



RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 5. Juni 2013 (07.06)  
(OR. en)

**10282/13**

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2012/0358 (COD)**

---

**MAR 66  
ENT 151  
CODEC 1279**

**BERICHT**

des Generalsekretariats  
an den Rat

Nr. Vordok.: 10237/13 MAR 64 ENT 148 CODEC 1263

Nr. Komm.dok.: 17992/12 MAR 149 ENT 319 CODEC 3104

Betr.: **Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 10. Juni 2013**

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Schiffsaurüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG (erste Lesung)

– *Allgemeine Ausrichtung*

---

**EINLEITUNG**

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 17. Dezember 2012 den obengenannten Vorschlag übermittelt.

## **Ziele des Vorschlags**

2. Mit dem Vorschlag werden die folgenden allgemeinen und spezifischen Ziele verfolgt:
  - Verbesserung der Durchführungs- und Durchsetzungsmechanismen der Richtlinie über Schiffsaurüstung; dadurch sollen das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarkts für Schiffsaurüstung 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 von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) festgelegten Anforderungen 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 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union) beitragen;
  - Suche nach dem optimalen Weg, die Richtlinie über Schiffsaurüstung an den neuen Rechtsrahmen anzupassen und gleichzeitig den Besonderheiten des Schiffsaurüstungssektors im Bereich der Marktüberwachung, Konformitätsbewertung von Produkten und Verpflichtungen der Akteure in der Vertriebskette angemessen Rechnung zu tragen;
  - Schaffung der Voraussetzungen für eine schnellere, einfachere und klarere Umsetzung der Änderungen von IMO-Normen in europäische und nationale Rechtsvorschriften.
3. Mit der vorgeschlagenen Richtlinie wird die derzeitige Richtlinie 96/98/EG des Rates über Schiffsaurüstung<sup>1</sup> aufgehoben.

## **Beratungen in den Ratsgremien**

4. Die Prüfung des Vorschlags durch die Gruppe "Seeverkehr" begann am 11. Januar 2013 unter irischem Vorsitz. In dieser Sitzung wurde die Folgenabschätzung geprüft.

---

<sup>1</sup> ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25.

5. Die Gruppe "Seeverkehr" schloss ihre zweite Lesung des Vorschlags am 29. Mai 2013 ab, und am 5. Juni wurde der Text durch den Ausschuss der Ständigen Vertreter geprüft. Auf dieser Tagung wurden einige Änderungen vorgeschlagen. Diese Änderungen sind in der englischen Sprachfassung durch **Fettdruck** (neuer Text) und **Durchstreichung** (gestrichener Text) gekennzeichnet.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Vorbereitungsgremien des Rates die Erwägungsgründe noch nicht geprüft haben.

### ***Beratungen im Europäischen Parlament***

6. Das Europäische Parlament hat vor kurzem mit der Prüfung des Vorschlags begonnen. Der zuständige Ausschuss des Parlaments, der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN), hat Herrn Dominique Riquet (PPE – FR) zum Berichterstatter ernannt. Er hat seinen Bericht am 29. Mai 2013 im TRAN-Ausschuss vorgestellt.
7. Die Abstimmung im TRAN-Ausschuss ist für Juli 2013 anberaumt, und die Abstimmung im Plenum könnte im September stattfinden.

### **WICHTIGSTE NOCH OFFENE FRAGEN**

#### ***Definition des Begriffs "EU-Schiff" (Artikel 2 Nummer 2) im Zusammenhang mit dem Anwendungsbereich der Richtlinie (Artikel 3) und den Anforderungen an Schifffausrüstung (Artikel 4) (Fußnoten 7, 10 und 11)***

8. Nach Auffassung einiger Delegationen (Deutschland, Italien und Malta) ist es anhand der Definition des Begriffs "EU-Schiff", insbesondere im Zusammenhang mit Artikel 4 über die Anforderungen an Schifffausrüstung, nicht möglich zu bestimmen, welche Anforderungen und Normen für neue Schiffe, bestehende Schiffe und im Bau befindliche Schiffe gelten. In der derzeitigen Richtlinie 96/98/EG wird zwischen neuen und bestehenden Schiffen unterschieden. Diese Unterscheidung geht aus dem Kommissionsvorschlag jedoch nicht hervor.

