



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 17.12.2012  
COM(2012) 772 final

2012/0358 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2012) 437 final}

{SWD(2012) 438 final}

# BEGRÜNDUNG

## **1. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

### **1.1. Hintergrund**

Die Schiffsausrüstung hat ganz erheblichen Anteil am Wert eines neu gebauten Schiffs, und die Qualität und Funktionstüchtigkeit dieser Ausrüstung ist von entscheidender Bedeutung für die Sicherheit des Schiffs und seiner Mannschaft sowie für die Vermeidung von Seeunfällen und Meeresverschmutzung.

Die internationalen Übereinkommen im Bereich der Seeverkehrssicherheit enthalten spezifische Vorschriften für die ordnungsgemäße Ausrüstung von Schiffen; die Flaggenstaaten müssen aufgrund dieser Übereinkommen dafür sorgen, dass die Ausrüstung eines Schiffes bestimmten Sicherheits-, Bau- und Leistungsanforderungen genügt, und sie müssen entsprechende Zeugnisse ausstellen. Zu diesem Zweck werden sowohl von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) als auch von den internationalen und den europäischen Normenorganisationen Prüfnormen für Schiffsausrüstung festgelegt. Die IMO erarbeitet die in den Übereinkommen festgelegten Anforderungen und die Prüfnormen und aktualisiert sie durch verschiedene Instrumente wie Codes, Entschließungen und Rundschreiben.

Die internationalen Übereinkommen und Prüfnormen lassen den Verwaltungen der Flaggenstaaten einen gewissen Ermessensspielraum. IMO-Instrumente, in denen Anforderungen und Prüfnormen festgelegt sind, werden zwar im Allgemeinen verbindlich, doch können aufgrund der traditionell auf Konsens beruhenden Arbeitsweise der IMO hin und wieder auch wichtige Sicherheitsstandards für Schiffsausrüstung durch nicht verbindliche Instrumente verabschiedet werden; aus dem gleichen Grund sind in IMO-Instrumenten manchmal extrem großzügige oder gar keine Fristen für die Anwendung festgelegt.

Schon 1995 wies die Kommission in ihrem Vorschlag für eine Richtlinie über Schiffsausrüstung deutlich darauf hin, dass dies zu konkreten Problemen im Binnenmarkt führe, da die Vorschriften für Schiffsausrüstung auf EU-Ebene nicht harmonisiert seien<sup>1</sup>. Die Mitgliedstaaten waren nur ungern bereit, ihre jeweiligen Konformitätsbescheinigungen gegenseitig anzuerkennen, selbst wenn sie auf vergleichbaren Anforderungen beruhten - zumindest wollten sie dies nicht ohne zusätzliche nationale Kontrollen tun. Dies führte dazu, dass es für ein und dieselbe Schiffsausrüstung mehrere Zulassungsverfahren gab. Die Kommission wies darauf hin, dass die Harmonisierung zur Beseitigung bedeutender administrativer Hemmnisse und zur Öffnung des Binnenmarkts für Schiffsausrüstung führen würde, die einem der Mitgliedstaaten zertifiziert wurde, was erhebliche Größenvorteile mit sich bringen würde.

In der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung<sup>2</sup> wurden daher einheitliche Regeln festgelegt, um Unterschiede bei der Umsetzung der internationalen Normen durch klar definierte Anforderungen und einheitliche Zertifizierungsverfahren auszuschalten. Eine solche einheitliche Regelung ist auch weiterhin erforderlich, damit der Binnenmarkt im Bereich der Schiffsausrüstung reibungslos

---

<sup>1</sup> Siehe KOM(1995) 269 endg.

<sup>2</sup> ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25.

funktionieren und gleichzeitig ein hohes Niveau für Sicherheit und Umweltschutz gewährleistet werden kann.

## **1.2. Erfahrungen mit der Anwendung der Richtlinie 96/98/EG**

Die Erfahrungen mit der Anwendung der Richtlinie über Schiffsausrüstung zeigen, dass die geltende Richtlinie in vier Bereichen ihre Ziele nicht voll erreicht:

### *1.2.1. Identifizierung der geltenden Anforderungen. Regelmäßige Änderung von Anhang A der Richtlinie*

Die spezifischen technischen Anforderungen und Prüfnormen für Ausrüstung, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie für Schiffsausrüstung fällt, sind in Anhang A der Richtlinie aufgeführt. Anhang A muss regelmäßig aktualisiert werden, um mit den von der IMO und - gegebenenfalls - von den internationalen und den europäischen Normenorganisationen verabschiedeten Rechtsvorschriften Schritt zu halten.

In den IMO-Instrumenten und internationalen Normen ist üblicherweise eine vertretbare Zeitspanne zwischen Verabschiedung und Inkrafttreten vorgesehen, in den meisten Fällen zwischen zwölf und vierundzwanzig Monaten. Das System muss so angelegt sein, dass die neuen Anforderungen in diesem Zeitfenster in nationales Recht umgesetzt werden können – dies ist jedoch derzeit nicht der Fall. Bisher konnten die von der IMO gesetzten Fristen noch nie vollständig eingehalten werden, und bei der Übernahme der IMO-Anforderungen in die nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten kam es zu Verzögerungen von bis zu sieben Jahren.

Dies führt zu erheblichen Störungen für die Industrie, die nach unterschiedlichen Normen für den europäischen und für den internationalen Markt produzieren muss und Schwierigkeiten hat, die konkret anzuwendenden Anforderungen zu ermitteln. Damit steigt das Risiko, dass europäische Schiffe in ausländischen Häfen festgehalten werden.

### *1.2.2. Qualität der Arbeit der notifizierten Stellen*

Die notifizierten Stellen werden von den Verwaltungen der Mitgliedstaaten eindeutig uneinheitlich, manchmal unzureichend kontrolliert. Die Vorschriften der Richtlinie über Schiffsausrüstung für notifizierte Stellen umfassen derzeit keine Qualitäts-Benchmarks für die notifizierten Stellen selbst oder effiziente Kontrollmöglichkeiten für die Mitgliedstaaten. Da gut funktionierende Konformitätsbewertungsverfahren die erste und wichtigste „Verteidigungslinie“ sind, um Ausrüstung, die die Anforderungen nicht erfüllt, vom Markt fernzuhalten, wurde die Sorge geäußert, dass die Industrie einem unfairen Wettbewerb ausgesetzt werden könnte, weil diese Schwachstellen ausgenutzt werden.

### *1.2.3. Marktüberwachung*

Schiffsausrüstung wird meist beim Bau oder bei der Reparatur eines Schiffs an Bord installiert – dies kann überall in der Welt sein, in den meisten Fällen außerhalb der EU-Grenzen. Daher stellt die Schiffsausrüstung, die derzeit in das Gebiet der Mitgliedstaaten gelangt, nur einen Bruchteil der Ausrüstung dar, für die die Richtlinie gilt.

Die Richtlinie über Schiffsausrüstung sieht jedoch Maßnahmen der Marktüberwachung nur für Ausrüstung vor, die noch nicht an Bord installiert wurde, und enthält keine detaillierten Vorschriften – Marktüberwachung ist so eher eine Option als eine Verpflichtung. Daher

entspricht das System der Richtlinie nicht der Realität des Marktes und macht es in der Praxis den Mitgliedstaaten sehr schwer, den Markt effektiv zu überwachen.

Die Marktüberwachung liefert also den nationalen Behörden kaum ausreichende Informationen, um die Installation von Ausrüstung, die den Anforderungen nicht entspricht, an Bord von EU-Schiffen zu verhindern. Dies hat unmittelbare negative Auswirkungen auf die Sicherheit, und Hersteller, die sich an die Vorschriften halten, sehen sich den Problemen des unfairen Wettbewerbs und der Nachahmung gegenüber.

#### *1.2.4. Schutzklausel*

Die Erfahrung hat gezeigt, dass das Schutzklauselverfahren in seiner derzeit in der Richtlinie über Schiffsausrüstung festgelegten Form strukturelle Schwächen aufweist. Es gibt keinen Anreiz für einen Mitgliedstaat, im Zuge der Marktüberwachung ein umfassendes Verfahren bis hin zu restriktiven Maßnahmen durchzuführen, mit unabhängigen Stichproben und ausreichend gewährleisteter Zuverlässigkeit. Der Text in seiner derzeitigen Form verpflichtet die Mitgliedstaaten in keiner Weise, eine Anhörung des Herstellers vorzusehen oder ein Einspruchsverfahren einzurichten, ganz zu schweigen von den Möglichkeiten der Behebung von Mängeln auf freiwilliger Basis. Dies kann wie im oben genannten Fall zu einer verfrühten Notifizierung bei der Kommission führen, der so die eingehende inhaltliche Prüfung übertragen wird. Damit wird die Kommission in einer Weise belastet, die ihre Ressourcen und technischen Kapazitäten deutlich übersteigt, selbst wenn man die Unterstützung der EMSA berücksichtigt.

Außerdem ist das derzeitige Schutzklauselverfahren umständlich und langwierig und kann den Ruf der Hersteller über einen langen Zeitraum schwer schädigen, bis eine endgültige Entscheidung getroffen wird.

### **1.3. Der neue Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten in der EU**

In der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates<sup>3</sup> wird ein einheitlicher EU-Rechtsrahmen für die Akkreditierung und Marktüberwachung festgelegt. In dem Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates<sup>4</sup> wird ein einheitlicher Rahmen allgemeiner Grundsätze und Musterbestimmungen für die Abfassung von EU- Rechtsvorschriften zur Harmonisierung der Bedingungen für die Vermarktung von Produkten festgelegt (EU-Harmonisierungsvorschriften). Nach Artikel 2 stützen sich die Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union auf die in diesem Beschluss festgelegten allgemeinen Grundsätze und die betreffenden Musterbestimmungen der Anhänge I, II und III. Die Rechtsvorschriften der Union können jedoch von diesen allgemeinen Grundsätzen und Musterbestimmungen abweichen, wenn dies aufgrund der Besonderheiten des betreffenden Sektors angebracht ist, insbesondere wenn ein umfassendes Rechtssystem bereits besteht.

---

<sup>3</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

<sup>4</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 82.

## **1.4. Ziele dieses Vorschlags**

### *1.4.1. Allgemeine Ziele*

Nach den Artikeln 90 und 91 AEUV soll die gemeinsame Verkehrspolitik zu den umfassenderen Zielen der Verträge (und damit zum freien Warenverkehr) beitragen und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umfassen. Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik und unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Schiffsausrüstungssektors sollen durch die vorgeschlagene Richtlinie folgende allgemeine Ziel erreicht werden:

- Verbesserung der Durchführungs- und Durchsetzungsmechanismen der Richtlinie über Schiffsausrüstung; dadurch sollen das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarktes für Schiffsausrüstung gewährleistet und gleichzeitig ein hohes Niveau für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung der Meeresverschmutzung sichergestellt werden;
- Vereinfachung des Rechtsrahmens; gleichzeitig soll gewährleistet werden, dass die Anforderungen der IMO in der gesamten EU einheitlich angewandt und durchgeführt werden und damit zur Schaffung der notwendigen Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie der Union (Artikel 173 AEUV) beitragen.

### *1.4.2. Spezifische Ziele*

Diese allgemeinen Ziele lassen sich in spezifischere Ziele übertragen:

- Suche nach dem optimalen Weg, die Richtlinie über Schiffsausrüstung an den Neuen Rechtsrahmen anzupassen (entsprechend Artikel 2 des Beschlusses Nr. 768/2008/EG) und gleichzeitig den Besonderheiten des Schiffsausrüstungssektors im Bereich der Marktüberwachung, Konformitätsbewertung von Produkten und Verpflichtungen der Akteure in der Verteilungskette angemessen Rechnung zu tragen.
- Schaffung der Voraussetzungen für eine schnellere, einfachere und klarere Umsetzung der Änderungen von IMO-Normen in europäische und nationale Rechtsvorschriften.

## **2. ERGEBNISSE DER KONSULTATION DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

Die Beteiligten, zu denen es seit Inkrafttreten der Richtlinie über Schiffsausrüstung 1997 regelmäßige Kontakte gab, wurden 2008 zu Beginn der Änderungsphase in Form eines Fragebogens konsultiert, der den Mitgliedstaaten, der Industrie und der MarED-Gruppe notifizierter Stellen übermittelt wurde. Am 27. November 2008 fand in Brüssel eine förmliche Konsultationssitzung mit den Beteiligten statt. Im April 2012 kontaktierte die Kommission alle Beteiligten nochmals, um aktuellere Stellungnahmen zu den möglichen Änderungen der Richtlinie oder neue Daten zu erhalten. Die eingegangenen Antworten bestätigten weitgehend die Probleme, die bereits einer Prüfung unterzogen worden waren.

Die Folgenabschätzung konzentrierte sich auf zwei Alternativen zum Basisszenario (Status quo), nämlich maximale Anpassung an den Neuen Rechtsrahmen und bedingte Anpassung; für die bedingte Anpassung wurden einige für die Richtlinie über Schiffsausrüstung spezifische Maßnahmen vorgesehen, um den Besonderheiten des Sektors Rechnung zu tragen. Die Prüfung ergab, dass zwar im Großen und Ganzen beide Optionen angemessen waren, die bedingte Anpassung jedoch die effektivste und mit der geringsten Belastung verbundene Lösung war, die gleichzeitig insgesamt die positivsten wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen hatte.

Der Ausschuss für Folgenabschätzung der Kommission wurde zweimal konsultiert, und zwar im September 2009 und im August 2012. Nach den Anmerkungen zur ersten Fassung wurde die Folgenabschätzung gründlich umformuliert, u.a. durch Überarbeitung der Problemstellung, Neustrukturierung der strategischen Optionen und Kürzung des Dokuments. In seiner zweiten Stellungnahme formulierte der Ausschuss einige zusätzliche Empfehlungen, die in das endgültige Dokument aufgenommen wurden.

Die vollständige Bewertung findet sich im Bericht über die Folgenabschätzung, der diesem Vorschlag beiliegt und veröffentlicht wurde unter: [http://ec.europa.eu/governance/impact/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/governance/impact/index_en.htm) .

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE**

#### **3.1. Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV.

#### **3.2. Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit**

Die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit werden vollständig eingehalten.

Die Harmonisierung durch die EU ermöglicht klar definierte Anforderungen und einheitliche Bescheinigungsverfahren, durch die ein hohes Niveau der Sicherheit und des Umweltschutzes gewährleistet und gleichzeitig das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes gefördert werden kann.

Die Ziele der EU im Schiffsausrüstungssektor können durch Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend erreicht werden; sie können besser durch ein Tätigwerden auf EU-Ebene umgesetzt werden.

Die vorgeschlagene Richtlinie enthält jedoch nicht die für Schiffsausrüstung, die in ihren Anwendungsbereich fällt, geltenden detaillierten technischen Spezifikationen, sondern beschränkt sich darauf, die Einhaltung der in den internationalen Instrumenten enthaltenen Anforderungen und Prüfnormen vorzuschreiben; zur einheitlichen Umsetzung dieser Anforderungen und Normen ist ein Mechanismus vorgesehen. Zwar werden die Konformitätsbewertungsverfahren harmonisiert, doch bleibt ihre Anwendung vollkommen den Mitgliedstaaten überlassen, die nach wie vor die Verantwortung dafür tragen, dass Schiffsausrüstung, die an Bord von EU-Schiffen installiert werden soll, die Anforderungen der Richtlinie erfüllt. Erlassen die Mitgliedstaaten restriktive Maßnahmen in Bezug auf Ausrüstung, die die Anforderungen nicht erfüllt, muss die Kommission nur dann eingreifen, wenn gegen diese Maßnahmen innerhalb einer angemessenen Zeit Einspruch erhoben wird.

Daher gehen die Maßnahmen der EU nicht über das zur Erreichung der unter 2.3 genannten Ziele erforderliche Maß hinaus.

### **3.3. Wahl des Instruments**

Eine Richtlinie ist auch weiterhin das geeignetste Instrument, um die Ziele des Vorschlags umzusetzen. Da die geplanten Maßnahmen eine wesentliche Änderung der Bestimmungen der Richtlinie 96/98/EG darstellen, sollte aus Gründen der Klarheit diese Richtlinie aufgehoben und durch eine neue Richtlinie ersetzt werden.

## **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt. Die der Kommission übertragenen Aufgaben werden auch dort, wo die Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs vorgesehen ist, insgesamt voraussichtlich nicht zu einer Erhöhung der Arbeitsbelastung führen und mit den vorhandenen Ressourcen bewältigt.

## **5. INHALT DES VORSCHLAGS**

**Artikel 1** - Festlegung der Ziele des Vorschlags im Einklang mit den entsprechenden Zielen der Verträge, wie unter Punkt 1.4 der Begründung ausgeführt.

**Artikel 3** – Anwendungsbereich der Richtlinie. Schiffsausrüstung wird beim Bau, bei Reparaturen oder bei der Auslieferung von Schiffen an Bord installiert. Zwar wird mit Schiffsausrüstung auch innerhalb der EU gehandelt, doch wird der Anwendungsbereich der Richtlinie festgelegt auf Ausrüstung a) die an Bord eines Schiffs installiert werden soll, das die Flagge eines Mitgliedstaats führt, und b) für die nach den internationalen Übereinkommen die Zulassung durch die Flaggenstaatverwaltung vorgeschrieben ist. Die Anwendung anderer Richtlinien wird ausgeschlossen, da nur durch die Schiffsausrüstungs-Richtlinie sichergestellt werden kann, dass Schiffsausrüstung, die an Bord von EU-Schiffen installiert ist, den Anforderungen der internationalen Übereinkommen und Instrumente entspricht.

**Artikel 4** – Anforderungen an Schiffsausrüstung aufgrund internationaler Übereinkommen und Instrumente. Wie in diesen Übereinkommen und Instrumenten vorgesehen beschränkt sich der Nachweis der Einhaltung der Vorschriften auf die geltenden spezifischen Prüfnormen. Da die Kohärenz mit dem internationalen Rechtsrahmen laufend gewährleistet werden muss, müssen diese Anforderungen und Normen jeweils in ihrer aktuellen Fassung Anwendung finden; diese automatische Anpassung entspricht der allgemeinen Politik der EU im Bereich der Seeverkehrssicherheit. Die automatische Aktualisierung gilt nicht für Prüfnormen, da die Erfahrung gezeigt hat, dass dies unverhältnismäßige Auswirkungen haben kann.

**Artikel 5** – Ausdruck eines anderen charakteristischen Elements des Schiffsausrüstungssektors, nämlich der Vorgabe, dass der Flaggenstaat gewährleisten muss, dass nur Ausrüstung, die entsprechend den zu diesem Zeitpunkt geltenden Anforderungen der internationalen Instrumente ordnungsgemäß zugelassen wurde, auf Schiffen unter seiner Flagge installiert werden kann. Die Ausrüstung sollte diesen Anforderungen jederzeit entsprechen, sofern nicht von der IMO zu einem späteren Zeitpunkt festgelegte Anforderungen auch für bereits an Bord installierte Ausrüstung gelten.

