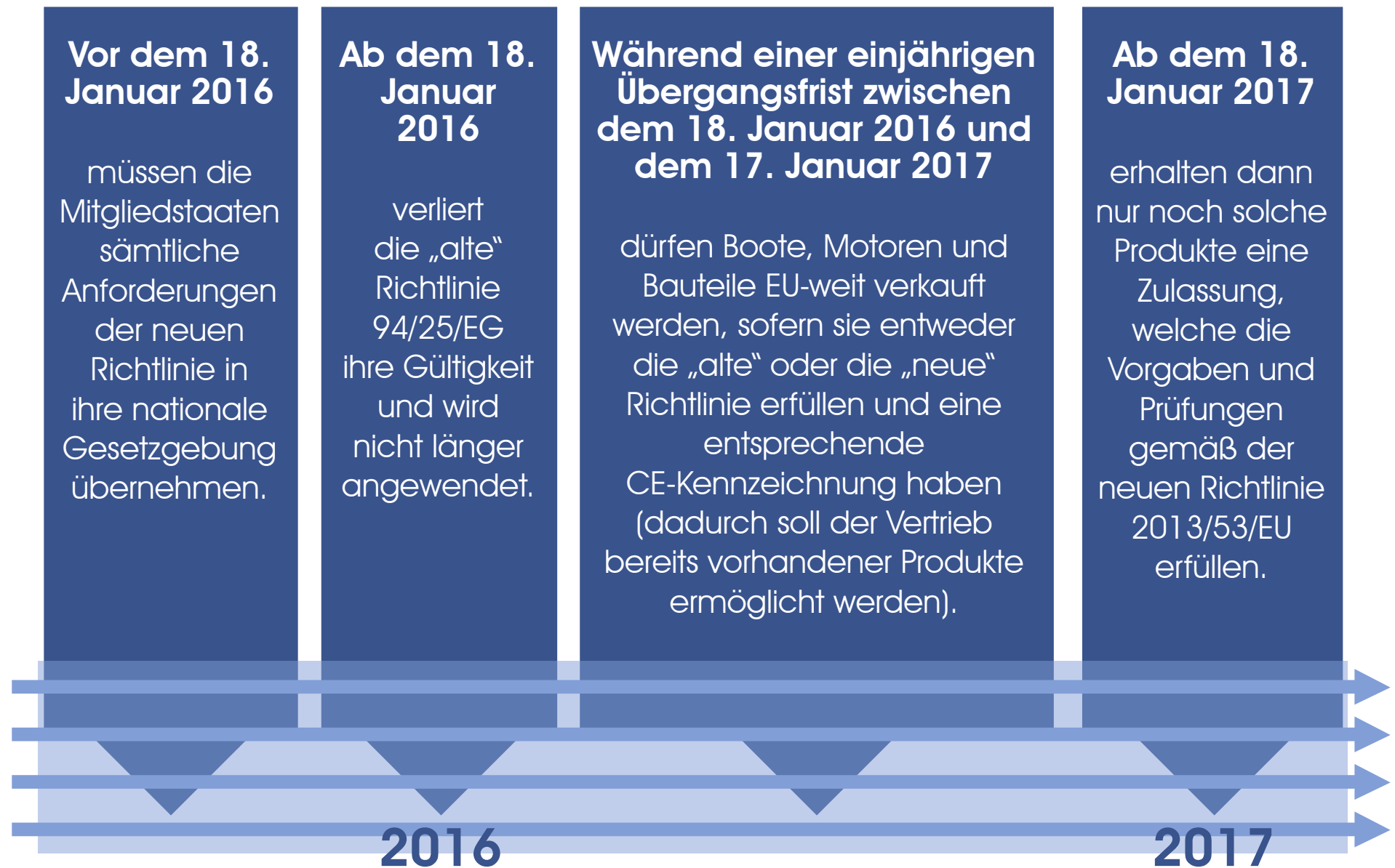
Hybrid- oder Elektroantriebe, sind heute auf den verschiedenen europäischen Märkten nichts Ungewöhnliches mehr. Der Schutz der Umwelt, die Sorge um den Klimawandel und die Luftqualität werden wohl auch in Zukunft alle Politikbereiche der EU beeinflussen, und dies gilt auch für die Sportbootbranche. Hinzu kommt, dass die EU ihren bisherigen Ansatz im Hinblick auf die Produktvorschriften überarbeitet und 2008 den so genannten „neuen Rechtsrahmen“ verabschiedet hat.

Die neue Richtlinie umfasst die Änderungen dieses neuen Rechtsrahmens. Hinzugefügt wurden dabei alle notwendigen Elemente für effektive Konformitätsbewertungsverfahren und die CE-Kennzeichnung, die Akkreditierung von notifizierten Stellen (Zertifizierungsstellen) sowie die Marktüberwachung einschließlich der Kontrolle von Produkten, die außerhalb der Union hergestellt wurden. Ziel war es dabei eine einheitlichere Gesetzgebung für den EU-Binnenmarkt zu schaffen. Die in der Richtlinie enthaltenen, grundlegenden Anforderungen wurden modernisiert und dahingehend geklärt, dass sie dem neuesten Stand im Bootsbau und in der Herstellung von Ausstattungsteilen entsprechen.

Wie bereits in der vorhergehenden Richtlinie sind auch in dem neuen Text sämtliche Bedingungen für den erstmaligen Verkauf sowie die Inbetriebnahme von Booten, Motoren und bestimmten Bauteilen in Europa enthalten. Die Richtlinie gilt für sämtliche Mitgliedstaaten der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraums (Island, Liechtenstein, Norwegen) sowie für die Schweiz. Die Einhaltung sämtlicher Aspekte der EU-Richtlinie 2013/53/EU ist somit ein Muss. Denn nur dadurch öffnen sich die Türen zu diesem ausgedehnten Markt, wo Produkte frei gehandelt und gekauft werden können.

Fristen und zeitliche Abfolge

Lassen Sie uns einen Blick auf die zeitliche Abfolge und die einzuhaltenden Fristen werfen:



Hersteller oder
Bevollmächtigter

Lediglich eine Ausnahme gilt bei diesen Fristen für kleine und mittlere Hersteller von Außenbord-Antriebsmotoren mit Fremdzündung und einer Leistung von höchstens 15 kW. Hier gilt eine zusätzliche Frist von drei Jahren, um den neuen EU-Vorschriften zur Schadstoffbegrenzung nachzukommen. Diese Unternehmen können bis einschließlich 17. Januar 2020 weiterhin Motoren auf dem EU-Markt produzieren und in Verkehr bringen, sofern sie die Grenzwerte für Abgasemissionen der Stufe I einhalten.

Leitfaden für
die neue EU-
Sportbootrichtlinie
2013/53/UE
Frühjahr 2015

einleitung

kurzanleitung

testen sie ihr wissen

rechtliche änderungen

grundlegende
anforderungen

konformitätsbewertung

marktüberwachung

nicht-konformität

sonderfälle

nützliche informationen

über die autoren

rechtliche hinweise

anhang

Leitfaden für die neue EU- Sportbootrichtlinie **2013/53/UE**

Frühjahr 2015

einleitung

kurzanleitung

testen sie ihr wissen

rechtliche änderungen

grundlegende
anforderungen

konformitätsbewertung

marktüberwachung

nicht-konformität

sonderfälle

nützliche informationen

über die autoren

rechtliche hinweise

anhang

Überblick

Einleitung

Kurzanleitung

So prüfen Sie, ob das Produkt sicher und richtlinienkonform ist

1. Plakette des Wasserfahrzeugherstellers
2. CE-Kennzeichnung
3. Identifizierungsnummer des Wasserfahrzeugs (CIN)
4. Identifizierungsnummer des Antriebsmotors
5. Eignerhandbuch
6. Schriftliche EU-Konformitätserklärung

Testen Sie Ihr Wissen

Änderungen aufgrund des neuen Rechtsrahmens

1. Anwendungsbereich der Richtlinie
2. Definitionen
3. Die neuen Pflichten der Wirtschaftsakteure
 - 3.1. Herstellerpflichten
 - 3.2. Pflichten des Bevollmächtigten
 - 3.3. Pflichten des Einführers

SONDERFALL: Einführer, die unter eigenem Namen oder eigener Handelsmarke Produkte verkaufen
 - 3.4. Pflichten des Händlers

SONDERFALL: Händler, die unter eigenem Namen oder eigener Handelsmarke Produkte verkaufen
 - 3.5. Der Endbenutzer
 - 3.6. Pflichten des privaten Einführers
4. Der Unterschied zwischen dem Inverkehrbringen und dem Bereitstellen eines Produkts auf dem Markt
5. Erhöhte Anforderungen an die Rückverfolgbarkeit
 - 5.1. Kennzeichnungspflichten für Wasserfahrzeuge
 - 5.2. Kennzeichnungspflichten für Motoren
 - 5.3. Kennzeichnungspflichten für Bauteile
6. Die CE-Kennzeichnung und sonstige Kennzeichnungspflichten

Die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie

1. Was sind grundlegende Anforderungen
2. Wesentliche Änderungen bei den grundlegenden Anforderungen
 - 2.1. Neue Begriffsbestimmungen bei den Entwurfskategorien für Wasserfahrzeuge
 - 2.2. Gefahr des Überbordfallens und Wiedereinstiegsmittel
 - 2.3. Sicht vom Hauptsteuerstand
 - 2.4. Eignerhandbuch
 - 2.5. Auftrieb und Schwimmfähigkeit von Mehrumpfbooten
 - 2.6. Notausstieg bei Kiel oben liegenden, bewohnbaren Mehrumpfbooten
 - 2.7. Außenbordmotoren
 - 2.8. Elektrische Systeme

Leitfaden für die neue EU- Sportbootrichtlinie 2013/53/UE

Frühjahr 2015

einleitung

kurzanleitung

testen sie ihr wissen

rechtliche änderungen

grundlegende
anforderungen

konformitätsbewertung

marktüberwachung

nicht-konformität

sonderfälle

nützliche informationen

über die autoren

rechtliche hinweise

anhang



- 2.9. Schutz gegen Gewässerverschmutzung
- 2.10. Geringere Grenzwerte für Motoremissionen
SONDERFALL: Dreijährige Übergangsfrist für kleine Außenbordmotoren
- 2.11. Gleiche Grenzwerte für Geräuschemissionen
- 3. Anwendung der harmonisierten Normen
- 4. Harmonisierte Normen und Konformitätsvermutung
- 5. Sonstige Möglichkeiten die grundlegenden Anforderungen zu erfüllen.

Konformitätsbewertung

- 1. Konformitätsbewertungsverfahren
- 2. Übersicht der verfügbaren Module und Verfahren
 - 2.1. Module für Entwurf und Bau von Sportbooten (Wasserfahrzeugen)
 - 2.2. Module für Entwurf und Bau von Wassermotorrädern
 - 2.3. Module für Entwurf und Bau von Bauteilen
 - 2.4. Module für Abgasemissionen
 - 2.5. Module für Geräuschemissionen
- 3. Technische Unterlagen
- 4. EU-Konformitätserklärung (DoC)
SONDERFALL: Unvollständige Wasserfahrzeuge
- 5. Neue Pflichten für notifizierte Stellen

Stärkung der Marktüberwachung in Europa

Mögliche Folgen der Nichtkonformität

Sonderfälle

- 1. Einführer oder Händler, die unter eigenem Namen oder eigener Handelsmarke Produkte verkaufen
- 2. Mit Trailer verkauftes Wasserfahrzeug
- 3. Unvollständige Wasserfahrzeuge
- 4. Zur Eigennutzung gebaute Wasserfahrzeuge
- 5. Ausnahmen für Wasserfahrzeuge bei Änderung der Zweckbestimmung
- 6. Größerer Umbau des Motors oder Wasserfahrzeugs
- 7. Begutachtung nach Bauausführung

Nützliche Informationen

EU-Richtlinie über Sportboote und Wassermotorräder
Vergleichstabelle über grundlegende Anforderungen
Harmonisierte Normen
National zuständige Behörden
Notifizierte Stellen für die Konformitätsbewertung
Der neue Rechtsrahmen
Richtlinie über die allgemeine Produktsicherheit
Verbraucherrechterichtlinie
Produkthaftungsgesetze

Über die Autoren

Rechtliche Hinweise

Anhang

einleitung

kurzanleitung

testen sie ihr wissen

rechtliche änderungen

grundlegende
anforderungen

konformitätsbewertung

marktüberwachung

nicht-konformität

sonderfälle

nützliche informationen

über die autoren

rechtliche hinweise

anhang

Kurzanleitung

So prüfen Sie, ob das Produkt sicher und richtlinienkonform ist.

Damit Sie nicht-konforme Produkte schnell erkennen können, bietet Ihnen diese Kurzanleitung Informationen über die Unterlagen und Kennzeichnungen, die Sie beachten sollten. Diese so genannte ‚formale Konformitätsprüfung‘ kann von jedem auch ohne Vorkenntnisse oder Fachwissen durchgeführt werden.

Um sicherzustellen, dass das Fahrzeug, welches Sie importieren, vertreiben oder erwerben möchten, richtlinienkonform ist, sollten Sie die folgenden Punkte prüfen:

- Plakette des Wasserfahrzeugherstellers
- CE-Kennzeichnung
- Identifizierungsnummer des Wasserfahrzeugs
- Identifizierungsnummer des Antriebsmotors
- Eignerhandbuch
- Schriftliche Konformitätserklärung

1. Plakette des Wasserfahrzeugherstellers

Die Plakette des Wasserfahrzeugherstellers muss dauerhaft auf jedem Wasserfahrzeug (Booten und Wassermotorrädern) getrennt von der Identifizierungsnummer des Wasserfahrzeugs angebracht sein.

Die Plakette muss die folgenden Angaben enthalten:

- Name des Herstellers, eingetragener Handelsname oder eingetragene Handelsmarke, Kontaktanschrift
- CE-Kennzeichnung
- Entwurfskategorie für das Wasserfahrzeug
- Die vom Hersteller empfohlene maximale Zuladung (Treibstoff, Wasser, Proviant, verschiedene Ausrüstungsgegenstände und Personen) ohne Gewicht des Inhalts von fest angebrachten Behältern in vollem Zustand – die Angaben sind in Kilogramm zu machen.
- Zahl der nach Empfehlung des Herstellers an Bord zulässigen Personen, für die das Wasserfahrzeug bei Fahrt ausgelegt ist

LOGO		MANUFACTURER'S CONTACT ADDRESS			
MANUFACTURER'S NAME					
NAME OR TYPE OF CRAFT					
DESIGN CATEGORY	A	B	C	D	
MAX 	0	9	11	11	
MAX (kg) 		2150	2150	2150	
518 kW 		MAX		CE	

Die Plakette des Herstellers befindet sich gewöhnlich innerhalb des Bootes, zum Beispiel im Cockpit-Bereich. Das genaue Aussehen der Plakette ist dem Hersteller überlassen. Sie muss jedoch immer die oben aufgeführten Angaben enthalten.

Falls das Wasserfahrzeug nicht für den EU-Markt entworfen und gebaut wurde – zum Beispiel bei gebrauchten Importbooten oder Wassermotorrädern – muss die notifizierte Stelle das einzelne Fahrzeug einer Begutachtung nach Bauausführung (PCA) unterziehen, um zu prüfen, ob die Vorgaben der Richtlinie eingehalten werden. Nach erfolgreicher Begutachtung enthält die Herstellerplakette den Hinweis „Begutachtung nach Bauausführung“ sowie die Anschrift der notifizierte Stelle, die das Konformitätsbewertungsverfahren durchgeführt hat und die anstelle der Herstelleradresse genannt wird.

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang

2. CE-Kennzeichnung

Bei den folgenden Produkten ist eine CE-Kennzeichnung erforderlich, sofern sie auf dem Markt bereitgestellt oder in Betrieb genommen werden:

- Wasserfahrzeuge (d. h. Boote und Wassermotorräder)
- Bauteile (wie in Anhang II aufgelistet)
- Antriebsmotoren (nur für Verbrennungsmotoren)



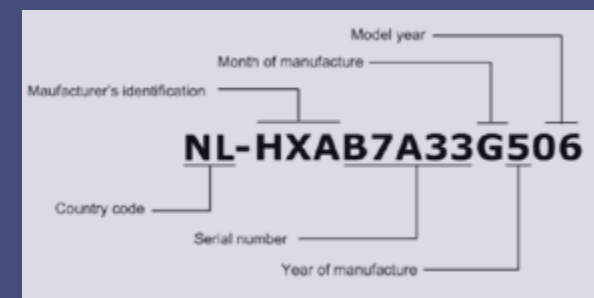
Die CE-Kennzeichnung ist ein wichtiger Hinweis (jedoch kein Beweis), dass ein Produkt die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie sowie die EU-Gesetzgebung über die CE-Kennzeichnungspflicht erfüllt. Dadurch wird der freie Verkehr gekennzeichnete Produkte innerhalb des EU-Binnenmarkts überhaupt erst möglich, und zwar unabhängig davon ob sie innerhalb oder außerhalb der EU hergestellt wurden.

Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „Rechtliche Änderungen“.

3. Identifizierungsnummer des Wasserfahrzeugs (CIN)

Jedes Wasserfahrzeug muss mit einer Identifizierungsnummer (Craft Identification Number - CIN) versehen sein. Die Nummer muss für jedes Wasserfahrzeug eindeutig sein. Sie enthält den Namen des Herstellers, seine Geschäftsadresse und das Baujahr.

Die CIN muss 14 Zeichen lang sein und wie folgt aussehen:



Die CIN ist an zwei Stellen anzubringen: einmal an sichtbarer Stelle und einmal in einem versteckten Bereich des Fahrzeugs als Sicherheitsprüfung. Bei Booten kann die sichtbare CIN am oder in Nähe des Heckspiegels, auf der Steuerbordseite, in Nähe der Oberkante oder am Heck angebracht sein. Bei aufblasbaren Booten kann sie an dem festen Heckquerbalken oder an der Bedien- und Steuereinheit angebracht sein. Bei Wassermotorrädern befindet sie sich gewöhnlich in einem Bereich von 300 mm um das Heck.

Bei einer Begutachtung nach Bauausführung (PCA) ist die Identifizierungsnummer (CIN) anders. Weitere Informationen hierzu finden Sie im Kapitel „Sonderfälle“.

Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „Rechtliche Änderungen“.

4. Identifizierungsnummer des Antriebsmotors

Antriebsmotoren müssen die Abgas- und Lärmvorschriften der Richtlinie einhalten. Jeder Motor ist daher deutlich sichtbar mit den folgenden Angaben zu versehen:

- Name des Motorherstellers, eingetragener Handelsname oder eingetragene Handelsmarke, Kontaktanschrift
- Falls zutreffend, die Person, die den Motor angepasst hat
- Falls zutreffend, Motorentyp und Motorenfamilie
- Eindeutige Seriennummer des Motors
- CE-Kennzeichnung (nur für Verbrennungsmotoren)



Das genaue Aussehen der Motoridentifizierung ist dem Hersteller überlassen. Sie muss jedoch immer die oben aufgeführten Angaben enthalten.

Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „Rechtliche Änderungen“.

Leitfaden für die neue EU- Sportbootrichtlinie **2013/53/UE**

Frühjahr 2015

einleitung

kurzanleitung

testen sie ihr wissen

rechtliche änderungen

grundlegende
anforderungen

konformitätsbewertung

marktüberwachung

nicht-konformität

sonderfälle

nützliche informationen

über die autoren

rechtliche hinweise

anhang

5. Eignerhandbuch

Allen Wasserfahrzeugen (Boote und Wassermotorräder) sowie bestimmten Antriebsmotoren (Außenbordmotoren, Z-Antriebsmotoren mit integriertem Abgassystem) ist ein Eignerhandbuch in einer Sprache beizufügen, die von den Verbrauchern und sonstigen Endbenutzern leicht verstanden werden kann. Bei Innenbordantriebsmotoren und Z-Antriebsmotoren ohne integriertes Abgassystem sind die entsprechenden Angaben in dem Eignerhandbuch des Wasserfahrzeugs zu machen. Ein wichtiges rechtliches Dokument, das zwingend in den jeweiligen Eignerhandbüchern vorhanden sein muss, ist die so genannte EU-Konformitätserklärung.

Das Eignerhandbuch für Wasserfahrzeuge enthält alle Informationen, die für die sichere Nutzung des Produkts erforderlich sind, wobei besonderes Augenmerk der Einrichtung, der Wartung, dem regelmäßigen Betrieb, der Risikoverhütung und dem Risikomanagement gilt.