9. Die Kommission hat erklärt, dass diese Unterscheidung ihrer Ansicht nach nicht mehr notwendig ist. Die Unterscheidung sei erforderlich gewesen, als die erste Richtlinie über Schiffsausrüstung eingeführt wurde, da es keine einschlägigen früheren EU-Rechtsvorschriften gab und den Anforderungen für bestehende Schiffe Rechnung getragen werden musste. Ferner führte die Kommission an, dass in allen internationalen Übereinkommen und Instrumenten angegeben sei, für welche Schiffe und ab welchem Zeitpunkt sie gelten.
10. Nach Ansicht von Zypern und Italien sollte angesichts der langen Zeit, die für den Bau eines Schiffes erforderlich sein kann, die Kiellegung als Bezugszeitpunkt dafür gelten, welche Vorschriften anwendbar sind. Die Kommission macht jedoch geltend, dass dies eine Gelegenheit zum Missbrauch der Vorschriften eröffnen könnte. Eine Schiffswerft könnte die Kiellegung vornehmen und weitere Arbeiten dann hinauszögern, um eine im Vergleich zu neueren Normen veraltete Ausrüstung einzubauen und somit die Anwendung strengerer Sicherheitsvorschriften zu umgehen. Zypern und Italien haben im Zusammenhang mit diesem Punkt ferner einen Vorbehalt zu dem gesamten Artikel 4.

Zypern hat einen Prüfungsvorbehalt zur Verwendung des Begriffs "Ausrüstung" (anstelle von "Schiffsausrüstung") in Artikel 3, da dies nach Ansicht Zyperns den Anwendungsbereich auf sämtliche an Bord eingebaute oder installierte Ausrüstung ausweiten würde. Ferner stelle in demselben Artikel die Verwendung des Wortes "installierte" ein Problem dar, da dadurch im Zusammenhang mit Artikel 5 impliziert würde, dass die neue Richtlinie rückwirkend für Schiffe gilt, die die Anforderungen der Richtlinie 96/98/EG erfüllen (**Fußnote 10**).

11. Zypern hält außerdem an einem Prüfungsvorbehalt zu Artikel 35 im Allgemeinen und Artikel 35 Absatz 2 im Besonderen fest. Die Bestimmungen in diesem Artikel in Bezug auf u.a. die Berücksichtigung von Zeiträumen für den Bau von Schiffen könnten sinnvollerweise auch in Artikel 8 Absatz 2 aufgenommen werden (**Fußnoten 19 und 20**).

***Möglichkeit für die Kommission, harmonisierte technische Spezifikationen und Prüfnormen festzulegen (Artikel 2 Nummer 4, Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 29 Absatz 6) (Fußnoten 8 und 15)***

12. Gemäß dem Vorschlag sollte die Kommission die Möglichkeit haben, in Ausnahmefällen und zur Beseitigung einer unannehbaren Bedrohung für die Sicherheit oder die Umwelt vorläufige harmonisierte technische Spezifikationen und Prüfnormen festzulegen. Dies könnte erforderlich werden, wenn es in einer geltenden Norm einen Mangel oder eine Anomalie gibt oder wenn eine geeignete internationale Norm fehlt (Artikel 8 Absatz 2) oder – gemäß dem EU-Schutzklauselverfahren – wenn es einen Mangel in einer Prüfnorm für einen spezifischen Gegenstand von Schiffsaurüstung gibt, um eine Bedrohung für die Sicherheit oder die Umwelt zu beseitigen (Artikel 29 Absatz 6).
13. Diese Möglichkeit für die Kommission ist ferner in der Definition des Begriffs "Prüfnormen" in Artikel 2 Nummer 4 letzter Gedankenstrich enthalten.
14. Um diese Möglichkeit für die Kommission zu präzisieren und abzugrenzen, wurde eine Bezugnahme auf die einschlägigen Artikel in die Definition in Artikel 2 Nummer 4 aufgenommen, und die Prüfnormen werden nicht mehr – wie von der Kommission vorgeschlagen – durch delegierte Rechtsakte, sondern im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß dem Prüfverfahren festgelegt. Zypern und Malta schlagen trotzdem weiterhin vor, diesen Gedankenstrich aus der Definition in Artikel 2 Nummer 4 zu streichen. Ihrer Ansicht nach sollte die Kommission nicht die Befugnis haben, als Normungsgremium zu agieren.

Ferner haben Deutschland und Italien einen Vorbehalt zu Artikel 8 Absatz 2.

***Anfechtung der Kompetenz von notifizierten Stellen (Erwägungsgrund 11a und Artikel 22) (Fußnote 16)***

15. Gemäß Artikel 22 untersucht die Kommission alle Fälle, in denen sie die Kompetenz einer notifizierten Stelle oder die dauerhafte Erfüllung der entsprechenden Anforderungen und Pflichten durch eine notifizierte Stelle anzweifelt.