**Artikel 6** – Grundlage für den freien Warenverkehr von Schiffsausrüstung in der EU, ausgehend vom Prinzip der gegenseitigen Anerkennung der Mitgliedstaaten von Ausrüstung, die die in der Richtlinie festgelegten Anforderungen erfüllt. **Artikel 7** – gilt für die Umtragung eines Schiffs in das Register eines Mitgliedstaats auf der Grundlage der Einhaltung der Anforderungen der Richtlinie, lässt jedoch auch gleichwertige Ausrüstung zu, um den Schiffseignern keine unangemessene und ungerechtfertigte Belastung aufzuerlegen oder EU-Flaggen zu benachteiligen.

**Artikel 8** – Vorrang für die internationalen Regeln im Bereich der Seeverkehrssicherheit, was dem globalen Charakter der Schifffahrt entspricht. Es muss jedoch sichergestellt werden, dass ein Versäumnis der IMO, angemessene Normen für Schiffsausrüstung festzulegen, die Ziele der Richtlinie nicht beeinträchtigt; daher muss die Kommission ermächtigt werden, entsprechende Spezifikationen durch delegierte Rechtsakte festzulegen, bis internationale Normen verabschiedet werden.

**Artikel 9 bis 11** - Steuerrad-Kennzeichen. Wie bereits in der geltenden Richtlinie vorgesehen ist ein spezifisches Kennzeichen für Ausrüstung erforderlich, die den Anforderungen der internationalen Übereinkommen im Bereich der Seeverkehrssicherheit entspricht, die von entsprechenden Anforderungen in anderen Harmonisationsinstrumenten der EU abweichen können, die für Ausrüstung ähnlicher Art gelten, jedoch nicht für die Verwendung oder Installation an Bord von Schiffen vorgesehen ist. Es finden entsprechend die allgemeinen Grundsätze für die CE-Kennzeichnung Anwendung, die insbesondere in der Verordnung 765/2008/EG festgelegt sind. Um die Kontrolle durch den Flaggenstaat und die Hafenstaat-Behörden zu erleichtern und die Nachahmung von Waren zu bekämpfen, sieht Artikel 11 die Möglichkeit vor, anstelle des Steuerrad-Kennzeichens oder zusätzlich dazu ein elektronisches Etikett anzubringen.

**Artikel 12 bis 14** - Musterbestimmungen des Beschlusses Nr. 768/2008 hinsichtlich der Verpflichtungen der Wirtschaftsakteure. Es ist zu berücksichtigen, dass a) nur ein Bruchteil der unter diese Richtlinie fallenden Schiffsausrüstung innerhalb der EU vertrieben wird, in der Regel durch Schiffs- und Reparaturwerften, und dass b) wie bereits erwähnt, die Mitgliedstaaten eine besondere Verpflichtung haben, dafür zu sorgen, dass nur Ausrüstung, die die Anforderungen erfüllt, an Bord von Schiffen unter ihrer Flagge installiert ist. Infolgedessen a) garantiert der Einführer mit der Anbringung des Kennzeichens die Konformität der Ausrüstung und übernimmt bestimmte Verpflichtungen, unter anderem muss er nationalen Behörden Zugang zu seinen Räumlichkeiten für Marktüberwachungsmaßnahmen gewähren; b) wurde für Hersteller mit Sitz außerhalb der EU die Ernennung eines Bevollmächtigten vorgeschrieben; und c) wurden für Einführer und Händler die entsprechenden Verpflichtungen auf die für den Sektor relevanten beschränkt, nämlich Zusammenarbeit bei der Marktüberwachung und, für Einführer, klare Identifizierung.

Die Konformitätsbewertungsverfahren, die den Herstellern zur Verfügung stehen, sind in **Artikel 15** genannt und in **Anhang II** ausführlich dargestellt. Von den im Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten vorgesehenen Modulen wurden nur diejenigen übernommen, die mit der in den internationalen Übereinkommen und Instrumenten vorgeschriebenen spezifischen Zulassung durch den Flaggenstaat vereinbar sind. Aus den gleichen Gründen wurde der Text geringfügig angepasst. Um den Schutz legitimer Rechte des geistigen Eigentums zu erleichtern, enthalten alle Module die Verpflichtung des Herstellers, der notifizierten Stelle eine beglaubigte Kopie der Patentschrift, der Lizenz oder eines sonstigen Dokuments zu übermitteln, auf dessen Grundlage der Antragsteller das Recht in

Anspruch nimmt, die Schiffsausrüstung herzustellen, zu verwenden, zu verkaufen oder zum Verkauf anzubieten bzw. ihre Marke zu verwenden; dieses Dokument ist den zuständigen Gerichten auf Verlangen zur Verfügung zu stellen.

Hinsichtlich der EU-Konformitätserklärung gleicht **Artikel 16** die Richtlinie an den Beschluss Nr. 768/2008 an. Wie das Anbringen des Steuerrad-Kennzeichens begründet die Ausstellung einer Konformitätserklärung die Verantwortlichkeiten und Verpflichtungen des Herstellers im Rahmen dieser Richtlinie. Durch weitere Bestimmungen wird sichergestellt, dass Kopien der Erklärung bei der zuständigen notifizierten Stelle hinterlegt und ständig an Bord mitgeführt werden; dadurch wird – mit vertretbar geringem zusätzlichem Verwaltungsaufwand - die Kontrolle durch die Marktüberwachungsbehörden, den Flaggenstaat und die Hafenstaat-Behörden erheblich erleichtert.

**Artikel 17 bis 26 sowie Anhänge III bis V** - Musterbestimmungen des Beschlusses 768/2008 in Bezug auf Notifizierung, notifizierende Behörden, notifizierte Stellen und die entsprechenden Verfahren. Die Einbeziehung dieser Bestimmungen eröffnet den Mitgliedstaaten die Möglichkeit der Akkreditierung – dies könnte zu einer Entlastung der unter chronischer Ressourcenknappheit leidenden Seeverkehrsverwaltung beitragen. Zur Gewährleistung einer strengeren Kontrolle der notifizierten Stellen angesichts der Tatsache, dass der gesamte Prozess einschließlich Entwurf, Erprobung, Zertifizierung, Produktion, Auslieferung und Installation an Bord von Schiffsausrüstung möglicherweise vollständig außerhalb der EU-Grenzen stattfindet, wurden den üblichen Überwachungspflichten der Mitgliedstaaten zwei zusätzliche Schutzklauseln hinzugefügt: Erstens sollten notifizierte Stellen mindestens alle zwei Jahre überprüft werden; zweitens kann die Kommission<sup>5</sup> als Beobachter an den Audits teilnehmen. Die Möglichkeit, notifizierte Stellen beim Hersteller selbst vorzusehen, wurde nicht berücksichtigt, da dies für die oben genannte beschränkte Zahl der in Frage kommenden Konformitätsbewertungsverfahren unangemessen ist.

**Artikel 27 bis 31** – Angleichung der Richtlinie an den allgemeinen Rahmen für die Überwachung des EU-Marktes, unter anderem hinsichtlich des Schutzklauselverfahrens. Eventuell erforderliche Überprüfungen an Bord sind in Artikel 27 geregelt. Artikel 29 enthält zwei zusätzliche spezifische Elemente, die im Schiffsausrüstungssektor erforderlich erscheinen.

- Hat sich die Kommission davon überzeugt, dass die technische Bewertung, die der betroffene Mitgliedstaat durchgeführt hat, fair und objektiv war, sollte sie bei der Überprüfung der restriktiven Maßnahmen der Mitgliedstaaten in Bezug auf Ausrüstung, die die Anforderungen nicht erfüllt, nicht zu einer erneuten Bewertung verpflichtet sein. Dadurch soll gewährleistet werden, dass die Belastung der Kommission im Verhältnis zu den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln steht; weiter sollen die Mitgliedstaaten ermutigt werden, für ein faires Verfahren zu sorgen und alle Maßnahmen Hinblick auf eine umfassende und objektive Bewertung der Gefahren zu ergreifen.
- Es ist erforderlich, die Möglichkeit vorzusehen, dass sich die IMO-Normen als mangelhaft erweisen. Für diesen Fall ist ein Mechanismus vorgesehen, der dem in Artikel 8 beschriebenen gleicht.

**Artikel 32 bis 34** – spezifische Regelung für Ausnahmefälle, die weitgehend aus der geltenden Richtlinie übernommen wurde. Dies betrifft Ausnahmen für technische Neuerungen

---

<sup>5</sup> Es ist darauf hinzuweisen, dass die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs, wie in Erwägungsgrund 17 erwähnt, die Kommission bei der Durchführung der Richtlinie und bei der Erfüllung der ihr übertragenen Aufgaben unterstützt.

oder für Versuchs- oder Erprobungszwecke. Wichtiger sind die vorgesehenen Lösungen für Fälle, in denen Schiffe in Häfen außerhalb der EU nicht zu vertretbaren Bedingungen Schiffsausrüstung finden können, die mit dem Steuerrad-Kennzeichen versehen ist, oder in denen mit diesem Kennzeichen versehene Ausrüstung auf dem Markt nicht mehr verfügbar ist. In allen diesen Fällen können die Mitgliedstaaten die Installation von Ausrüstung an Bord gestatten, die nicht das Steuerrad-Kennzeichen trägt, sofern durch die erforderlichen Beschränkungen gewährleistet wird, dass durch diese Ausnahmen nicht die Ziele dieser Richtlinie gefährdet werden.

**Artikel 35** – ein wesentlicher Teil im Aufbau der neuen Richtlinie, mit drei Elementen:

- Einheitliche Durchführung der vom Gesetzgeber vorgesehene Vorschrift, dass Schiffsausrüstung die in den internationalen Instrumenten festgelegten spezifischen Anforderungen hinsichtlich Entwurf, Bau und Leistung sowie die dazugehörigen Prüfnormen erfüllen muss, indem die Kommission ermächtigt wird, die im Rahmen dieser Instrumente für jeden Gegenstand der Ausrüstung geltenden Anforderungen und Normen festzulegen. Dazu werden Durchführungsrechtsakte erlassen. Wie die Folgenabschätzung zeigt, wird davon ausgegangen, dass durch Durchführungsverordnungen die oben beschriebenen Probleme der Verzögerungen und der Rechtsunsicherheit gelöst werden, weil unter anderem die Bestimmungen nicht mehr in nationales Recht der Mitgliedstaaten umgesetzt werden müssen.
- Ermächtigung der Kommission, einheitliche Kriterien und Verfahren für die Anwendung dieser Anforderungen und Prüfnormen festzulegen, eine notwendige Maßnahme, um sicherzustellen, dass unterschiedliche Auslegungen durch die Mitgliedstaaten (z.B. hinsichtlich Geltungsdauer, Anwendungsbereich oder technischer Umsetzung) sich nicht auf die Sicherheit oder auf das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes auswirken können. In diesem Zusammenhang werden die vorbereitenden Arbeiten der durch die Richtlinie eingerichteten Gruppe notifizierter Stellen berücksichtigt. Für diesen Zweck wurden Durchführungsrechtsakte für die geeignetste Vorgehensweise gehalten.
- Schließlich wird der Kommission die Aufgabe übertragen, wichtige Informationen zu sammeln und zu veröffentlichen. Dadurch wird die bestehende Praxis kodifiziert und ausgeweitet und die Durchführung der Richtlinie durch alle Akteure erleichtert, wie sich aus der Konsultation der Beteiligten ergab.

**Artikel 36** – Gewährleistung, dass die neue Richtlinie jederzeit dem internationalen Rechtsrahmen entspricht, durch Ermächtigung der Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte zur Aktualisierung der in der Richtlinie enthaltenen Liste einschlägiger internationaler Übereinkommen und Normungsorganisationen sowie der Verweise auf internationale und europäische Normen. Die Kommission kann die einschlägigen Übereinkommen anhand eines spezifischen Kriteriums (dass nämlich Schiffsausrüstung vom Flaggenstaat zugelassen sein muss) festlegen, so dass die Aktualisierung der Liste durch die Kommission keine indirekte Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie nach Artikel 3 darstellen kann.

**Artikel 40** – Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG und Festlegung der erforderlichen Übergangsbestimmungen.

**Artikel 37 (Ausübung der Befugnisübertragung), 38 (Ausschussverfahren), 39 (Umsetzung), 41 (Inkrafttreten) und 42 (Adressaten)** - Standardbestimmungen.

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/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 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Angesichts der globalen Dimension der Schifffahrt muss die Union den internationalen Regelungsrahmen für die Sicherheit im Seeverkehr anwenden und stützen. Nach den internationalen Übereinkommen im Bereich der Seeverkehrssicherheit müssen die Flaggenstaaten dafür sorgen, dass die Ausrüstung eines Schiffes hinsichtlich Entwurf, Bau und Leistung bestimmten Sicherheitsanforderungen genügt, und entsprechende Bescheinigungen ausstellen. Dazu haben die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) sowie die internationalen und europäischen Normenorganisationen Leistungs- und Prüfnormen für bestimmte Arten von Schiffsausrüstung ausgearbeitet.
- (2) Die internationalen Instrumente lassen den Verwaltungen der Flaggenstaaten erheblichen Ermessensspielraum. Da die Vorschriften nicht harmonisiert sind, weisen die Produkte, denen die zuständigen nationalen Behörden Übereinstimmung mit den genannten internationalen Übereinkommen und Normen bescheinigt haben, unterschiedliche Sicherheitsniveaus auf. Dies beeinträchtigt das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts, da es für die Mitgliedstaaten problematisch wird, die

---

<sup>1</sup> ABl. C , , S. .

<sup>2</sup> ABl. C , , S. .

Installation von Ausrüstung, die von einem anderen Mitgliedstaat zertifiziert wurde, an Bord der Schiffe unter ihrer Flagge ohne weitere Überprüfung zuzulassen.

- (3) Die Harmonisierung durch die Union behebt diese Probleme. So wurden in der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung<sup>3</sup> einheitliche Vorschriften festgelegt, um Unterschiede bei der Anwendung internationaler Normen durch klar definierte Anforderungen und einheitliche Bescheinigungsverfahren zu beseitigen.
- (4) Das Unionsrecht verfügt über verschiedene andere Instrumente, in denen Anforderungen und Bedingungen festgelegt sind, durch die unter anderem der freie Warenverkehr im Binnenmarkt oder Umweltvorschriften für bestimmte Produkte gewährleistet werden sollen, die vor ihrer Art her der an Bord von Schiffen verwendeten Ausrüstung ähneln, jedoch nicht den internationalen Normen entsprechen, die sich unter Umständen erheblich von den innerhalb der Union geltenden Rechtsvorschriften unterscheiden und laufend weiterentwickelt werden. Diese Produkte können daher die Mitgliedstaaten nicht entsprechend den einschlägigen internationalen Übereinkommen im Bereich der Seeverkehrssicherheit zertifizieren. Für Ausrüstung, die im Einklang mit den internationalen Sicherheitsnormen an Bord von EU-Schiffen installiert werden soll, sollte daher ausschließlich diese Richtlinie gelten, die in jedem Fall als *lex specialis* zu betrachten ist. Darüber hinaus sollte ein spezifisches Kennzeichen festgelegt werden, durch das angezeigt wird, dass Ausrüstung, die mit diesem Kennzeichen versehen ist, den in den einschlägigen internationalen Übereinkommen und Instrumenten festgelegten Anforderungen entspricht.
- (5) Die mit der Anwendung der Richtlinie 96/98/EG gewonnenen Erfahrungen haben gezeigt, dass zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um Anwendung und Durchsetzung dieser Richtlinie zu verbessern und den Rechtsrahmen einfacher zu gestalten, dabei aber sicherzustellen, dass die IMO-Anforderungen in der gesamten Union einheitlich umgesetzt und angewandt werden.
- (6) Daher sollten Anforderungen festgelegt werden, die gewährleisten, dass Schiffsausrüstung den in den geltenden internationalen Instrumenten festgelegten Sicherheitsnormen einschließlich der einschlägigen Prüfnormen entspricht; damit würde sichergestellt, dass Ausrüstung, die diesen Anforderungen genügt, im Binnenmarkt ungehindert in Verkehr gebracht werden und an Bord von Schiffen installiert werden kann, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen.
- (7) Der Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten<sup>4</sup> enthält gemeinsame Grundsätze und Musterbestimmungen, die in allen sektoralen Rechtsakten angewendet werden sollen, um eine einheitliche Grundlage für die Überarbeitung oder Neufassung dieser Rechtsvorschriften zu bieten. Dieser Beschluss stellt einen allgemeinen horizontalen Rahmen für künftige Rechtsvorschriften zur Harmonisierung der Bedingungen für die Vermarktung von Produkten und einen Bezugspunkt für geltende Rechtsvorschriften dar. Dieser allgemeine Rechtsrahmen bietet angemessene Lösungen für die Probleme, die sich bei der Anwendung der Richtlinie 96/98/EG gezeigt haben. Daher müssen die Begriffsbestimmungen und

<sup>3</sup> ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25.

<sup>4</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 82.

Musterbestimmungen des Beschlusses Nr. 768/2008 in diese Richtlinie aufgenommen werden, wobei die aufgrund der spezifischen Merkmale des Schiffsausrüstungssektors erforderlichen Anpassungen vorzunehmen sind.