Das Eignerhandbuch für Antriebsmotoren muss Vorschriften dafür enthalten, wie der Motor einzubauen, zu nutzen und zu warten ist, um ein ordnungsgemäßes Funktionieren des Motors im Einklang mit den Anforderungen an das Langzeitverhalten sicherzustellen. Daneben ist die Nennleistung des Motors gemäß der harmonisierten Norm EN ISO 8665 in Verbindung mit ISO 15550 anzugeben.

Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „Grundlegende Anforderungen“.



6. Schriftliche EU-Konformitätserklärung

Die EU-Konformitätserklärung gibt an, dass das Produkt die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie erfüllt. Mit der Ausstellung und Unterzeichnung der EU-Konformitätserklärung übernimmt der Hersteller die Verantwortung für die Konformität des Produkts.

Die EU-Konformitätserklärung ist immer dem Wasserfahrzeug (Booten und Wassermotorrädern), den in Anhang II aufgeführten Bauteilen, sofern einzeln in Verkehr gebracht, und Antriebsmotoren beizufügen (siehe Artikel 15 und Anhang IV der Richtlinie). Die EU-Konformitätserklärung liegt den Eignerhandbüchern für Wasserfahrzeuge und für Antriebsmotoren bei.

Die Erklärung muss in den Sprachen der Länder zugänglich gemacht werden, wo das Produkt bereitgestellt oder in Betrieb genommen wird. Die Richtlinie macht keine Angaben dazu, wen diese Pflicht zur Übersetzung trifft. Sinnvollerweise sollte dies von dem Hersteller oder dem Wirtschaftsakteur übernommen werden, der das Produkt auf dem Markt bereitstellt.

Eine empfohlene Vorlage für die EU-Konformitätserklärung finden Sie im Kapitel „Konformitätsbewertung“.



Testen Sie Ihr Wissen

Wlan erforderlich 

Mit diesen 15 Fragen können Sie Ihr Wissen über die neue Richtlinie testen.
Die jeweiligen Antworten finden sich in diesem Leitfaden.

Leitfaden für
die neue EU-
Sportbootrichtlinie
2013/53/UE

Frühjahr 2015

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ **testen sie ihr wissen**

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang

Leitfaden für
die neue EU-
Sportbootrichtlinie
2013/53/UE

Frühjahr 2015

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang

Änderungen aufgrund des neuen Rechtsrahmens

Die kürzlich erfolgte Annahme des neuen Rechtsrahmens in Europa hat eine Reihe von rechtlichen Änderungen und Verpflichtungen im Hinblick auf den Verkauf von Produkten auf dem EU-Binnenmarkt ausgelöst.

In diesem Kapitel finden Sie die wichtigsten Änderungen zu folgenden Punkten:

1. Anwendungsbereich der Richtlinie
2. Definitionen
3. Die neuen Pflichten der Wirtschaftsakteure
4. Der Unterschied zwischen dem Inverkehrbringen und dem Bereitstellen eines Produkts auf dem Markt
5. Verbesserte Rückverfolgbarkeit
6. Die CE-Kennzeichnung und sonstige Kennzeichnungspflichten



Leitfaden für die neue EU- Sportbootrichtlinie 2013/53/UE

Frühjahr 2015

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang

1. Anwendungsbereich der Richtlinie

In der EU-Richtlinie 2013/53/EU über Sportboote und ihrem Artikel 4.1 werden die Mindestanforderungen für Entwurf, Bau und Handel mit Booten, Wassermotorrädern, Antriebsmotoren und Bauteilen gesetzt. Insbesondere enthält die Richtlinie Mindestanforderungen im Hinblick auf die Sicherheit und die Einhaltung von Umweltschutzzorgaben für Sportboote zwischen 2,5 und 24 Metern Länge sowie für Wassermotorräder. Somit ist garantiert, dass diese Wasserfahrzeuge für den Verkauf oder Gebrauch in Europa geeignet sind.

Gemäß der Richtlinie müssen alle Boote, die unter den Anwendungsbereich fallen (unabhängig davon ob diese neu oder gebraucht sind) und auf dem EU-Binnenmarkt erstmalig in Verkehr gebracht werden, die in den Anhängen der Richtlinie aufgeführten grundlegenden Anforderungen erfüllen. Darin werden die Spezifikationen zu Technik, Sicherheit und Umweltschutz aufgeführt.

Die Anzahl der Produkte, die nicht unter den Anwendungsbereich der neuen Richtlinie fallen, wurde dabei gesenkt. In Artikel 2.2 werden die ausgeschlossenen Produkte aufgelistet. Wichtig hierbei ist, dass Kanus und Kajaks, die von der vorherigen Richtlinie nicht erfasst wurden, nach der neuen Richtlinie nur dann ausgeschlossen sind, wenn sie durch Muskelkraft angetrieben werden. Ausgeschlossen sind auch Surfbretter, die ausschließlich für den Vortrieb durch Wind ausgelegt sind.

2. Definitionen

Im Zuge der Ausarbeitung der neuen Richtlinie wurden viele Begriffe

und Konzepte im Vergleich zu der Terminologie, die in der alten Richtlinie Anwendung fand, einer kritischen Prüfung unterzogen. Weitere Informationen finden Sie unter den Definitionen in Artikel 3 der Richtlinie.

Um die Sprache in diesem Leitfaden möglichst einfach zu halten, wird häufig das Wort „Boot“ verwendet, obwohl der korrekte Ausdruck laut Richtlinie „Sportboot“ wäre. Der in der Richtlinie genutzte Begriff „Wasserfahrzeug“ bezieht sich sowohl auf Sportboote als auch auf Wassermotorräder (Jetskis).

3. Die neuen Pflichten der Wirtschaftsakteure

Der neue Rechtsrahmen berücksichtigt nunmehr sämtliche Wirtschaftsakteure der Lieferkette – Hersteller, Bevollmächtigte, Einführer und Händler – sowie deren spezifische Rollen im Hinblick auf das jeweilige Produkt. Dabei werden alle Produkte gleich behandelt, und zwar unabhängig davon, ob sie innerhalb oder außerhalb der EU hergestellt wurden.

Dem Einführer obliegen nun klare Pflichten bezüglich der Konformität der Produkte. Händler oder Einführer, die ein Produkt abändern oder in eigenem Namen vermarkten, sind dem Hersteller gleichgestellt und müssen somit dieselben Konformitätsvorgaben für die Produkte erfüllen wie der Hersteller. Ein neues Konzept, das durch die Richtlinie eingeführt wurde, ist das des privaten Einführers. Dieses bezieht sich auf den nicht-gewerblichen Import von Produkten, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen. Die Pflichten der Wirtschaftsakteure und privaten Einführer werden in Kapitel II der Richtlinie ausgeführt.

Leitfaden für die neue EU- Sportbootrichtlinie 2013/53/UE

Frühjahr 2015

☐ einleitung

☐ kurzanleitung

☐ testen sie ihr wissen

☒ rechtliche änderungen

☐ grundlegende
anforderungen

☐ konformitätsbewertung

☐ marktüberwachung

☐ nicht-konformität

☐ sonderfälle

☐ nützliche informationen

☐ über die autoren

☐ rechtliche hinweise

☐ anhang

Pflichten	Hersteller	Bevollmächtigter	Einführer (Importeur)	Händler	Privater Einführer
Stellt sicher, dass Produkte gemäß Richtlinie entworfen und hergestellt werden	☒				☒
Bringt nur konforme Produkte in Verkehr			☒	Handelt mit gebühren- der Sorgfalt	
Erstellt die technischen Unterlagen	☒		Prüfung		☒
Führt geltende Konformitätsbewertungsverfahren durch	☒		Prüfung		☒
Stellt sicher, dass Name und Anschrift der notifizierten Stelle auf dem Produkt ausgewiesen sind					☒
Erstellt die EU-Konformitätserklärung	☒		Prüfung	Prüfung	☒
Bringt CE-Kennzeichnung an	☒		Prüfung	Prüfung	☒
Erstellt das Eignerhandbuch	☒		Prüfung	Prüfung	☒
Bewahrt technische Unterlagen und Kopie der Konformitätserklärung 10 Jahre lang auf	☒	☒	☒		☒
Stellt sicher, dass Konformität bei der Serienproduktion unter Berücksichtigung von Änderungen bei Entwürfen und Normen fortdauernd eingehalten wird	☒				
Kennzeichnet Produkte anhand von Typ, Plakette oder Seriennummern	☒		Prüfung	Prüfung	
Gibt Namen, eingetragenen Handelsnamen/-marke, Anschrift an	☒		☒	Prüfung	
Stellt sicher, dass Produkten Anleitungen und Sicherheitsinformationen im Eignerhandbuch beiliegen	☒		☒	☒	☒
Stellt sicher, dass Konformität nicht durch Lagerung und Transport gefährdet wird			☒	☒	
Führt Stichproben bei Zweifeln über Konformität durch	☒		☒	Kein Verkauf	
Ergreift Gegenmaßnahmen bei Gefährdung der Konformität	☒		☒	Prüfung	
Informiert auf Nachfrage die Marktüberwachungsbehörden	☒	☒	☒	☒	☒
Kooperiert auf Nachfrage mit Marktüberwachungsbehörden	☒	☒	☒	☒	☒
Benennt auf Nachfrage, von wem und an wen Produkte in den letzten 10 Jahren geliefert wurden	☒	☒	☒	☒	☒

Hersteller oder
Bevollmächtigter

3.1 Herstellerpflichten

Hersteller ist jede natürliche oder juristische Person, die ein Produkt herstellt bzw. entwickeln oder herstellen lässt und dieses Produkt unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke in Verkehr bringt. Der Hersteller ist verantwortlich für die Konformitätsbewertung des Produkts und unterliegt einer Reihe weiterer Pflichten, zu denen auch die Rückverfolgbarkeit zählt. Wird ein Produkt auf dem EU-Binnenmarkt in Verkehr gebracht, so gelten für alle Hersteller dieselben Pflichten, unabhängig davon ob sie in einem Mitgliedstaat der EU oder einem Drittland geschäftsansässig sind. Darüber hinaus ist der Hersteller zur Zusammenarbeit mit den zuständigen nationalen Marktüberwachungsbehörden verpflichtet, falls ein Produkt der Richtlinie nicht genügt oder eine Gefahr darstellt.

Eine ausführliche Auflistung der Herstellerpflichten findet sich in Artikel 7. Die wichtigsten Punkte werden im Folgenden dargestellt. Der Hersteller hat dafür Sorge zu tragen, dass:

- die Produkte so entworfen und hergestellt werden, dass sie die grundlegenden Anforderungen erfüllen,
- technische Unterlagen erstellt werden (Artikel 25 und Anhang IX),
- die geltenden Konformitätsbewertungsverfahren durchgeführt werden (Artikel 19 bis 22 und 24),
- die EU-Konformitätserklärung erstellt wird (Artikel 15),
- die CE-Kennzeichnung angebracht wird (Artikel 17 und 18),
- die technischen Unterlagen und eine Kopie der Konformitätserklärung für einen Zeitraum von 10 Jahren nach dem Inverkehrbringen des Produkts aufbewahrt werden,
- Verfahren vorhanden sind, mit denen die Konformität auch bei einer Serienproduktion beibehalten wird,
- die Produkte ordnungsgemäß identifizierbar sind (d. h. die CIN am Wasserfahrzeug angebracht wurde),
- den Produkten mit dem Eignerhandbuch Anleitungen und Sicherheitsinformationen beigelegt werden, die gemäß den Vorgaben des jeweiligen Mitgliedstaats in einer oder mehreren Sprachen zu verfassen sind, die von den Verbrauchern und sonstigen Endbenutzern leicht verstanden werden können,

- bei Zweifeln über die Konformität eines Produkts unverzüglich Gegenmaßnahmen zur Wiederherstellung der Konformität eingeleitet werden und das Produkt gegebenenfalls aus dem Verkehr gezogen oder zurückgerufen wird,
- unverzüglich die zuständigen nationalen Behörden des jeweiligen Mitgliedstaats, in welchem das Produkt bereit gestellt wird, informiert werden, falls von dem Produkt eine Gefahr ausgeht

Auch wenn dies nicht von der Richtlinie verlangt wird, sollten Hersteller überlegen, ob sie auch für Produkte, die außerhalb des EU-Binnenmarkts verkauft werden sollen, eine CE-Kennzeichnung gemäß der Richtlinie durchführen. Denn beim Import von gebrauchten Produkten sind die Einfuhrbestimmungen für den EU-Markt bedeutend einfacher und kostengünstiger, wenn das Produkt bereits über eine CE-Kennzeichnung des ursprünglichen Herstellers verfügt.

3.2 Pflichten des Bevollmächtigten

Bevollmächtigter ist jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die von einem Hersteller schriftlich beauftragt wurde, in seinem Namen bestimmte Aufgaben wahrzunehmen.

Der Bevollmächtigte darf nicht den Hersteller ersetzen (er darf z. B. keine Konformitätserklärung ausstellen oder eine Herstellerkennung (Manufacturer Identification Code - MIC) haben).

Die einzelnen Pflichten des Bevollmächtigten werden in Artikel 8 näher ausgeführt. Die Mindestaufgaben, die der Hersteller bei der schriftlichen Beauftragung angeben muss, sind die folgenden:

- Während eines Zeitraums von 10 Jahren nach Inverkehrbringen des Produkts muss er eine Kopie der EU-Konformitätserklärung sowie der technischen Dokumentation für die Marktüberwachungsbehörden zur Verfügung halten.
- Auf begründetes Verlangen der zuständigen nationalen Behörde sind alle Informationen und Unterlagen auszuhändigen, die für den Nachweis der Konformität eines Produkts erforderlich sind.
- Er muss mit den Behörden auf deren Verlangen bei allen Maßnahmen zur Abwendung von Gefahren kooperieren, die von den Produkten ausgehen, für die er beauftragt wurde.

einleitung

kurzanleitung

testen sie ihr wissen

rechtliche änderungen

grundlegende
anforderungen

konformitätsbewertung

marktüberwachung

nicht-konformität

sonderfälle

nützliche informationen

über die autoren

rechtliche hinweise

anhang



3.3 Pflichten des Einführers

Einführer ist jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die ein Produkt aus einem Drittland auf dem EU-Markt in Verkehr bringt. Dem Einführer obliegen wichtige und klar definierte Pflichten, deren Grundlage die Pflichten des Herstellers bilden.

Die einzelnen Pflichten des Einführers werden in Artikel 9 näher ausgeführt. Der Einführer hat sicherzustellen, dass der Hersteller seinen Verpflichtungen ordnungsgemäß nachgekommen ist. Der Einführer ist nicht einfach ein Wiederverkäufer des Produkts, sondern spielt eine wichtige Rolle, indem er die Konformität der importierten Produkte gemäß EU-Richtlinie gewährleistet.

Die erste Regel lautet, dass der Einführer nur konforme Produkte in der Union in Verkehr bringt.

Bevor er ein Produkt in Verkehr bringt, muss der Einführer gewährleisten, dass

- das betreffende Konformitätsbewertungsverfahren vom Hersteller durchgeführt wurde,
- der Hersteller die technischen Unterlagen erstellt hat,
- das Produkt mit der CE-Kennzeichnung gemäß Artikel 17 versehen ist,
- dem Produkt die erforderlichen Unterlagen beigelegt sind: EU-Konformitätserklärung, Eignerhandbuch in der korrekten Sprache für das Fahrzeug und die Motoren, falls solche eingebaut sind,
- das Produkt die Anforderungen im Hinblick auf Produktkennzeichnung, Rückverfolgbarkeit und Herstellerkennung erfüllt (d. h. CIN und Plakette des Herstellers).

Darüber hinaus müssen Einführer ihren Namen, den eingetragenen Handelsnamen oder die eingetragene Handelsmarke sowie ihre Anschrift auf dem Produkt angeben. Sollte dies bei kleinen Bauteilen nicht möglich sein, sind die Informationen auf der Verpackung oder in den dem Produkt beigelegten Unterlagen anzugeben.

Solange sich ein Produkt in ihrer Verantwortung befindet, gewährleisten die Einführer, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen nicht die Konformität des Produkts beeinträchtigen.

Sobald ein Produkt in Verkehr gebracht wird, muss der Einführer

- die technischen Unterlagen und eine Kopie der Konformitätserklärung für einen Zeitraum von 10 Jahren nach dem Inverkehrbringen des Produkts aufbewahren,
- im Falle von Zweifeln hinsichtlich der Produktkonformität Stichproben durchführen, Untersuchungen veranlassen, gegebenenfalls ein Beschwerdebuch über die nicht-konformen Produkte und Produktrückrufe führen und die Händler über diese Überwachung auf dem Laufenden halten,
- bei Zweifeln über die Konformität eines Produkts unverzüglich Gegenmaßnahmen zur Wiederherstellung der Konformität einleiten und das Produkt gegebenenfalls aus dem Verkehr ziehen oder zurückrufen,
- unverzüglich die zuständigen nationalen Behörden des jeweiligen Mitgliedstaats, in welchem das Produkt bereit gestellt wird, informieren, falls von dem Produkt eine Gefahr ausgeht

SONDERFALL: Einführer, die unter eigenem Namen oder eigener Handelsmarke Produkte verkaufen

Sofern ein Einführer oder Händler ein Produkt unter seinem eigenen Namen oder seiner eigenen Marke in Verkehr bringt oder ein bereits auf dem Markt befindliches Produkt so ändert, dass die Konformität mit den Anforderungen der Richtlinie beeinträchtigt werden kann, so gilt er als Hersteller (Artikel 11) und muss die Pflichten des Herstellers (Artikel 7) erfüllen. In diesem besonderen Fall wird die EU-Konformitätserklärung von dem Einführer oder Händler ausgestellt.

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang



3.4 Pflichten des Händlers

Der Händler ist eine natürliche oder juristische Person innerhalb der Lieferkette, der ein Produkt auf dem Markt bereit stellt, nicht jedoch ein Hersteller oder Einführer. Händlern kommt eine wichtige Rolle im Zusammenhang mit der Marktüberwachung zu.

Händlern obliegt eine gebührende Sorgfalt bei der Ausführung ihrer Tätigkeit. Ihre jeweiligen Pflichten werden in Artikel 10 der Richtlinie genau ausgeführt.

Bevor er ein Produkt auf dem Markt bereitstellt, muss der Händler überprüfen,

- ob das Produkt mit der CE-Kennzeichnung gemäß Artikel 17 versehen ist,
- ob dem Produkt die folgenden Unterlagen beigelegt sind: EU-Konformitätserklärung, Anleitung und Sicherheitsinformationen, Eignerhandbuch in der korrekten Sprache für das Fahrzeug und die Motoren, falls solche eingebaut sind,
- ob das Produkt den Anforderungen an Produktkennzeichnung und Rückverfolgbarkeit, Kennzeichnung des Herstellers oder ggf. des Einführers entspricht.

Hat der Händler Grund zu der Annahme, dass ein Produkt nicht der Richtlinie entspricht, so darf er das Produkt so lange nicht auf dem Markt bereitstellen, bis die Konformität hergestellt ist. Gehen von dem Produkt Gefahren aus, muss der Händler den Hersteller oder Einführer sowie die zuständigen Marktüberwachungsbehörden unterrichten.

Solange sich ein Produkt in ihrer Verantwortung befindet, gewährleisten die Händler, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen nicht die Konformität des Produkts beeinträchtigen.

Hat der Händler nach dem Verkauf des Produkts Grund zu der Annahme, dass das Produkt nicht der Richtlinie entspricht, sind unverzüglich die notwendigen Abhilfemaßnahmen einzuleiten um die Konformität wieder herzustellen oder das Produkt gegebenenfalls aus dem Verkehr zu ziehen oder zurückzurufen. Geht von dem Produkt eine Gefahr aus, hat der Händler unverzüglich die zuständigen nationalen Behörden des jeweiligen Mitgliedstaats, in welchem das Produkt bereitgestellt wird, zu informieren.

SONDERFALL: Händler, die unter eigenem Namen oder eigener Handelsmarke Produkte verkaufen

Sofern ein Einführer oder Händler ein Produkt unter seinem eigenen Namen oder seiner eigenen Marke in Verkehr bringt oder ein bereits auf dem Markt befindliches Produkt so ändert, dass die Konformität mit den Anforderungen der Richtlinie beeinträchtigt werden kann, so gilt er als Hersteller (Artikel 11) und muss die Pflichten des Herstellers (Artikel 7) erfüllen. In diesem besonderen Fall wird die EU-Konformitätserklärung von dem Einführer oder Händler ausgestellt.

einleitung

kurzanleitung

testen sie ihr wissen

rechtliche änderungen

grundlegende
anforderungen

konformitätsbewertung

marktüberwachung

nicht-konformität

sonderfälle

nützliche informationen

über die autoren

rechtliche hinweise

anhang

3.5 Der Endbenutzer

Der Endbenutzer wird in der EU-Gesetzgebung nicht genauer definiert; es steht jedoch fest, dass der Begriff sowohl gewerbliche Nutzer als auch Verbraucher umfasst. Für Endbenutzer sieht die Richtlinie keine Pflichten vor.