16. Deutschland ist der Auffassung, dass der betreffende Mitgliedstaat in die Untersuchung einbezogen oder daran beteiligt werden sollte. Die Kommission führt an, dass sie die Untersuchung in vollständiger Unabhängigkeit durchführen muss, da eine Anfechtung der Kompetenz unter Umständen auf einen – möglicherweise systemischen – Mangel oder Fehler der notifizierenden Behörde des Mitgliedstaats zurückgeht und zu einem Vertragsverletzungsverfahren führen könnte. Eine Einbeziehung des betreffenden Mitgliedstaats wäre daher nicht angebracht.
17. Der Vorsitz weist darauf hin, dass dieser Artikel eine Standardbestimmung des neuen Rechtsrahmens ist. Solche Bestimmungen sollten grundsätzlich nicht wesentlich geändert werden, sofern dies nicht durch die Besonderheiten des Schiffsaurüstungssektors gerechtfertigt ist. Der Vorsitz hat daher folgenden Erwägungsgrund 11a vorgeschlagen: "*Bei der Ausübung ihrer Untersuchungspflichten in Bezug auf notifizierte Stellen sollte die Kommission die Mitgliedstaaten unter gebührender Beachtung der unabhängigen Rolle der Kommission unterrichten und so weit wie möglich mit ihnen zusammenarbeiten*". Mit diesem Erwägungsgrund wurden offensichtlich die Bedenken aller anderen Delegationen ausgeräumt.
18. Deutschland schlägt vor, den folgenden neuen Satz in Artikel 22 Absatz 2 aufzunehmen: "Der betreffende Mitgliedstaat wird an der Untersuchung beteiligt." Damit würden die Bedenken Deutschlands ausgeräumt.

#### ***Sonstige Vorbehalte***

19. Ferner bestehen noch Parlamentsvorbehalte Maltas und des Vereinigten Königreichs zu dem Vorschlag.

### ***Allgemeiner Vorbehalt der Kommission***

20. Die Kommission hat in Erwartung der Abstimmung in erster Lesung im Europäischen Parlament einen allgemeinen Vorbehalt eingelegt, insbesondere hinsichtlich aller Änderungen an ihrem Vorschlag, die Durchführungsrechtsakte und delegierte Rechtsakte betreffen.

### **FAZIT**

21. Der Rat wird ersucht, den in der Anlage zu diesem Bericht wiedergegebenen Text im Hinblick auf die Festlegung einer allgemeinen Ausrichtung zu prüfen.
-

**ANLAGE**

**Vorschlag für eine**

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über Schiffsaurüstung 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>2</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

---

<sup>2</sup> Stellungnahme vom 20.3.2013 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

- (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 Seeschiffahrts-Organisation (IMO) sowie die internationalen und europäischen Normenorganisationen Leistungs- und Prüfnormen für bestimmte Arten von Schiffsaurüstung 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 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 Schiffsaurüstung<sup>3</sup> einheitliche Vorschriften festgelegt, um Unterschiede bei der Anwendung internationaler Normen durch klar definierte Anforderungen und einheitliche Bescheinigungsverfahren zu beseitigen.
- (3a)** **Neben der Festlegung detaillierter Leistungs- und Prüfnormen für Schiffsaurüstung sehen die internationalen Instrumente mitunter Maßnahmen vor, die von den verbindlichen Anforderungen abweichen, die aber unter bestimmten Bedingungen geeignet sind, um die mit diesen Anforderungen verfolgte Absicht zu erfüllen. Im Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) sind alternative Ausführungen und Anordnungen vorgesehen, die von den einzelnen Mitgliedstaaten jeweils unter ihrer eigenen Verantwortung angewandt werden könnten.**

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

- (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 von ihrer Art her der an Bord von Schiffen verwendeten Ausrüstung ähneln, jedoch nicht den internationalen Normen entsprechen, die sich unter Unständen 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 Seeverkehrs-sicherheit 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 Schiffsaurüstung 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.
- (6a) Um einen fairen Wettbewerb bei der Entwicklung von Schiffsaurüstung zu ermöglichen, sollte alles daran gesetzt werden, um die Nutzung offener Standards zu fördern, damit sie kostenlos oder gegen ein nominales Entgelt verfügbar sind sowie von jedermann kopiert, verteilt **und kostenlos oder gegen ein nominales Entgelt verwendet** werden können.

- (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 Musterbestimmungen des Beschlusses Nr. 768/2008 in diese Richtlinie aufgenommen werden, wobei die aufgrund der spezifischen Merkmale des Schiffsaurüstungssektors erforderlichen Anpassungen vorzunehmen sind.
- (8) Da Schiffsaurüstung 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 Schiffsaurüstung möglicherweise niemals in das Gebiet der Mitgliedstaaten eingeführt und dort vertrieben wird.