- (8) Da Schiffsausrüstung beim Bau und bei der Reparatur von Schiffen überall in der Welt an Bord installiert wird, gestaltet sich die Marktüberwachung ganz besonders schwierig und kann auch nicht wirksam durch Grenzkontrollen unterstützt werden. Daher müssen den für die Marktüberwachung zuständigen Behörden und den im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätigen Besichtigern zusätzliche, spezifische Mittel an die Hand gegeben werden, um ihre Aufgabe zu erleichtern, zum Beispiel durch die Zulassung elektronischer Etiketten, die das Steuerrad-Kennzeichen ersetzen oder ergänzen.
- (9) Die Verantwortlichkeiten der Wirtschaftsakteure sollten so festgelegt werden, dass sie für diejenigen, die ihren Sitz in der Union haben, verhältnismäßig und nichtdiskriminierend sind und der Tatsache Rechnung tragen, dass ein großer Teil der unter diese Richtlinie fallenden Schiffsausrüstung möglicherweise niemals in das Gebiet der Mitgliedstaaten eingeführt und dort vertrieben wird.
- (10) Der Nachweis für die Einhaltung der internationalen Prüfnormen ließe sich am besten durch Konformitätsbewertungsverfahren erbringen, wie sie im Beschluss Nr. 768/2008 festgelegt sind. Allerdings sollten die Hersteller nur die Konformitätsbewertungsverfahren durchführen dürfen, die die Anforderungen der internationalen Instrumente erfüllen.
- (11) Damit beim Verdacht der Nichtkonformität ein faires und effizientes Überprüfungsverfahren gewährleistet ist, sollten die Mitgliedstaaten ermutigt werden, alle Maßnahmen im Hinblick auf eine umfassende und objektive Bewertung der Gefahren zu ergreifen. Hat sich die Kommission vergewissert, dass diese Voraussetzung erfüllt wurde, sollte sie von der Verpflichtung befreit werden, diese Bewertung im Zuge der Überprüfung der restriktiven Maßnahmen der Mitgliedstaaten in Bezug auf nichtkonforme Ausrüstung erneut vorzunehmen.
- (12) In Ausnahmefällen kann die Verwendung von Schiffsausrüstung zugelassen werden, die nicht mit dem Konformitätskennzeichen versehen ist; dies gilt insbesondere dann, wenn es unmöglich ist, in einem Hafen oder in einer Hafenanlage außerhalb der Union für ein Schiff Ausrüstung zu erhalten, die das Steuerrad-Kennzeichen trägt, oder wenn mit diesem Kennzeichen versehene Ausrüstung auf dem Markt nicht mehr verfügbar ist.
- (13) Es ist sicherzustellen, dass die Ziele dieser Richtlinie nicht dadurch gefährdet werden, dass die geltenden Prüfnormen unzureichend sind oder die IMO versäumt, angemessene Normen für Schiffsausrüstung festzulegen, die unter diese Richtlinie fällt. Weiter müssen geeignete technische Kriterien für die sichere und zuverlässige Verwendung elektronischer Etiketten festgelegt werden. Darüber hinaus muss dafür gesorgt werden, dass einige nicht wesentliche Elemente dieser Richtlinie regelmäßig aktualisiert werden, insbesondere die Liste der in Artikel 2 Absatz 3 genannten internationalen Übereinkommen, in denen Sicherheitsanforderungen für Schiffsausrüstung festgelegt werden, sowie die Verweise auf spezifische Normen in Anhang III. Daher sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu

erlassen, um vorläufige harmonisierte technische Spezifikationen und Prüfnormen festzulegen und die genannten Listen und Verweise zu ergänzen. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen auch auf Expertenebene durchführt.

- (14) Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (15) Damit die Ziele dieser Richtlinie erreicht werden können, sollten die internationalen Instrumente im Binnenmarkt einheitlich angewandt werden. Daher müssen für jeden Gegenstand der Schiffsausrüstung, für den nach den internationalen Übereinkommen die Zulassung durch die Flaggenstaatverwaltung vorgeschrieben ist, die entsprechenden Anforderungen hinsichtlich Entwurf, Bau und Leistung sowie die dazugehörigen in den internationalen Instrumenten für diese Ausrüstung festgelegten Prüfnormen rasch und in klarer Form festgelegt werden; weiter müssen einheitliche Kriterien und Verfahren für die Umsetzung dieser Anforderungen und Normen durch die notifizierten Stellen, Behörden der Mitgliedstaaten und Wirtschaftsakteure verabschiedet werden. Darüber hinaus muss gewährleistet werden, dass nur in angemessen begründeten Ausnahmefällen Ausrüstung, die nicht das Steuerrad-Kennzeichen trägt, an Bord installiert werden darf.
- (16) Damit einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sichergestellt sind, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren<sup>5</sup> ausgeübt werden.
- (17) Die Kommission wird entsprechend der Verordnung (EG) [...] von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs bei der effektiven Umsetzung einschlägiger Rechtsakte der Union und der Ausübung der darin der Kommission übertragenen Aufgaben unterstützt.
- (18) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Verbesserung der Sicherheit auf See und die Vermeidung von Meeresverschmutzung, durch eine einheitliche Anwendung der einschlägigen internationalen Instrumente in Bezug auf Ausrüstung, die an Bord von Schiffen installiert wird, und die Gewährleistung des freien Warenverkehrs für solche Ausrüstung innerhalb der Union auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

---

<sup>5</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

- (19) Da die zu verabschiedenden Maßnahmen eine wesentliche Änderung der Bestimmungen der Richtlinie 96/98/EG darstellen, sollte aus Gründen der Klarheit diese Richtlinie aufgehoben und durch eine neue Richtlinie ersetzt werden -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

## **Kapitel 1**

### **Allgemeine Bestimmungen**

#### *Artikel 1*

##### *Ziel*

Ziel dieser Richtlinie ist die Erhöhung der Sicherheit auf See und die Vermeidung von Meeresverschmutzung durch die einheitliche Anwendung der einschlägigen internationalen Instrumente in Bezug auf Schiffsausrüstung, die an Bord von EU-Schiffen installiert werden soll, sowie die Gewährleistung des freien Warenverkehrs für solche Ausrüstung innerhalb der Union.

#### *Artikel 2*

##### *Begriffsbestimmungen*

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „Schiffsausrüstung“ ist Ausrüstung, die nach Artikel 3 in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fällt;
- (2) „EU-Schiff“ ist ein Schiff, für das von den Mitgliedstaaten oder in deren Namen entsprechend den internationalen Übereinkommen Sicherheitszeugnisse ausgestellt werden; ausgenommen sind Schiffe, für die die Verwaltung eines Mitgliedstaats auf Anforderung der Verwaltung eines Drittlandes eine Bescheinigung ausstellt;
- (3) „internationale Übereinkommen“ sind die im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) angenommenen Übereinkommen sowie die dazugehörigen verbindlichen Protokolle und Codes, in denen spezifische Anforderungen festgelegt sind, die für die Zulassung von Ausrüstung, die an Bord von Schiffen installiert werden soll, durch den Flaggenstaat gelten. Dazu gehören
  - das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 (LL66),
  - das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (COLREG),

- das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL),
  - das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS),
  - das Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (BWMC);
- (4) „Prüfnormen“ sind die Prüfnormen für Schiffsausrüstung, die festgelegt wurden von
- der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO),
  - der Internationalen Organisation für Normung (ISO),
  - der Internationalen Elektrotechnischen Kommission (IEC),
  - dem Europäischen Komitee für Normung (CEN),
  - dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC),
  - der Internationalen Fernmelde-Union (ITU),
  - dem Europäischen Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI),
  - der Kommission, entsprechend dieser Richtlinie,
  - den in den Abkommen über die gegenseitige Anerkennung, denen die Union beigetreten ist, anerkannten Regelungsbehörden;
- (5) „internationale Instrumente“ sind die internationalen Übereinkommen einschließlich der Entschließungen und Rundschreiben der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation zur Umsetzung dieser Übereinkommen sowie die Prüfnormen;
- (6) „Steuerrad“ ist das in Artikel 9 genannte und in Anhang I dargestellte Kennzeichen oder gegebenenfalls das in Artikel 11 genannte elektronische Etikett;
- (7) „notifizierte Stelle“ ist eine entsprechend Artikel 17 von der zuständigen nationalen Verwaltung eines Mitgliedstaats notifizierte Einrichtung;
- (8) „Bereitstellung auf dem Markt“ ist jede entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe von Schiffsausrüstung auf dem Unionsmarkt im Rahmen einer Geschäftstätigkeit;
- (9) „Inverkehrbringen“ ist die erstmalige Bereitstellung von Schiffsausrüstung auf dem Markt der Union;
- (10) „Hersteller“ ist jede natürliche oder juristische Person, die Schiffsausrüstung herstellt bzw. entwickeln oder herstellen lässt und diese Ausrüstung unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke vermarktet;

- (11) „Bevollmächtigter“ ist jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die von einem Hersteller schriftlich beauftragt wurde, in seinem Namen bestimmte Aufgaben wahrzunehmen;
- (12) „Einführer“ ist jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die Schiffsausrüstung aus einem Drittstaat auf dem Unionsmarkt in Verkehr bringt;
- (13) „Händler“ ist jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette, die Schiffsausrüstung auf dem Markt bereitstellt, mit Ausnahme des Herstellers oder des Einführers;
- (14) „Wirtschaftsakteure“ sind Hersteller, Bevollmächtigte, Einführer und Händler;
- (15) „Akkreditierung“ ist die Akkreditierung im Sinne von Artikel 2 Nummer 10 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>6</sup>;
- (16) „nationale Akkreditierungsstelle“ ist die nationale Akkreditierungsstelle im Sinne von Artikel 2 Nummer 11 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008;
- (17) „Konformitätsbewertung“ ist das Verfahren nach Artikel 15 zur Bewertung, ob Schiffsausrüstung die in dieser Richtlinie festgelegten Anforderungen erfüllt;
- (18) „Konformitätsbewertungsstelle“ ist eine Stelle, die Konformitätsbewertungstätigkeiten einschließlich Kalibrierungen, Prüfungen, Zertifizierungen und Inspektionen durchführt;
- (19) „Rückruf“ ist jede Maßnahme, die auf Erwirkung der Rückgabe von bereits an Bord von EU-Schiffen installierter Schiffsausrüstung abzielt;
- (20) „Rücknahme“ ist jede Maßnahme, mit der verhindert werden soll, dass in der Lieferkette befindliche Schiffsausrüstung auf dem Markt bereitgestellt wird;
- (21) „EU-Konformitätserklärung“ ist eine Erklärung des Herstellers nach Artikel 16;
- (22) „Produkt“ ist ein Gegenstand der Schiffsausrüstung.

### *Artikel 3*

#### *Anwendungsbereich*

1. Diese Richtlinie gilt für an Bord eines EU-Schiffs zu installierende Ausrüstung, für die nach den internationalen Instrumenten die Zulassung durch die Verwaltung des Flaggenstaats vorgeschrieben ist.
2. Unbeschadet der Tatsache, dass die in Absatz 1 genannte Schiffsausrüstung auch in den Anwendungsbereich anderer Instrumente des Unionsrechts als dieser Richtlinie

---

<sup>6</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

fallen kann, gilt für die Zwecke des Artikels 1 für diese Schiffsausrüstung ausschließlich diese Richtlinie.

#### *Artikel 4*

##### *Anforderungen an Schiffsausrüstung*

3. Schiffsausrüstung, die zu dem in Artikel 39 Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Zeitpunkt oder danach an Bord eines EU-Schiffs installiert wird, muss hinsichtlich Entwurf, Bau und Leistung den Anforderungen der internationalen Instrumente entsprechen, die zum Zeitpunkt der Installation an Bord gelten.
4. Die Übereinstimmung der Schiffsausrüstung mit den Anforderungen nach Absatz 1 ist ausschließlich anhand der Prüfnormen und durch die in Artikel 15 genannten Konformitätsbewertungsverfahren nachzuweisen.
5. Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Anforderungen und Normen sind entsprechend Artikel 35 Absatz 2 und Absatz 3 einheitlich anzuwenden.
6. Die internationalen Instrumente mit Ausnahme der Prüfnormen finden unbeschadet Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>7</sup> in ihrer aktuellen Fassung Anwendung.

#### *Artikel 5*

##### *Anwendung*

1. Wenn die Mitgliedstaaten Bescheinigungen für Schiffe, die ihre Flagge führen, entsprechend den internationalen Übereinkommen ausstellen, verlängern oder mit einem Vermerk versehen, stellen sie sicher, dass die Schiffsausrüstung an Bord dieser Schiffe den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht.
2. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffsausrüstung an Bord von Schiffen, die ihre Flagge führen, den Anforderungen der internationalen Instrumente entspricht, die für bereits an Bord installierte Ausrüstung gelten. Diese Anforderungen sind entsprechend Artikel 35 Absatz 4 einheitlich anzuwenden.

#### *Artikel 6*

##### *Funktionieren des Binnenmarktes*

Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen von Schiffsausrüstung, die den Bestimmungen dieser Richtlinie genügt, oder die Installation solcher Ausrüstung an Bord eines EU-Schiffs nicht untersagen und die Ausstellung von Bescheinigungen für diese Ausrüstung oder die Verlängerung dieser Bescheinigungen für Schiffe, die ihre Flagge führen, nicht verweigern.

---

<sup>7</sup> ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

## Artikel 7

### *Übertragung eines Schiffs in das Register eines Mitgliedstaats*

1. Ein Schiff gleich welcher Flagge, das nicht in einem Mitgliedstaat registriert ist und in das Register eines Mitgliedstaats aufgenommen werden soll, muss bei seiner Übernahme von dem aufnehmenden Mitgliedstaat daraufhin überprüft werden, ob der Zustand der Schiffsausrüstung den Sicherheitszeugnissen entspricht und ob die Ausrüstung entweder dieser Richtlinie genügt und mit dem Steuerrad-Kennzeichen versehen ist, oder gleichwertig ist mit Schiffsausrüstung, für die gemäß dieser Richtlinie Bescheinigungen ausgestellt wurden, wovon sich die Verwaltung dieses Mitgliedstaats überzeugt hat.
2. Ist die Ausrüstung nicht mit dem Steuerrad-Kennzeichen versehen oder wird sie von der Verwaltung nicht als gleichwertig eingestuft, muss sie ersetzt werden.
3. Für Schiffsausrüstung, die nach diesem Artikel als gleichwertig eingestuft wurde, wird von dem Mitgliedstaat eine Bescheinigung ausgestellt, die stets mit der Ausrüstung mitzuführen ist. Die Bescheinigung enthält die Genehmigung des Flaggenmitgliedstaats zur Installation der Ausrüstung an Bord des Schiffs und etwaige Einschränkungen oder Bestimmungen für deren Verwendung.

## Artikel 8

### *Normen für Schiffsausrüstung*

1. Unbeschadet der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>8</sup> wird sich die Union weiterhin dafür einsetzen, dass die IMO angemessene internationale Normen, unter anderem ausführliche technische Spezifikationen und Prüfnormen, für Schiffsausrüstung ausarbeitet, deren Installation oder Verwendung an Bord für erforderlich gehalten wird, um die Sicherheit auf See und den Schutz vor Meeresverschmutzung zu verbessern. Die Kommission wird diese Entwicklung regelmäßig beobachten.
2. Fehlen für einen spezifischen Gegenstand der Schiffsausrüstung angemessene internationale Normen der IMO, wird die Kommission ermächtigt, mittels delegierter Rechtsakte nach Artikel 37 harmonisierte technische Spezifikationen und Prüfnormen für diesen spezifischen Gegenstand der Schiffsausrüstung festzulegen, wenn dies erforderlich ist, um eine unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit oder die Umwelt zu beseitigen. Diese Spezifikationen und Normen gelten vorläufig, bis die IMO angemessene Normen verabschiedet hat.

---

<sup>8</sup> ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37.

## Kapitel 2

### Das Steuerrad-Kennzeichen

#### *Artikel 9*

##### *Das Steuerrad-Kennzeichen*

1. Schiffsausrüstung, für die entsprechend den einschlägigen Konformitätsbewertungsverfahren nachgewiesen wurde, dass sie die in dieser Richtlinie festgelegten Anforderungen erfüllt, wird mit dem Steuerrad-Kennzeichen versehen.
2. Das Steuerrad-Kennzeichen wird an keinem anderen Produkt angebracht.
3. Das zu verwendende Steuerrad-Kennzeichen muss dem Muster in Anhang I entsprechen.
4. Für die Verwendung des Steuerrad-Kennzeichens gelten die allgemeinen Grundsätze der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 Artikel 30 Absatz 1 sowie Absätze 3 bis 6, wobei jede Bezugnahme auf die CE-Kennzeichnung als Bezugnahme auf das Steuerrad-Kennzeichen gilt.

#### *Artikel 10*

##### *Vorschriften und Bedingungen für die Anbringung des Steuerrad-Kennzeichens*

1. Das Steuerrad-Kennzeichen ist gut sichtbar, leserlich und dauerhaft auf dem Produkt oder seiner Datenplakette anzubringen. Falls die Art des Produkts dies nicht zulässt oder nicht rechtfertigt, wird sie auf der Verpackung und den Begleitunterlagen angebracht.
2. Das Steuerrad-Kennzeichen ist am Ende der Produktionsphase anzubringen.
3. Nach dem Steuerrad-Kennzeichen sind die Kennnummer der notifizierten Stelle, wenn diese bei der Produktionskontrolle mitwirkt, sowie die letzten beiden Ziffern des Jahres anzugeben, in dem das Steuerrad-Kennzeichen angebracht wurde.
4. Die Kennnummer der notifizierten Stelle ist entweder von der Stelle selbst oder nach ihren Anweisungen durch den Hersteller oder seinen Bevollmächtigten anzubringen.
5. Die Mitgliedstaaten bauen auf bestehenden Mechanismen auf, um eine ordnungsgemäße Durchführung des Systems des Steuerrad-Kennzeichens zu gewährleisten, und leiten im Falle einer missbräuchlichen Verwendung des Steuerrad-Kennzeichens angemessene Schritte ein. Die Mitgliedstaaten führen auch Sanktionen für Verstöße ein, die bei schweren Verstößen strafrechtlicher Natur sein können. Diese Sanktionen müssen in angemessenem Verhältnis zum Schweregrad

des Verstoßes stehen und eine wirksame Abschreckung gegen missbräuchliche Verwendung darstellen.

#### *Artikel 11*

##### *Elektronisches Etikett*

1. Das Steuerrad-Kennzeichen kann durch ein elektronisches Etikett in geeigneter und zuverlässiger Form ergänzt oder ersetzt werden. In diesem Fall gelten die Artikel 9 und 10 gegebenenfalls entsprechend.
2. Die Kommission erlässt delegierte Rechtsakte nach Artikel 37, um im Einzelnen die Gegenstände der Schiffsausrüstung, die mit einem elektronischen Etikett versehen werden können, sowie geeignete technische Kriterien für Entwurf, Leistung, Anbringung und Verwendung elektronischer Etiketten festzulegen.