Der Begriff steht jedoch in engem Zusammenhang mit dem „beabsichtigten Zweck“, für den das Produkt entworfen, produziert und verkauft wird. In Artikel 2.3 der Richtlinie wird darüber hinaus klargestellt, dass ein Wasserfahrzeug, unabhängig davon, ob es für den privaten Gebrauch, für die Charter, für Freizeit- und Schulungszwecke genutzt wird, ebenso unter den Anwendungsbereich der Richtlinie fällt, wenn es auf dem EU-Markt für Freizeit Zwecke in Verkehr gebracht wird.

Auf jeden Fall ist davon auszugehen, dass Endbenutzer oder Käufer ein fehlerloses, sicheres und umweltfreundliches Produkt wünschen, das der Richtlinie entspricht. Dieser Leitfaden dient deshalb dazu, beim Erwerb eines Produkts einerseits ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis zu erzielen, andererseits sicher zu stellen, dass die EU-Vorgaben im Hinblick auf Sicherheit und Umweltschutz eingehalten werden. Nicht vergessen werden darf dabei, dass ein normgerechtes Produkt auch einen höheren Wiederverkaufswert hat.





Leitfaden für die neue EU- Sportbootrichtlinie 2013/53/UE

Frühjahr 2015

einleitung

kurzanleitung

testen sie ihr wissen

rechtliche änderungen

grundlegende
anforderungen

konformitätsbewertung

marktüberwachung

nicht-konformität

sonderfälle

nützliche informationen

über die autoren

rechtliche hinweise

anhang

3.6 Pflichten des privaten Einführers

Der Begriff des privaten Einführers wurde erst mit der neuen Richtlinie in die Gesetzgebung aufgenommen. Damit soll sichergestellt werden, dass auch Privatpersonen, die ein Boot, ein Wassermotorrad, einen Motor oder ein sonstiges Produkt, das der Richtlinie unterliegt, einführen, den selben Schutz genießen und dieselben Pflichten zu erfüllen haben wie gewerbliche Importeure.

Der private Einführer ist dabei eine in der Europäischen Union ansässige, juristische oder natürliche Person, die im nicht-gewerblichen Rahmen ein Produkt aus einem Drittland mit der Absicht einführt, es zum eigenen Gebrauch zu in Betrieb zu nehmen.

Auch private Einführer, die ein Produkt zum eigenen Gebrauch in europäischen Gewässern importieren, müssen sicherstellen, dass Fahrzeug, Motor und Bauteile mit der EU-Richtlinie konform sind.

Die einzelnen Pflichten des privaten Einführers werden in Artikel 12 näher ausgeführt. Am Anfang steht dabei die Empfehlung, solche Produkte zu bevorzugen, für die der ursprüngliche Hersteller seine Pflichten im Hinblick auf die Einhaltung der EU-Richtlinie bereits erfüllt hat. Dies erspart dem privaten Einführer nicht nur eine Menge Zeit und Ärger, sondern garantiert, dass er ein sicheres und konformes Produkt erhält, dass sich innerhalb Europas auch mit einem deutlich höheren Wiederverkaufspreis veräußern lässt.

Falls der Hersteller außerhalb der EU ansässig ist und seine Pflichten nicht erfüllt oder keine Konformitätsbewertung vorgenommen hat, muss der private Einführer vor der Inbetriebnahme des Produktes, d. h. vor dessen Gebrauch, sicherstellen, dass:

- das Produkt so entworfen und hergestellt wurde, dass es den grundlegenden Anforderungen der EU-Richtlinie entspricht,

- die folgenden Anforderungen für Hersteller erfüllt sind: Die technischen Unterlagen wurden erstellt und müssen 10 Jahre lang aufbewahrt werden; dem Produkt sind im Eignerhandbuch die Gebrauchsanleitung und die Sicherheitsinformationen in einer oder mehreren von dem jeweiligen Mitgliedstaat (d. h. dem Aufenthaltsland) vorgegebenen Sprachen beigelegt, welche der Verbraucher oder Endbenutzer einfach verstehen kann.
- Der private Einführer ist zur Zusammenarbeit mit den zuständigen, nationalen Behörden verpflichtet und muss sämtliche Informationen und Unterlagen bereitstellen, um die Konformität des Produkts nachzuweisen.

Stellt der Hersteller keine technischen Unterlagen zur Verfügung, so sind diese von dem privaten Einführer unter Anwendung angemessener Fachkenntnisse zu erstellen.

Einzelheiten zur Begutachtung nach Bauausführung (PCA) finden sich in Anhang V der Richtlinie. Diese Begutachtung entspricht der Konformitätsbewertung, ist jedoch für solche Produkte vorgesehen, bei denen der Hersteller seinen Verpflichtungen nicht nachgekommen ist.

Auch in Fällen, in denen der Einführer oder Händler ein Produkt unter seinem Namen oder seiner Handelsmarke in Verkehr bringt oder ein bereits in Verkehr gebrachtes Produkt so abändert, dass die Einhaltung der Richtlinie betroffen sein könnte, muss eine Begutachtung nach Bauausführung erfolgen.

Dabei muss der private Einführer sicherstellen, dass Name und Anschrift der notifizierten Stelle, welche die Begutachtung nach Bauausführung (PCA) durchgeführt hat, auf dem Produkt selbst angegeben sind.

Weitere Informationen zur PCA finden Sie im Kapitel „Sonderfälle“.

Leitfaden für die neue EU- Sportbootrichtlinie 2013/53/UE

Frühjahr 2015

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang

4. Der Unterschied zwischen dem Inverkehrbringen und dem Bereitstellen eines Produkts auf dem Markt

Während in der „alten“ Richtlinie noch vom „Inverkehrbringen“ bzw. von der „Inbetriebnahme“ eines Produkts die Rede war, wurde dieser Ansatz in der neuen Richtlinie auf das „Bereitstellen“ eines Produkts auf dem Markt ausgeweitet. Alle drei Ansätze sind nun durch die Richtlinie definiert. Ein Produkt wird dann auf dem Markt bereitgestellt, wenn es im Rahmen gewerblichen Handelns auf dem EU-Markt für den Handel, den Verbrauch oder die Nutzung geliefert wird, und zwar unabhängig davon, ob als Gegenleistung Geld gezahlt wird oder nicht.

Das Konzept der Bereitstellung bezieht sich auf jedes einzelne Produkt und impliziert, dass alle Wirtschaftsakteure in der Lieferkette zur Rückverfolgbarkeit verpflichtet sind und eine aktive Rolle dabei spielen, dass ausschließlich richtlinienkonforme Produkte auf dem EU-Markt kursieren. Das Inverkehrbringen eines Produkts erfolgt immer dann, wenn ein Produkt zum ersten Mal auf dem EU-Markt bereit gestellt wird. Diese Tätigkeit trifft ausschließlich die Hersteller oder Einführer, da sie die einzigen Wirtschaftsakteure sind, die Produkte auf dem Markt in Verkehr bringen.

5. Erhöhte Anforderungen an die Rückverfolgbarkeit

Die Anforderungen an die Rückverfolgbarkeit wurden erhöht, um die Herkunft eines Produkts feststellen zu können und um die Marktüberwachung in Europa zu erleichtern. Mit der Rückverfolgbarkeit haben Marktüberwachungsbehörden die Möglichkeit, die haftbaren Wirtschaftsakteure innerhalb der Handelskette zu finden und Nachweise über die Produktkonformität zu erhalten.

So steht in Artikel 13, dass Wirtschaftsakteure und private Einführer den Marktüberwachungsbehörden auf Verlangen ihre Lieferanten und/oder Kunden nennen müssen. Diese Informationen sind für einen Zeitraum von 10 Jahren vorzuhalten. Auch wenn der Endbenutzer dazu nicht verpflichtet ist, empfehlen wir dennoch sämtliche Produktunterlagen aufzubewahren, da dies den späteren Wiederverkaufswert steigert.

In den Artikeln 7.6 bzw. 9.3 werden die Hersteller und Einführer darüber hinaus verpflichtet, auf dem jeweiligen Produkt ihren Namen, ihren eingetragenen Handelsnamen oder ihre eingetragene Handelsmarke sowie eine Kontaktadresse anzugeben. Falls dies nicht möglich ist, sind die Informationen auf der Verpackung oder in den dem Produkt beigefügten Unterlagen anzugeben. Die Angaben müssen mit denen in der Konformitätserklärung und den technischen Unterlagen identisch sein.

Wie genau diese Anforderung zu erfüllen ist, wird von der Richtlinie nicht vorgegeben. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Marktüberwachungsbehörden relevante Unterlagen, wie etwa Rechnungen, verlangen können, mit denen sich die Herkunft des Produkts nachverfolgen lässt.

Aus diesem Grund ist es durchaus angebracht, Rechnungen für einen längeren Zeitraum als in der Bilanzierungsgesetzgebung vorgesehen aufzubewahren, um die Rückverfolgbarkeit zu gewährleisten (d. h. 10 Jahre).

Leitfaden für die neue EU- Sportbootrichtlinie 2013/53/UE

Frühjahr 2015



Hersteller oder
Bevollmächtigter

einleitung

kurzanleitung

testen sie ihr wissen

rechtliche änderungen

grundlegende
anforderungen

konformitätsbewertung

marktüberwachung

nicht-konformität

sonderfälle

nützliche informationen

über die autoren

rechtliche hinweise

anhang

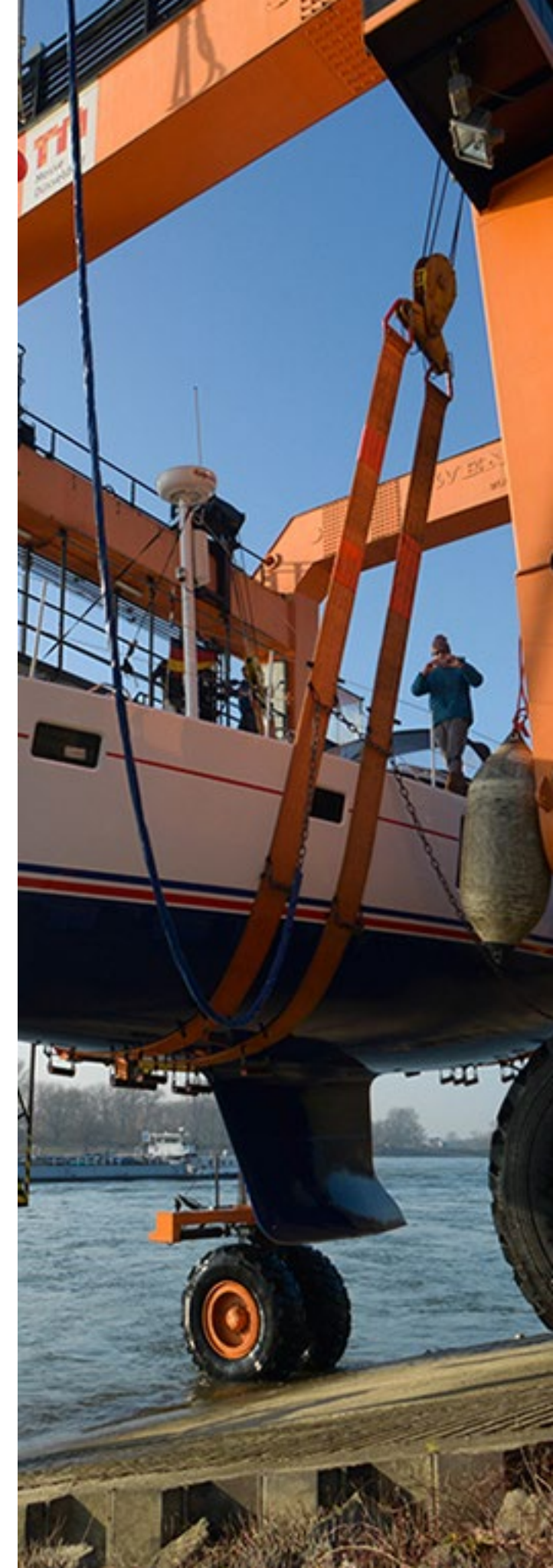
Ist der Hersteller in der EU ansässig, trägt das Produkt einen Namen und eine Adresse (auch wenn das Produkt außerhalb der EU hergestellt wird, da als Firma diejenige gilt, die es in Verkehr bringt).

Ein eingeführtes Produkt trägt zwei Namen und Adressen, erstens für den Hersteller außerhalb der EU und zweitens für den in der EU niedergelassenen Importeur.

Der Hersteller muss dieser Verpflichtung unabhängig von seinem Firmensitz nachkommen (innerhalb oder außerhalb der EU). Die Regelung sieht vor, dass Name und Anschrift des Herstellers bei Produkten, die ohne Verpackung oder Begleitunterlagen verkauft werden, auf dem Produkt selbst angebracht sein müssen. Bei der Anschrift muss eine zentrale Kontaktstelle in der EU angegeben sein, unter der der Hersteller zu erreichen ist.

Diese muss nicht unbedingt mit der Geschäftsadresse des Herstellers identisch sein. Es kann sich dabei auch um die Adresse eines Bevollmächtigten oder des Kundendienstes handeln.

Der Einführer muss dieselben Auflagen erfüllen. Die zusätzlichen Angaben des Einführers dürfen die Herstellerangaben auf dem Produkt nicht überdecken.



Hersteller oder
Bevollmächtigter

Leitfaden für die neue EU- Sportbootrichtlinie **2013/53/UE**

Frühjahr 2015

einleitung

kurzanleitung

testen sie ihr wissen

rechtliche änderungen

grundlegende
anforderungen

konformitätsbewertung

marktüberwachung

nicht-konformität

sonderfälle

nützliche informationen

über die autoren

rechtliche hinweise

anhang

5.1 Kennzeichnungspflichten für Wasserfahrzeuge

Bei der Kennzeichnung von Wasserfahrzeugen sind in der neuen Richtlinie folgende Pflichten vorgesehen:

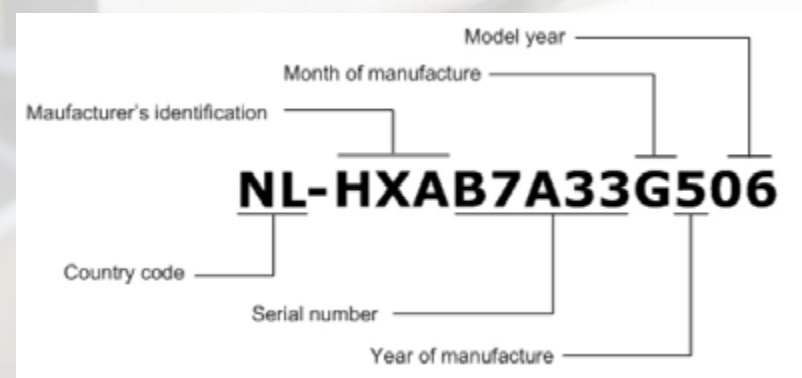
- Identifizierungsnummer des Wasserfahrzeugs – Craft Identification Number (CIN)
- Plakette des Wasserfahrzeugherstellers

Identifizierungsnummer des Wasserfahrzeugs – CIN

Die Anforderungen an die Identifizierungsnummer, die sowohl für Sportboote als auch für Wassermotorräder gelten, werden in Anhang I, Teil A, Nummer 2.1 der Richtlinie ausgeführt. Jedes Wasserfahrzeug muss mit einer Identifizierungsnummer (Craft Identification Number - CIN) versehen sein. Die Nummer muss für jedes Wasserfahrzeug eindeutig sein. Sie enthält den Namen des Herstellers, seine Geschäftsadresse und das Baujahr.

Die CIN muss 14 Zeichen lang sein und wie folgt aussehen:

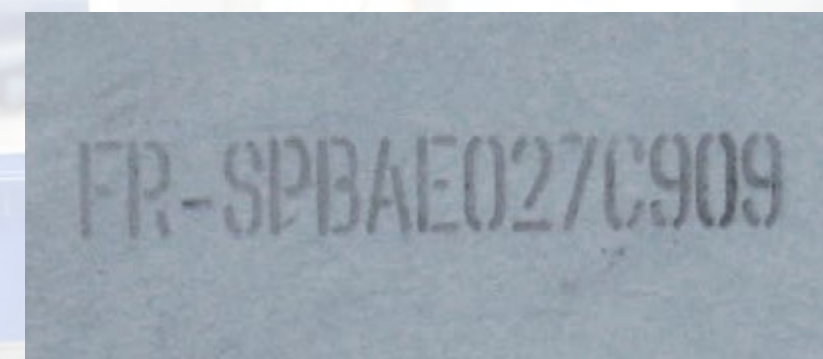
- Ländercode des Herstellers, d. h. das Land der nationalen Behörde, die den eindeutigen Herstellercode zugeteilt hat
- von der nationalen Stelle des Mitgliedstaats zugeteilter eindeutiger Herstellercode
- eindeutige Seriennummer
- Monat und Jahr der Produktion
- Modelljahr



Die CIN ist an zwei Stellen anzubringen: einmal an sichtbarer Stelle und einmal in einem versteckten Bereich des Fahrzeugs als Sicherheitsprüfung. Bei Booten kann die sichtbare CIN am oder in Nähe des Heckspiegels, auf der

Steuerbordseite, in Nähe der Oberkante oder am Heck angebracht sein. Bei aufblasbaren Booten kann sie an dem festen Heckquerbalken oder an der Bedien- und Steuereinheit angebracht sein. Bei Wassermotorrädern befindet sie sich gewöhnlich in einem Bereich von 300 mm um das Heck.

Die harmonisierte Norm EN ISO 10087 Schiffskörper-Kennzeichnung - Codierungssystem enthält nähere Angaben zu den spezifischen Anforderungen.



Falls das Wasserfahrzeug nicht für den EU-Markt entworfen und gebaut wurde – zum Beispiel bei gebrauchten Importbooten oder Wassermotorrädern – muss die notifizierte Stelle das einzelne Fahrzeug einer Begutachtung nach Bauausführung (PCA) unterziehen. Dabei wird von der notifizierten Stelle eigenverantwortlich auch die Identifizierungsnummer des Wasserfahrzeugs (CIN) befestigt. Weitere Informationen finden Sie in Anhang V der Richtlinie und im Kapitel „Sonderfälle“ dieses Leitfadens.

Plakette des Wasserfahrzeugherstellers

Die Bestimmungen für die Plakette des Wasserfahrzeugherstellers finden sich in Anhang I, Teil 1, Nummer 2.2 der Richtlinie. Die Plakette des Wasserfahrzeugherstellers muss dauerhaft auf jedem Wasserfahrzeug (Booten und Wassermotorrädern) getrennt von der Identifizierungsnummer des Wasserfahrzeugs angebracht sein.

Die Plakette muss die folgenden Angaben enthalten:

- Name des Herstellers, eingetragenen Handelsnamen oder eingetragene

■	einleitung
■	kurzanleitung
■	testen sie ihr wissen
■	rechtliche änderungen
■	grundlegende anforderungen
■	konformitätsbewertung
■	marktüberwachung
■	nicht-konformität
■	sonderfälle
■	nützliche informationen
■	über die autoren
■	rechtliche hinweise
■	anhang

- Handelsmarke, Kontaktanschrift in der EU
- CE-Kennzeichnung
 - Entwurfskategorie für das Wasserfahrzeug
 - Die vom Hersteller empfohlene maximale Zuladung (Treibstoff, Wasser, Proviant, verschiedene Ausrüstungsgegenstände und Personen) ohne Gewicht des Inhalts von fest angebrachten Behältern in vollem Zustand. Die Angaben sind in Kilogramm zu machen.
 - Die Anzahl der Personen, für die das Wasserfahrzeug laut Herstellerangaben bei ahr konstruiert wurde

LOGO

MANUFACTURER'S CONTACT ADDRESS

MANUFACTURER'S NAME

NAME OR TYPE OF CRAFT

DESIGN CATEGORY	A	B	C	D
MAX	0	9	11	11
MAX (kg)		2150	2150	2150

518 kW

MAX

CE

Die Plakette des Herstellers befindet sich gewöhnlich innerhalb des Boots, zum Beispiel im Cockpit-Bereich. Bei Wassermotorrädern wird sie gewöhnlich in der Nähe der Fahrerposition montiert, jedoch getrennt von der Identifikationsnummer des Wasserfahrzeugs. Das genaue Aussehen der Plakette ist dem Hersteller überlassen. Sie muss jedoch immer die oben aufgeführten Angaben enthalten.