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

- (9a) Da Schiffsaurüstung 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. Die jeweiligen Pflichten der Mitgliedstaaten und der Wirtschaftsakteure in der Union sollten daher eindeutig beschrieben werden. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass nur Ausrüstung, die die Anforderungen erfüllt, an Bord von Schiffen unter ihrer Flagge installiert ist und dass dieser Pflicht nachgekommen wird, indem die Verwaltung des Flaggenstaats Zeugnisse für diese Schiffe im Rahmen der internationalen Übereinkommen ausstellt, bestätigt oder erneuert und indem nationale Marktüberwachungsvorschriften, die gemäß dem Unionsrahmen für die Marktüberwachung nach Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 erlassen wurden, angewendet werden. Die Mitgliedstaaten sollten bei der Erfüllung dieser Pflichten durch die Informationssysteme unterstützt werden, die die Kommission zur Bewertung, Notifizierung und Überwachung der zur Durchführung von Konformitätsbewertungsaufgaben befugten Stellen und für den Austausch von Informationen über zugelassene Schiffsaurüstung, widerrufene oder abgelehnte Anträge und Nichtkonformität von Schiffsaurüstung zur Verfügung stellt.
- (9b) Das Anbringen des Steuerrad-Kennzeichens an Schiffsaurüstung durch den Hersteller oder gegebenenfalls den Einführer sollte in erster Linie die Garantie darstellen, dass Ausrüstung entsprechend den Verpflichtungen des Herstellers bzw. Einführers nach dieser Richtlinie die Anforderungen erfüllt und in Verkehr gebracht werden kann, um an Bord eines EU-Schiffs installiert zu werden. Des Weiteren sind einige Bestimmungen erforderlich, damit das Steuerrad-Kennzeichen nach seiner Anbringung seine Funktion als Sicherheitskennzeichnung und seine Gültigkeit behält und damit die nationalen Marktüberwachungsbehörden ihre Aufgabe wirksam erfüllen können. Der Hersteller oder gegebenenfalls der Einführer oder der Händler ist verpflichtet, den zuständigen Behörden vollständige und zuverlässige Informationen über die Ausrüstung zu übermitteln, an der er das Steuerrad-Kennzeichen angebracht hat, um sicherzustellen, dass die Schiffsaurüstung sicher bleibt. Der Hersteller ist verpflichtet, mit den Marktüberwachungsbehörden zusammenzuarbeiten, auch hinsichtlich der Normen, nach denen er die Ausrüstung hergestellt und zertifiziert hat; außerdem lässt er im Zusammenhang mit Schiffsaurüstung, die er in Verkehr bringt, gebührende Sorgfalt walten. Ein nicht in der Union ansässiger Hersteller sollte zu diesem Zweck einen Bevollmächtigten benennen, damit die Zusammenarbeit mit den nationalen zuständigen Behörden gewährleistet ist.

- (10) Der Nachweis für die Einhaltung der internationalen Prüfformen 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.
- (11a) Bei der Ausübung ihrer Untersuchungspflichten in Bezug auf notifizierte Stellen sollte die Kommission die Mitgliedstaaten unter gebührender Beachtung der unabhängigen Rolle der Kommission unterrichten und so weit wie möglich mit ihnen zusammenarbeiten.
- (12) In Ausnahmefällen kann die Verwendung von Schiffsgeräten 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 Schiffsaurüstung 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 Schiffsaurüstung 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 Schiffsaurüstung, 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 – einschließlich Fristen – für die Umsetzung dieser Anforderungen und Normen durch die notifizierten Stellen, Behörden der Mitgliedstaaten und Wirtschaftsakteure – einschließlich aller Akteure, die für die Installation von Ausrüstung an Bord eines EU-Schiffs verantwortlich sind, – 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.

- (15a) Um das Risiko zu verringern, dass die Einführung neuer Prüfnormen im Unionsrecht unverhältnismäßige Schwierigkeiten für die Unionsflotte sowie für Hersteller und Händler verursacht, sollte aus Sicht der Klarheit und der Rechtssicherheit das Inkrafttreten neuer Prüfnormen nicht automatisch erfolgen, sondern im Wege einer ausdrücklichen Benennung dieser Prüfnormen durch die Kommission.
- (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) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs<sup>6</sup> 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.

---

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

<sup>6</sup> ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 100/2013 (ABl. L 39 vom 9.2.2013, S. 30).