### **Kapitel 3**

## **Verpflichtungen der Wirtschaftsakteure**

#### *Artikel 12*

##### *Pflichten der Hersteller*

1. Durch das Anbringen des Steuerrad-Kennzeichens garantieren die Hersteller, dass die Schiffsausrüstung, auf der dieses Kennzeichen angebracht ist, entsprechend den Anforderungen nach Artikel 4 entworfen und hergestellt wurde, und übernehmen die in den Absätzen 2 bis 9 festgelegten Verpflichtungen.
2. Die Hersteller erstellen die erforderlichen technischen Unterlagen und lassen die anzuwendenden Konformitätsbewertungsverfahren durchführen.
3. Wurde durch das Konformitätsbewertungsverfahren nachgewiesen, dass die Schiffsausrüstung den geltenden Anforderungen entspricht, stellen die Hersteller eine EU-Konformitätserklärung entsprechend Artikel 16 aus und bringen das Konformitätskennzeichen nach Artikel 9 an.
4. Die Hersteller bewahren die technischen Unterlagen und die EU-Konformitätserklärung nach Artikel 16 während eines der Schwere der Gefährdung entsprechenden Zeitraums auf, in jedem Fall mindestens während des erwarteten Lebenszyklus der Schiffsausrüstung nach Anbringung des Steuerrad-Kennzeichens auf der letzten Einheit.
5. Die Hersteller gewährleisten durch geeignete Verfahren, dass bei Serienfertigung stets die Konformität sichergestellt ist. Änderungen am Entwurf der Schiffsausrüstung oder an ihren Merkmalen sowie Änderungen der Anforderungen der internationalen Instrumente nach Artikel 4, anhand deren die Konformität von

Schiffsausrüstung erklärt wird, werden angemessen berücksichtigt. Ist dies nach Anhang II erforderlich, lassen sie eine neue Konformitätsbewertung durchführen.

6. Die Hersteller gewährleisten, dass ihre Produkte eine Typen-, Chargen- oder Seriennummer oder ein anderes Kennzeichen zu ihrer Identifikation tragen, oder, falls dies aufgrund der Größe oder Art des Produkts nicht möglich ist, dass die erforderlichen Informationen auf der Verpackung oder in den dem Produkt beigelegten Unterlagen angegeben werden.
7. Die Hersteller geben ihren Namen, ihren eingetragenen Handelsnamen oder ihre eingetragene Handelsmarke und ihre Kontaktanschrift entweder auf dem Produkt selbst oder, wenn dies nicht möglich ist, auf der Verpackung oder in den dem Produkt beigelegten Unterlagen an. In der Anschrift muss eine zentrale Stelle angegeben sein, unter der der Hersteller kontaktiert werden kann.
8. Die Hersteller gewährleisten, dass dem Produkt Anleitungen und alle erforderlichen Informationen für die sichere Installation an Bord und die sichere Verwendung des Produkts, auch hinsichtlich eventueller Beschränkungen der Verwendung, beiliegen, die in einer für den Endnutzer leicht verständlichen Sprache abgefasst sind, sowie alle anderen aufgrund der internationalen Instrumente oder Prüfnormen vorgeschriebenen Unterlagen.
9. Hersteller, die der Auffassung sind oder Grund zu der Annahme haben, dass ein von ihnen in Verkehr gebrachtes oder an Bord eines EU-Schiffs installiertes Produkt nicht den geltenden Anforderungen der internationalen Instrumente nach Artikel 4 entspricht, ergreifen unverzüglich die erforderlichen Korrekturmaßnahmen, um die Konformität dieses Produkts herzustellen, es gegebenenfalls vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen. Außerdem unterrichten die Hersteller, wenn mit dem Produkt Gefahren verbunden sind, unverzüglich die zuständigen nationalen Behörden der Mitgliedstaaten darüber und machen dabei ausführliche Angaben, insbesondere über die Nichtkonformität und die ergriffenen Korrekturmaßnahmen.
10. Die Hersteller händigen einer zuständigen nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen unverzüglich alle Informationen und Unterlagen, die für den Nachweis der Konformität des Produkts erforderlich sind, in einer für diese Behörde leicht verständlichen Sprache aus, und gewähren dieser Behörde entsprechend Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 Zugang zu ihren Räumlichkeiten für Marktüberwachungsmaßnahmen. Sie kooperieren mit dieser Behörde auf deren Verlangen bei allen Maßnahmen zur Abwendung von Gefahren, die mit Produkten verbunden sind, die sie in Verkehr gebracht haben.

### *Artikel 13*

#### *Bevollmächtigte*

1. Ein Hersteller, der seinen Sitz nicht im Gebiet eines Mitgliedstaats hat, benennt schriftlich einen Bevollmächtigten.
2. Die Verpflichtungen nach Artikel 12 Absatz 1 und die Erstellung der technischen Unterlagen sind nicht Teil des Auftrags eines Bevollmächtigten.

3. Ein Bevollmächtigter nimmt die Aufgaben wahr, die im Auftrag des Herstellers festgelegt sind. Der Auftrag muss dem Bevollmächtigten gestatten, mindestens folgende Aufgaben wahrzunehmen:
  - (a) Bereithaltung der EG-Konformitätserklärung und der technischen Unterlagen für die nationalen Überwachungsbehörden während eines der Schwere der Gefährdung entsprechenden Zeitraums, in jedem Fall mindestens während des erwarteten Lebenszyklus der Schiffsausrüstung nach Anbringung des Steuerrad-Kennzeichens auf der letzten Einheit;
  - (b) auf begründetes Verlangen einer zuständigen nationalen Behörde Aushändigung aller erforderlichen Informationen und Unterlagen zum Nachweis der Konformität eines Produkts an diese Behörde;
  - (c) auf Verlangen der zuständigen nationalen Behörden Kooperation bei allen Maßnahmen zur Abwendung der Gefahren, die mit Produkten verbunden sind, die zu ihrem Aufgabenbereich gehören.

#### *Artikel 14*

##### *Sonstige Wirtschaftsakteure*

1. Die Einführer geben ihren Namen, ihren eingetragenen Handelsnamen oder ihre eingetragene Handelsmarke und ihre Kontaktanschrift auf dem Produkt selbst oder, wenn dies nicht möglich ist, auf der Verpackung oder in den dem Produkt beigefügten Unterlagen an.
2. Einführer und Händler händigen einer zuständigen nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen alle Informationen und Unterlagen, die für den Nachweis der Konformität des Produkts erforderlich sind, in einer für diese Behörde leicht verständlichen Sprache aus. Sie kooperieren mit dieser Behörde auf deren Verlangen bei allen Maßnahmen zur Abwendung von Gefahren, die mit Produkten verbunden sind, die sie in Verkehr gebracht haben.
3. Ein Einführer oder Händler gilt als Hersteller für die Zwecke dieser Richtlinie und unterliegt den Pflichten des Herstellers nach Artikel 12, wenn er Schiffsausrüstung unter seinem eigenen Namen oder seiner eigenen Marke in Verkehr bringt oder an Bord eines EU-Schiffs installiert oder bereits auf dem Markt befindliche Schiffsausrüstung so verändert, dass die Konformität mit den geltenden Anforderungen beeinträchtigt werden kann.

## Kapitel 4

### Konformitätsbewertung und Notifizierung von Konformitätsbewertungsstellen

#### *Artikel 15*

##### *Konformitätsbewertungsverfahren*

1. Die Konformitätsbewertungsverfahren sind in Anhang II festgelegt.
2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Hersteller oder sein Bevollmächtigter zur Konformitätsbewertung für einen spezifischen Gegenstand der Schiffsausrüstung auf eine der Optionen zurückgreift, die die Kommission durch Durchführungsrechtsakte vorgibt, die sie nach dem in Artikel 38 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlässt, wobei er eines der folgenden Verfahren wählen kann:
  - (a) EG-Baumusterprüfung (Modul B) – in diesem Fall sind folgende Prüfungen erforderlich, bevor Schiffsausrüstung in Verkehr gebracht werden kann:
    - Qualitätssicherung Produktion (Modul D)
    - Qualitätssicherung Produkt (Modul E) oder
    - Prüfung der Produkte (Modul F);
  - (b) Wird die Schiffsausrüstung in Einzelanfertigung oder in kleinen Mengen und nicht in Serie oder in Massenfertigung hergestellt, so kann das Konformitätsbewertungsverfahren in einer EG-Einzelprüfung bestehen (Modul G).
3. Die Kommission führt eine aktuelle Liste zugelassener Schiffsausrüstung sowie widerrufenen oder abgelehnter Anträge und macht diese Liste interessierten Beteiligten zugänglich.

#### *Artikel 16*

##### *EU-Konformitätserklärung*

1. Die EU-Konformitätserklärung besagt, dass die Erfüllung der entsprechend Artikel 4 festgelegten Anforderungen nachgewiesen wurde.
2. Die EU-Konformitätserklärung entspricht in ihrem Aufbau dem Muster in Anhang III des Beschlusses Nr. 768/2008/EG. *Sie enthält die in den einschlägigen Modulen in Anhang II angegebenen Elemente und wird ständig aktualisiert.*
3. Mit der Ausstellung der EU-Konformitätserklärung übernimmt der Hersteller die Verantwortung und die Pflichten nach Artikel 12 Absatz 1.

4. Wenn Schiffsausrüstung auf einem EU-Schiff installiert wird, ist eine Kopie der EU-Konformitätserklärung für die betreffende Ausrüstung auszustellen und an Bord mitzuführen, bis die betreffende Ausrüstung von dem Schiff entfernt wird. Sie ist in die Sprache(n) zu übersetzen, die der Flaggenstaat vorschreibt.
5. Eine Kopie der EU-Konformitätserklärung ist der notifizierten Stelle oder den Stellen zu übermitteln, die die einschlägigen Konformitätsbewertungsverfahren durchgeführt hat/haben.

#### *Artikel 17*

##### *Notifizierung*

1. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten die Stellen, die befugt sind, als unabhängige Dritte Konformitätsbewertungsaufgaben gemäß dieser Richtlinie wahrzunehmen.
2. Notifizierte Stellen müssen die Anforderungen des Anhangs III erfüllen.

#### *Artikel 18*

##### *Notifizierende Behörden*

1. Die Mitgliedstaaten benennen eine notifizierende Behörde, die für die Einrichtung und Durchführung der erforderlichen Verfahren für die Bewertung und Notifizierung von Konformitätsbewertungsstellen und für die Überwachung der notifizierten Stellen, einschließlich der Einhaltung von Artikel 20, zuständig ist.
2. Notifizierte Stellen sind mindestens alle zwei Jahre zu überwachen. Die Kommission kann als Beobachter am Überwachungsverfahren teilnehmen.
3. Die Mitgliedstaaten können entscheiden, dass die Bewertung und die Überwachung nach Absatz 1 von einer nationalen Akkreditierungsstelle ausgeführt werden.
4. Falls die notifizierende Behörde die in Absatz 1 genannte Bewertung, Notifizierung oder Überwachung an eine nicht hoheitliche Stelle delegiert oder ihr auf andere Weise überträgt, so muss diese Stelle eine juristische Person sein und den Anforderungen des Anhangs V entsprechend genügen. Außerdem muss diese Stelle Vorsorge zur Deckung von aus ihrer Tätigkeit entstehenden Haftungsansprüchen treffen.
5. Die notifizierende Behörde trägt die volle Verantwortung für die Tätigkeiten der in Absatz 4 genannten Stelle.
6. Die notifizierende Behörde muss die Anforderungen des Anhangs V erfüllen.

## *Artikel 19*

### *Informationspflichten der notifizierenden Behörden*

1. Jeder Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission über seine Verfahren zur Bewertung und Notifizierung von Konformitätsbewertungsstellen und zur Überwachung solcher Stellen sowie über diesbezügliche Änderungen.
2. Die Kommission macht diese Informationen der Öffentlichkeit zugänglich.

## *Artikel 20*

### *Zweigunternehmen von notifizierten Stellen und Vergabe von Unteraufträgen*

1. Vergibt die notifizierte Stelle bestimmte mit der Konformitätsbewertung verbundene Aufgaben an Unterauftragnehmer oder überträgt sie diese einem Zweigunternehmen, stellt sie sicher, dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen die Anforderungen des Anhangs III erfüllt, und unterrichtet die notifizierende Behörde entsprechend.
2. Die notifizierten Stellen tragen die volle Verantwortung für die Arbeiten, die von Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen ausgeführt werden, unabhängig davon, wo diese niedergelassen sind.
3. Arbeiten dürfen nur mit Zustimmung des Kunden an einen Unterauftragnehmer vergeben oder einem Zweigunternehmen übertragen werden.
4. Die notifizierten Stellen halten die einschlägigen Unterlagen über die Bewertung der Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Zweigunternehmens und die von ihm gemäß dieser Richtlinie ausgeführten Arbeiten für die notifizierende Behörde bereit.

## *Artikel 21*

### *Änderungen der Notifizierungen*

1. Falls eine notifizierende Behörde feststellt oder darüber unterrichtet wird, dass eine notifizierte Stelle die in Anhang III genannten Anforderungen nicht mehr erfüllt oder dass sie ihren Verpflichtungen nicht nachkommt, schränkt sie, je nachdem wie schwerwiegend die Nichterfüllung der Anforderungen oder der Verpflichtungen ist, die Notifizierung ein, setzt sie aus oder widerruft sie. Sie unterrichtet unverzüglich die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten darüber.
2. Bei Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der Notifizierung oder wenn die notifizierte Stelle ihre Tätigkeit einstellt, ergreift der notifizierende Mitgliedstaat die geeigneten Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die Akten dieser Stelle von einer anderen notifizierten Stelle weiter bearbeitet bzw. für die zuständigen notifizierenden Behörden und Marktüberwachungsbehörden auf deren Verlangen bereitgehalten werden.

*Artikel 22*  
*Anfechtung der Kompetenz von notifizierten Stellen*

1. Die Kommission untersucht alle Fälle, in denen sie aufgrund der ihr vorliegenden oder ihr zur Kenntnis gebrachten Informationen die Kompetenz einer notifizierten Stelle oder die dauerhafte Erfüllung der entsprechenden Anforderungen und Pflichten durch eine notifizierte Stelle anzweifelt.
2. Der notifizierende Mitgliedstaat erteilt der Kommission auf Verlangen sämtliche Auskünfte über die Grundlage der Notifizierung oder die Erhaltung der Kompetenz der betreffenden Stelle.
3. Die Kommission stellt sicher, dass alle im Verlauf ihrer Untersuchungen erlangten sensiblen Informationen vertraulich behandelt werden.
4. Stellt die Kommission fest, dass eine notifizierte Stelle die Voraussetzungen für ihre Notifizierung nicht oder nicht mehr erfüllt, setzt sie den notifizierenden Mitgliedstaat davon in Kenntnis und fordert ihn auf, die erforderlichen Abhilfemaßnahmen zu treffen, einschließlich eines Widerrufs der Notifizierung, sofern dies nötig ist.

*Artikel 23*

*Verpflichtungen der notifizierten Stelle in Bezug auf ihre Tätigkeit*

1. Die notifizierten Stellen führen die Konformitätsbewertung im Einklang mit den Verfahren nach Artikel 15 durch.
2. Stellt eine notifizierte Stelle fest, dass ein Hersteller die nach Artikel 4 festgelegten Anforderungen nicht erfüllt hat, fordert sie den Hersteller auf, angemessene Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, und stellt keine Konformitätsbescheinigung aus.
3. Hat eine notifizierte Stelle bereits eine Bescheinigung ausgestellt und stellt im Rahmen der Überwachung der Konformität fest, dass das Produkt die Anforderungen nicht mehr erfüllt, fordert sie den Hersteller auf, angemessene Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, und setzt die Bescheinigung falls nötig aus oder widerruft sie. Werden keine Korrekturmaßnahmen ergriffen oder zeigen sie nicht die nötige Wirkung, schränkt die notifizierte Stelle gegebenenfalls alle Bescheinigungen ein, setzt sie aus bzw. widerruft sie.

*Artikel 24*

*Informationspflichten der notifizierten Stellen*

1. Die notifizierten Stellen melden der notifizierenden Behörde:
  - (a) alle Fälle von jede Verweigerung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf einer Bescheinigung,
  - (b) alle Umstände, die Folgen für den Anwendungsbereich und die Bedingungen der Notifizierung haben,

- (c) jedes Auskunftsersuchen über Konformitätsbewertungstätigkeiten, das sie von den Marktüberwachungsbehörden erhalten haben,
  - (d) auf Verlangen, welchen Konformitätsbewertungstätigkeiten sie im Anwendungsbereich ihrer Notifizierung nachgegangen sind und welche anderen Tätigkeiten, einschließlich grenzüberschreitender Tätigkeiten und Vergabe von Unteraufträgen, sie ausgeführt haben.
2. Die notifizierte Stellen übermitteln der Kommission und den Mitgliedstaaten auf Anfrage einschlägige Informationen über negative und positive Ergebnisse von Konformitätsbewertungen. Die notifizierte Stellen übermitteln den übrigen notifizierte Stellen, die Konformitätsbewertungen für dieselben Produkte erstellen, Informationen über negative und auf Verlangen auch über positive Ergebnisse von Konformitätsbewertungen.

#### *Artikel 25*

##### *Erfahrungsaustausch*

Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch zwischen den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, die für die Notifizierungspolitik zuständig sind.

#### *Artikel 26*

##### *Koordinierung der notifizierte Stellen*

1. Die Kommission sorgt dafür, dass eine zweckmäßige Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen notifizierte Stellen in Form einer sektoralen Gruppe notifizierte Stellen aufgenommen und weitergeführt wird.
2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass sich die von ihnen notifizierte Stellen an der Arbeit der sektoralen Gruppe direkt oder über benannte Bevollmächtigte beteiligen.

## **Kapitel 5**

### **Überwachung des Unionsmarktes, Kontrolle der Produkte und Schutzklauseln**

#### *Artikel 27*

##### *Rahmen für die Überwachung des EU-Marktes*

1. Die Mitgliedstaaten überwachen den Markt für Schiffsausrüstung im Einklang mit dem Rechtsrahmen für die Überwachung des EU-Marktes, der in Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 festgelegt ist, unter Berücksichtigung der Absätze 2 und 3.

2. Die nationalen Infrastrukturen und Programme für die Marktüberwachung müssen den Besonderheiten des Schiffsausrüstungssektors Rechnung tragen, insbesondere den Verantwortlichkeiten, die der Flaggenstaatverwaltung durch die internationalen Übereinkommen auferlegt werden.
3. Im Rahmen der Marktüberwachung können auch Unterlagen und Schiffsausrüstung, die mit dem Steuerrad-Kennzeichen versehen ist, überprüft werden, unabhängig davon, ob die Ausrüstung an Bord von Schiffen installiert wurde. Überprüfungen bereits an Bord installierter Schiffsausrüstung sind auf Untersuchungen zu beschränken, die durchgeführt werden können, ohne die Funktion der Ausrüstung an Bord zu beeinträchtigen. Überprüfungen von Schiffsausrüstung, die an Bord von Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats installiert ist, der nicht der überprüfende Mitgliedstaat ist, sind entsprechend den einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>9</sup> durchzuführen.
4. Wollen die Marktüberwachungsbehörden eines Mitgliedstaats Stichprobenkontrollen vornehmen, können sie den Hersteller auffordern, die erforderlichen Produktmuster auf eigene Kosten im Gebiet dieses Mitgliedstaats bereitzustellen.