Falls das Wasserfahrzeug nicht für den EU-Markt entworfen und gebaut wurde – zum Beispiel bei gebrauchten Importbooten oder Wassermotorrädern – muss die notifizierte Stelle das einzelne Fahrzeug einer Begutachtung nach Bauausführung (PCA) unterziehen, um zu prüfen, ob die Vorgaben der Richtlinie eingehalten werden. Nach erfolgreicher Begutachtung enthält die Herstellerplakette den Hinweis „Begutachtung nach Bauausführung“ sowie die Anschrift der notifizierte Stelle, die das Konformitätsbewertungsverfahren durchgeführt hat und die anstelle der Herstelleradresse genannt wird.

Weitere Informationen zur PCA finden Sie im Kapitel „Sonderfälle“.

5.2 Kennzeichnungspflichten für Motoren

Die Vorgaben über die Kennzeichnungspflichten für Motoren finden sich in Anhang I, Teil B, Nummer 1 der Richtlinie. Jeder Motor ist daher deutlich sichtbar mit den folgenden Angaben zu versehen:

- Name des Motorherstellers, eingetragener Handelsname oder eingetragene Handelsmarke, Kontaktanschrift in der EU
- Falls zutreffend, die Person, die den Motor angepasst hat
- Falls zutreffend, Motorentyp und Motorenfamilie
- Eindeutige Seriennummer des Motors
- CE-Kennzeichnung (nur für Verbrennungsmotoren)

Das genaue Aussehen der Motoridentifizierung ist dem Hersteller überlassen. Sie muss jedoch immer die oben aufgeführten Angaben enthalten.



Alle Angaben müssen deutlich lesbar sowie dauerhaft und beständig sein. Werden Aufkleber oder Plaketten verwendet, so müssen diese so angebracht werden, dass sie sich nicht ohne Zerstörung oder Beschädigung entfernen lassen. Die Angaben sind an einem Teil des Motors anzubringen, der für den normalen Betrieb des Motors erforderlich ist und in der Regel während der gesamten Lebensdauer des Motors nicht ausgetauscht werden muss. Die Angaben sind gut sichtbar anzubringen.

■	einleitung
■	kurzanleitung
■	testen sie ihr wissen
■	rechtliche änderungen
■	grundlegende anforderungen
■	konformitätsbewertung
■	marktüberwachung
■	nicht-konformität
■	sonderfälle
■	nützliche informationen
■	über die autoren
■	rechtliche hinweise
■	anhang

5.3 Kennzeichnungspflichten für Bauteile

Nur die in Anhang II der Richtlinie aufgeführten Bauteile müssen die folgenden Kennzeichnungsaufgaben erfüllen, sofern sie separat erhältlich sind. Wenn in diesem Leitfaden von Bauteilen die Rede ist, so bezieht sich dies ausschließlich auf solche Teile, die in der folgenden Produktliste aufgeführt sind und die unter diese Richtlinie fallen.

Bauteile gemäß Anhang II der Richtlinie sind:

1. Mit einem Zündschutz versehene Vorrichtungen für Innenbordmotoren, Ottomotoren mit Z-Antrieb und Räume für Ottokraftstoffbehälter
2. Startschutzvorrichtungen für Außenbordmotoren
3. Steuerräder, Lenkvorrichtung und Verkabelung
4. Kraftstoffbehälter, die für den festen Einbau bestimmt sind, und Kraftstoffleitungen
5. vorgefertigte Luken und Seitenfenster

In den Artikeln 7.6 bzw. 9.3 werden die Hersteller und Einführer darüber hinaus verpflichtet, auf dem jeweiligen Produkt ihren Namen, ihren eingetragenen Handelsnamen oder ihre eingetragene Handelsmarke sowie eine Kontaktadresse anzugeben.

Falls dies nicht möglich ist, sind die Informationen auf der Verpackung oder in den dem Produkt beigelegten Unterlagen anzugeben. Die Angaben müssen mit denen in der Konformitätserklärung und den technischen Unterlagen identisch sein.

Auf dem Produkt selbst müssen die folgenden Angaben gemacht werden:

- Hersteller und gegebenenfalls Namen der Einführer, eingetragener Handelsname oder eingetragene Handelsmarke sowie Kontaktadresse in der EU
- Typen-, Chargen-, Seriennummer oder ein anderes Kennzeichen, das die Identifikation ermöglicht. Falls dies aufgrund der Größe oder Art des Produkts nicht möglich ist, sind die erforderlichen Informationen auf der Verpackung oder in den dem Produkt beigelegten Unterlagen anzugeben.



■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang

6. Die CE-Kennzeichnung und sonstige Kennzeichnungspflichten

Gemäß Artikel 16 bis 18 ist bei den folgenden Produkten eine CE-Kennzeichnung erforderlich, sofern sie auf dem Markt bereitgestellt oder in Betrieb genommen werden:

- Wasserverfahrzeuge (d. h. Boote und Wassermotorräder)
- Bauteile (wie in Anhang II aufgelistet)
- Antriebsmotoren (nur für Verbrennungsmotoren)



Die CE-Kennzeichnung ist ein wichtiger Hinweis (jedoch kein Beweis), dass ein Produkt die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie sowie die EU-Gesetzgebung über die

CE-Kennzeichnungspflicht erfüllt. Dadurch wird der freie Verkehr gekennzeichnete Produkte innerhalb des EU-Binnenmarkts überhaupt erst möglich, und zwar unabhängig davon ob sie innerhalb oder außerhalb der EU hergestellt wurden.

Sofern ein Produkt unterschiedlichen EU-Gesetzgebungen unterliegt, nach denen jeweils das Aufbringen der CE-Kennzeichnung vorgeschrieben ist, gibt die Kennzeichnung auf dem Produkt an, dass dieses sämtliche geltenden Gesetzesvorgaben erfüllt.

Die CE-Kennzeichnung bedeutet nicht, dass das Produkt in der EU hergestellt wurde. Sie gibt lediglich an, dass das jeweilige Produkt die Vorgaben der jeweils geltenden EU-Gesetze erfüllt. Aus diesem Grund ist sie auch eine wesentliche Information für Behörden und andere Personen, wie z. B. Händler.

Die folgenden Elemente müssen sichtbar, lesbar und beständig mit einer CE-Kennzeichnung ausgestattet werden:

- Plakette des Wasserverzeugherstellers (Sportboote und Wassermotorräder)
- Die Bauteile selbst (oder die Verpackung und dazugehörige Unterlagen, falls durch Größe oder Bauart des Produkts bedingt)

- Antriebsmotoren (unabhängig von der Art des Verbrennungsmotors)
- Gegebenenfalls muss zusätzlich zur CE-Kennzeichnung die Identifizierungsnummer der notifizierten Stelle angegeben werden, welche die Konformitätsbewertung im Rahmen der Begutachtung nach Bauausführung (PCA) vorgenommen hat.

Hinter der CE-Kennzeichnung können Piktogramme oder erforderliche Warn- oder Gebrauchshinweise angegeben werden, sofern diese eine andere Funktion als die CE-Kennzeichnung erfüllen, nicht mit ihr verwechselt werden können und ihre Lesbarkeit und Sichtbarkeit nicht einschränken.



Wichtig zu wissen ist, dass unvollständige Wasserverfahrzeuge keine CE-Kennzeichnung benötigen, da ihr Bau noch nicht abgeschlossen ist und sie somit die grundlegenden Anforderungen

der Richtlinie nicht erfüllen können.

Weitere Informationen zu unvollständigen Wasserverfahrzeugen finden Sie im Kapitel „Sonderfälle“.

Zusammengefasst ist die CE-Kennzeichnung anzubringen:

- auf allen innerhalb oder außerhalb der EU neu hergestellten Wasserverfahrzeugen, Bauteilen und Antriebsmotoren,
- auf allen zuvor aufgeführten gebrauchten Produkten, wenn sie aus einem Drittland eingeführt werden und in der EU zum ersten Mal in Verkehr gebracht werden,
- auf veränderten Produkten, für die im Neuzustand die Richtlinie anwendbar wäre und die so verändert wurden, dass die Sicherheit oder Konformität mit den EU-Gesetzen beeinträchtigt sein könnte.

Die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie

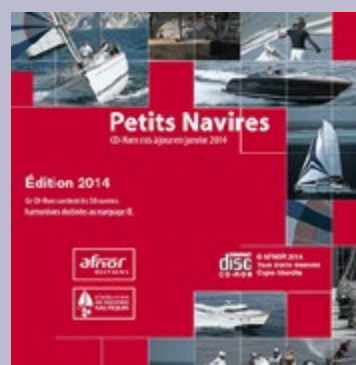
Die neue EU-Richtlinie verfolgt insgesamt den gleichen Ansatz wie die EU Richtlinie über Sportboote 94/25/EG, geändert durch die Richtlinie 2003/44/EG.

In den grundlegenden Anforderungen werden die zu erzielenden Ergebnisse oder abzuwehrenden Gefahren definiert, ohne dass dabei technische Lösungen ausgeführt werden, mit denen dies erreicht werden kann.

In diesem Kapitel erhalten Sie Informationen darüber:

1. was grundlegende Anforderungen sind,
2. welche wesentlichen Änderungen sich bei den grundlegenden Anforderungen ergeben haben,
3. wie harmonisierte Normen anzuwenden sind,
4. was harmonisierte Normen und Konformitätsvermutung sind und
5. welche sonstigen Möglichkeiten bestehen, die grundlegenden Anforderungen zu erfüllen.

Für Hersteller und besonders für kleine Unternehmen, die den aktuellen Stand der Änderungen der Normen benötigen, empfiehlt sich der Kauf unserer [CD-ROM](#), die alle harmonisierten Normen für den Bootsbau enthält und die wir zu einem günstigen Preis in Englisch und Französisch anbieten.



Leitfaden für
die neue EU-
Sportbootrichtlinie
2013/53/UE

Frühjahr 2015

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang



einleitung

kurzanleitung

testen sie ihr wissen

rechtliche änderungen

**grundlegende
anforderungen**

konformitätsbewertung

marktüberwachung

nicht-konformität

sonderfälle

nützliche informationen

über die autoren

rechtliche hinweise

anhang



Hersteller oder
Bevollmächtigter

1. Was sind grundlegende Anforderungen

Die unter Artikel 4 und Anhang I der Richtlinie aufgeführten grundlegenden Anforderungen dienen dazu, ein hohes Schutzniveau vorzugeben und zu gewährleisten. Sie sind als eine Funktion der Gefährdung anzuwenden, die dem jeweiligen Produkt innewohnt. Aus diesem Grund müssen Hersteller die Risiken prüfen und festlegen, welche grundlegenden Anforderungen für das jeweilige Produkt gültig sind.

Die technischen Unterlagen müssen eine Dokumentation der Prüfung enthalten, sofern die Risikobewertung nicht bereits in den harmonisierten Normen vorhanden ist und der Hersteller diese harmonisierten Normen verwendet. Falls nur ein Teil der harmonisierten Normen angewendet wird, sollten die technischen Unterlagen darüber informieren, wie solche Gefahren verhindert werden, die nicht durch die teilweise verwendete Norm abgedeckt sind.

In den grundlegenden Anforderungen werden keine technischen Lösungen zu deren Einhaltung spezifiziert. Die jeweilige technische Ausführung liegt im Ermessen des Herstellers und kann durch eine Norm oder durch sonstige technische Vorschriften vorgegeben sein. Durch diese Flexibilität haben Hersteller die Wahl, wie sie die Anforderungen erfüllen möchten.

Daneben enthält die neue Richtlinie zum ersten Mal das Konzept der „andauernden Konformität“, auch wenn dieser Begriff im Gesetz nicht definiert wird. Von den Herstellern ist somit Jahr für Jahr sicherzustellen, dass Änderungen des Produkts oder seiner Eigenschaften, aber auch Änderungen der harmonisierten Normen, die für die Konformitätserklärung des Produkts herangezogen wurden, während der Entwurfs- und Konstruktionsphasen berücksichtigt werden. Allerdings bedeutet dies nicht, dass Hersteller die harmonisierten Normen tatsächlich anwenden müssen. Sie müssen sich jedoch laufend über die letzten Entwicklungen bei der technischen Normierung informieren, um unerfreuliche

Überraschungen zu vermeiden, die sich durch geänderte Standards ergeben könnten.

Die harmonisierten Normen für den Sportbootbereich werden auf internationaler Ebene durch das ISO Technical Committee 188 für kleine Wasserfahrzeuge entwickelt. Grundlage für diese internationale Zusammenarbeit ist ein Mandat der Europäischen Kommission, mit dem die europäischen Institute für Normung standardisierte Normen erstellen sollen, welche die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie stützen.

2. Wesentliche Änderungen bei den grundlegenden Anforderungen

Ein Hauptanliegen bei der Überprüfung der Richtlinie bestand darin, die bereits Anfang der 1990er Jahre festgelegten grundlegenden Anforderungen zu aktualisieren und zu modernisieren, da die zahlreichen Entwicklungen im Sportbootsektor nur noch ungenau erfasst waren.

Ein Vergleich in Tabellenform aus dem Anhang I befindet sich im Anhang zu diesem Leitfaden. Darin werden für jede grundlegende Anforderung die jeweiligen Texte der neuen und alten Richtlinie (wobei es teilweise keine Unterschiede gibt) sowie die harmonisierten Normen, die sich teilweise oder vollständig mit der jeweiligen Anforderung befassen, einander gegenübergestellt.

In der folgenden, jedoch nicht vollständigen Liste finden Sie die wichtigsten Änderungen. Anhang I der Richtlinie enthält die vollständige Liste.

Die wichtigsten Änderungen betreffen folgende Punkte:

- Neue Begriffsbestimmungen bei den Entwurfskategorien für Wasserfahrzeuge
- Gefahr des Überbordfallens und Wiedereinstiegsmittel
- Sicht vom Hauptsteuerstand
- Eignerhandbuch
- Auftrieb und Schwimmfähigkeit von Mehrumpfböten

Link: Entwurfskategorien für Wasserfahrzeuge (Design Categories of Watercrafts)

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ **grundlegende
anforderungen**

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang

- Notausstieg bei Kiel oben liegenden, bewohnbaren Mehrrumpfbooten
- Außenbordmotoren
- Elektrische Systeme
- Schutz gegen Gewässerverschmutzung
- Geringere Grenzwerte für Motoremissionen

Bitte beachten Sie, dass die Grenzwerte für Geräuschemissionen unverändert bleiben.

2.1 Neue Begriffsbestimmungen bei den Entwurfskategorien für Wasserfahrzeuge

Durch die Erfahrungen, welche die nautische Fachwelt in den 15 Jahren mit der alten Richtlinie gesammelt hatte, aber auch aufgrund der gewaltigen Arbeit der für die Normierung auf internationaler Fachebene tätigen Experten kam man gemeinsam zu der Einsicht, dass die Richtlinie dem neuesten Stand angepasst werden müsse, weshalb die Entwurfskategorien einer Umformulierung und einer genaueren Darstellung der technischen Details bedurften.

Im Laufe der Neubearbeitung der Richtlinie gab das Europäische Parlament eine Studie über die „Entwurfskategorien von Wasserfahrzeugen“ in Auftrag, um die Höhe des Bedarfs für eine Korrektur der Entwurfskategorien besser einschätzen zu können. Ein Ergebnis der Studie war, dass bestimmte Entwurfskategorien irreführend seien, da Begriffe wie „Hochsee“, „Außerhalb von Küstengewässern“, „Küstennahe Gewässer“ oder „Geschützte Gewässer“ lediglich bestimmte Gebiete bzw. Nutzungsformen widerspiegeln. Wesentlich sinnvoller sei jedoch eine Kategorisierung auf Grundlage der Umweltbedingungen, also Windkraft und Gewässerbedingungen (Wellenhöhe).

Die abgeänderten Begriffsbestimmungen finden sich in Anhang I, Teil A, Nummer 1 der neuen Richtlinie. Neu sind darin die Entwurfskategorien A, B, C und D. Was Hersteller sowie Endbenutzer weiterhin vor allem berücksichtigen müssen, sind die meteorologischen Umweltbedingungen, also die Windstärke in Beaufort und die signifikante Wellenhöhe in Metern.

Wasserfahrzeuge der jeweiligen Entwurfskategorie müssen so entworfen und gebaut sein, dass sie der Beanspruchung nach diesen Parametern hinsichtlich Stabilität, Auftrieb und anderen einschlägigen grundlegenden Anforderungen standhalten und dass sie eine gute Manövrierfähigkeit

haben. Die jeweiligen Werte für Windstärke und signifikante Wellenhöhe wurden nicht geändert. Jedoch wurden extreme Wetterverhältnisse wie Sturm, schwerer Sturm, Orkan, Wirbelsturm, extreme Seebedingungen und Riesenwellen in die Entwurfskategorie A aufgenommen.

Somit bieten die neuen Definitionen Wirtschaftsakteuren wie Endbenutzern ein besseres Verständnis dafür, welchen Bedingungen ein Wasserfahrzeug standhalten kann. Rechtssicherheit für Hersteller und Verbraucher wird zudem durch die Höchstgrenzen erreicht, die in Entwurfskategorie A festgelegt wurden.

Anwendung der Beaufort-Skala und der signifikanten Wellenhöhe

Wichtig hierbei zu wissen ist, dass die Einstufungen der Beaufort-Skala nicht den realen Windstärken entsprechen, sondern eine Skala darstellt, die zeigt wie stark der Wind weht. Sie basiert auf dem Durchschnittswert aus den herrschenden Windgeschwindigkeiten. Jede Windstärke entspricht einem Bereichswert der verschiedenen Windgeschwindigkeiten. Gemessen wird dabei die durchschnittliche Windstärke in einem Zeitraum von zehn Minuten. Da die Windstärke naturgemäß starken Schwankungen unterworfen ist, können sich die Windstärken während der Messphase stark unterscheiden. Es ist nicht ungewöhnlich, dass Böen um bis zu 40 - 50% stärker ausfallen können. Diese letzte Präzisierung ist besonders wichtig, da die physikalischen Kräfte, die durch den Wind auf Segel, Rumpf usw. einwirken, eine mathematische Potenzfunktion haben. Wenn sich zum Beispiel die Windstärke verdoppelt, vervierfacht sich die einwirkende Kraft. Auf der Beaufort-Skala wird die Zunahme zwischen zwei Windstärkewerten nicht linear dargestellt. Sie ist im unteren Bereich der Skala höher und verringert sich im oberen Bereich.

Die **signifikante Wellenhöhe** bezeichnet die durchschnittliche Wellenhöhe (Tal bis Kamm) des höchsten Drittels der Wellen ($H_{1/3}$), die während eines bestimmten Zeitraums auftreten. Auch hier bildet ein Durchschnittswert die Berechnungsgrundlage, so dass in realen Situationen weitaus höhere Werte erreicht werden können.

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ **grundlegende
anforderungen**

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang



Hersteller oder
Bevollmächtigter

2.2 Gefahr des Überbordfallens und Wiedereinstiegsmittel

In Anlage I, Teil A, Nummer 2.3 der neuen Richtlinie wurde diese grundlegende Anforderung erweitert. Demnach muss das Wasserfahrzeug nicht nur so entworfen sein, dass die Gefahr des Überbordfallens minimiert wird und Wiedereinstiegsmittel vorhanden sein müssen (alte Richtlinie), vielmehr müssen die Wiedereinstiegsmittel (z. B. Leiter) nun so beschaffen sein, dass sie von **einer Person**, die sich im Wasser befindet, ohne weitere Hilfe benutzt oder ausgeklappt werden können.

2.3 Sicht vom Hauptsteuerstand

In Anlage I, Teil A, Nummer 2.4 der neuen Richtlinie wurde der Text so geändert, dass nun alle Arten von Booten erfasst sind. Betraf dieser Punkt in der alten Richtlinie lediglich Motorboote, ist der Hauptsteuerstand nun bei jeder Art von Boot so zu konstruieren, dass der Fahrzeugführer unter normalen Bedingungen (Geschwindigkeit und Zuladung) eine gute Rundumsicht hat.

2.4 Eignerhandbuch

Allen Wasserfahrzeugen (Booten und Wassermotorrädern) sowie bestimmten Antriebsmotoren (Außenbordmotoren, Z-Antriebsmotoren mit integriertem Abgassystem) ist immer ein Eignerhandbuch in einer Sprache beizufügen, die von den Verbrauchern und sonstigen Endbenutzern leicht verstanden werden kann. Bei Innenbordantriebsmotoren und Z-Antriebsmotoren ohne integriertes Abgassystem sind die entsprechenden Angaben in dem Eignerhandbuch des Wasserfahrzeugs zu machen.