- (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 für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (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 die vorliegende 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 Schiffsaurüstung, 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) "Schiffsaurüstung" ist Ausrüstung, die nach Artikel 3 in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fällt;
- 2) "EU-Schiff"<sup>7</sup> ist ein Schiff, für das unter der Flagge eines Mitgliedstaats fährt und in den Geltungsbereich der internationalen Übereinkommen fällt;
- 3) "internationale Übereinkommen" sind die folgenden im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-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:
  - das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 (LL66),

---

<sup>7</sup> CY, DE, IT und MT sind der Ansicht, dass es schwierig ist zu bestimmen, ab welchem Tag die Normen für neue Schiffe und für in Bau befindliche Schiffe gelten sollten. CY und IT sind der Ansicht, dass auf den Zeitpunkt der Kiellegung Bezug genommen werden sollte.

- 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);
  - [...]
- 4) "Prüfnormen" sind die Prüfnormen für Schiffsausstattung, die festgelegt wurden von
- der Internationalen Seeschiffahrts-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 gemäß Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 29 Absatz 6 dieser Richtlinie,<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> CY und MT schlagen vor, diesen Gedankenstrich zu streichen.

- 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 IMO zur Umsetzung dieser Übereinkommen sowie die Prüfnormen;
- 6) "Steuerrad" ist das in Artikel 9 genannte und in Anhang I dargestellte Kennzeichen;
- 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 Schiffsaurüstung aus einem Drittstaat auf dem Unionsmarkt in Verkehr bringt;
- 13) "Händler" ist jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette, die Schiffsaurüstung 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 vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten<sup>9</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 Schiffsaurüstung 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 oder mit der Absicht der Installation an Bord von EU-Schiffen erworbener Schiffsaurüstung abzielt;

---

<sup>9</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

- 20) "Rücknahme" ist jede Maßnahme, mit der verhindert werden soll, dass in der Lieferkette befindliche Schiffsäusrüstung auf dem Markt bereitgestellt wird;
- 21) "EU-Konformitätserklärung" ist eine Erklärung des Herstellers nach Artikel 16;
- 22) "Produkt" ist ein Gegenstand der Schiffsäusrüstung.

### Artikel 3

#### Anwendungsbereich

1. Diese Richtlinie gilt für an Bord eines EU-Schiffs installierte<sup>10</sup> oder zu installierende Ausrüstung, für die nach den internationalen Instrumenten die Zulassung durch die Verwaltung des Flaggenstaats vorgeschrieben ist.
2. Ungeachtet der Tatsache, dass die in Absatz 1 genannte Schiffsäusrüstung auch in den Anwendungsbereich anderer Instrumente des Unionsrechts als dieser Richtlinie fallen kann, gilt für die Zwecke des Artikels 1 für diese Schiffsäusrüstung ausschließlich diese Richtlinie.

### Artikel 4

#### Anforderungen an Schiffsäusrüstung<sup>11</sup>

1. Schiffsäusrüstung, 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.

---

<sup>10</sup> CY: Prüfungsvorbehalt.

<sup>11</sup> CY, IT: Vorbehalt zu diesem Artikel insgesamt.

2. Die Übereinstimmung der Schiffsaurüstung mit den Anforderungen nach Absatz 1 ist ausschließlich anhand der Prüfnormen und durch die in Artikel 15 genannten Konformitätsbewertungsverfahren nachzuweisen.
- 2a. Die internationalen Instrumente mit Ausnahme der Prüfnormen finden unbeschadet des Artikels 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS)<sup>12</sup> in ihrer aktuellen Fassung Anwendung. Das Inkrafttreten von Prüfnormen erfolgt nicht automatisch, sondern wird in Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 35 Absatz 2 festgelegt.
3. Die in den Absätzen 1, 2 und 2a genannten Anforderungen und Normen sind entsprechend Artikel 35 Absätze 2 und 3 einheitlich anzuwenden.
4. [...]

Artikel 5  
Anwendung

1. Wenn die Mitgliedstaaten für Schiffe, die ihre Flagge führen, nach den internationalen Überkommen erforderliche Bescheinigungen ausstellen, verlängern oder mit einem Vermerk versehen, stellen sie sicher, dass die Schiffsaurüstung an Bord dieser Schiffe den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht.

---

<sup>12</sup> ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

2. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffsaurüstung an Bord von Schiffen, die ihre Flagge führen, den Anforderungen der internationalen Instrumente entspricht, die für bereits an Bord installierte Ausrüstung gelten. Damit eine einheitliche Anwendung dieser Maßnahmen sichergestellt ist, sollten der Kommission in Einklang mit Artikel 35 Absatz 4 Durchführungsbefugnisse übertragen werden.