#### *Artikel 28*

##### *Verfahren zur Behandlung von Schiffsausrüstung, mit der eine Gefahr verbunden ist, auf nationaler Ebene*

1. Sind die Marktüberwachungsbehörden eines Mitgliedstaats gemäß Artikel 20 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 tätig geworden oder haben sie hinreichenden Grund zu der Annahme, dass in dieser Richtlinie geregelte Schiffsausrüstung eine Gefahr für die Seeverkehrssicherheit oder die Umwelt darstellt, beurteilen sie, ob die betreffende Schiffsausrüstung alle in dieser Richtlinie festgelegten Anforderungen erfüllt. Die betreffenden Wirtschaftsakteure arbeiten im erforderlichen Umfang mit den Marktüberwachungsbehörden zusammen.

Gelangen die Marktüberwachungsbehörden im Verlauf dieser Beurteilung zu dem Ergebnis, dass die Schiffsausrüstung die Anforderungen dieser Richtlinie nicht erfüllt, fordern sie unverzüglich den betreffenden Wirtschaftsakteur dazu auf, innerhalb einer von der Behörde vorgeschriebenen, der Art der Gefahr angemessenen Frist alle geeigneten Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um die Übereinstimmung der Schiffsausrüstung mit diesen Anforderungen herzustellen, sie vom Markt zu nehmen oder sie zurückzurufen.

Die Marktüberwachungsbehörden unterrichten die entsprechende notifizierte Stelle.

Für die in Unterabsatz 2 dieses Absatzes genannten Maßnahmen gilt Artikel 21 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.

2. Sind die Marktüberwachungsbehörden der Auffassung, dass sich die Nichtkonformität nicht auf das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats oder auf Schiffe unter seiner Flagge beschränkt, unterrichten sie die Kommission und die übrigen

---

<sup>9</sup> ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

Mitgliedstaaten über die Ergebnisse der Beurteilung und die Maßnahmen, zu denen sie den Wirtschaftsakteur aufgefordert haben.

3. Der Wirtschaftsakteur gewährleistet, dass alle geeigneten Korrekturmaßnahmen, die er ergreift, sich auf sämtliche betroffenen Produkte erstrecken, die er in der Union auf dem Markt bereitgestellt hat, beziehungsweise erforderlichenfalls auf Produkte, die an Bord von EU-Schiffen installiert oder für die Installation auf solchen Schiffen bereitgestellt wurden.
4. Ergreift der betreffende Wirtschaftsakteur innerhalb der in Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Frist keine angemessenen Korrekturmaßnahmen oder erfüllt in anderer Weise seine Verpflichtungen aufgrund dieser Richtlinie nicht, treffen die Marktüberwachungsbehörden alle geeigneten vorläufigen Maßnahmen, um die Bereitstellung der Schiffsausrüstung auf ihrem nationalen Markt oder ihre Installation an Bord der Schiffe unter ihrer Flagge zu untersagen oder einzuschränken, das Produkt vom Markt zu nehmen oder es zurückzurufen.

Sie unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich über diese Maßnahmen.

5. Aus den in Absatz 4 genannten Informationen müssen alle verfügbaren Angaben hervorgehen, insbesondere die für die Identifizierung der nichtkonformen Schiffsausrüstung erforderlichen Daten, die Herkunft des Produkts, die Art der behaupteten Nichtkonformität und der Gefahr sowie die Art und Dauer der ergriffenen nationalen Maßnahmen und die Argumente des betreffenden Wirtschaftsakteurs. Die Marktüberwachungsbehörden geben insbesondere an, ob die Nichtkonformität auf eine der folgenden Ursachen zurückzuführen ist:
  - (a) die Schiffsausrüstung erfüllt nicht die nach Artikel 4 vorgeschriebenen Anforderungen hinsichtlich Entwurf, Bau und Leistung;
  - (b) im Zuge des Konformitätsbewertungsverfahrens wurden die Prüfnormen nach Artikel 4 nicht erfüllt;
  - (c) Mängel in diesen Prüfnormen selbst.
6. Die anderen Mitgliedstaaten außer jenem, der das Verfahren eingeleitet hat, unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich über alle erlassenen Maßnahmen und jede weitere ihnen vorliegende Information über die Nichtkonformität der betreffenden Schiffsausrüstung sowie, falls sie der gemeldeten nationalen Maßnahme nicht zustimmen, über ihre Einwände.
7. Erhebt weder ein Mitgliedstaat noch die Kommission innerhalb von vier Monaten nach Erhalt der in Absatz 4 genannten Informationen einen Einwand gegen eine vorläufige Maßnahme eines Mitgliedstaats, gilt diese Maßnahme als gerechtfertigt.
8. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass unverzüglich angemessene restriktive Maßnahmen hinsichtlich der betreffenden Schiffsausrüstung ergriffen werden, etwa die Rücknahme von ihrem Markt.

## Artikel 29

### EU-Schutzklauselverfahren

1. Wurden nach Abschluss des Verfahrens gemäß Artikel 28 Absätze 3 und 4 Einwände gegen eine Maßnahme eines Mitgliedstaats erhoben oder ist die Kommission der Auffassung, dass diese nationale Maßnahme möglicherweise nicht mit dem Unionsrecht vereinbar ist, konsultiert die Kommission unverzüglich die Mitgliedstaaten und den/die betreffenden Wirtschaftsakteur/e und nimmt eine Beurteilung der nationalen Maßnahme vor. Anhand der Ergebnisse dieser Beurteilung entscheidet die Kommission, ob die nationale Maßnahme gerechtfertigt ist oder nicht.
2. Hat sich die Kommission für die Zwecke des Absatzes 1 davon überzeugt, dass das bei der Festlegung der nationalen Maßnahme angewandte Verfahren geeignet ist, die Gefahr umfassend und objektiv zu bewerten, und dass es den Bestimmungen des Artikels 21 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 entspricht, kann sie sich auf die Überprüfung beschränken, ob die nationale Maßnahme hinsichtlich der genannten Gefahr angemessen und verhältnismäßig ist.
3. Die Kommission richtet ihren Beschluss an alle Mitgliedstaaten und teilt ihn diesen und dem betreffenden Wirtschaftsakteur oder den betreffenden Wirtschaftsakteuren unverzüglich mit.
4. Hält sie die nationale Maßnahme für gerechtfertigt, ergreifen alle Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die nichtkonforme Schiffsausrüstung von ihrem Markt genommen und erforderlichenfalls zurückgerufen wird. Sie unterrichten die Kommission entsprechend.
5. Wird die nationale Maßnahme als nicht gerechtfertigt erachtet, muss der betreffende Mitgliedstaat sie zurücknehmen.
6. Wird die nationale Maßnahme als gerechtfertigt erachtet und die Nichtkonformität der Schiffsausrüstung auf Mängel in den Prüfnormen nach Artikel 4 zurückgeführt, kann die Kommission die genannte Maßnahme durch Durchführungsrechtsakte, die nach dem in Artikel 38 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen werden, bestätigen, ändern oder aufheben. Ferner ist die Kommission ermächtigt, mittels delegierter Rechtsakte nach dem in Artikel 37 genannten Verfahren vorläufige harmonisierte Anforderungen und Prüfnormen für diesen spezifischen Gegenstand der Schiffsausrüstung festzulegen, um die Bedrohung für die Sicherheit oder für die Umwelt zu beseitigen, bis die zuständige internationale Organisation die betreffende Prüfnorm geändert hat.
7. Handelt es sich bei der betreffenden Prüfnorm um eine europäische Norm, unterrichtet die Kommission das/die entsprechende(n) europäische(n) Normungsgremium/Normungsgremien und befasst den mit Artikel 5 der Richtlinie 98/34/EG eingesetzten Ausschuss mit dieser Angelegenheit. Dieser Ausschuss konsultiert das/die entsprechende(n) europäische(n) Normungsgremium/Normungsgremien und nimmt dazu umgehend Stellung.

## Artikel 30

### *Gefährdung der Seeverkehrssicherheit und der Umwelt durch konforme Produkte*

1. Stellt ein Mitgliedstaat nach einer Beurteilung gemäß Artikel 28 Absatz 1 fest, dass Schiffsausrüstung eine Gefahr für die Seeverkehrssicherheit oder für die Umwelt darstellt, obwohl sie die Vorschriften dieser Richtlinie erfüllt, fordert er den betreffenden Wirtschaftsakteur dazu auf, innerhalb einer von der Behörde vorgeschriebenen, der Art der Gefahr angemessenen, vertretbaren Frist alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um dafür zu sorgen, dass von der betreffenden Schiffsausrüstung bei ihrem Inverkehrbringen diese Gefahr nicht mehr ausgeht oder dass sie vom Markt genommen oder zurückgerufen wird.
2. Der Wirtschaftsakteur gewährleistet, dass die Korrekturmaßnahmen, die ergriffen werden, sich auf sämtliche betroffenen Produkte erstrecken, die er in der Union auf dem Markt bereitgestellt oder an Bord von EU-Schiffen installiert hat.
3. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich. Aus diesen Informationen gehen alle verfügbaren Angaben hervor, insbesondere die für die Identifizierung der betreffenden Schiffsausrüstung erforderlichen Daten, ihre Herkunft, ihre Lieferkette, die Art der Gefahr sowie die Art und Dauer der ergriffenen nationalen Maßnahmen.
4. Die Kommission konsultiert unverzüglich die Mitgliedstaaten und den betreffenden Wirtschaftsakteur bzw. die betreffenden Wirtschaftsakteure und nimmt eine Beurteilung der ergriffenen nationalen Maßnahmen vor. Anhand der Ergebnisse dieser Beurteilung beschließt die Kommission, ob die Maßnahmen gerechtfertigt sind oder nicht, und schlägt, falls erforderlich, geeignete Maßnahmen vor; für diese Zwecke gilt Artikel 29 Absatz 2 entsprechend.
5. Die Kommission richtet ihren Beschluss an alle Mitgliedstaaten und übermittelt ihn diesen und dem betreffenden Wirtschaftsakteur oder den betreffenden Wirtschaftsakteuren unverzüglich.

## Artikel 31

### *Formale Nichtkonformität*

1. Unbeschadet des Artikels 28 fordert ein Mitgliedstaat den betroffenen Wirtschaftsakteur dazu auf, die betreffende Nichtkonformität zu korrigieren, falls er einen der folgenden Fälle feststellt:
  - (a) das Steuerrad-Kennzeichen wurde unter Nichteinhaltung von Artikel 9 oder Artikel 10 angebracht;
  - (b) das Steuerrad-Kennzeichen wurde nicht angebracht;
  - (c) die EU-Konformitätserklärung wurde nicht ausgestellt;
  - (d) die EU-Konformitätserklärung wurde nicht korrekt ausgestellt;

- (e) die technischen Unterlagen sind entweder nicht verfügbar oder unvollständig;
2. Besteht die Nichtkonformität gemäß Absatz 1 weiter, trifft der betroffene Mitgliedstaat alle geeigneten Maßnahmen, um die Bereitstellung der Schiffsausrüstung auf dem Markt zu beschränken oder zu untersagen oder um dafür zu sorgen, dass sie zurückgerufen oder vom Markt genommen wird.

## *Artikel 32*

### *Ausnahmen aufgrund technischer Neuerungen*

1. Im Falle technischer Neuerungen kann die Verwaltung des Flaggenstaats ausnahmsweise die Installation von Schiffsausrüstung an Bord eines EU-Schiffs zulassen, die nicht die Vorgaben der Konformitätsbewertungsverfahren erfüllt, wenn sie sich durch Versuche oder auf andere Art und Weise hinreichend davon überzeugt hat, dass diese Ausrüstung mindestens genauso wirksam ist wie Schiffsausrüstung, die den Vorgaben der Konformitätsbewertungsverfahren entspricht.
2. Bei den Versuchsverfahren darf keinerlei Unterschied zwischen im Flaggenmitgliedstaat selbst und in anderen Staaten hergestellter Schiffsausrüstung gemacht werden.
3. Der Flaggenmitgliedstaat stellt für Schiffsausrüstung, für die dieser Artikel gilt, eine Bescheinigung aus, die stets mit der Ausrüstung mitgeführt werden muss und die die Genehmigung des Flaggenmitgliedstaats zur Installation der Ausrüstung auf dem Schiff und etwaige Einschränkungen oder Bestimmungen für deren Verwendung enthält.
4. Gestattet ein Mitgliedstaat die Installation von Schiffsausrüstung, für die dieser Artikel gilt, an Bord eines EU-Schiffs, so benachrichtigt der Mitgliedstaat unverzüglich die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten davon und legt die Berichte über alle einschlägigen Versuche, Bewertungen und Konformitätsbewertungsverfahren vor.
5. Ist die Kommission der Ansicht, dass die Bedingungen des Absatzes 1 nicht erfüllt sind, kann sie innerhalb von zwölf Monaten nach Eingang der Mitteilung nach Artikel 4 den betroffenen Mitgliedstaat auffordern, die erteilte Genehmigung innerhalb einer festgesetzten Frist zurückzuziehen. Zu diesem Zweck erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 38 Absatz 2 angenommen.
6. Wird ein Schiff mit Schiffsausrüstung, die unter Absatz 1 fällt, in einem anderen Mitgliedstaat registriert, so kann der einflaggende Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen treffen, um sich unter anderem durch Versuche oder praktische Vorführungen davon zu überzeugen, dass diese Ausrüstung mindestens genauso wirksam ist wie Ausrüstung, die den Konformitätsbewertungsverfahren entspricht.

### Artikel 33

#### *Ausnahmen für Versuchs- oder Erprobungszwecke*

Die Verwaltung eines Flaggenstaats darf die Installation von Schiffsausrüstung, die nicht den Konformitätsbewertungsverfahren entspricht oder nicht unter Artikel 32 fällt, an Bord eines EU-Schiffs aus Versuchs- oder Erprobungsgründen gestatten, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt werden:

- (a) Der Flaggenmitgliedstaat stellt für die Schiffsausrüstung eine Bescheinigung aus, die stets mit der Ausrüstung mitgeführt werden muss und die Genehmigung dieses Mitgliedstaats zur Installation der Schiffsausrüstung an Bord des EU-Schiffs sowie alle erforderlichen Einschränkungen oder andere angemessene Bestimmungen für die Verwendung der betreffenden Ausrüstung enthält;
- (b) die Genehmigung ist auf eine kurze Zeitdauer zu befristen;
- (c) die Schiffsausrüstung darf nicht anstelle einer Ausrüstung, die den Anforderungen dieser Richtlinie genügt, verwendet werden und darf eine solche Ausrüstung nicht ersetzen; diese muss an Bord des EU-Schiffs bleiben und sich in funktionsfähigem und unmittelbar einsatzbereitem Zustand befinden.

### Artikel 34

#### *Ausnahmen im Falle außergewöhnlicher Umstände*

1. Muss Schiffsausrüstung in einem Hafen außerhalb der Union ersetzt werden, kann in gegenüber der Verwaltung des Flaggenstaats angemessen zu begründenden Ausnahmefällen, in denen es aus Zeit- und Kostengründen nicht möglich ist, Ausrüstung an Bord zu installieren, die das Steuerrad-Kennzeichen trägt, vorbehaltlich der Absätze 2 bis 4 andere Schiffsausrüstung an Bord installiert werden.
2. Der Schiffsausrüstung, die an Bord installiert wird, ist ein von einem Mitgliedstaat der IMO, der Vertragspartei der einschlägigen Übereinkommen ist, ausgestelltes Dokument beizufügen, durch das die Übereinstimmung mit den einschlägigen Anforderungen der IMO bescheinigt wird.
3. Die Verwaltung des Flaggenstaats ist unverzüglich von der Art und den Merkmalen einer solchen anderen Schiffsausrüstung in Kenntnis zu setzen.
4. Die Verwaltung des Flaggenstaats stellt so bald wie möglich sicher, dass die unter Absatz 1 fallende Schiffsausrüstung nebst ihren Prüfunterlagen den einschlägigen Anforderungen der internationalen Instrumente und dieser Richtlinie entspricht.
5. Wurde nachgewiesen, dass eine spezifische Schiffsausrüstung, die das Steuerrad-Kennzeichen trägt, auf dem Markt nicht mehr verfügbar ist, kann der Flaggen-Mitgliedstaat vorbehaltlich der Absätze 6 bis 8 die Installation anderer Schiffsausrüstung an Bord zulassen.

6. Die zugelassene Ausrüstung muss so weit wie möglich den Anforderungen und Prüfnormen nach Artikel 4 entsprechen.
7. Die an Bord installierte Schiffsausrüstung ist eine vom Flaggenmitgliedstaat oder einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte vorläufige Zulassungsbescheinigung beizufügen, in der aufgeführt ist:
  - (a) die mit dem Steuerrad-Kennzeichen versehene Ausrüstung, die durch die Ausrüstung, für die die Bescheinigung erteilt wurde, ersetzt werden soll;
  - (b) die genauen Umstände, unter denen die Zulassungsbescheinigung ausgestellt wurde, insbesondere der Hinweis darauf, dass die mit dem Steuerrad-Kennzeichen versehene Ausrüstung auf dem Markt nicht verfügbar ist;
  - (c) die genauen Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen, anhand derer die Ausrüstung von dem Mitgliedstaat, der die Bescheinigung ausgestellt hat, zugelassen wurde;
  - (d) gegebenenfalls die bei den einschlägigen Genehmigungsverfahren zugrunde gelegten Prüfnormen.
8. Der Mitgliedstaat, der eine vorläufige Zulassungsbescheinigung ausstellt, unterrichtet davon unverzüglich die Kommission. Sind nach Ansicht der Kommission die Voraussetzungen der Absätze 6 und 7 nicht erfüllt, kann sie diesen Mitgliedstaat auffordern, die genannte Bescheinigung zurückzuziehen oder andere geeignete Maßnahmen durch Durchführungsrechtsakte zu ergreifen. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 38 Absatz 2 angenommen.

## **Kapitel 6**

### **Schlussbestimmungen**

#### *Artikel 35*

##### *Durchführungsmaßnahmen*

1. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission Namen und Kontaktdaten der für die Durchführung dieser Richtlinie zuständigen Behörden mit. Die Kommission erstellt eine Liste dieser Behörden, aktualisiert sie regelmäßig und veröffentlicht sie.
2. Die Kommission legt für jeden Gegenstand der Schiffsausrüstung, für den nach den internationalen Übereinkommen die Zulassung durch die Flaggenstaatverwaltung vorgeschrieben ist, die entsprechenden Anforderungen hinsichtlich Entwurf, Bau und Leistung sowie die in den internationalen Instrumenten festgelegten Prüfnormen durch Durchführungsrechtsakte fest.