Ein wichtiges rechtliches Dokument, das zwingend in den jeweiligen Eignerhandbüchern vorhanden sein muss, ist die so genannte EU-Konformitätserklärung. Nähere Angaben zu den erforderlichen Inhalten des Eignerhandbuchs werden in der harmonisierten Norm EN ISO 10240 ausgeführt.

Große Änderungen gab es bei den in Anhang I, Teil A, Nr. 2.5 genannten grundlegenden Anforderungen an das **Eignerhandbuch von Wasserfahrzeugen**. Hersteller und Einführer müssen sicherstellen, dass in dem allen Wasserfahrzeugen beizufügenden Eignerhandbuch Gebrauchsanleitungen und Sicherheitsvorschriften in einer Sprache enthalten sind, die von den Verbrauchern und sonstigen Endbenutzern leicht verstanden werden kann. Auch hier wurde der Text erweitert: Das Eignerhandbuch muss nunmehr alle Informationen enthalten, die für die sichere Nutzung des Produkts erforderlich sind, wobei besonderes Augenmerk der Einrichtung, der Wartung, dem regelmäßigen Betrieb, der Risikoverhütung und dem Risikomanagement gilt.

Bei Booten mit **Innenbordmotoren oder Z-Antriebsmotoren ohne integriertes Abgassystem** und bei **Wassermotorrädern** gelten nach wie vor die grundlegenden Anforderungen aus Anhang I, Teil C, Nr. 2 der Richtlinie: Das Eignerhandbuch muss die erforderlichen Angaben enthalten, um das Sportboot und das Abgassystem in einem Zustand zu erhalten, mit dem bei normalem Betrieb die festgelegten Grenzwerte für Geräuschemissionen eingehalten werden.

Die grundlegenden Anforderungen an das **Eignerhandbuch für Antriebsmotoren** (Teil B, Nr. 4 und Anhang I, Nr. 2 der Richtlinie) wurden nicht verändert. Wie bereits bei den Vorgaben für das Eignerhandbuch von Wasserfahrzeugen erwähnt, besteht auch hier die Verpflichtung zur Ausführung in verständlicher Sprache. Das Eignerhandbuch für Antriebsmotoren muss Vorschriften dafür enthalten, wie der Motor einzubauen, zu nutzen und zu warten ist, um ein ordnungsgemäßes Funktionieren des Motors im Einklang mit den Anforderungen an das Langzeitverhalten sicherzustellen. Daneben ist die Nennleistung des Motors gemäß der harmonisierten Norm EN ISO 8665 in Verbindung mit ISO 15550 anzugeben.

Falls das Boot über **Außenbordmotoren oder Z-Antriebsmotoren mit integriertem Abgassystem** verfügt, muss das Eignerhandbuch die



erforderlichen Angaben enthalten, um den Motor in einem Zustand zu erhalten, mit dem bei normalem Betrieb die festgelegten Grenzwerte für Geräuschemissionen eingehalten werden.

Die Anforderung an die **Sprache** bedeutet, dass Übersetzungen angefertigt müssen, damit die Hersteller und Einführer das Eignerhandbuch den Händlern und Endbenutzern in der richtigen Sprachversion zur Verfügung stellen können. Dies gilt gleichermaßen für die Eignerhandbücher von Booten als auch für die von Motoren. Maßgeblich für die Sprache ist das Land, wo das Produkt erstmalig in Verkehr gebracht wird (d. h. wo es auf dem EU-Markt erstmalig verkauft wird).

Von den Marktüberwachungsbehörden wird normalerweise verlangt, dass für Inspektionen oder Registrierungsverfahren eine gedruckte Fassung des Eignerhandbuchs an Bord zur Verfügung steht. Trotzdem können die Hersteller auch elektronische Versionen des Eignerhandbuchs in verschiedenen Sprachen benutzen. Sie müssen lediglich den Händler oder Einführer anweisen, dem Endbenutzer die gedruckte Fassung auszuhändigen. In manchen EU-Staaten existiert hierbei eine freiwillige Praxis, bei welcher der Endbenutzer den Empfang des Eignerhandbuchs durch seine Unterschrift bestätigt.

Leitfaden für die neue EU- Sportbootrichtlinie **2013/53/UE**

Frühjahr 2015

einleitung

kurzanleitung

testen sie ihr wissen

rechtliche änderungen

grundlegende
anforderungen

konformitätsbewertung

marktüberwachung

nicht-konformität

sonderfälle

nützliche informationen

über die autoren

rechtliche hinweise

anhang



Leitfaden für die neue EU- Sportbootrichtlinie **2013/53/UE**

Frühjahr 2015

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ **grundlegende
anforderungen**

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang



2.5 Auftrieb und Schwimmfähigkeit von Mehrumpfbooten

Dank der neuesten Entwicklungen auf dem Gebiet der internationalen Normierung und aufgrund der 15-jährigen Erfahrung im Umgang mit der alten Richtlinie konnten die Bewertungsverfahren für die Stabilität eines Wasserfahrzeugs deutlich verbessert werden. So wurden die Änderungen bei den Vorschriften für Mehrumpfboote auch von der nautischen Fachwelt durchweg begrüßt.

In Anhang I, Teil A, Nr. 3.3 der neuen Richtlinie wurde der Begriff „Risiko des Kielobenliegens“ im Hinblick auf den Auftrieb und die Schwimmfähigkeit von Mehrumpfbooten eingeführt. Das Verfahren um das Risiko des Kielobenliegens bewerten zu können, wird für jede Art, jedes Modell und jeden Entwurf von Mehrumpfbooten in der neuen harmonisierten Norm EN ISO 12217 über die Stabilität von Booten dargelegt. Die grundlegende Anforderung, dass ein Kiel oben liegendes Boot schwimmfähig bleiben muss, gilt nun lediglich für bewohnbare Mehrumpfboote, die für ein Kielobenliegen anfällig sind.

2.6 Notausstieg bei Kiel oben liegenden, bewohnbaren Mehrumpfbooten

In Verbindung mit der Änderung der grundlegenden Anforderung Nr. 3.3 an Auftrieb und Schwimmfähigkeit wurde auch Nr. 3.8, Anhang I, Teil A der neuen Richtlinie korrigiert und verbessert. Die grundlegende Anforderung, dass alle Mehrumpfboote, die für ein Kielobenliegen anfällig sind, mit einem Notausstieg ausgestattet sein müssen, betrifft nun alle bewohnbaren Mehrumpfboote (der Grenzwert von 12 Metern Länge ist weggefallen). Des Weiteren wird vorgeschrieben, dass ein Notausstieg, der benutzt wird, wenn das Boot kieloben liegt, die Bauweise, die Stabilität und den Auftrieb ungeachtet der Lage des Bootes (aufrecht oder kieloben) nicht beeinträchtigen darf.

2.7 Außenbordmotoren

In Anlage I, Teil A, Nummer 5.1.4 der neuen Richtlinie wurde diese grundlegende Anforderung umformuliert. Demnach müssen alle Außenbordantriebsmotoren von Wasserfahrzeugen über eine Vorrichtung verfügen, die das Starten des Motors bei eingelegtem Gang verhindert, außer wenn der Motor einen statischen Schub von weniger als 500 Newton (N) erzeugt oder mit einer Drosselvorrichtung versehen ist, die beim Starten des Motors den Schub auf 500 N begrenzt.

In Anlage I, Teil A, Nummer 5.1.6 der neuen Richtlinie wurde eine neue grundlegende Anforderung aufgenommen. Außenbord-Antriebsmotoren mit Pinnensteuerung sind mit einer NOT-AUS-Vorrichtung auszurüsten, die mit dem Rudergänger verbunden werden kann, zum Beispiel ein Totmann-Kabel.

2.8 Elektrische Systeme

In Anlage I, Teil A, Nummer 5.3 der neuen Richtlinie wurde diese grundlegende Anforderung erweitert. Jetzt müssen alle Stromkreise vor Überlastung gesichert sein; hiervon ausgenommen sind batteriegespeiste Anlasserstromkreise. Antriebsstromkreise und andere Stromkreise dürfen sich gegenseitig nicht derart beeinflussen, dass einer von beiden nicht bestimmungsgemäß funktioniert.

2.9 Schutz gegen Gewässerverschmutzung

Um die Gewässerverschmutzung durch Bordtoiletten zu verhindern, wurde die grundlegende Anforderung in Nr. 5.8, Anhang I, Teil A der Richtlinie verschärft. Da in den meisten EU-Staaten eigene Verordnungen über den Umgang mit Abwässern bestehen, wurde die gemeinsame EU-weite Regelung begrüßt, bietet sie doch klare Vorgaben für alle Wasserfahrzeuge, die mit einer Toilette ausgestattet sind. Alle in Sportbooten eingebauten Toiletten dürfen demnach ausschließlich an ein Auffangbehältersystem oder an ein Abwasserbehandlungssystem

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang

angeschlossen sein. Die aktuelle harmonisierte Norm EN ISO 8099 (2000) – Toiletten-Abfall-Sammel-Anlagen – wird gerade überarbeitet und solche Anlagen beinhalten, die diese grundlegende Anforderung erfüllen.

2.10 Geringere Grenzwerte für Motoremissionen

Auch die Grenzwerte für Motoremissionen (Teil B, Anhang I der neuen Richtlinie) haben sich in wesentlichen Punkten geändert. Der Hinweis auf die Norm ISO 8178-1 wurde teilweise gelöscht und durch eine neue Formulierung ersetzt. Ab Anfang 2015 wird diese Norm durch die Norm ISO 18854 ersetzt.

Die Abgasgrenzwerte berücksichtigen, je nach Motor, die gleichen vier Substanzen: Partikel, Kohlenwasserstoffe und Stickoxide bei Dieselmotoren; Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe und Stickoxide bei Benzinmotoren.

Die ab dem 18. Januar 2016 gültigen Grenzwerte werden in zwei Tabellen getrennt nach Selbstzündungsmotoren (Diesel), Tabelle 2, und Fremdzündungsmotoren (Benzin), Tabelle 3, aufgeführt. Diese neuen Werte entsprechen den Emissionsgrenzwerten, die von der US Environment Protection Agency (EPA) festgelegt wurden. Durch diese transatlantische Angleichung der Emissionsgrenzen wird einerseits eine höhere regulatorische Konvergenz erreicht, andererseits wird dadurch der Handel zwischen der EU und den USA vereinfacht.

Dabei sollten die Prüfzyklen verwendet werden, die in der harmonisierten ISO-Norm EN ISO 8178-4:2007 beschrieben sind, wobei den Werten des Anhangs I, Teil B, Nummer 2.3. Rechnung zu tragen ist. Die notifizierten Stellen können akzeptieren, dass die Prüfungen anhand anderer Prüfzyklen vorgenommen werden, soweit sie in einer harmonisierten Norm angegeben und für den Belastungszyklus des Motors anwendbar sind.

Abgeändert wurde auch Nr. 3, Teil B der neuen Richtlinie, und zwar im Hinblick auf das Langzeitverhalten von Motoren. So wird die übliche Lebensdauer getrennt nach Diesel- und Benzinmotoren mit jeweils unterschiedlichen Betriebsstunden festgelegt. Für Wassermotorräder und Außenbordmotoren gelten die gleichen Betriebsstunden

oder -jahre, je nachdem was zuerst eintritt. Darüber hinaus werden Benzinmotoren in drei Kategorien unterteilt: weniger als 373 kW (480 Stunden), über 373 kW, bis einschließlich 485 kW (150 Stunden) und über 485 kW (50 Stunden).

SONDERFALL: Dreijährige Übergangsfrist für kleine Außenbordmotoren

Für Außenbord-Fremdzündungsmotoren (Benzin) mit einer Leistung bis höchstens 15 kW, die die Abgasgrenzwerte der Stufe I einhalten (d. h. die Grenzwerte der alten Richtlinie) und von kleinen bis mittelgroßen Unternehmen hergestellt werden, gilt eine Übergangszeit von drei Jahren zur Anpassung an die neuen Emissionsgrenzwerte. Dies bedeutet, dass solche Motoren noch bis einschließlich 17. Januar 2020 in der EU in Verkehr gebracht werden können. Ab dem 18. Januar 2020 müssen dann alle Motoren die Grenzwerte der neuen Richtlinie einhalten.

2.11 Gleiche Grenzwerte für Geräuschemissionen

In Anhang I, Teil C, der neuen Richtlinie wurde diese grundlegende Anforderung teilweise geändert. Die Geräuschpegel für Innenbordmotoren oder Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem, Wassermotorrad-Motoren und Außenbordmotoren und Motoren mit Z-Antrieb und integriertem Abgassystem bleiben unverändert. Die Werte reichen von 67 dB bis 75 dB im Verhältnis zu der Nennleistung des Motors (Nr. 1, Teil C). Für zwei- oder mehrmotorige Aggregate kann der Grenzwert um bis zu 3 dB erhöht werden.

Bei Sportbooten mit Innenbordmotoren oder Motoren mit Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem gelten die Geräuschanforderungen nach Nummer 1.1, Teil C, Anhang I, auch dann als erfüllt, wenn diese eine Froude-Zahl kleiner gleich 1,1 aufweisen. Die Gleichung zur Berechnung der Froude-Zahl findet sich unter Nr. 1.3, Teil C, Anhang I.

- einleitung
- kurzanleitung
- testen sie ihr wissen
- rechtliche änderungen
- **grundlegende anforderungen**
- konformitätsbewertung
- marktüberwachung
- nicht-konformität
- sonderfälle
- nützliche informationen
- über die autoren
- rechtliche hinweise
- anhang



3. Anwendung der harmonisierten Normen

Der Begriff „harmonisierte Norm“ bezieht sich auf eine Norm, die auf Nachfrage der Europäischen Kommission zur Verwendung in den Gesetzen der EU entwickelt wird, in diesem Fall die EU-Richtlinie 2013/53/EU. Nach wie vor gilt, dass die Anwendung der harmonisierten Normen freiwillig geschieht.

Bis auf wenige nachstehend erläuterte Ausnahmen wird in der neuen Richtlinie nicht verlangt, dass die harmonisierten Normen oder bestimmte technische Ausführungen anzuwenden sind. Rechtlich bindend sind lediglich die grundlegenden Anforderungen. Hersteller können beliebige Normen und technische Spezifikationen einsetzen – allerdings wird nur bei Nutzung der harmonisierten Normen eine Konformitätsvermutung möglich sein. Mit Veröffentlichung der Bezugsnummern der harmonisierten Standards im Amtsblatt der Europäischen Union (ABl.) und bis zu dem im ABl. angegebenen Datum wird die Konformität mit den grundlegenden Anforderungen vermutet. Diese Listen mit harmonisierten Normen werden als so genannte Mitteilungen der Kommission in der C-Reihe des Amtsblatts veröffentlicht.

Um in den Genuss der Konformitätsvermutung zu kommen, müssen die jeweiligen Produkte vor dem Ablaufdatum der Konformität in Verkehr gebracht werden. Bauteile, die noch vor Ablaufdatum ihrer Konformität gekauft wurden, darf der Hersteller auch über dieses Datum hinaus noch in das Endprodukt einbauen. Dadurch soll erreicht werden, dass die Hersteller ihre Lagerbestände aufbrauchen können.

Nur in wenigen Fällen werden in der neuen Richtlinie bestimmte harmonisierte Normen zwingend vorgeschrieben, da in ihnen die Methoden für Messungen und Prüfverfahren festgelegt sind. So etwa bei den harmonisierten Normen für die Messung der Rumpflänge (EN ISO 8666), für die Schiffskörperkennzeichnung (EN ISO 10087), für die Prüfzyklen von Antriebsmotoren (EN ISO 18854), für Prüfkraftstoffe (EN ISO 18854), Leistungsmessungen von Antriebsmotoren (EN ISO 8665 in Verbindung mit ISO 15550).

In der Vergleichstabelle in Anhang II werden für jede grundlegende Anforderung die jeweiligen Texte der neuen und alten Richtlinie (wobei es teilweise keine Unterschiede gibt) sowie die harmonisierten Normen, die sich teilweise oder vollständig mit der jeweiligen Anforderung befassen, einander gegenübergestellt.

Die jeweilige harmonisierte Norm muss zu der entsprechenden grundlegenden Anforderung oder anderen rechtlichen Vorgaben der Richtlinie passen. Zusätzlich zu den Angaben in Bezug auf grundlegende Anforderungen können harmonisierte Normen Angaben enthalten, die sich auf sonstige nicht regulierte Aspekte beziehen. In solchen Fällen ist jedoch darauf zu achten, diese Angaben klar von denen zu unterscheiden, die für die grundlegenden Anforderungen von Bedeutung sind. Die relevante grundlegende oder rechtliche Anforderung, die von der harmonisierten Norm abgedeckt wird, ist normalerweise im Anhang der Norm angegeben (häufig „Anhang ZA“ genannt). Eine harmonisierte Norm muss nicht zwangsläufig alle grundlegenden Anforderungen abdecken. Es muss jedoch deutlich werden, auf welche Anforderung die Norm abzielt, da ein Hersteller, auch wenn er sich nach den im Amtsblatt angegebenen, harmonisierten Normen richtet, sonst nicht weiß, bei welchen Anforderungen die Konformitätsvermutung konkret greift. Auch die Behörden müssen wissen, bei welchen grundlegenden Anforderungen sie von einer Konformitätsvermutung ausgehen müssen.

Von den Herstellern ist somit sicherzustellen, dass Änderungen des Produkts oder seiner Eigenschaften, aber auch Änderungen der harmonisierten Normen, die für die Konformitätserklärung des Produkts herangezogen wurden, angemessen berücksichtigt werden (siehe Artikel 7.4 der Richtlinie).

4. Harmonisierte Normen und Konformitätsvermutung

Gemäß Artikel 14 der Richtlinie wird die Konformität mit einer grundlegenden Anforderung vermutet, wenn diese von einer harmonisierten Norm abgedeckt ist. Die relevante grundlegende oder

[Link: Liste der harmonisierten EU-Normen](#)

- einleitung
- kurzanleitung
- testen sie ihr wissen
- rechtliche änderungen
- **grundlegende anforderungen**
- konformitätsbewertung
- marktüberwachung
- nicht-konformität
- sonderfälle
- nützliche informationen
- über die autoren
- rechtliche hinweise
- anhang

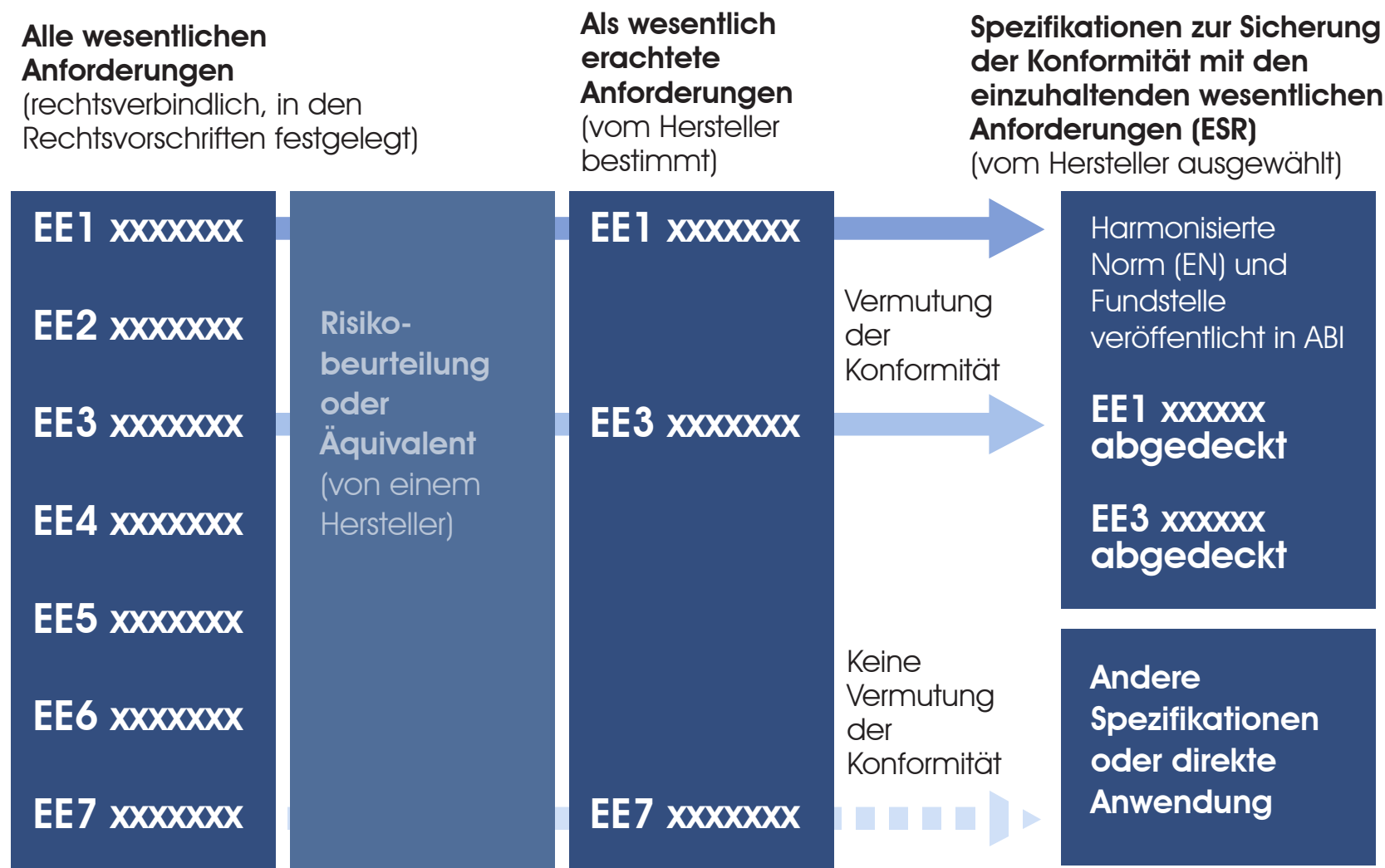
rechtliche Anforderung, die von der harmonisierten Norm abgedeckt wird, ist normalerweise im Anhang der Norm angegeben (häufig „Anhang ZA“ genannt).