## Artikel 6

### Funktionieren des Binnenmarktes

Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen von Schiffsaurüstung, 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.

## Artikel 7

### Umflaggung eines Schiffs zur Flagge eines Mitgliedstaats

1. Ein Nicht-EU-Schiff, das zur Flagge eines Mitgliedstaats umgeflaggt werden soll, muss im Zuge der Umflaggung von dem aufnehmenden Mitgliedstaat daraufhin überprüft werden, ob der Zustand der Schiffsaurüstung den Sicherheitszeugnissen entspricht und ob die Ausrüstung entweder dieser Richtlinie genügt und mit dem Steuerrad-Kennzeichen versehen ist oder ob sie nach Überzeugung der Verwaltung dieses Mitgliedstaats gleichwertig ist mit Schiffsaurüstung, für die ab dem ...<sup>\*</sup> Bescheinigungen gemäß dieser Richtlinie ausgestellt wurden.

---

\* Abl.: Bitte Datum einfügen: 36 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

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 Schiffsaurüstung, 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 Beibehaltung der Ausrüstung an Bord des Schiffs und etwaige Einschränkungen oder Bestimmungen für deren Verwendung.

## Artikel 8

### Normen für Schiffsaurüstung

1. Unbeschadet der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften<sup>13</sup>, geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 1025/2012<sup>14</sup>, wird sich die Union weiterhin dafür einsetzen, dass die IMO und Normungsgremien angemessene internationale Normen, unter anderem ausführliche technische Spezifikationen und Prüfnormen, für Schiffsaurüstung ausarbeiten, 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.

---

<sup>13</sup> ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37.

<sup>14</sup> Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur europäischen Normung, zur Änderung der Richtlinien 89/686/EWG und 93/15/EWG des Rates sowie der Richtlinien 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG und 2009/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung des Beschlusses 87/95/EWG des Rates und des Beschlusses Nr. 1673/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12).

2. Der Kommission werden Durchführungsbefugnisse übertragen, damit sie harmonisierte technische Spezifikationen und Prüfnormen festlegen kann, wenn es in Ausnahmefällen und zur Beseitigung einer unannehbaren Bedrohung für die Sicherheit oder die Umwelt aufgrund eines Mangels oder einer Anomalie in einer geltenden Norm oder aufgrund des Fehlens einer geeigneten internationalen Norm erforderlich ist. Diese Spezifikationen und Normen gelten vorläufig, bis die IMO angemessene Normen verabschiedet hat. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 38 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> DE und IT: Vorbehalt.

## **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 und gegebenenfalls in seine Software zu integrieren. 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 das Jahr 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. [...]

#### Artikel 11

1. [...]
2. [...]

# **Kapitel 3**

## **Verpflichtungen der Wirtschaftsakteure**

### *Artikel 12*

#### *Pflichten der Hersteller*

1. Durch das Anbringen des Steuerrad-Kennzeichens garantieren die Hersteller, dass die Schiffsaurüstung, auf der dieses Kennzeichen angebracht ist, entsprechend den nach Artikel 35 Absätze 2 und 3 umgesetzten technischen Spezifikationen und Normen 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 Schiffsaurüstung den geltenden Anforderungen entspricht, stellen die Hersteller eine EU-Konformitätserklärung entsprechend Artikel 16 aus und bringen das Steuerrad-Kennzeichen nach den Artikeln 9 und 10 an.
4. Die Hersteller bewahren die technischen Unterlagen und die EU-Konformitätserklärung nach Artikel 16 mindestens 10 Jahre nach Anbringung des Steuerrad-Kennzeichens auf; die Aufbewahrungszeit ist in keinem Fall geringer als die erwartete Lebensdauer der betreffenden Schiffsaurüstung.
5. Die Hersteller gewährleisten durch geeignete Verfahren, dass bei Serienfertigung stets die Konformität sichergestellt ist. Änderungen am Entwurf der Schiffsaurüstung oder an ihren Merkmalen sowie Änderungen der Anforderungen der internationalen Instrumente nach Artikel 4, anhand deren die Konformität von Schiffsaurüstung erklärt wird, werden 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 und/oder in den dem Produkt beigefügten 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 und/oder in den dem Produkt beigefügten 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 für den Benutzer leicht verständlich 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 Produkt, auf dem sie das Steuerrad-Kennzeichen angebracht haben, nicht den geltenden, nach Artikel 35 Absätze 2, 3 und 4 umgesetzten Anforderungen hinsichtlich Entwurf, Bau und Leistung und Prüfnormen 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 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 und stellen gemäß Artikel 27 Absatz 4 Produktmuster bereit oder gewähren Zugang zu den Mustern. 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 mindestens eines Mitgliedstaats hat, benennt schriftlich einen Bevollmächtigten für die Union.
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) Aufbewahrung der EU-Konformitätserklärung und der technischen Unterlagen und für mindestens 10 Jahre nach Anbringung des Steuerrad-Kennzeichens; die Aufbewahrungszeit ist in keinem Fall geringer als die erwartete Lebensdauer der betreffenden Schiffsgeräte;
  - b) auf begründetes Verlangen einer zuständigen Behörde Aushändigung aller erforderlichen Informationen und Unterlagen zum Nachweis der Konformität eines Produkts an diese Behörde;