3. Die Kommission kann durch Durchführungsrechtsakte einheitliche Kriterien und detaillierte Verfahren für die Anwendung der Anforderungen und Prüfnormen nach Absatz 2 festlegen.
4. Die Kommission kann neue in den internationalen Instrumenten vorgesehene Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen, die Anwendung auf an Bord installierte Ausrüstung finden, bereits vor Verabschiedung dieser Instrumente durch Durchführungsrechtsakte festlegen, um sicherzustellen, dass Ausrüstung, die an Bord von EU-Schiffen installiert ist, den Bestimmungen der internationalen Übereinkommen entspricht.
5. Die Kommission erstellt und pflegt eine Datenbank, die mindestens folgende Informationen enthält:
  - (a) Liste und wesentliche Einzelangaben der im Rahmen dieser Richtlinie ausgestellten Konformitätsbescheinigungen;
  - (b) Liste und wesentliche Einzelangaben der im Rahmen dieser Richtlinie ausgestellten Konformitätserklärungen;
  - (c) eine aktuelle Liste der geltenden internationalen Instrumente, Anforderungen und Prüfnormen, einschließlich aller Änderungen, die aufgrund von Artikel 4 Absatz 3 Anwendung finden;
  - (d) die Liste und der vollständige Text der Kriterien und Verfahren nach Absatz 3;
  - (e) Anforderungen und Voraussetzungen für das elektronische Etikett nach Artikel 11;
  - (f) jede andere nützliche Information, die die korrekte Durchführung dieser Richtlinie durch die Mitgliedstaaten, die notifizierten Stellen und die Wirtschaftsakteure erleichtert.

Die Mitgliedstaaten erhalten Zugang zu dieser Datenbank. Sie wird auch für Informationszwecke ganz oder teilweise für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

6. Die in diesem Artikel genannten Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 38 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### *Artikel 36*

#### *Änderung*

Diese Richtlinie kann von der Kommission mittels delegierter Rechtsakte geändert werden, um

- (a) die Liste der internationalen Übereinkommen nach Artikel 2 Absatz 3 zu ändern, um die Übereinkommen aufzunehmen, nach denen der Flaggenstaat Ausrüstung zur Installation an Bord von Schiffen zulassen muss, die seine Flagge führen;

- (b) die Verweise auf internationale und europäische Normen nach Anhang III zu aktualisieren, wenn neue Normen zur Verfügung stehen.

Diese delegierten Rechtsakte werden nach dem Verfahren des Artikels 37 festgelegt.

### *Artikel 37*

#### *Ausübung der Befugnisübertragung*

7. Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen.
8. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß den Artikeln 8, 11, 29 und 36 wird der Kommission für einen unbestimmten Zeitraum ab Inkrafttreten dieser Richtlinie übertragen.
9. Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 8, 11, 29 und 36 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin genannten Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit delegierter Rechtsakte, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
10. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
11. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß den Artikeln 8, 11, 29 und 36 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben hat oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

### *Artikel 38*

#### *Ausschuss*

1. Die Kommission wird von dem durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>10</sup> eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt. Bei diesem Ausschuss handelt es sich um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

---

<sup>10</sup> ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

### *Artikel 39*

#### *Umsetzung*

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum [*ein Jahr nach Inkrafttreten*] die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem [*ein Jahr nach dem Inkrafttreten*] an.

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

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

### *Artikel 40*

#### *Aufhebung*

1. Die Richtlinie 96/98/EG des Rates wird mit Wirkung vom [Datum der Anwendung] aufgehoben.
2. Die aufgrund nationaler Rechtsvorschriften, die die Mitgliedstaaten erlassen haben, um der Richtlinie 96/98/EG nachzukommen, am [Datum der Anwendung] geltenden Anforderungen und Prüfnormen für Schiffsausrüstung finden bis um Inkrafttreten der Durchführungsrechtsakte nach Artikel 35 Absatz 2 weiterhin Anwendung.
3. Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie.

### *Artikel 41*

#### *Inkrafttreten*

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Artikel 42*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

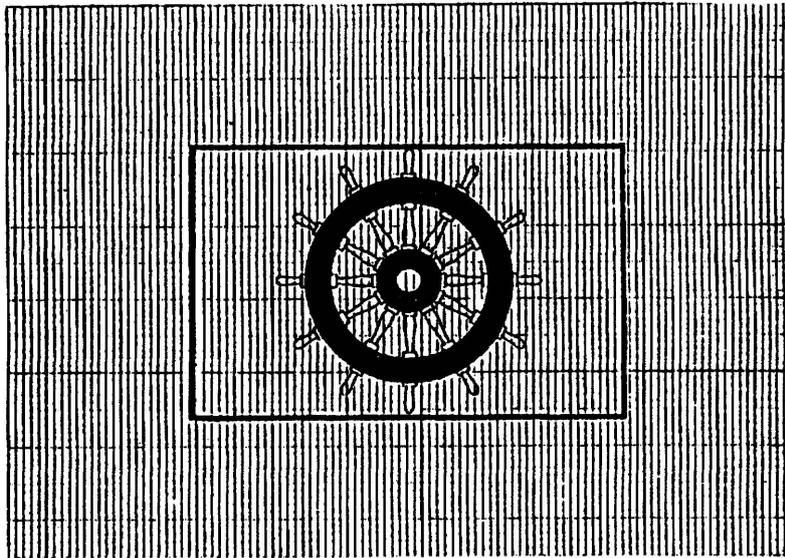
*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

## ANHANG I

### Das Steuerrad-Kennzeichen

Die Konformitätskennzeichen besteht aus folgendem Symbol:



Bei Verkleinerung oder Vergrößerung des Steuerrads müssen die sich aus dem oben abgebildeten Raster ergebenden Proportionen eingehalten werden.

Die verschiedenen Bestandteile der Kennzeichen sind etwa gleich hoch; die Mindesthöhe beträgt 5 mm.

Bei kleinen Geräten kann von dieser Mindesthöhe abgewichen werden.

## ANHANG II

### Konformitätsbewertungsverfahren

#### **I. MODUL B: EG-BAUMUSTERPRÜFUNG**

1. Bei der EG-Baumusterprüfung handelt es sich um den Teil eines Konformitätsbewertungsverfahrens, bei dem eine notifizierte Stelle den technischen Entwurf von Schiffsausrüstung untersucht und prüft und bescheinigt, dass er die Anforderungen der internationalen Instrumente erfüllt.
2. Eine EG-Baumusterprüfung kann auf jede der folgenden Arten durchgeführt werden:
  - Prüfung eines für die geplante Produktion repräsentativen Musters des vollständigen Produkts (Baumuster);
  - Bewertung der Eignung des technischen Entwurfs der Schiffsausrüstung anhand einer Prüfung der in Nummer 3 genannten technischen Unterlagen und zusätzlichen Nachweise sowie Prüfung von für die geplante Produktion repräsentativen Mustern eines oder mehrerer wichtiger Teile des Produkts (Kombination aus Bau- und Entwurfsmuster);
3. Der Antrag auf EG- Baumusterprüfung ist vom Hersteller bei einer einzigen notifizierten Stelle seiner Wahl einzureichen.

Der Antrag muss Folgendes enthalten:

- eine beglaubigte Kopie der Patentschrift, der Lizenz oder eines sonstigen Dokuments, auf dessen Grundlage der Antragsteller das Recht in Anspruch nimmt, die Schiffsausrüstung herzustellen, zu verwenden, zu verkaufen oder zum Verkauf anzubieten bzw. ihre Marke zu verwenden; dieses Dokument hat die notifizierte Stelle ungeachtet der Nummer 16 des Anhangs III zur Verfügung der zuständigen Gerichte zu halten;
- Name und Anschrift des Herstellers und, wenn der Antrag vom Bevollmächtigten eingereicht wird, auch dessen Name und Anschrift;
- eine schriftliche Erklärung, dass derselbe Antrag bei keiner anderen notifizierten Stelle eingereicht worden ist;
- die technischen Unterlagen. Diese müssen eine Bewertung der Übereinstimmung der Schiffsausrüstung mit den einschlägigen Anforderungen der in Artikel 4 genannten internationalen Instrumente ermöglichen und eine angemessene Analyse und Bewertung der Risiken enthalten. In den technischen Unterlagen sind die anwendbaren Anforderungen aufzuführen und Entwurf, Herstellung und Funktionsweise der Schiffsausrüstung zu beschreiben, soweit sie für die Bewertung von Belang sind. Die technischen Unterlagen müssen gegebenenfalls zumindest folgende Elemente enthalten:
  - eine allgemeine Beschreibung der Schiffsausrüstung;

- Entwürfe, Fertigungszeichnungen und -pläne von Bauteilen, Baugruppen, Schaltkreisen usw.,
    - (a) die Beschreibungen und Erläuterungen, die zum Verständnis dieser Zeichnungen und Pläne sowie der Funktionsweise der Schiffsausrüstung erforderlich sind,
    - (b) eine Liste der Anforderungen und Prüfnormen, die entsprechend dieser Richtlinie für die jeweilige Schiffsausrüstung gelten, sowie eine Beschreibung der Lösungen, mit denen die genannten Anforderungen erfüllt wurden,
    - (c) die Ergebnisse der Konstruktionsberechnungen, Prüfungen usw. sowie
    - (d) Prüfberichte;
  - für die betreffende Produktion repräsentative Muster. Die notifizierte Stelle kann zusätzliche Muster anfordern, wenn dies zur Durchführung des Prüfprogramms erforderlich ist;
  - die zusätzlichen Nachweise der Eignung des technischen Entwurfs, in denen alle verwendeten Unterlagen angeführt sein müssen. Die zusätzlichen Nachweise umfassen erforderlichenfalls die Ergebnisse von Untersuchungen, die von einem geeigneten Labor des Herstellers oder von einem anderen Prüflabor in seinem Auftrag und unter seiner Verantwortung durchgeführt wurden.
4. Die notifizierte Stelle hat folgende Aufgaben:
- In Bezug auf die Schiffsausrüstung:
- 4.1. Prüfung der technischen Unterlagen und zusätzlichen Nachweise, um zu bewerten, ob der technische Entwurf der Schiffsausrüstung angemessen ist;
- in Bezug auf die Muster:
- 4.2. Prüfung, ob das/die Muster in Übereinstimmung mit den technischen Unterlagen hergestellt wurde/n, und Feststellung, welche Teile nach den anzuwendenden Vorschriften der einschlägigen harmonisierten Normen und/oder technischen Spezifikationen entworfen wurden und welche Teile unter Missachtung der einschlägigen Vorschriften dieser Normen entworfen wurden;
  - 4.3. Durchführung der geeigneten Prüfungen und Erprobungen im Einklang mit dieser Richtlinie,
  - 4.4. Vereinbarung des Ortes, an dem die Prüfungen und Erprobungen durchgeführt werden, mit dem Hersteller.
5. Die notifizierte Stelle erstellt einen Prüfbericht über die gemäß Nummer 4 durchgeführten Maßnahmen und die dabei erzielten Ergebnisse. Unbeschadet ihrer Verpflichtungen gegenüber den notifizierenden Behörden veröffentlicht die notifizierte Stelle den Inhalt dieses Berichts oder Teile davon nur mit Zustimmung des Herstellers.

6. Entspricht das Baumuster den für die betreffende Schiffsausrüstung geltenden Anforderungen der jeweiligen internationalen Instrumente, stellt die notifizierte Stelle dem Hersteller eine EG-Baumusterprüfbescheinigung aus. Die Bescheinigung enthält den Namen und die Anschrift des Herstellers, die Ergebnisse der Prüfung, etwaige Bedingungen für ihre Gültigkeit und die für die Identifizierung des zugelassenen Baumusters erforderlichen Angaben. Der Bescheinigung können ein oder mehrere Anhänge beigefügt werden.

Die Bescheinigung und ihre Anhänge enthalten alle zweckdienlichen Angaben, anhand derer sich die Übereinstimmung der hergestellten Produkte mit dem geprüften Baumuster beurteilen und gegebenenfalls eine Kontrolle nach ihrer Inbetriebnahme durchführen lässt.

Entspricht das Baumuster nicht den anwendbaren Anforderungen der internationalen Instrumente, verweigert die notifizierte Stelle die Ausstellung einer EG-Baumusterprüfbescheinigung und unterrichtet den Antragsteller darüber, wobei sie ihre Weigerung ausführlich begründet.

7. Die notifizierte Stelle hält sich über alle Änderungen des allgemein anerkannten Stands der Technik auf dem Laufenden; deuten diese darauf hin, dass das zugelassene Baumuster nicht mehr den anwendbaren Anforderungen der internationalen Instrumente entspricht, entscheidet sie, ob diese Änderungen weitere Untersuchungen nötig machen. Ist dies der Fall, setzt die notifizierte Stelle den Hersteller davon in Kenntnis.

Der Hersteller unterrichtet die notifizierte Stelle, der die technischen Unterlagen zur EG-Baumusterprüfbescheinigung vorliegen, über alle Änderungen an dem zugelassenen Baumuster, die die Übereinstimmung der Schiffsausrüstung mit den Anforderungen der internationalen Instrumente oder den Bedingungen für die Gültigkeit der Bescheinigung beeinträchtigen können. Derartige Änderungen erfordern eine Zusatzgenehmigung in Form einer Ergänzung der ursprünglichen EG-Baumusterprüfbescheinigung.

8. Jede notifizierte Stelle unterrichtet ihre notifizierenden Behörden über die EG-Baumusterprüfbescheinigungen und/oder etwaige Ergänzungen dazu, die sie ausgestellt oder widerrufen hat, und übermittelt ihnen in regelmäßigen Abständen oder auf Verlangen eine Aufstellung aller Bescheinigungen und/oder Ergänzungen dazu, die sie verweigert, ausgesetzt oder auf andere Art eingeschränkt hat.

Jede notifizierte Stelle unterrichtet die übrigen notifizierten Stellen über die EG-Baumusterprüfbescheinigungen und/oder etwaige Ergänzungen dazu, die sie verweigert, widerrufen, ausgesetzt oder auf andere Weise eingeschränkt hat, und informiert sie, wenn sie dazu aufgefordert wird, über alle von ihr ausgestellten Bescheinigungen und/oder Ergänzungen dazu.

Der Kommission, den Mitgliedstaaten und den anderen notifizierten Stellen kann auf Verlangen eine Kopie der EG-Baumusterprüfbescheinigungen und/oder ihrer Ergänzungen zur Verfügung gestellt werden. Die Kommission und die Mitgliedstaaten können auf Verlangen eine Kopie der technischen Unterlagen und der Ergebnisse der durch die notifizierte Stelle vorgenommenen Prüfungen erhalten. Die notifizierte Stelle bewahrt ein Exemplar der EG-Baumusterprüfbescheinigung,

ihrer Anhänge und Ergänzungen sowie des technischen Dossiers einschließlich der vom Hersteller eingereichten Unterlagen so lange auf, bis die Gültigkeitsdauer der Bescheinigung endet.

9. Der Hersteller hält nach Herstellung des letzten Produkts zehn Jahre lang ein Exemplar der EG-Baumusterprüfbescheinigung, ihrer Anhänge und ihrer Ergänzungen einschließlich der technischen Unterlagen zur Verfügung der nationalen Behörden.
10. Der Bevollmächtigte des Herstellers kann den in Nummer 3 genannten Antrag einreichen und die in den Nummern 7 und 9 genannten Verpflichtungen erfüllen, sofern sie im Auftrag festgelegt sind.

## **II. MODUL D: KONFORMITÄT MIT DEM BAUMUSTER AUF DER GRUNDLAGE EINER QUALITÄTSSICHERUNG DES PRODUKTIONSPROZESSES**

1. Die Konformität mit der Bauart auf der Grundlage einer Qualitätssicherung des Produktionsprozesses ist der Teil eines Konformitätsbewertungsverfahrens, bei dem der Hersteller die in den Nummern 2 und 5 festgelegten Verpflichtungen erfüllt sowie gewährleistet und auf eigene Verantwortung erklärt, dass die betreffende Schiffsausrüstung der in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart entspricht und den für sie geltenden Anforderungen der internationalen Instrumente genügt.
2. Herstellung  

Der Hersteller verfügt über ein zugelassenes Qualitätssicherungssystem für die Herstellung, Endabnahme und Prüfung der betreffenden Produkte gemäß Nummer 3 und unterliegt der Überwachung gemäß Nummer 4.
3. Qualitätssicherungssystem
  - 3.1. Der Hersteller beantragt bei einer notifizierten Stelle seiner Wahl die Bewertung seines Qualitätssicherungssystems für die betreffende Schiffsausrüstung.

Der Antrag enthält

- eine beglaubigte Kopie der Patentschrift, der Lizenz oder eines sonstigen Dokuments, auf dessen Grundlage der Antragsteller das Recht in Anspruch nimmt, die Schiffsausrüstung herzustellen, zu verwenden, zu verkaufen oder zum Verkauf anzubieten bzw. ihre Marke zu verwenden; dieses Dokument hat die notifizierte Stelle ungeachtet der Nummer 16 des Anhangs III zur Verfügung der zuständigen Gerichte zu halten,
- Name und Anschrift des Herstellers sowie, wenn der Antrag vom Bevollmächtigten eingereicht wird, auch dessen Name und Anschrift,
- eine schriftliche Erklärung, dass derselbe Antrag bei keiner anderen notifizierten Stelle eingereicht wurde,
- alle einschlägigen Angaben über die vorgesehene Schiffsausrüstungskategorie,

- die Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem,
- die technischen Unterlagen zu dem zugelassenen Baumuster und eine Kopie der EG-Baumusterprüfbescheinigung.

3.2. Das Qualitätssicherungssystem gewährleistet die Übereinstimmung der Produkte mit dem in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Baumuster und mit den für sie geltenden Anforderungen der internationalen Instrumente.

Alle vom Hersteller berücksichtigten Elemente, Anforderungen und Vorschriften sind systematisch und geordnet in Form schriftlicher Grundsätze, Verfahren und Anweisungen zusammenzustellen. Diese Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem stellen sicher, dass die Qualitätssicherungsprogramme, -pläne, -handbücher und -berichte einheitlich ausgelegt werden.

Sie enthalten insbesondere eine angemessene Beschreibung folgender Punkte:

- Qualitätsziele sowie organisatorischer Aufbau, Zuständigkeiten und Befugnisse der Geschäftsleitung in Bezug auf die Produktqualität,
- entsprechende Fertigungs-, Qualitätskontroll- und Qualitätssicherungstechniken, angewandte Verfahren und systematische Maßnahmen,
- Prüfungen und Erprobungen, die vor, während und nach der Fertigung durchgeführt werden, sowie deren Häufigkeit,
- die qualitätsrelevanten Aufzeichnungen wie Prüfberichte und Prüfdaten, Kalibrierungsdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw. und
- Mittel, mit denen die Verwirklichung der geforderten Produktqualität und die wirksame Funktionsweise des Qualitätssicherungssystems überwacht werden.