Es ist klar zu unterscheiden zwischen „Konformität mit einer Norm“ und der „Konformitätsvermutung (bei Verwendung einer harmonisierten Norm)“.

Die Konformität mit einer Norm beschreibt meist eine Situation, wo die Norm „vollständig angewendet wird“. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn man sich freiwillig nach einer bestimmten Norm zertifizieren lässt. Für die Konformitätsvermutung reicht es aus, lediglich die Vorgaben in einer harmonisierten Norm anzuwenden, die sich auf die grundlegende oder sonstige rechtliche Anforderung beziehen, die abgedeckt werden soll.

Harmonisierte Normen ersetzen niemals die rechtlich bindenden grundlegenden Anforderungen. Die in den harmonisierten Normen gemachten Angaben sind keine Alternative für die relevanten grundlegenden oder sonstigen rechtlichen Anforderungen, sondern bieten lediglich eine mögliche technische Ausführungsart, um diese zu erfüllen. Dies bedeutet, dass ein Hersteller auch dann, wenn er harmonisierte Normen verwendet, in vollem Umfang die Verantwortung dafür trägt, die von seinem Produkt ausgehenden Gefahren richtig zu bewerten, um bestimmen zu können, welche grundlegenden (oder sonstigen) Anforderungen anwendbar sind.

Die Zusammenhänge zwischen grundlegenden Anforderungen, harmonisierten Normen und Konformitätsvermutung werden in der folgenden Grafik dargestellt.



Quelle: „Blue Guide“ Leitfaden für die Umsetzung der Produktvorschriften der EU, S. 42

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang

Wenn in harmonisierten Normen die grundlegenden Anforderungen, die abgedeckt werden sollen, nicht in ausreichender Klarheit aufgeführt sind, büßen sie ihre Nützlichkeit für die Hersteller ein, da bei der Rechtssicherheit hinsichtlich des tatsächlichen „Umfangs der Konformitätsvermutung“ mit Abstrichen gerechnet werden muss. Eine unklare oder falsche Darstellung der wesentlichen Anforderungen, die abgedeckt werden sollen, kann in bestimmten Fällen zur Erhebung formeller Einwände gegen harmonisierte Normen führen.

Gelegentlich können Normen Fehler enthalten oder unterschiedliche Lesarten zulassen. Stellt ein Hersteller einen solchen Fehler oder eine solche Ungenauigkeit fest, sollte er zuerst mit der nationalen Normierungsorganisation, einem Bootsindustrieverband, einer notifizierten Stelle bzw. der Marktüberwachungsbehörde in Kontakt treten und Klärung erbitten.

5. Sonstige Möglichkeiten die grundlegenden Anforderungen zu erfüllen.

Die Anwendung harmonisierter Normen stellt nicht das einzige Mittel dar, um die Konformität eines Produkts nachzuweisen. Allerdings bieten nur die harmonisierten Normen nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union automatisch die Vermutung der Konformität mit den von diesen Normen abgedeckten grundlegenden Anforderungen.

Mit Ausnahme des zwingenden Verweises auf einige harmonisierten Normen der Richtlinie (siehe Punkt 3) entscheidet der Hersteller, ob er harmonisierte Normen anwenden und auf sie Bezug nehmen will. Falls sich der Hersteller aber dafür entscheidet, keine harmonisierten Normen zu befolgen, ist es seine Pflicht, unter Verwendung anderer Mittel, die ein zumindest gleichwertiges Sicherheits- oder Schutzniveau bieten, nachzuweisen, dass seine Produkte die grundlegenden Anforderungen erfüllen.

Dabei kann es sich um technische Spezifikationen wie nationale Normen, europäische oder internationale Normen, die nicht harmonisiert, d. h. nicht im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht sind, oder um eigene Spezifikationen des Herstellers handeln. In diesen Fällen genießt der Hersteller nicht den Vorteil der Konformitätsvermutung, sondern muss die Konformität selbst nachweisen. Das bedeutet, dass er in technischen Unterlagen zu dem betreffenden Produkt detailliert darstellt, wie die von ihm angewandten technischen Spezifikationen die Konformität mit den grundlegenden Anforderungen sicherstellen.

Hersteller sollten sich über die Entwicklungen in der internationalen Normung informieren.

Selbst in Fällen, in denen der Hersteller keine harmonisierten Normen verwendet, kann eine Änderung der einschlägigen harmonisierten Norm auf eine Änderung beim Stand der Technik hinweisen, was zu der Schlussfolgerung führt, dass das Produkt nicht mehr konform ist.



■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang

Konformitäts- bewertung

In der neuen Richtlinie wurden die Vorgaben für die anwendbare Konformitätsbewertung bei Wasserfahrzeugen und Antriebsmotoren nicht geändert.

Im Gegensatz zu der alten Richtlinie, stehen jetzt jedoch mehrere unterschiedliche Module für die Konformitätsbewertung zur Verfügung, deren Anwendung sich danach richtet, ob harmonisierte Normen genutzt werden oder nicht.

Einzelheiten zur Konformitätsbewertung finden sich in Kapitel IV (Artikel 19 bis 25) der neuen Richtlinie.

Das folgende Kapitel dieses Leitfadens enthält die nachstehenden Informationen:

1. Konformitätsbewertungsverfahren
2. Übersicht der verfügbaren Module und Verfahren
3. Technische Unterlagen
4. EU-Konformitätserklärung
5. Neue Pflichten für notifizierte Stellen



Leitfaden für die neue EU- Sportbootrichtlinie 2013/53/UE

Frühjahr 2015

Hersteller oder
Bevollmächtigter

1. Konformitätsbewertungsverfahren

Die Konformitätsbewertung obliegt dem Hersteller. In bestimmten Fällen ist jedoch gemäß Richtlinie eine notifizierte Stelle hinzuzuziehen. Dabei haben die Mitgliedstaaten die Aufgabe innerhalb ihrer Rechtshoheit Dritte zu notifizieren, die als Bewertungsstelle technisch und fachlich geeignet sind, die Konformität des Produkts mit den Anforderungen der Richtlinie begutachten zu können (die so genannte „notifizierte Stelle“). Von der neuen EU-Richtlinie wird dabei vorgeschrieben, dass die Mitgliedstaaten diese notifizierten Stellen der Europäischen Kommission bekannt geben müssen. Die Liste der notifizierten Stellen wird auf einer öffentlichen Webseite mit der Bezeichnung NANDO Informationssystem aktualisiert.

Ab dem 18. Januar 2016 dürfen auf dem EU-Binnenmarkt Produkte verkauft werden, denen die auf Grundlage der neuen Richtlinie 2013/53/EU erstellten EG-Baumusterbescheinigungen beiliegen und die diese auch erfüllen. Ab dem 18. Januar 2017 werden nur solche Produkte akzeptiert, die die neue Richtlinie erfüllen und die neuen Baumusterbescheinigungen enthalten.

Die einzige Ausnahme von dieser Regel besteht für Außenbord-Fremdzündungsmotoren (Benzin) mit einer Leistung bis höchstens 15 kW, die die Abgasgrenzwerte der Stufe I einhalten (d.h. die Grenzwerte der alten Richtlinie) und von kleinen bis mittelgroßen Unternehmen hergestellt werden. Bei diesen Motoren mit neuen Bescheinigungen gilt eine zusätzliche Übergangszeit von drei Jahren, so dass sie bis zum 18. Januar 2020 in der EU als Stufe 1 konform in Verkehr gebracht werden können. Ein Verweis auf Artikel 55 (2) bezüglich der Gewährung einer zusätzlichen Übergangszeit muss in der Konformitätserklärung enthalten sein. Ab dem 18. Januar 2020 müssen dann alle Motoren die Grenzwerte der neuen Richtlinie einhalten.

2. Übersicht der verfügbaren Module und Verfahren

Vor dem Inverkehrbringen eines Produkts muss der Hersteller die Verfahren der Module aus Artikel 20 (Entwurf und Bau), 21 (Abgasemissionen) und 22 (Geräuschemissionen) der neuen Richtlinie anwenden.

Sofern durch die Richtlinie gefordert, kann die Konformitätsbewertung durch Dritte nur von notifizierten Stellen durchgeführt werden, da die Richtlinie eine Inanspruchnahme akkreditierter interner Stellen nicht gestattet. Darüber hinaus werden in Artikel 24 die zusätzlichen Anforderungen an die Bewertungsverfahren definiert.

Die in Artikel 23 und Anhang V der Richtlinie beschriebene Begutachtung nach Bauausführung (PCA) ist in den folgenden Fällen anzuwenden:

- Durch den privaten Einführer vor Inbetriebnahme des Produkts, falls der Hersteller keine Konformitätsbewertung durchgeführt hat (Artikel 19.2),
- Durch die Person, die ein Wasserfahrzeug oder einen Antriebsmotor nach einer wesentlichen Änderung oder Umwandlung desselben in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt; oder die Person, welche die Zweckbestimmung des Fahrzeugs so verändert, dass es daraufhin von der Richtlinie erfasst wird (Artikel 19.3),
- Durch die Person, die ein zur Eigennutzung gebautes Wasserfahrzeug vor Ablauf der 5-Jahres-Frist nach Inbetriebnahme in Verkehr bringt (Artikel 19.4).

Weitere Informationen zur PCA finden Sie im Kapitel „Sonderfälle“.

Link: EU akkreditierte, notifizierte Stellen

einleitung

kurzanleitung

testen sie ihr wissen

rechtliche änderungen

grundlegende
anforderungen

konformitätsbewertung

marktüberwachung

nicht-konformität

sonderfälle

nützliche informationen

über die autoren

rechtliche hinweise

anhang



Leitfaden für
die neue EU-
Sportbootrichtlinie
2013/53/UE
Frühjahr 2015

- einleitung
- kurzanleitung
- testen sie ihr wissen
- rechtliche änderungen
- grundlegende anforderungen
- konformitätsbewertung**
- marktüberwachung
- nicht-konformität
- sonderfälle
- nützliche informationen
- über die autoren
- rechtliche hinweise
- anhang

2.1 Module für Entwurf und Bau von Sportbooten (Wasserfahrzeugen)

In Artikel 20.1 der Richtlinie werden die folgenden Verfahren in Abhängigkeit von der jeweiligen Kategorie und Rumpflänge des Wasserfahrzeugs angegeben. Weitere Informationen über die Konformitätsbewertungsmodule finden sich in Anhang II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG.

Entwurfskategorie	Rumpflänge von 2,5 m bis weniger als 12 m	Rumpflänge von 12 m bis 24 m
A und B	Verfügbare Module: A1 (interne Fertigungskontrolle und überwachte Produktprüfung) B + C, D, E oder F (EU-Baumusterprüfung) G (Einzelprüfung) H (umfassende Qualitätssicherung)	Verfügbare Module: B + C, D, E oder F (EU-Baumusterprüfung) G (Einzelprüfung) H (umfassende Qualitätssicherung)
C	Verfügbare Module: A (interne Fertigungskontrolle) bei Verwendung harmonisierter Normen zu Stabilität A1 (interne Fertigungskontrolle und überwachte Produktprüfung) B + C, D, E oder F (EU-Baumusterprüfung) G (Einzelprüfung) H (umfassende Qualitätssicherung)	
D	Verfügbare Module: A (interne Fertigungskontrolle) A1 (interne Fertigungskontrolle und überwachte Produktprüfung) B + C, D, E oder F (EU-Baumusterprüfung) G (Einzelprüfung) H (umfassende Qualitätssicherung)	

2.2 Module für Entwurf und Bau von Wassermotorrädern

In Artikel 20.2 der Richtlinie werden die folgenden Verfahren für Wassermotorräder aufgeführt:

Wasser-motorrad	Verfügbare Module: A (interne Fertigungskontrolle) A1 (interne Fertigungskontrolle und überwachte Produktprüfung) B + C, D, E oder F (EU-Baumusterprüfung) G (Einzelprüfung) H (umfassende Qualitätssicherung)
------------------------	--

- einleitung
- kurzanleitung
- testen sie ihr wissen
- rechtliche änderungen
- grundlegende anforderungen
- konformitätsbewertung**
- marktüberwachung
- nicht-konformität
- sonderfälle
- nützliche informationen
- über die autoren
- rechtliche hinweise
- anhang

2.3 Module für Entwurf und Bau von Bauteilen

In Artikel 20.3 der Richtlinie werden die folgenden Verfahren für in Anhang II aufgelistete Bauteile aufgeführt:

Bauteile	Verfügbare Module: B + C, D, E oder F (EU-Baumusterprüfung) G (Einzelprüfung) H (umfassende Qualitätssicherung)
-----------------	--

2.4 Module für Abgasemissionen

In Artikel 21 der Richtlinie werden die folgenden Verfahren für Abgasemissionen aufgeführt:

Antriebsmotoren	Verfügbare Module, sofern die Prüfungen auf Grundlage der harmonisierten Norm EN ISO 18854 (nicht vor Anfang 2015 verfügbar) ausgeführt werden B + C, D, E oder F (EU-Baumusterprüfung) G (Einzelprüfung) H (umfassende Qualitätssicherung)
	Verfügbare Module, sofern die Prüfungen nicht auf Grundlage einer harmonisierten Norm durchgeführt werden B + C1 (EU-Baumusterprüfung) G (Einzelprüfung)

2.5 Module für Geräuschemissionen

In Artikel 22.1 der Richtlinie werden die folgenden Verfahren für Geräuschemissionen aufgeführt:

In Artikel 22.2 der Richtlinie werden die folgenden Verfahren für Geräuschemissionen aufgeführt:

Boote mit: - Z-Antriebsmotor ohne integriertes Abgassystem - Innenbordantriebsaggregaten - nach größerem Umbau des Wasserfahrzeugs	Verfügbare Module, sofern die Prüfungen auf Grundlage der harmonisierten Norm EN ISO 14509 zur Schallmessung ausgeführt werden A1 (interne Fertigungskontrolle und überwachte Produktprüfung) G (Einzelprüfung) H (umfassende Qualitätssicherung)
	Verfügbare Module, sofern die Prüfungen nicht auf Grundlage der harmonisierten Norm EN ISO 14509 zur Schallmessung ausgeführt werden G (Einzelprüfung)
	Verfügbare Module bei Bewertung nach Verhältnis von Froude-Zahl und Leistung/Verdrängung: A (interne Fertigungskontrolle) G (Einzelprüfung) H (umfassende Qualitätssicherung)
Wassermotorrad Außenbordmotoren Z-Antriebsmotoren mit integriertem Abgassystem	Verfügbare Module, sofern die Prüfungen auf Grundlage der harmonisierten Norm EN ISO 14509 zur Schallmessung ausgeführt werden A1 (interne Fertigungskontrolle und überwachte Produktprüfung) G (Einzelprüfung) H (umfassende Qualitätssicherung)
	Verfügbare Module, sofern die Prüfungen nicht auf Grundlage der harmonisierten Norm EN ISO 14509 zur Schallmessung ausgeführt werden G (Einzelprüfung)

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

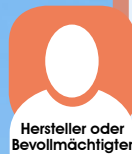
■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang



Hersteller oder
Bevollmächtigter

3. Technische Unterlagen

Die Vorgaben für die technischen Unterlagen sind in Artikel 25 der Richtlinie enthalten. Der Hersteller ist verpflichtet, technische Unterlagen zu erstellen, die alle sachdienlichen Angaben und Einzelheiten zu den Mitteln enthalten, mit denen die Erfüllung der geltenden grundlegenden Anforderungen nach Anhang I nachgewiesen werden kann. Die technischen Unterlagen dienen dazu, Informationen über Entwurf, Herstellung und Funktionsweise sowie die Konformitätsbewertung bereit zu stellen. Die Inhalte der technischen Unterlagen werden in Anhang IX ausgeführt.

Auch die vom Hersteller durchgeführte Risikoanalyse muss in den technischen Unterlagen enthalten sein. Doch selbst wenn ein Hersteller harmonisierte Normen verwendet, trägt er immer und in vollem Umfang die Verantwortung dafür, die von seinem Produkt ausgehenden Gefahren richtig zu bewerten, um bestimmen zu können, welche grundlegenden (oder sonstigen) Anforderungen anwendbar sind. Die Pflicht zur Erstellung zusätzlicher Unterlagen entfällt jedoch, wenn der Hersteller eine harmonisierte Norm verwendet, in der die Risikoanalyse und die dazugehörigen Maßnahmen zur Risikoreduzierung bereits festgelegt wurden.

Wenn die Konformität eines Produkts neu bewertet oder abgeändert wird, müssen die technischen Unterlagen sämtliche Produktversionen aufführen. Dabei sind die durchgeführten Änderungen, Hinweise zur Feststellung der unterschiedlichen Produktversionen sowie Informationen zu den verschiedenen Konformitätsbewertungen anzugeben. Mit dieser Vorgabe soll vermieden werden, dass die technischen Informationen für Marktüberwachungsbehörden, die eine frühere Version des Produkts begutachten müssen, nutzlos sind, wenn in ihnen keine Angaben zu dieser früheren Produktversion zur Verfügung stehen.

Ab dem Inverkehrbringen des Produkts müssen die technischen Unterlagen 10 Jahre lang aufbewahrt werden. Für die Aufbewahrung sind der Hersteller oder der Bevollmächtigte mit Geschäftssitz in der Union verantwortlich. Da das Konzept des „Inverkehrbringens“ sich auf jedes einzelne Produkt bezieht, setzt die

Aufbewahrungsdauer genau zu dem Zeitpunkt ein, zu dem das individuelle Produkt, dem die technischen Unterlagen beiliegen, in Verkehr gebracht wird.

4. EU-Konformitätserklärung (DoC)

Die EU-Konformitätserklärung (DoC) gibt an, dass das Produkt die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie erfüllt. Mit der Ausstellung und Unterzeichnung der EU-Konformitätserklärung übernimmt der Hersteller, der private Einführer oder die Person, die die Anpassung des Motors vornimmt (Artikel 15.3), die Verantwortung für die Konformität des Produkts. Die Erklärung ist immer dem Wasserfahrzeug (Booten und Wassermotorrädern), den in Anhang II aufgeführten Bauteilen, sofern einzeln in Verkehr gebracht, und Antriebsmotoren beizufügen (siehe Artikel 15.4). Die Erklärung liegt den Eignerhandbüchern für Wasserfahrzeuge und für Antriebsmotoren bei.

Die Erklärung ist in die Sprachen der Länder zu übersetzen, wo das Produkt bereitgestellt oder in Betrieb genommen wird. Die Richtlinie macht keine Angaben dazu, wen diese Pflicht zur Übersetzung trifft. Sinnvollerweise sollte dies von dem Hersteller oder dem Wirtschaftsakteur übernommen werden, der das Produkt auf dem Markt bereitstellt.

Eine einzelne Konformitätserklärung wird bei Produkten verlangt, für die mehrere harmonisierte EU-Gesetze gelten, nach denen jeweils eine EU-Konformitätserklärung erstellt werden müsste. Dann kann die einzelne Konformitätserklärung ein Dossier mit allen relevanten individuellen Konformitätserklärungen enthalten.