- c) auf Verlangen der zuständigen 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 und/oder in den dem Produkt beigefügten Unterlagen an.
2. Einführer und Händler händigen einer zuständigen 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 Schiffsaurüstung unter seinem eigenen Namen oder seiner eigenen Marke in Verkehr bringt oder an Bord eines EU-Schiffs installiert oder bereits auf dem Markt befindliche Schiffsaurüstung so verändert, dass die Konformität mit den geltenden Anforderungen beeinträchtigt werden kann.
- 3a. Während eines Zeitraums von mindestens 10 Jahren nach Anbringung des Steuerrad-Kennzeichens – wobei der Zeitraum keinesfalls kürzer sein darf als die erwartete Lebensdauer der betreffenden Schiffsaurüstung – gilt, dass die Wirtschaftsakteure den Marktüberwachungsbehörden auf Anfrage Folgendes angeben müssen:
  - a) alle Wirtschaftsakteure, von denen sie ein Produkt bezogen haben,
  - b) alle Wirtschaftsakteure, an die sie ein Produkt abgegeben haben.

## **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 Schiffsaurüstung 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 Schiffsaurüstung in Verkehr gebracht werden kann:
    - Qualitätssicherung Produktion (Modul D)
    - Qualitätssicherung Produkt (Modul E) oder
    - Prüfung der Produkte (Modul F);
  - b) Wird die Schiffsaurüstung 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 mittels des für diesen Zweck bereitgestellten Informationssystems eine aktuelle Liste zugelassener Schiffsaurüstung sowie widerrufener 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 erforderlichenfalls aktualisiert.
3. Mit der Ausstellung der EU-Konformitätserklärung übernimmt der Hersteller die Verantwortung und die Pflichten nach Artikel 12 Absatz 1.
4. Wenn Schiffsaurüstung 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 vom Hersteller in die Sprache(n) zu übersetzen, die der Flaggenmitgliedstaat vorschreibt, darunter in mindestens einer Sprache, die im Seeverkehrssektor üblicherweise verwendet wird.
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 von Konformitätsbewertungsstellen

1. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten mittels des von der Kommission für diesen Zweck bereitgestellten Informationssystems die Stellen, die befugt sind, 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 mittels des von der Kommission für diesen Zweck bereitgestellten Informationssystems 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 mittels des von der Kommission für diesen Zweck bereitgestellten Informationssystems 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<sup>16</sup>

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.

---

<sup>16</sup> DE: Vorbehalt. Im Hinblick auf eine angemessene Einbeziehung der Mitgliedstaaten in das Verfahren, schlägt DE die Aufnahme des folgenden Satzes am Ende von Absatz 2 vor: "Der betreffende Mitgliedstaat wird an der Untersuchung beteiligt."

## 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 oder lassen sie durchführen.
2. Stellt eine notifizierte Stelle fest, dass ein Hersteller die in Artikel 12 festgelegten Pflichten nicht erfüllt hat, fordert sie den Hersteller auf, unverzüglich 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, unverzüglich angemessene Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, und setzt die Bescheinigung falls nötig aus oder widerruft sie. Werden keine Abhilfemaßnahmen 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 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 notifizierten Stellen übermitteln der Kommission und den Mitgliedstaaten auf Anfrage einschlägige Informationen über negative und positive Ergebnisse von Konformitätsbewertungen. Die notifizierten Stellen übermitteln den übrigen notifizierten Stellen, die Konformitätsbewertungen für dieselben Produkte erstellen, Informationen über negative und auf Verlangen auch über positive Ergebnisse von Konformitätsbewertungen.

#### Artikel 25

[...]

#### Artikel 26

1. [...]

2. [...]