3.3. Die notifizierte Stelle bewertet das Qualitätssicherungssystem, um festzustellen, ob es die in Nummer 3.2 genannten Anforderungen erfüllt.

Dem Auditteam, das Erfahrung mit Qualitätsmanagementsystemen haben muss, muss mindestens ein Mitglied angehören, das über Bewertungserfahrung in dem einschlägigen Bereich der Schiffsausrüstung und der Schiffsausrüstungstechnologie sowie über die Kenntnis der anwendbaren Anforderungen der internationalen Instrumente verfügt. Das Audit umfasst auch einen Kontrollbesuch in den Räumlichkeiten des Herstellers. Das Auditteam überprüft die in Nummer 3.1 fünfter Gedankenstrich genannten technischen Unterlagen, um sich zu vergewissern, dass der Hersteller in der Lage ist, die einschlägigen Anforderungen der internationalen Instrumente zu erkennen und die erforderlichen Prüfungen durchzuführen, damit die Übereinstimmung des Produkts mit diesen Anforderungen gewährleistet ist.

Die Entscheidung wird dem Hersteller mitgeteilt. Die Mitteilung enthält das Ergebnis des Audits und die Entscheidung mit ihrer Begründung.

3.4. Der Hersteller verpflichtet sich, die mit dem Qualitätssicherungssystem in seiner zugelassenen Form verbundenen Verpflichtungen zu erfüllen und dafür zu sorgen, dass das System jederzeit angemessen und effizient ist.

3.5. Der Hersteller unterrichtet die notifizierte Stelle, die das Qualitätssicherungssystem zugelassen hat, über alle geplanten Änderungen dieses Systems.

Die notifizierte Stelle beurteilt die geplanten Änderungen und entscheidet, ob das geänderte Qualitätssicherungssystem noch die in Nummer 3.2 genannten Anforderungen erfüllt oder ob eine erneute Bewertung erforderlich ist.

Sie gibt dem Hersteller ihre Entscheidung bekannt. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und die Entscheidung mit ihrer Begründung.

4. Überwachung unter der Verantwortung der notifizierten Stelle

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

4.2. Der Hersteller gewährt der notifizierten Stelle für die Bewertung Zugang zu den Herstellungs-, Prüf-, Erprobungs- und Lagereinrichtungen und stellt ihr alle erforderlichen Unterlagen zur Verfügung, insbesondere:

- die Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem;
- die qualitätsrelevanten Aufzeichnungen wie Prüfberichte und Prüfdaten, Kalibrierungsdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.

4.3. Die notifizierte Stelle führt regelmäßig Audits durch, um sicherzustellen, dass der Hersteller das Qualitätssicherungssystem aufrechterhält und anwendet, und übermittelt ihm einen Bericht über das Audit.

4.4. Darüber hinaus kann die notifizierte Stelle beim Hersteller unangemeldet Besichtigungen durchführen. Während dieser Inspektionen kann die notifizierte Stelle erforderlichenfalls Produktprüfungen durchführen oder durchführen lassen, um sich zu vergewissern, dass das Qualitätssicherungssystem ordnungsgemäß funktioniert. Die notifizierte Stelle übermittelt dem Hersteller einen Bericht über die Inspektion und im Falle einer Prüfung einen Prüfbericht.

5. Konformitätskennzeichnung und Konformitätserklärung

5.1. Der Hersteller bringt an jedem einzelnen Produkt, das mit dem in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Baumuster übereinstimmt und die einschlägigen Anforderungen der internationalen Instrumente erfüllt, das Steuerrad-Kennzeichen nach Artikel 9 und – unter der Verantwortung der in Nummer 3.1 genannten notifizierten Stelle – deren Kennnummer an.

5.2. Der Hersteller stellt für jedes Produktmodell eine schriftliche Konformitätserklärung aus und hält sie nach Herstellung des letzten Produkts zehn Jahre lang zur Verfügung der nationalen Behörden. Aus der Konformitätserklärung muss hervorgehen, für welches Schiffsausrüstungsmodell sie ausgestellt wurde.

Ein Exemplar der Konformitätserklärung wird den zuständigen Behörden auf Verlangen zur Verfügung gestellt.

6. Der Hersteller hält mindestens zehn Jahre lang nach Herstellung des letzten Produkts folgende Unterlagen zur Verfügung der einzelstaatlichen Behörden:
  - die Unterlagen nach Nummer 3.1,
  - die Änderung nach Nummer 3.5 in ihrer genehmigten Form,
  - die Entscheidungen und Berichte der notifizierten Stelle nach den Nummern 3.5, 4.3 und 4.4.
7. Jede notifizierte Stelle unterrichtet ihre notifizierenden Behörden über Zulassungen von Qualitätssicherungssystemen, die sie ausgestellt oder widerrufen hat, und übermittelt ihnen in regelmäßigen Abständen oder auf Verlangen eine Aufstellung aller Zulassungen von Qualitätssicherungssystemen, die sie verweigert, ausgesetzt oder auf andere Art eingeschränkt hat.

Jede notifizierte Stelle unterrichtet die anderen notifizierten Stellen über die Zulassungen von Qualitätssicherungssystemen, die sie verweigert, ausgesetzt, widerrufen oder auf andere Art eingeschränkt hat, und auf Aufforderung über die Zulassungen von Qualitätssicherungssystemen, die sie erteilt hat.

8. Bevollmächtigter

Die in den Nummern 3.1, 3.5, 5 und 6 genannten Verpflichtungen des Herstellers können von seinem Bevollmächtigten in seinem Auftrag und unter seiner Verantwortung erfüllt werden, sofern sie im Auftrag festgelegt sind.

### **III. MODUL E: KONFORMITÄT MIT DEM BAUMUSTER AUF DER GRUNDLAGE EINER QUALITÄTSSICHERUNG DES PRODUKTS**

1. Die Gewährleistung der Konformität mit dem Baumuster auf der Grundlage einer Qualitätssicherung des Produkts ist der Teil eines Konformitätsbewertungsverfahrens, bei dem der Hersteller die in den Nummern 2 und 5 festgelegten Verpflichtungen erfüllt sowie gewährleistet und auf eigene Verantwortung erklärt, dass die betreffende Schiffsausrüstung dem in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Baumuster entspricht und den für sie geltenden Anforderungen der internationalen Instrumente genügt.
2. Herstellung

Der Hersteller betreibt ein zugelassenes Qualitätssicherungssystem für die Endabnahme und Prüfung der betreffenden Produkte gemäß Nummer 3 und unterliegt der Überwachung gemäß Nummer 4.
3. Qualitätssicherungssystem
  - 3.1. Der Hersteller beantragt bei einer notifizierten Stelle seiner Wahl die Bewertung seines Qualitätssicherungssystems für die betreffende Schiffsausrüstung.

### Der Antrag enthält

- eine beglaubigte Kopie der Patentschrift, der Lizenz oder eines sonstigen Dokuments, auf dessen Grundlage der Antragsteller das Recht in Anspruch nimmt, die Schiffsausrüstung herzustellen, zu verwenden, zu verkaufen oder zum Verkauf anzubieten bzw. ihre Marke zu verwenden; dieses Dokument hat die notifizierte Stelle ungeachtet der Nummer 16 des Anhangs III zur Verfügung der zuständigen Gerichte zu halten,
- Name und Anschrift des Herstellers sowie, wenn der Antrag vom Bevollmächtigten eingereicht wird, auch dessen Name und Anschrift,
- eine schriftliche Erklärung, dass derselbe Antrag bei keiner anderen notifizierten Stelle eingereicht wurde,
- alle einschlägigen Angaben über die vorgesehene Schiffsausrüstungskategorie,
- die Unterlagen zum Qualitätssicherungssystem und
- die technischen Unterlagen über das zugelassene Baumuster und eine Kopie der EG-Baumusterprüfbescheinigung.

- 3.2. Das Qualitätssicherungssystem gewährleistet die Übereinstimmung der Produkte mit dem in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Baumuster und mit den für sie geltenden Anforderungen der internationalen Instrumente.

Alle vom Hersteller berücksichtigten Elemente, Anforderungen und Vorschriften sind systematisch und geordnet in Form schriftlicher Grundsätze, Verfahren und Anweisungen zusammenzustellen. Diese Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem stellen sicher, dass die Qualitätssicherungsprogramme, -pläne, -handbücher und -berichte einheitlich ausgelegt werden.

Sie enthalten insbesondere eine angemessene Beschreibung folgender Punkte:

- Qualitätsziele sowie organisatorischer Aufbau, Zuständigkeiten und Befugnisse der Geschäftsleitung in Bezug auf die Produktqualität;
- nach der Herstellung durchgeführte Prüfungen und Erprobungen;
- die qualitätsrelevanten Aufzeichnungen wie Prüfberichte und Prüfdaten, Kalibrierungsdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.;
- Mittel, mit denen die wirksame Funktionsweise des Qualitätssicherungssystems überwacht wird.

- 3.3. Die notifizierte Stelle bewertet das Qualitätssicherungssystem, um festzustellen, ob es die in Nummer 3.2 genannten Anforderungen erfüllt.

Dem Auditteam, das Erfahrung mit Qualitätsmanagementsystemen haben muss, muss mindestens ein Mitglied angehören, das über Bewertungserfahrung in dem einschlägigen Bereich der Schiffsausrüstung und der Schiffsausrüstungstechnologie

sowie über die Kenntnis der anwendbaren Anforderungen der internationalen Instrumente verfügt. Das Audit umfasst auch einen Kontrollbesuch in den Räumlichkeiten des Herstellers. Das Auditteam überprüft die in Nummer 3.1 fünfter Gedankenstrich genannten technischen Unterlagen, um sich zu vergewissern, dass der Hersteller in der Lage ist, die einschlägigen Anforderungen der internationalen Instrumente zu erkennen und die erforderlichen Prüfungen durchzuführen, damit die Übereinstimmung des Produkts mit diesen Anforderungen gewährleistet ist.

Die Entscheidung wird dem Hersteller mitgeteilt. Die Mitteilung enthält das Ergebnis des Audits und die Entscheidung mit ihrer Begründung.

3.4. Der Hersteller verpflichtet sich, die mit dem Qualitätssicherungssystem in seiner zugelassenen Form verbundenen Verpflichtungen zu erfüllen und dafür zu sorgen, dass das System jederzeit angemessen und effizient ist.

3.5. Der Hersteller unterrichtet die notifizierte Stelle, die das Qualitätssicherungssystem zugelassen hat, über alle geplanten Änderungen dieses Systems.

Die notifizierte Stelle beurteilt die geplanten Änderungen und entscheidet, ob das geänderte Qualitätssicherungssystem noch die in Nummer 3.2 genannten Anforderungen erfüllt oder ob eine erneute Bewertung erforderlich ist.

Sie gibt dem Hersteller ihre Entscheidung bekannt. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und die Entscheidung mit ihrer Begründung.

4. Überwachung unter der Verantwortung der notifizierten Stelle

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

4.2. Der Hersteller gewährt der notifizierten Stelle für die Bewertung Zugang zu den Herstellungs-, Prüf-, Erprobungs- und Lagereinrichtungen und stellt ihr alle erforderlichen Unterlagen zur Verfügung, insbesondere:

- die Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem;
- die qualitätsrelevanten Aufzeichnungen wie Prüfberichte und Prüfdaten, Kalibrierungsdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.

4.3. Die notifizierte Stelle führt regelmäßig Audits durch, um sicherzustellen, dass der Hersteller das Qualitätssicherungssystem aufrechterhält und anwendet, und übermittelt ihm einen Bericht über das Audit.

4.4. Darüber hinaus kann die notifizierte Stelle beim Hersteller unangemeldet Besichtigungen durchführen. Während dieser Besichtigungen kann die notifizierte Stelle erforderlichenfalls Produktprüfungen durchführen oder durchführen lassen, um sich zu vergewissern, dass das Qualitätssicherungssystem ordnungsgemäß funktioniert. Die notifizierte Stelle übergibt dem Hersteller einen Bericht über die Besichtigung und im Falle einer Prüfung einen Prüfbericht.

5. Konformitätskennzeichnung und Konformitätserklärung

- 5.1. Der Hersteller bringt an jedem einzelnen Produkt, das mit dem in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Baumuster übereinstimmt und die einschlägigen Anforderungen der internationalen Instrumente erfüllt, die in Artikel 9 genannte vorgeschriebene Konformitätskennzeichnung und – unter der Verantwortung der in Nummer 3.1 genannten notifizierte Stelle – deren Kennnummer an.
- 5.2. Der Hersteller stellt für jedes Produktmodell eine schriftliche Konformitätserklärung aus und hält sie nach Herstellung des letzten Produkts zehn Jahre lang zur Verfügung der nationalen Behörden. Aus der Konformitätserklärung muss hervorgehen, für welches Schiffsausrüstungsmodell sie ausgestellt wurde.

Ein Exemplar der Konformitätserklärung wird den zuständigen Behörden auf Verlangen zur Verfügung gestellt.

6. Der Hersteller hält mindestens zehn Jahre lang nach Herstellung des letzten Produkts folgende Unterlagen zur Verfügung der einzelstaatlichen Behörden:
  - die Unterlagen nach Nummer 3.1;
  - die Änderung nach Nummer 3.5 in ihrer genehmigten Form;
  - die Entscheidungen und Berichte der notifizierte Stelle nach den Nummern 3.5, 4.3 und 4.4.
7. Jede notifizierte Stelle unterrichtet ihre notifizierenden Behörden über Zulassungen von Qualitätssicherungssystemen, die sie ausgestellt oder widerrufen hat, und übermittelt ihnen in regelmäßigen Abständen oder auf Verlangen eine Aufstellung aller Zulassungen von Qualitätssicherungssystemen, die sie verweigert, ausgesetzt oder auf andere Art eingeschränkt hat.

Jede notifizierte Stelle unterrichtet die anderen notifizierten Stellen über Zulassungen von Qualitätssicherungssystemen, die sie verweigert, ausgesetzt oder widerrufen hat, und auf Verlangen über Zulassungen von Qualitätssicherungssystemen, die sie erteilt hat.

#### 8. Bevollmächtigter

Die in den Nummern 3.1, 3.5, 5 und 6 genannten Verpflichtungen des Herstellers können von seinem Bevollmächtigten in seinem Auftrag und unter seiner Verantwortung erfüllt werden, sofern sie im Auftrag festgelegt sind.

### **IV. MODUL F : KONFORMITÄT MIT DEM BAUMUSTER AUF DER GRUNDLAGE EINER PRODUKTPRÜFUNG**

1. Bei der Gewährleistung der Konformität mit dem Baumuster auf der Grundlage einer Produktprüfung handelt es sich um den Teil eines Konformitätsbewertungsverfahrens, bei dem der Hersteller die in den Nummern 2, 5.1 und 6 festgelegten Verpflichtungen erfüllt sowie gewährleistet und auf eigene Verantwortung erklärt, dass die betreffenden unter die Bestimmungen von Nummer 3 fallenden Produkte dem in der EG-Baumusterprüfbescheinigung

beschriebenen Baumuster entsprechen und den für sie geltenden Anforderungen der internationalen Instrumente genügen.

## 2. Herstellung

Der Hersteller trifft alle erforderlichen Maßnahmen, damit der Fertigungsprozess und seine Überwachung die Übereinstimmung der hergestellten Produkte mit dem in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen zugelassenen Baumuster und mit den für sie geltenden Anforderungen der internationalen Instrumente gewährleisten.

## 3. Kontrolle

Eine vom Hersteller gewählte notifizierte Stelle führt die entsprechenden Prüfungen und Erprobungen durch, um die Übereinstimmung der Produkte mit dem in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen zugelassenen Baumuster und den entsprechenden Anforderungen der internationalen Instrumente zu prüfen.

Der Hersteller übermittelt der notifizierten Stelle eine beglaubigte Kopie der Patentschrift, der Lizenz oder eines sonstigen Dokuments, auf dessen Grundlage der Antragsteller das Recht in Anspruch nimmt, die Schiffsausrüstung herzustellen, zu verwenden, zu verkaufen oder zum Verkauf anzubieten bzw. ihre Marke zu verwenden; dieses Dokument hat die notifizierte Stelle ungeachtet der Nummer 16 des Anhangs III zur Verfügung der zuständigen Gerichte zu halten.

Die Prüfungen und Erprobungen zur Kontrolle der Konformität der Produkte mit den entsprechenden Anforderungen werden nach Wahl des Herstellers entweder mittels Prüfung und Erprobung jedes einzelnen Produkts gemäß Nummer 4 oder mittels einer statistischen Prüfung und Erprobung der Produkte gemäß Nummer 5 durchgeführt.

## 4. Überprüfung der Konformität durch Prüfung und Erprobung jedes einzelnen Produkts

4.1 Jedes Produkt ist entsprechend dieser Richtlinie einzeln zu prüfen und zu erproben, um festzustellen, ob es mit dem in der Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen zugelassenen Baumuster übereinstimmt und die einschlägigen Anforderungen der internationalen Instrumente erfüllt.

4.2. Die notifizierte Stelle stellt auf der Grundlage dieser Prüfungen und Erprobungen eine Konformitätsbescheinigung aus und bringt an jedem zugelassenen Produkt ihre Kennnummer an oder lässt diese unter ihrer Verantwortung anbringen.

Der Hersteller hält die Konformitätsbescheinigungen nach Herstellung des letzten Produkts zehn Jahre lang zur Verfügung der nationalen Behörden zur Einsichtnahme.

## 5. Überprüfung der Konformität mit statistischen Mitteln

5.1. Der Hersteller trifft alle erforderlichen Maßnahmen, damit der Fertigungsprozess und seine Überwachung die Einheitlichkeit aller produzierten Lose gewährleisten und legt seine Produkte in einheitlichen Losen zur Überprüfung vor.

- 5.2. Jedem Los wird eine beliebige Stichprobe entnommen. Alle Produkte einer Stichprobe werden im Einklang mit dieser Richtlinie einzeln geprüft und erprobt, um ihre Übereinstimmung mit den anzuwendenden Anforderungen der internationalen Instrumente sicherzustellen und um zu ermitteln, ob das Los angenommen oder abgelehnt wird.
- 5.3. Wird ein Los angenommen, so gelten alle Produkte des Loses als zugelassen, mit Ausnahme der Produkte, für die das Prüfergebnis bei der Stichprobe negativ war.

Die notifizierte Stelle stellt auf der Grundlage dieser Prüfungen und Erprobungen eine Konformitätsbescheinigung aus und bringt an jedem zugelassenen Produkt ihre Kennnummer an oder lässt diese unter ihrer Verantwortung anbringen.

Der Hersteller hält die Konformitätsbescheinigungen nach Herstellung des letzten Produkts zehn Jahre lang zur Verfügung der nationalen Behörden.