Die Inhalte der Erklärung werden in Anhang IV der Richtlinie definiert:

- Name und Anschrift des Herstellers oder seines Bevollmächtigten oder des privaten Einführers. Der Bevollmächtigte muss ebenfalls Firma und Anschrift des Herstellers angeben.
- Gegenstand der Erklärung: Identifizierung des Produkts zwecks Rückverfolgbarkeit; gegebenenfalls kann eine Fotografie hinzugefügt werden,
- Angabe der einschlägigen harmonisierten

Hersteller oder
Bevollmächtigter

Leitfaden für die neue EU- Sportbootrichtlinie 2013/53/UE

Frühjahr 2015

einleitung

kurzanleitung

testen sie ihr wissen

rechtliche änderungen

grundlegende
anforderungen

konformitätsbewertung

marktüberwachung

nicht-konformität

sonderfälle

nützliche informationen

über die autoren

rechtliche hinweise

anhang

Normen, die zugrunde gelegt wurden, alternativ Angabe der anderen technischen Spezifikationen, für die die Konformität erklärt wird

- Gegebenenfalls Name, Nummer und Anschrift der notifizierten Stelle, die das Konformitätsbewertungsverfahren durchgeführt hat (mit Beschreibung ihrer Mitwirkung)
- Gegebenenfalls Angabe der Bescheinigungsnummer, die von einer notifizierten Stelle ausgegeben wurde
- Gegebenenfalls Angaben zu sonstigen angewandten EU-Richtlinien
- Identifikation der Person, die zur rechtsverbindlichen Unterzeichnung für den Hersteller oder seines Bevollmächtigten mit Geschäftssitz in der EU befugt ist.
- Zusatzangaben sind erforderlich, wenn der Antriebsmotor innerhalb des Wasserfahrzeugs eingebaut ist

Wie auch bei den technischen Unterlagen müssen die verschiedenen Wirtschaftsakteure eine Kopie der EU-Konformitätserklärung für einen Zeitraum von 10 Jahren ab Inverkehrbringen des Produkts vorhalten. Die Verantwortung hierfür obliegt dem Hersteller oder seinem Bevollmächtigten mit Geschäftssitz in der EU, dem privaten Einführer oder der Person, die den Motor angepasst hat. Bei importierten Produkten ist der Einführer dafür verantwortlich.

Wir empfehlen die offizielle Vorlage, um die EU-Konformitätserklärung zu erstellen.

SONDERFALL: Unvollständige Wasserfahrzeuge

Die neue Richtlinie gilt sowohl für unvollständige Wasserfahrzeuge (Boote) als auch für unvollständige Wassermotorräder (Artikeln 2 und 6.2). Daher ist unvollständigen Wasserfahrzeugen eine Erklärung (Artikel 15.5) des Herstellers oder Einführers beizufügen.

Die Erklärung ist in die Sprachen der Länder zu übersetzen, wo das unvollständige Wasserfahrzeug bereit gestellt wird.

Anhang III legt den Inhalt der Erklärung fest:

- Name und Anschrift des Herstellers
- Name und Anschrift des vom Hersteller Bevollmächtigten oder gegebenenfalls der Person, die für das Inverkehrbringen verantwortlich ist
- Eine Beschreibung des unvollständigen Wasserfahrzeugs
- Erklärung darüber, dass das unvollständige Wasserfahrzeug den grundlegenden Anforderungen für die jeweilige Baustufe entspricht; dies beinhaltet die Angabe der einschlägigen harmonisierten Normen, die zugrunde gelegt wurden, oder die Angabe der Spezifikationen, für die die Konformität in der jeweiligen Baustufe erklärt wird
- Erklärung darüber, dass die Fertigstellung in voller Übereinstimmung mit dieser Richtlinie durch Dritte beabsichtigt ist.

Ein vollständig fertig gestelltes Boot, ob durch einen Profi oder einen Amateur, muss eine CE-Kennzeichnung aufweisen, bevor es in Betrieb genommen oder in Verkehr gebracht werden kann.

In manchen Fällen werden Boote an den Händler geliefert, der dann noch Teile (z. B. Steuerstände oder Tanks) gemäß den technischen Unterlagen des Herstellers einbauen muss. In diesen Fällen gilt, dass das Boot durch den Hersteller die CE-Kennzeichnung erhält. Eine ähnliche Situation entsteht, wenn der Motor durch den Einbau gemäß den technischen Unterlagen des Herstellers als mit CE-Kennzeichnung ausgestattet angesehen wird.

[Link: Vorlage für EU-Konformitätserklärung](#)

Leitfaden für die neue EU- Sportbootrichtlinie **2013/53/UE**

Frühjahr 2015

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ **konformitätsbewertung**

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang

5. Neue Pflichten für notifizierte Stellen

Notifizierte Stellen führen ein oder mehrere Elemente der Konformitätsbewertung durch, einschließlich eine oder mehrere der folgenden Aktivitäten: Kalibrierung, Prüfung, Zertifizierung und Inspektion. Sie sind Konformitätsbewertungsstellen, die von den nationalen Behörden offiziell ernannt werden, die Konformitätsbewertungsverfahren nach der EU-Richtlinie durchzuführen. Sie übernehmen Aufgaben im öffentlichen Interesse und sind deshalb gegenüber den zuständigen nationalen Behörden rechenschaftspflichtig.

Ab dem 18. Januar 2016 können nur solche notifizierte Stellen, die nach der Richtlinie 2013/53/EU akkreditiert sind, gültige Bescheinigungen ausstellen.

Kapitel V wurde neu in die Richtlinie aufgenommen. Darin wird die Notifizierung von Konformitätsbewertungsstellen beschrieben. Notifizierte Stellen haben nun auch neue Pflichten und Verantwortungen, die ausführlich in Artikel 26 - 42 beschrieben werden. Ihnen steht es frei, ihre Konformitätsbewertungsdienste innerhalb des Anwendungsbereichs ihrer jeweiligen Notifizierung jedem beliebigen Wirtschaftsakteur innerhalb oder außerhalb der EU anzubieten. Sie können diese Tätigkeiten auch auf dem Staatsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittlands ausüben.

Notifizierte Stellen sind gegenüber der notifizierenden Behörde, den Marktüberwachungsbehörden und anderen notifizierte Stellen auskunftspflichtig. Sie müssen ihre Tätigkeit auf fachkundige, gerechte, transparente, neutrale, unabhängige und unparteiische Weise erbringen. Sie müssen fachlich und sachlich geeignete Personen

einstellen, die über die notwendigen Kenntnisse und Erfahrungen verfügen, um die Konformitätsbewertung gemäß der Richtlinie ordnungsgemäß durchführen zu können.

Notifizierte Stellen müssen an den einschlägigen Normungsaktivitäten teilnehmen oder sicherstellen, dass sie über die relevanten Normungsaktivitäten und die Aktivitäten der benannten Stelle Koordinierungsgruppe (RSG) informiert sind. Sie müssen angemessene Maßnahmen zum Schutz der im Zuge der Konformitätsbewertung erhaltenen Daten ergreifen und eine angemessene Haftpflichtversicherung abschließen, sofern die Haftpflicht nicht aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften vom notifizierenden Mitgliedstaat übernommen wird.

Sie können ihre Kompetenz durch die Akkreditierung nachweisen, was die bevorzugte Art darstellt, ihre jeweilige Fachkompetenz zu bewerten.

Konformitätsbewertungen müssen in angemessener Weise durchgeführt werden, wobei unnötige Belastungen der Wirtschaftsakteure und privaten Importeure zu vermeiden sind. Notifizierte Stellen müssen ihre Tätigkeiten unter gebührender Berücksichtigung der Größe eines Unternehmens, der Branche, in denen es tätig ist, seiner Struktur, dem Grad der Komplexität der jeweiligen Produkttechnik und dem Massenproduktions- oder serienmäßigen Charakter des Produktionsprozesses durchführen.

Hierbei gehen sie allerdings so streng vor und halten ein Schutzniveau ein, wie dies für die Konformität des Produkts mit den Bestimmungen dieser Richtlinie erforderlich ist.

[Link: EU-akkreditierte notifizierte Stellen \(NANDO-Webseite\)](#)

Stärkung der Marktüberwachung in Europa

Die wichtigste Veränderung, die der neue Rechtsrahmen dem rechtlichen Umfeld der EU gebracht hat, war die Einführung einer umfassenden Politik der Marktüberwachung. Dies hat die Ausrichtung der EU-Rechtsvorschriften erheblich verändert: Anstelle der Orientierung auf die Vorgabe von Produktanforderungen, die beim Inverkehrbringen von Produkten einzuhalten sind, wird nun stärker auf eine gleichmäßige Betonung von Durchsetzungsaspekten während des gesamten Lebenszyklus von Produkten abgezielt. Kurz gesagt heißt das, dass in Zukunft mehr Prüfungen und Inspektionen fällig werden.

Die Marktüberwachung in Europa besteht aus einer Reihe von Verfahren, die in dem neuen Rechtsrahmen definiert sind und in Kapitel VI der Richtlinie beschrieben werden (Artikel 43 bis 46). Am Anfang steht dabei ein Ereignis, durch das die Marktüberwachungsbehörden zu der Annahme gelangen, dass ein Produkt ein Risiko für die Gesundheit oder Sicherheit von Personen oder von anderen Bereichen des öffentlichen Interesses darstellt, weshalb das Produkt einer genaueren Prüfung unterzogen wird. Bei dem Anfangsereignis kann es sich um einen Unfall handeln, um Beschwerden, amtliche Verfahren der Marktüberwachungsbehörden (einschließlich der Zollbehörden, die die Einfuhr in die EU kontrollieren) sowie Angaben von Wirtschaftsakteuren über Gefährdungen durch ein Produkt.

Besteht ein hinreichender Grund zu der Annahme, dass ein Produkt eine Gefahr darstellt, so beurteilen die Marktüberwachungsbehörden, ob das betreffende Produkt die einschlägigen Anforderungen der EU-Richtlinie erfüllt. Sie müssen geeignete Kontrollen zu den Produktmerkmalen durchführen (gegebenenfalls sowohl Überprüfung der Unterlagen als auch Warenbeschau/Laborprüfungen) und dabei die von den Wirtschaftsakteuren zur Verfügung gestellten Berichte, Konformitätsbewertungen und Bescheinigungen gebührend berücksichtigen. Die Marktüberwachungsbehörden ermitteln anhand einer Risikobewertung, ob Produkte eine ernste Gefahr darstellen.

Leitfaden für
die neue EU-
Sportbootrichtlinie
2013/53/UE

Frühjahr 2015

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ **marktüberwachung**

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang



■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ **marktüberwachung**

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang

Wird von einem „ernsten“ Risiko ausgegangen, ist entsprechend der Verordnung ein rasches Eingreifen seitens der Marktüberwachungsbehörden erforderlich. Falls ein Produkt die Gesundheit oder Sicherheit von Personen gefährden kann, müssen die Marktüberwachungsbehörden die betreffenden Wirtschaftsakteure unverzüglich zu folgenden Maßnahmen auffordern:

1. Durchführung von Korrekturmaßnahmen (um die Konformitätsmängel in Bezug auf die geltenden Anforderungen zu beheben) und/oder
2. Rücknahme des Produkts vom Markt und/oder
3. Rückruf des Produkts und/oder
4. Einstellung oder Beschränkung der Lieferung des Produkts innerhalb einer angemessenen Frist.

Die Maßnahmen der Behörde müssen verhältnismäßig sein und dem betroffenen Wirtschaftsakteur unverzüglich bekannt gegeben werden. Zudem muss die Marktüberwachungsbehörde vor Erlass der Maßnahmen den Wirtschaftsakteur anhören. Falls die Dringlichkeit der Maßnahmen dem entgegensteht, muss ihm so schnell wie möglich Gelegenheit zur Äußerung gegeben werden. Die Behörde muss die getroffenen Maßnahmen zurücknehmen oder ändern, sobald der Wirtschaftsakteur nachweist, dass er wirksame Maßnahmen getroffen hat.



Hersteller oder
Bevollmächtigter



Einführer
(Importeur)



Händler

Die **Wirtschaftsakteure** müssen dafür sorgen, dass die Korrekturmaßnahmen unionsweit durchgeführt werden. Die Marktüberwachungsbehörden unterrichten (gegebenenfalls) auch die entsprechende notifizierte Stelle über die getroffene Entscheidung. Im Falle eines ersten Risikos, das rasches Eingreifen erfordert, kann die Behörde restriktive Maßnahmen ergreifen, ohne Korrekturmaßnahmen des Wirtschaftsakteurs zur Behebung von Konformitätsmängeln abzuwarten.

Um die Kommunikation zu ermöglichen, müssen die Wirtschaftsakteure sämtliche Informationen und Unterlagen zum Nachweis der Produktkonformität in einer Sprache zur Verfügung stellen, die von der betreffenden Behörde einfach verstanden werden kann. Dahinter steht die Idee, dass nationale Behörden somit auch Unterlagen in einer anderen Sprache als der oder den jeweiligen Landessprache(n) annehmen können. Welche Sprache verwendet werden soll, kann mit der Behörde verhandelt werden. Dabei kann es sich auch um eine dritte Sprache handeln, soweit die Behörde dies akzeptiert.



Mögliche Folgen der Nichtkonformität

Werden die Anforderungen der Richtlinie nicht eingehalten oder die relevanten Unterlagen den Zoll- und/oder Marktüberwachungsbehörden nicht auf Anfrage zur Verfügung gestellt, so kann dies dazu führen, dass der freie Verkehr mit dem Wasserfahrzeug, dem Motor oder dem Bauteil auf dem EU-Binnenmarkt ausgesetzt wird.

Bei den meisten nichtkonformen Produkten ist es möglich, die Konformität zu erreichen. Allerdings gehen die damit verbundenen Kosten zu Lasten des Eigentümers (d. h. Wirtschaftsteilnehmer oder Endnutzer). Ein Boot oder Motor, welche die Richtlinien nicht erfüllen, haben einen geringeren Wert.

Konforme Produkte hingegen, für die sämtliche Unterlagen zur Verfügung stehen, erzielen in Zukunft auch höhere Wiederverkaufspreise. Der Versicherungsschutz von (privaten oder gewerblichen) Endbenutzern sowie von Wirtschaftsakteuren könnte hinfällig sein, wenn sich herausstellt, dass die fraglichen Produkte nicht konform waren.

Bei der Einfuhr von gebrauchten Produkten aus Drittländern, die erstmalig auf dem EU-Markt in Verkehr gebracht werden, denken Sie bitte daran, dass ab dem 18. Januar 2016 die Vorgaben der neuen EU-Richtlinie 2013/53/EU mit noch strengeren Abgasgrenzwerten gelten.

Leitfaden für
die neue EU-
Sportbootrichtlinie
2013/53/UE

Frühjahr 2015

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang



- ☐ einleitung
- ☐ kurzanleitung
- ☐ testen sie ihr wissen
- ☐ rechtliche änderungen
- ☐ grundlegende anforderungen
- ☐ konformitätsbewertung
- ☐ marktüberwachung
- ☐ nicht-konformität
- ☒ sonderfälle
- ☐ nützliche informationen
- ☐ über die autoren
- ☐ rechtliche hinweise
- ☐ anhang

Sonderfälle

Auch wenn Sonderfälle natürlich per se „besonders“ sind und häufig eine Einzelfallprüfung erforderlich machen, gibt dieses Kapitel eine Übersicht über die häufigsten Fälle.

1. Einführer oder Händler, die unter eigenem Namen oder eigener Handelsmarke Produkte verkaufen

Sofern ein Einführer oder Händler ein Produkt unter seinem eigenen Namen oder seiner eigenen Marke in Verkehr bringt oder ein bereits auf dem Markt befindliches Produkt so ändert, dass die Konformität mit den Anforderungen der Richtlinie beeinträchtigt werden kann, so gilt er als Hersteller (Artikel 11) und muss die Pflichten des Herstellers (Artikel 7) erfüllen.



2. Mit Trailer verkauftes Wasserfahrzeug

Es kann vorkommen, dass ein Boot oder Wassermotorrad mit Trailer zum Kauf angeboten wird. In diesem Fall ist es wichtig, dass sowohl das Wasserfahrzeug als auch der Trailer die anwendbaren EU-Vorschriften erfüllen.

Die notwendigen Erläuterungen zu Wasserfahrzeugen und Prüfung der Konformität finden Sie in diesem Leitfaden. Im Hinblick auf den Trailer sollten Hersteller, Einführer und Händler sicherstellen, dass dieser eine Konformitätsbescheinigung besitzt, wie von der EU Gesamtfahrzeug-Bauartzulassung (Richtlinie 2007/46/EG) gefordert, bevor er zum Kauf angeboten wird.



■	einleitung
■	kurzanleitung
■	testen sie ihr wissen
■	rechtliche änderungen
■	grundlegende anforderungen
■	konformitätsbewertung
■	marktüberwachung
■	nicht-konformität
■	sonderfälle
■	nützliche informationen
■	über die autoren
■	rechtliche hinweise
■	anhang

3. Unvollständige Wasserfahrzeuge

Wie in den Artikeln 2.1 und 6.2 der neuen Richtlinie ausgeführt, ist diese sowohl auf unvollständige Wasserfahrzeuge (Boote) als auch auf unvollständige Wassermotorräder anwendbar. In Artikel 15.5 und Anhang III der Richtlinie wird darüber hinaus gefordert, dass dem unvollständigen Wasserfahrzeug eine Erklärung beizufügen ist (siehe Punkt 4 des Kapitels „Konformitätsbewertung“ in diesem Leitfaden).

Die Erklärung ist in die Sprachen der Länder zu übersetzen, wo das unvollständige Wasserfahrzeug bereitgestellt wird.

Wichtig zu wissen ist, dass

- unvollständige Wasserfahrzeuge keine CE-Kennzeichnung benötigen, da ihr Bau noch nicht abgeschlossen ist und sie somit die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie nicht erfüllen können.
- Ein vollständig fertig gestelltes Boot, ob durch einen Profi oder einen Amateur, muss eine CE-Kennzeichnung aufweisen, bevor es in Betrieb genommen oder in Verkehr gebracht werden kann.



4. Zur Eigennutzung gebaute Wasserfahrzeuge

Wasserfahrzeuge, die lediglich zur Eigennutzung gebaut werden, fallen nicht unter den Anwendungsbereich der Richtlinie, sofern sie nicht innerhalb von fünf Jahren ab Inbetriebnahme auf dem EU-Markt in Verkehr gebracht werden. Darüber hinaus muss das Fahrzeug hauptsächlich von dem späteren Eigennutzer für die Eigennutzung erbaut worden sein.



■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang

5. Ausnahmen für Wasserfahrzeuge bei Änderung der Zweckbestimmung

Einige Arten von Wasserfahrzeugen, wie Rennboote oder Fischereiboote, sind von den Vorschriften der Richtlinie ausgenommen. Wird jedoch die Zweckbestimmung eines solchen Fahrzeugs derart geändert, dass es unter den Anwendungsbereich der Richtlinie fällt, so müssen meist alle Anforderungen der Richtlinie erfüllt und das Wasserfahrzeug begutachtet werden.

Ob ein individuelles Wasserfahrzeug eine CE-Kennzeichnung haben muss oder nicht, hängt von den jeweiligen Umständen ab. Wenn dies jedoch der Fall sein sollte, schreibt Artikel 19.3 der Richtlinie vor, dass bei dem betreffenden Wasserfahrzeug eine Begutachtung nach Bauausführung (PCA) durchgeführt werden muss.



6. Größerer Umbau des Motors oder Wasserfahrzeugs

Ein „größerer Umbau des Motors“ liegt laut Richtlinie dann vor, wenn der Umbau des Antriebsmotors möglicherweise dazu führt, dass der Motor die in Anhang I Teil B angegebenen Emissionsgrenzwerte überschreitet, oder sich die Motornennleistung um mehr als 15 % erhöht.

Ein „größerer Umbau des Wasserfahrzeugs“ liegt laut neuer Richtlinie dann vor, wenn die Antriebsart des Wasserfahrzeugs geändert wird, der Motor einem größeren Umbau unterzogen wird oder das Wasserfahrzeug in einem Ausmaß verändert wird, dass es die geltenden in dieser Richtlinie festgelegten grundlegenden Sicherheits- und Umweltsicherungsanforderungen möglicherweise nicht erfüllt.

Jede Person, die ein Wasserfahrzeug oder einen Antriebsmotor nach einer wesentlichen Änderung oder Umwandlung in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt, muss gemäß Artikel 19.3 und 23 ebenso eine Begutachtung nach Bauausführung durchführen lassen.



7. Begutachtung nach Bauausführung

Einzelheiten zur Begutachtung nach Bauausführung (PCA) finden sich in Anhang V der Richtlinie. Bei dieser Begutachtung wird die Konformität eines Produktes bewertet, für das der Hersteller keine Verantwortung übernommen hat. Doch auch in den anderen Fällen, definiert im Artikel 19 der Richtlinie, ist eine Begutachtung erforderlich.