- 5.4. Wird ein Los abgelehnt, so ergreift die notifizierte Stelle oder die zuständige Behörde geeignete Maßnahmen, um zu verhindern, dass das Los in Verkehr gebracht wird. Bei gehäufter Ablehnung von Losen kann die notifizierte Stelle die statistische Kontrolle aussetzen und geeignete Maßnahmen treffen.

## 6. Konformitätskennzeichnung und Konformitätserklärung

- 6.1. Der Hersteller bringt an jedem einzelnen Produkt, das mit dem in der EG-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen zugelassenen Baumuster übereinstimmt und die anzuwendenden Anforderungen der internationalen Instrumente erfüllt, die in Artikel 9 genannte vorgeschriebene Konformitätskennzeichnung und – unter der Verantwortung der in Nummer 3 genannten notifizierte Stelle – deren Kennnummer an.

- 6.2. Der Hersteller stellt für jedes Produktmodell eine schriftliche Konformitätserklärung aus und hält sie nach Herstellung des letzten Produkts zehn Jahre lang zur Verfügung der nationalen Behörden. Aus der Konformitätserklärung muss hervorgehen, für welches Schiffsausrüstungsmodell sie ausgestellt wurde.

Ein Exemplar der Konformitätserklärung wird den zuständigen Behörden auf Verlangen zur Verfügung gestellt.

7. Stimmt die notifizierte Stelle zu, kann der Hersteller unter der Verantwortung dieser notifizierte Stelle die Kennnummer der notifizierte Stelle während des Fertigungsprozesses auf den Produkten anbringen.

## 8. Bevollmächtigter

Die Verpflichtungen des Herstellers können von seinem Bevollmächtigten in seinem Auftrag und unter seiner Verantwortung erfüllt werden, sofern sie im Auftrag festgelegt sind. Ein Bevollmächtigter kann die in den Nummern 2 und 5.1 festgelegten Verpflichtungen des Herstellers nicht erfüllen.

## V. MODUL G: KONFORMITÄT AUF DER GRUNDLAGE EINER EINZELPRÜFUNG

1. Bei der Gewährleistung der Konformität auf der Grundlage einer Einzelprüfung handelt es sich um das Konformitätsbewertungsverfahren, mit dem der Hersteller die in den Nummern 2, 3 und 5 genannten Verpflichtungen erfüllt sowie gewährleistet und auf eigene Verantwortung erklärt, dass das betreffende unter die Bestimmungen der Nummer 4 fallende Produkt den für es geltenden Anforderungen der internationalen Instrumente genügt.

## 2. Technische Unterlagen

Der Hersteller erstellt die technischen Unterlagen und stellt sie der in Nummer 4 genannten notifizierten Stelle zur Verfügung. Anhand dieser Unterlagen muss es möglich sein, die Übereinstimmung des Produkts mit den betreffenden Anforderungen zu bewerten; sie müssen eine geeignete Risikoanalyse und -bewertung enthalten. In den technischen Unterlagen sind die geltenden Anforderungen aufzuführen und der Entwurf, die Herstellung und die Funktionsweise des Produkts zu erfassen, soweit sie für die Bewertung von Belang sind. Die technischen Unterlagen enthalten gegebenenfalls zumindest Folgendes:

- eine beglaubigte Kopie der Patentschrift, der Lizenz oder eines sonstigen Dokuments, auf dessen Grundlage der Antragsteller das Recht in Anspruch nimmt, die Schiffsausrüstung herzustellen, zu verwenden, zu verkaufen oder zum Verkauf anzubieten bzw. ihre Marke zu verwenden; dieses Dokument hat die notifizierte Stelle ungeachtet der Nummer 16 des Anhangs III zur Verfügung der zuständigen Gerichte zu halten,
- eine allgemeine Beschreibung des Produkts,
- Entwürfe, Fertigungszeichnungen und -pläne von Bauteilen, Baugruppen, Schaltkreisen usw.,
- Beschreibungen und Erläuterungen, die zum Verständnis dieser Zeichnungen und Pläne sowie der Funktionsweise des Produkts erforderlich sind,
- eine Liste der Anforderungen und Prüfnormen, die entsprechend dieser Richtlinie für die betreffende Schiffsausrüstung gelten, sowie eine Beschreibung der Lösungen, mit denen die genannten Anforderungen erfüllt wurden,
- die Ergebnisse der Konstruktionsberechnungen und Prüfungen und
- die Prüfberichte.

Der Hersteller muss die technischen Unterlagen nach Herstellung des letzten Produkts zehn Jahre lang zur Verfügung der zuständigen nationalen Behörden halten.

## 3. Herstellung

Der Hersteller ergreift alle erforderlichen Maßnahmen, damit der Fertigungsprozess und seine Überwachung die Übereinstimmung des hergestellten Produkts mit den anwendbaren Anforderungen der internationalen Instrumente gewährleisten.

## 4. Kontrolle

Eine vom Hersteller gewählte notifizierte Stelle führt im Einklang mit dieser Richtlinie die entsprechenden Prüfungen und Erprobungen durch, um die Übereinstimmung des Produkts mit den anzuwendenden Anforderungen der internationalen Instrumente zu überprüfen.

Die notifizierte Stelle stellt auf der Grundlage dieser Prüfungen und Erprobungen eine Konformitätsbescheinigung aus und bringt an jedem zugelassenen Produkt ihre Kennnummer an oder lässt diese unter ihrer Verantwortung anbringen.

Der Hersteller hält die Konformitätsbescheinigungen nach Herstellung des letzten Produkts zehn Jahre lang zur Verfügung der nationalen Behörden.

## 5. Konformitätskennzeichnung und Konformitätserklärung

5.1. Der Hersteller bringt an jedem Produkt, das die anzuwendenden Anforderungen der internationalen Instrumente erfüllt, die vorgeschriebene Konformitätskennzeichnung nach Artikel 9 und – unter der Verantwortung der in Nummer 4 genannten notifizierte Stelle – deren Kennnummer an.

5.2. Der Hersteller stellt für jedes Produktmodell eine schriftliche Konformitätserklärung aus und hält sie nach Herstellung des letzten Produkts zehn Jahre lang zur Verfügung der nationalen Behörden. Aus der Konformitätserklärung muss hervorgehen, für welches Produkt sie ausgestellt wurde.

Ein Exemplar der Konformitätserklärung wird den zuständigen Behörden auf Verlangen zur Verfügung gestellt.

## 6. Bevollmächtigter

Die in den Nummern 2 und 5 genannten Verpflichtungen des Herstellers können von seinem Bevollmächtigten in seinem Auftrag und unter seiner Verantwortung erfüllt werden, sofern sie im Auftrag festgelegt sind.

## ANHANG III

### Von den notifizierten Stellen zu erfüllende Anforderungen

1. Eine Konformitätsbewertungsstelle muss für die Zwecke der Notifizierung die Anforderungen der Nummern 2 bis 11 erfüllen.
2. Eine Konformitätsbewertungsstelle muss nach nationalem Recht gegründet und mit Rechtspersönlichkeit ausgestattet sein.
3. Bei einer Konformitätsbewertungsstelle muss es sich um einen unabhängigen Dritten handeln, der in keiner Verbindung zu der Einrichtung oder der Schiffsausrüstung steht, die er bewertet.
4. Eine Stelle, die einem Wirtschaftsverband oder einem Fachverband angehört und die Schiffsausrüstung bewertet, an deren Entwurf, Herstellung, Bereitstellung, Montage, Verwendung oder Wartung Unternehmen beteiligt sind, die von diesem Verband vertreten werden, kann als solche Stelle gelten, falls ihre Unabhängigkeit sowie das Fehlen jedweder Interessenskonflikte nachgewiesen sind.
5. Eine Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Leitungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter dürfen nicht Konstrukteur, Hersteller, Lieferant, Installateur, Käufer, Eigentümer, Verwender oder Wartungsbetrieb der zu bewertenden Schiffsausrüstung oder Bevollmächtigter einer dieser Parteien sein. Dies schließt nicht die Verwendung von bereits einer Konformitätsbewertung unterzogenen Produkten, die für die Tätigkeit der Konformitätsbewertungsstelle erforderlich sind, oder die Verwendung solcher Produkte zum persönlichen Gebrauch aus.
6. Eine Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Leitungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter dürfen weder direkt an Entwurf, Herstellung bzw. Bau, Vermarktung, Installation, Verwendung oder Wartung der betreffenden Schiffsausrüstung beteiligt sein, noch die an diesen Tätigkeiten beteiligten Parteien vertreten. Sie dürfen sich nicht mit Tätigkeiten befassen, die ihre Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder ihre Integrität im Zusammenhang mit den Konformitätsbewertungsmaßnahmen, für die sie notifiziert sind, beeinträchtigen können. Dies gilt besonders für Beratungsdienste.
7. Die Konformitätsbewertungsstellen müssen gewährleisten, dass die Tätigkeiten ihrer Zweigunternehmen oder Unterauftragnehmer die Vertraulichkeit, Objektivität oder Unparteilichkeit ihrer Konformitätsbewertungstätigkeiten nicht beeinträchtigen.
8. Die Konformitätsbewertungsstellen und ihre Mitarbeiter müssen die Konformitätsbewertungstätigkeiten mit der höchstmöglichen Professionalität und der erforderlichen fachlichen Kompetenz in dem betreffenden Bereich durchführen; sie dürfen keinerlei Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, die sich auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Konformitätsbewertungsarbeit auswirken könnte, vor allem keiner Einflussnahme durch Personen oder Personengruppen, die ein Interesse am Ergebnis dieser Tätigkeiten haben.

9. Eine Konformitätsbewertungsstelle muss in der Lage sein, alle Konformitätsbewertungsaufgaben zu bewältigen, die ihr nach Maßgabe dieser Richtlinie zufallen und für die sie notifiziert wurde, gleichgültig, ob diese Aufgaben von der Stelle selbst oder in ihrem Auftrag und unter ihrer Verantwortung erfüllt werden.
10. Eine Konformitätsbewertungsstelle muss jederzeit, für jedes Konformitätsbewertungsverfahren und für jede Art und Kategorie von Schiffsausrüstung, für die sie notifiziert wurde, verfügen können über:
  - (a) die erforderlichen Mitarbeiter mit Fachkenntnis und ausreichender einschlägiger Erfahrung, um die bei der Konformitätsbewertung anfallenden Aufgaben zu erfüllen,
  - (b) Beschreibungen von Verfahren, nach denen die Konformitätsbewertung durchgeführt wird, um die Transparenz und die Wiederholbarkeit dieser Verfahren sicherzustellen. Sie muss über angemessene Strategien und Verfahren verfügen, bei denen zwischen den Aufgaben, die sie als notifizierte Stelle wahrnimmt, und anderen Tätigkeiten unterschieden wird,
  - (c) die erforderlichen Verfahren zur Durchführung der Tätigkeiten, bei denen die Größe eines Unternehmens, der Sektor, in dem es tätig ist, seine Struktur, der Grad an Komplexität der jeweiligen Schiffsausrüstungstechnik und der Umstand, dass es sich bei dem Produktionsprozess um Massenfertigung oder Serienproduktion handelt, gebührend berücksichtigt werden.
11. Eine Konformitätsbewertungsstelle muss über die erforderlichen Mittel zur angemessenen Erledigung der technischen und administrativen Aufgaben verfügen können, die mit der Konformitätsbewertung verbunden sind, und sie hat Zugang zu allen benötigten Ausrüstungen oder Einrichtungen.
12. Die Mitarbeiter, die für die Durchführung der Konformitätsbewertungstätigkeiten zuständig sind, verfügen über:
  - (a) eine solide Fach- und Berufsausbildung, die alle Tätigkeiten für die Konformitätsbewertung umfasst, für die die Konformitätsbewertungsstelle notifiziert wurde,
  - (b) eine ausreichende Kenntnis der Anforderungen, die mit den durchzuführenden Bewertungen verbunden sind, und die entsprechende Befugnis, solche Bewertungen durchzuführen,
  - (c) angemessene Kenntnis und angemessenes Verständnis der Anforderungen, der anzuwendenden harmonisierten Normen und der relevanten Bestimmungen der EU-Harmonisierungsvorschriften und ihrer Durchführungsvorschriften,
  - (d) die Fähigkeit zur Erstellung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten als Nachweis für die Durchführung von Bewertungen.
13. Die Unparteilichkeit der Konformitätsbewertungsstellen, ihrer obersten Leitungsebenen und ihres Bewertungspersonals muss garantiert sein.

14. Die Vergütung für die oberste Leitungsebene und das bewertende Personal der Konformitätsbewertungsstelle darf sich nicht nach der Anzahl der durchgeführten Bewertungen oder deren Ergebnissen richten.
15. Die Konformitätsbewertungsstellen müssen eine Haftpflichtversicherung abschließen, sofern die Haftpflicht nicht aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften vom Staat übernommen wird oder der Mitgliedstaat selbst unmittelbar für die Konformitätsbewertung verantwortlich ist.
16. Informationen, welche die Mitarbeiter einer Konformitätsbewertungsstelle bei der Durchführung ihrer Aufgaben nach dieser Richtlinie oder einer der einschlägigen nationalen Umsetzungsvorschriften erhalten, fallen unter die berufliche Schweigepflicht, außer gegenüber den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem sie ihre Tätigkeiten ausüben. Eigentumsrechte sind zu schützen.
17. Die Konformitätsbewertungsstellen wirken an den einschlägigen Normungsaktivitäten und den Aktivitäten der Koordinierungsgruppe notifizierter Stellen mit, die im Rahmen der relevanten EU-Harmonisierungsvorschriften geschaffen wurde, bzw. sorgen dafür, dass ihr Bewertungspersonal darüber informiert wird, und legen die von dieser Gruppe erarbeiteten Verwaltungsentscheidungen und Dokumente als allgemeine Richtschnur zugrunde.
18. Die Konformitätsbewertungsstellen erfüllen die Anforderungen der Norm EN4011 (ISO-Leitfaden 65).
19. Die Konformitätsbewertungsstellen stellen sicher, dass die für die Konformitätsbewertung eingesetzten Prüflabors den Anforderungen der Norm EN17025 entsprechen.

## ANHANG IV

### Notifizierungsverfahren

1. Anträge auf Notifizierung
  - 1.1. Eine Konformitätsbewertungsstelle beantragt ihre Notifizierung bei der notifizierenden Behörde des Mitgliedstaats, in dem sie ansässig ist.
  - 1.2. Diesem Antrag legt sie eine Beschreibung der Konformitätsbewertungstätigkeiten, des Konformitätsbewertungsmoduls oder der Konformitätsbewertungsmodule und der Schiffsausrüstung bei, für die diese Stelle Kompetenz beansprucht, sowie, wenn vorhanden, eine Akkreditierungsurkunde, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle ausgestellt wurde und in der diese bescheinigt, dass die Konformitätsbewertungsstelle die Anforderungen des Anhangs III dieser Richtlinie erfüllt.
  - 1.3. Kann die Konformitätsbewertungsstelle keine Akkreditierungsurkunde vorweisen, legt sie der notifizierenden Behörde als Nachweis alle Unterlagen vor, die erforderlich sind, um zu überprüfen, festzustellen und regelmäßig zu überwachen, ob sie die Anforderungen des Anhangs III erfüllt.
2. Notifizierungsverfahren
  - 2.1. Die notifizierenden Behörden dürfen nur Konformitätsbewertungsstellen notifizieren, die die Anforderungen des Anhangs III erfüllen.
  - 2.2. Sie unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten mit Hilfe des elektronischen Notifizierungsinstruments, das von der Kommission entwickelt und verwaltet wird.
  - 2.3. Eine Notifizierung enthält vollständige Angaben zu den Konformitätsbewertungstätigkeiten, den Konformitätsbewertungsmodulen und der Schiffsausrüstung sowie die relevante Bescheinigung der Kompetenz.
  - 2.4. Beruht eine Notifizierung nicht auf einer Akkreditierungsurkunde gemäß Abschnitt 1, legt die notifizierende Behörde der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten Unterlagen vor, durch die die Kompetenz der Konformitätsbewertungsstelle sowie Vorkehrungen bestätigt werden, die sicherstellen, dass die Stelle regelmäßig überwacht wird und jederzeit den Anforderungen des Anhangs III genügt.
  - 2.5. Die betreffende Stelle darf die Aufgaben einer notifizierten Stelle nur dann wahrnehmen, wenn weder die Kommission noch die übrigen Mitgliedstaaten innerhalb von zwei Wochen nach einer Notifizierung mit Akkreditierungsurkunde oder innerhalb von zwei Monaten nach einer Notifizierung ohne Akkreditierung Einwände erhoben haben.
  - 2.6. Nur solche Stellen gelten für die Zwecke dieser Richtlinie als notifizierte Stellen.
  - 2.7. Jede später eintretende relevante Änderung der Notifizierung ist den übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission mitzuteilen.

3. Kennnummern und Verzeichnis notifizierter Stellen
  - 3.1. Die Kommission weist einer notifizierten Stelle eine Kennnummer zu.
  - 3.2. Auch wenn eine notifizierte Stelle im Rahmen mehrerer EU-Rechtsvorschriften notifiziert ist, erhält sie nur eine einzige Kennnummer.
  - 3.3. Die Kommission veröffentlicht das Verzeichnis der nach dieser Richtlinie notifizierten Stellen samt den ihnen zugewiesenen Kennnummern und den Tätigkeiten, für die sie notifiziert wurden.
  - 3.4. Sie trägt dafür Sorge, dass dieses Verzeichnis auf dem neusten Stand gehalten wird.

## ANHANG V

### Von den notifizierenden Behörden zu erfüllende Anforderungen

1. Eine notifizierende Behörde wird so eingerichtet, dass es zu keinerlei Interessenkonflikt mit den Konformitätsbewertungsstellen kommt.
2. Eine notifizierende Behörde gewährleistet durch ihre Organisation und Arbeitsweise, dass bei der Ausübung ihrer Tätigkeit Objektivität und Unparteilichkeit gewahrt sind.
3. Eine notifizierende Behörde wird so strukturiert, dass jede Entscheidung über die Notifizierung einer Konformitätsbewertungsstelle von kompetenten Personen getroffen wird, die nicht mit den Personen identisch sind, welche die Bewertung durchgeführt haben.
4. Eine notifizierende Behörde darf weder Tätigkeiten, die Konformitätsbewertungsstellen durchführen, noch Beratungsleistungen auf einer gewerblichen oder wettbewerblichen Basis anbieten oder erbringen.
5. Eine notifizierende Behörde stellt die Vertraulichkeit der von ihr erlangten Informationen sicher.
6. Einer notifizierenden Behörde stehen kompetente Mitarbeiter in ausreichender Zahl zur Verfügung, so dass sie ihre Aufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen kann.