Die Begutachtung nach Bauausführung muss in den folgenden Fällen durchgeführt werden:

- Durch die Person, die ein Wasserfahrzeug oder einen Antriebsmotor nach einer wesentlichen Änderung oder Umwandlung desselben in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt; oder die Person, welche die Zweckbestimmung des Fahrzeugs so verändert, dass es daraufhin von der Richtlinie erfasst wird;
- Durch die Person, die ein zur Eigennutzung gebautes Wasserfahrzeug vor Ablauf der 5-Jahres-Frist nach Inbetriebnahme in Verkehr bringt.
- Durch den privaten Einführer vor Inverkehrbringen des Produkts, wenn der Hersteller keine Konformitätsbegutachtung durchgeführt hat.
- Normalerweise müssen Wasserfahrzeuge, die nicht für den EU-Markt gebaut oder entworfen wurden und die privat aus Drittländern als neue oder gebrauchte Produkte eingeführt wurden, einer Begutachtung nach Bauausführung (PCA) durch die notifizierte Stelle unterzogen werden, um zu prüfen, ob die Vorgaben der Richtlinie eingehalten werden.

Dabei wird von der notifizierten Stelle auch die Identifizierungsnummer des Wasserfahrzeugs (CIN) befestigt. Nach erfolgreicher Begutachtung muss die Herstellerplakette den Hinweis „Begutachtung nach Bauausführung“ enthalten sowie die Anschrift (Name und Adresse) der notifizierten Stelle, die das Konformitätsbewertungsverfahren durchgeführt hat und die anstelle der Herstelleradresse genannt wird.

Nützliche Informationen

EU-Richtlinie über Sportboote und Wassermotorräder

Der Text der EU-Richtlinie 2013/53/EU steht in englischer Sprache in [Anhang I](#) zur Verfügung. Der Text steht auch in [allen EU-Sprachen](#) zur Verfügung.

Vergleichstabelle über grundlegende Anforderungen

In der [Vergleichstabelle](#) finden Sie zu jeder grundlegenden Anforderung den Text der alten Richtlinie 94/25/EG und der neuen Richtlinie 2013/53/EU sowie die zugehörige harmonisierte Norm, falls Sie von der Konformitätsvermutung profitieren möchten.

Harmonisierte Normen

Zahlreiche grundlegende Anforderungen in der neuen Richtlinie lassen sich durch die Anwendung der maßgeblichen harmonisierten Normen erfüllen.

Um die Verwendung der harmonisierten Normen zu unterstützen, bieten Ihnen die European Boating Industry und die französische Fédération des Industries Nautiques den Erwerb einer CD-Rom mit allen wichtigen EN ISO Normen an, die für den Bootsbau nach der EU-Richtlinie 2013/53/EU gelten (in Englisch oder Französisch erhältlich).

Sie können die [CD-ROM](#) online bestellen.

National zuständige Behörden

Jeder Mitgliedstaat, für den die Richtlinie gilt, d. h. die 28 EU-Mitgliedstaaten, der EWR (Island, Liechtenstein, Norwegen) und die Schweiz, muss eine sachkundige Behörde ernennen, die für die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht sowie die Marktüberwachung zuständig ist.

[Liste der zuständigen nationalen Behörden](#)

Leitfaden für
die neue EU-
Sportbootrichtlinie
2013/53/UE

Frühjahr 2015

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ **nützliche informationen**

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang



■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ **nützliche informationen**

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang

Notifizierte Stellen für die Konformitätsbewertung

In der Richtlinie wird bestimmt, dass die Mitgliedstaaten Konformitätsbewertungsstellen ernennen müssen, welche die in der Richtlinie ausgeführten Verfahren durchführen. Diese Organisationen werden „notifizierte Stellen“ genannt und werden auf der [NANDO-Webseite](#) aufgeführt.

Der neue Rechtsrahmen

Der neue [Rechtsrahmen](#) enthält weitere Informationen zur Umsetzung der EU-Produktbestimmungen.

Der [“Blue Guide”](#) (verfügbar in Englisch, Französisch und Deutsch) ist eine wichtige Quelle für die Vermarktung von Produkten auf dem EU-Binnenmarkt.

Richtlinie über die allgemeine Produktsicherheit

Die EU-Richtlinie 2001/95/EG über die allgemeine Produktsicherheit ([RaPS](#)) wird in Kürze durch eine neue Verordnung der EU über die Produktsicherheit für Verbraucher ersetzt werden. Diese EU-Verordnung dient dazu, EU-weit ein hohes Niveau an Produktsicherheit auch für solche Verbraucherprodukte zu gewährleisten, die nicht unter eine branchenspezifische Harmonisierungsgesetzgebung fallen, wie es etwa die EU-Richtlinie über Wasserfahrzeuge ist. Darüber hinaus werden die branchenspezifischen Gesetze in einigen Bereichen ergänzt. Die wichtigste Bestimmung ist, dass Produzenten verpflichtet sind, nur solche Produkte in Verkehr zu bringen, die für die Verbraucher sicher sind.

Zu diesem Zweck wurde mit [RAPEX](#) ein Schnellwarnsystem für den Verbraucherschutz geschaffen, das den schnellen Austausch zwischen Mitgliedstaaten und der Kommission ermöglicht, um über Maßnahmen zur Verhinderung oder Einschränkung des Inverkehrbringens oder der Verwendung von Produkten zu beraten, die eine ernste Gefahr für die Gesundheit oder Sicherheit der Verbraucher darstellen.



Leitfaden für die neue EU- Sportbootrichtlinie 2013/53/UE

Frühjahr 2015

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ **nützliche informationen**

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang

Verbraucherrechterichtlinie

Am 13. Juni 2014 trat die neue EU-Verbraucherrechterichtlinie 2011/83/EU in Kraft. Durch sie wird die Position von mehr als 500 Millionen Kunden in Europa gestärkt, ob sie nun online shoppen oder auf einer Messe ein Boot erwerben. Die Vorschriften umfassen den Binnen- und Außenhandel, den Kampf gegen unlautere Praktiken und geben Verbrauchern das Recht, ihren Einkauf rückgängig zu machen, wenn dieser online oder im Einkaufszentrum geschlossen wurde. Mit der neuen Richtlinie erhalten Verbraucher somit in der gesamten EU dieselben Rechte. Gleichzeitig wird auf ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen Verbraucherschutz und Wettbewerbsfähigkeit geachtet.

Dieses [Merkblatt](#) enthält die wichtigsten Informationen. Den vollständigen [Text der Richtlinie](#) gibt es in allen EU-Sprachen.

Produkthaftungsgesetze

Interessant ist, dass in der Produkthaftungsrichtlinie 85/374/EWG der Begriff des Herstellers weiter gefasst ist als in der neuen [Richtlinie](#) über Wasserfahrzeuge. In der Produkthaftungsrichtlinie gehören mehr Personen zum Kreis der Hersteller als unter dem neuen Rechtsrahmen. Der Hersteller haftet für den Schaden, der durch sein Produkt verursacht wird.

Als Hersteller gilt dabei der Hersteller des Endprodukts, eines Grundstoffs oder eines Teilprodukts sowie jede Person, die sich als Hersteller ausgibt (z. B. indem sie ihr Warenzeichen auf dem Produkt anbringt). Auch Einführer, die ein Drittlandprodukt in der EU in Verkehr bringen, gelten in der Produkthaftungsrichtlinie als Hersteller.

Kann der Hersteller des Produkts nicht festgestellt werden, so wird jeder Lieferant als dessen Hersteller behandelt, es sei denn, dass er dem Geschädigten innerhalb angemessener Zeit den Hersteller oder diejenige Person benennt, die ihm das Produkt geliefert hat. Haften mehrere Personen für denselben Schaden, so haften sie gesamtschuldnerisch.



Über die Autoren

Die European Boating Industry und die ICOMIA möchten sich bei der Europäischen Kommission und den nationalen Behörden sowie bei allen Mitgliedern, insbesondere der British Marine Federation (BMF), dem Deutschen Boots- und Schiffbauer-Verband (DBSV), der Fédération des Industries Nautiques (FIN), der National Marine Manufacturers Association (NMMA) und der UCINA Confindustria Nautica für deren wertvolle und hoch geschätzte Mitarbeit an diesem Leitfaden bedanken.

Die European Boating Industry vertritt auf EU-Ebene die Interessen der Sportbootindustrie. Dazu zählen sämtliche Wirtschaftsbereiche der Branche, von Bootsbauern und Ausrüstungsherstellern über die Betreiber der Infrastruktur und der Baufirmen, die sie herstellen, bis hin zu den verschiedenen Dienstleistern. Weitere Informationen über unsere Tätigkeit finden Sie unter www.europeanboatingindustry.eu oder Sie wenden sich direkt an uns.

European Boating Industry

Etage / Level 4

Rue de la Loi 227

B – 1040 Brüssel (Belgien)

Tel. +32 / 2 403 36 20

Fax. +32 / 2 403 36 36

office@europeanboatingindustry.eu

Das International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA)

vertritt seit 1966 als internationaler Wirtschaftsverband die Interessen der weltweiten Boots- und Schifffahrtsindustrie. Mit der Unterstützung durch seine internationalen Mitglieder setzt sich ICOMIA weltweit für die Sportbootindustrie ein. Weitere Informationen über die Arbeit der verschiedenen Kommissionen innerhalb des ICOMIA finden Sie unter www.icomia.com

ICOMIA

Marine House

Thorpe Lea Road, Egham

Surrey TW20 8BF (Royaume-Uni)

Tel. +44 / 1784 22 3702

Fax. +44 / 1784 27 0428

info@icomia.com

BVWW und DBSV haben die deutsche Version dieser Anleitung hergestellt. Information über die Arbeit der Verbände finden Sie unter www.bvww.org bzw. www.dbsv.de

Bildnachweis: Fête du Nautisme – Fête du Nautisme / Kristen Pelou – Friedrich Marx GmbH & Co. KG – G. Plisson / Bic Sport – HISWA – HISWA / G. Vernooij – HISWA / Swan 42 – Messe Düsseldorf – Mirna Cieniewicz – Patrick Hemp – Salone nautico di Genova – Tofinou 12 / Les Voiles de St Tropez / Picture Plus – Rhéa 27 Escapade / Pierrick Contin

Leitfaden für
die neue EU-
Sportbootrichtlinie
2013/53/UE

Frühjahr 2015

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang



Leitfaden für die neue EU- Sportbootrichtlinie **2013/53/UE**

Frühjahr 2015

■ einleitung

■ kurzanleitung

■ testen sie ihr wissen

■ rechtliche änderungen

■ grundlegende
anforderungen

■ konformitätsbewertung

■ marktüberwachung

■ nicht-konformität

■ sonderfälle

■ nützliche informationen

■ über die autoren

■ rechtliche hinweise

■ anhang

Rechtliche Hinweise

Dieser Leitfaden soll dazu dienen, die neuen EU-Vorschriften für Wasserfahrzeuge, Motoren und Bauteile leichter verständlich zu machen. Er gilt für die 28 EU-Mitgliedstaaten, aber auch für die EWR-Länder Island, Liechtenstein und Norwegen sowie die Schweiz. Auf einige Sonderfälle wird am Ende des Leitfadens eingegangen. Es ist jedoch ratsam, sich bei Fragen zu speziellen Einzelfällen an die zuständigen Behörden des jeweiligen Mitgliedstaats zu wenden.

Dieser Leitfaden erfüllt lediglich den Zweck einer Arbeitshilfe – rechtswirksam ist ausschließlich der Text der EU-Richtlinie selbst. In diesem Leitfaden finden Sie die Verweise auf die verschiedenen Artikel und Anhänge der Richtlinie. Für die rechtswirksame Auslegung der EU-Gesetze ist ausschließlich der Gerichtshof der Europäischen Union zuständig. Die European Boating Industry und der ICOMIA übernehmen keinerlei Gewährleistung für die Folgen aus der Nutzung der in diesem Leitfaden angegebenen Informationen. Die Übersetzung des englischen Textes wurde vom BVWW und DBSV gestellt.

Dieser Leitfaden gibt den aktuellen Stand zum Zeitpunkt seiner Erstellung wider. Die darin gegebenen Arbeitshilfen können Gegenstand späterer Änderungen sein.

Leitfaden für
die neue EU-
Sportbootrichtlinie
2013/53/UE
Frühjahr 2015

- einleitung
- kurzanleitung
- testen sie ihr wissen
- rechtliche änderungen
- grundlegende anforderungen
- konformitätsbewertung
- marktüberwachung
- nicht-konformität
- sonderfälle
- nützliche informationen
- über die autoren
- rechtliche hinweise
- anhang**

RICHTLINIE 2013/53/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 20. November 2013

über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,
auf Vorschlag der Europäischen Kommission,
nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,
nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses (1),
gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren (2),
in Erwägung nachstehender Gründe:

(1)
Die Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote (3) wurde im Rahmen der Schaffung des Binnenmarktes zu dem Zweck erlassen, die Sicherheitsmerkmale von Sportbooten in allen Mitgliedstaaten zu harmonisieren und Hemmnisse im Handel mit Sportbooten zwischen den Mitgliedstaaten abzubauen.

(2)
Ursprünglich galt die Richtlinie 94/25/EG nur für Sportboote mit einer Mindestrumpflänge von 2,5 m und einer Höchstlänge von 24 m. Mit der Richtlinie 2003/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 2003 zur Änderung der Richtlinie 94/25/EG (4) wurde der Anwendungsbereich der Richtlinie 94/25/EG auf Wassermotorräder erweitert, und es wurden Umweltschutzanforderungen für Antriebsmotoren, sowohl für Selbst- als auch für Fremdzündungsmotoren, in Form von Grenzwerten für Abgasemissionen (CO, HC, NOx und Partikel) sowie in Form von Grenzwerten für Geräuschemissionen in die geänderte Richtlinie aufgenommen.

(3)
Die Richtlinie 94/25/EG stützt sich auf die in der Entschließung des Rates vom 7. Mai 1985 über eine neue Konzeption auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung (5) formulierten Grundsätze. Daher enthält sie lediglich die grundlegenden Anforderungen für Sportboote, während technische Einzelheiten vom Europäischen Komitee für Normung (CEN) und vom Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (Cenelec) gemäß der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (6) geregelt werden. Besteht Konformität mit diesen harmonisierten Normen, deren Fundstellen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht sind, so ist die Konformität mit den Anforderungen der Richtlinie 94/25/EG zu vermuten. Diese Grundprinzipien haben sich in dieser Branche bewährt und sollten beibehalten und sogar noch vorangetrieben werden.

(4)
Durch die technische Entwicklung auf dem Markt haben sich jedoch neue Probleme hinsichtlich der Umwelanforderungen der Richtlinie 94/25/EG ergeben. Zur Berücksichtigung dieser Entwicklung und zur Klärung des Rechtsrahmens für die Vermarktung der von dieser Richtlinie erfassten Produkte sollten bestimmte Teile der Richtlinie 94/25/EG überarbeitet und verbessert werden, und im Interesse der Klarheit sollte die Richtlinie aufgehoben und durch die vorliegende Richtlinie ersetzt werden.

(5)
Mit der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten (7) werden horizontale Bestimmungen für die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen, die CE-Kennzeichnung und den Rahmen für eine Überwachung des Unionsmarktes und für Kontrollen der auf den Unionsmarkt eingeführten Produkte festgelegt, die auch auf die von dieser Richtlinie erfassten Produkte anwendbar sind.

(6)
Der Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten (8) enthält gemeinsame Grundsätze und Musterbestimmungen für Rechtsvorschriften auf der Grundlage des neuen

GEGENÜBERSTELLUNG DER WESENTLICHEN ANFORDERUNGEN – Stand: 23. März 2015

FRÜHERE Richtlinie 94/25/EG
geändert durch Richtlinie 2003/44/EG

NEUE Richtlinie 2013/53/EU

NEUE Richtlinie
2013/53/EU

ANNEXE I

WESENTLICHE ANFORDERUNGEN

VORBEMERKUNG

Im vorliegenden Anhang werden unter dem Begriff „Fahrzeuge“ Sportboote und Wassermotorräder verstanden.

A. Wesentliche Sicherheitsanforderungen an Entwurf und Bau von Fahrzeugen

1. ENTWURFSKATEGORIEN FÜR BOOTE

Entwurfskategorie	Windstärke (in Beaufort)	Signifikante Wellenhöhe (H 1/3 in Meter)
A- „Ozean“	mehr als 8	mehr als 4
B – „Hochsee“	bis einschließlich 8	bis einschließlich 4
C – „Küstennah“	bis einschließlich 6	bis einschließlich 2
D – „Geschützte Gewässer“	bis einschließlich 4	bis einschließlich 0,3

Begriffe

A. OZEAN: Ausgelegt für weite Fahrten, bei denen Wetterbedingungen mit Windstärken von mehr als 8 Beaufort und signifikanten Wellenhöhen ab 4 m, ausgenommen abnormale Wetterbedingungen, auftreten können, und für weitgehend autarke Schiffe.

B. HOCHSEE: Ausgelegt für Hochseefahrten, bei denen Wetterbedingungen bis einschließlich Windstärke 8 und signifikante Wellenhöhen bis einschließlich 4 m auftreten können.

C. KÜSTENNAH: Ausgelegt für Fahrten in Küstengewässern, großen Buchten, Strommündungen, auf Seen und Flüssen, bei denen Wetterbedingungen bis einschließlich Windstärke 6 und signifikante Wellenhöhen bis einschließlich 2 m auftreten können.

D. GESCHÜTZTE GEWÄSSER: Ausgelegt für Fahrten in geschützten Küstengewässern, kleinen Buchten, kleinen Seen, auf Flüssen und Kanälen, bei denen Wetterbedingungen bis einschließlich Windstärke 4 und signifikante Wellenhöhen bis einschließlich 0,3 m, vereinzelt auch bis max. 0,5 m, beispielsweise durch vorbeifahrende Schiffe erzeugt, auftreten können.

Die Fahrzeuge müssen so ausgelegt und gebaut sein, dass sie die für ihre Kategorie geltenden Anforderungen an Stabilität und Auftrieb und sonstigen einschlägigen wesentlichen Anforderungen in Anhang I erfüllen und gut zu handhaben sind.

WESENTLICHE ANFORDERUNGEN

A. Wesentliche Sicherheitsanforderungen an Entwurf und Bau der unter Art. 2(1) aufgeführten Produkte

1. ENTWURFSKATEGORIEN FÜR WASSERFAHRZEUGE

Entwurfskategorie	Windstärke (in Beaufort)	Signifikante Wellenhöhe (H 1/3 in Meter)
A	mehr als 8	mehr als 4
B	bis einschließlich 8	bis einschließlich 4
C	bis einschließlich 6	bis einschließlich 2
D	bis einschließlich 4	bis einschließlich 0,3

Erläuterungen:

A. Von einem Sportboot der Entwurfskategorie A wird erwartet, dass es für Windstärken von möglicherweise mehr als 8 (Beaufort) und signifikante Wellenhöhen von 4 m und mehr ausgelegt ist, abnormale Wetterbedingungen wie Sturm, schwerer Sturm, Orkan, Wirbelsturm und extreme Seebedingungen oder Riesenwellen ausgenommen.

B. Von einem Sportboot der Entwurfskategorie B wird erwartet, dass es für Windstärken bis einschließlich 8 und signifikante Wellenhöhen bis einschließlich 4 m ausgelegt ist.

C. Von einem Wasserfahrzeug der Entwurfskategorie C wird erwartet, dass es für Windstärken bis einschließlich 6 und signifikante Wellenhöhen bis einschließlich 2 m ausgelegt ist.

D. Von einem Wasserfahrzeug der Entwurfskategorie D wird erwartet, dass es für Windstärken bis einschließlich 4 und signifikante Wellenhöhen bis einschließlich 0,3 m und vereinzelte Wellen bis max. 0,5 m Höhe ausgelegt ist.

Wasserfahrzeuge aller Entwurfskategorien müssen so ausgelegt und gebaut sein, dass sie die im Anhang aufgeführten Anforderungen an Stabilität und Auftrieb und sonstige wesentliche Anforderungen des vorliegenden Anhangs erfüllen und gut zu handhaben sind.

EN ISO 8666:2002
Hauptdaten

EN ISO 12217 Parties 1 à 3:2013
Bewertung von Stabilität und Auftrieb

Leitfaden für
die neue EU-
Sportbootrichtlinie
2013/53/UE
Frühjahr 2015

- einleitung
- kurzanleitung
- testen sie ihr wissen
- rechtliche änderungen
- grundlegende anforderungen
- konformitätsbewertung
- marktüberwachung
- nicht-konformität
- sonderfälle
- nützliche informationen
- über die autoren
- rechtliche hinweise
- anhang