# 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 Schiffsaurüstung 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.]<sup>17</sup>
2. Die nationalen Infrastrukturen und Programme für die Marktüberwachung müssen den Besonderheiten des Schiffsaurüstungssektors – einschließlich der verschiedenen Verfahren, die als Teil der Konformitätsbewertung durchgeführt werden – Rechnung tragen, insbesondere den Verantwortlichkeiten, die der Flaggenstaatverwaltung durch die internationalen Übereinkommen auferlegt werden.
3. Im Rahmen der Marktüberwachung können auch Unterlagen und Schiffsaurüstung, 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 Schiffsaurüstung sind auf Untersuchungen zu beschränken, die durchgeführt werden können, ohne die Funktion der Ausrüstung an Bord zu beeinträchtigen<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> Der Wortlaut dieses Absatzes ist möglicherweise im Lichte der laufenden Beratungen über einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 erneut zu prüfen.

<sup>18</sup> [...]

4. Beabsichtigen die Marktüberwachungsbehörden eines Mitgliedstaats im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 765/2008, Stichprobenkontrollen vornehmen, können sie den Hersteller auffordern, die erforderlichen Produktmuster bereitzustellen – wenn dies angemessen und machbar ist – oder im Gebiet dieses Mitgliedstaats auf eigene Kosten Zugang zu den Mustern zu gewähren.

#### Artikel 28

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

1. Haben die Marktüberwachungsbehörden eines Mitgliedstaats 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 Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, um die Übereinstimmung der Schiffsausrüstung mit diesen Anforderungen herzustellen, sie vom Markt zu nehmen oder sie zurückzurufen.

Die Marktüberwachungsbehörden unterrichten die zuständige notifizierte Stelle entsprechend.

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 Mitgliedstaaten mittels des von der Kommission zum Zweck der Marktüberwachung bereitgestellten Informationsystems über die Ergebnisse der gemäß Absatz 1 durchgeführten Beurteilung und die Maßnahmen, zu denen sie den Wirtschaftsakteur aufgefordert haben.
3. Der Wirtschaftsakteur gewährleistet, dass alle geeigneten Abhilfemaßnahmen, 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 von den Marktüberwachungsbehörden in Einklang mit Absatz 1 Unterabsatz 2 festgelegten Frist keine angemessenen Abhilfemaßnahmen oder erfüllt in anderer Weise seine Verpflichtungen aufgrund dieser Richtlinie nicht, treffen die Marktüberwachungsbehörden alle geeigneten vorläufigen Maßnahmen, um die Bereitstellung der Schiffsaurüstung 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 Informationen über die in Absatz 4 genannten Maßnahmen der Marktüberwachungsbehörden müssen alle verfügbaren Angaben hervorgehen, insbesondere die für die Identifizierung der nichtkonformen Schiffsaurüstung 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 Schiffsaurüstung 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 Schiffsaurüstung 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 Informationen über die in Absatz 4 genannten Maßnahmen der Marktüberwachungsbehörden 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 Schiffsaurüstung 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 übermittelt ihn diesen und dem betreffenden Wirtschaftsakteur oder den betreffenden Wirtschaftsakteuren unverzüglich.
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 Nichtkonformität der Schiffsaurüstung auf Mängel in den Prüfnormen nach Artikel 4 zurückgeführt, kann die Kommission die genannte Maßnahme durch Durchführungsrechtsakte bestätigen, ändern oder aufheben, um das Ziel dieser Richtlinie zu erreichen. Der Kommission werden Durchführungsbefugnisse übertragen, damit sie in Einklang mit den in Artikel 8 Absatz 2 festgelegten Kriterien vorläufige harmonisierte Anforderungen und Prüfnormen für diesen spezifischen Gegenstand der Schiffsaurüstung festlegen kann, 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 (geänderte Fassung) eingesetzten Ausschuss mit dieser Angelegenheit. Dieser Ausschuss konsultiert das/die entsprechende(n) europäische(n) Normungsgremium/Normungsgremien und nimmt dazu umgehend Stellung.
- 7a. Die in diesem Artikel genannten Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 38 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

### 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 Schiffsaurüstung eine Gefahr für die Seeverkehrssicherheit, für die Gesundheit 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 Schiffsaurüstung bei ihrem Inverkehrbringen diese Gefahr nicht mehr ausgeht oder dass sie vom Markt genommen oder zurückgerufen wird.

2. Der Wirtschaftsakteur gewährleistet, dass die Abhilfemaßnahmen, 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 Schiffsausrustung 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 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 Schiffsaurüstung 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 Schiffsaurüstung 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 den Zielen dieser Richtlinie entspricht.
2. Bei den Versuchsverfahren darf keinerlei Unterschied zwischen im Flaggenmitgliedstaat selbst und in anderen Staaten hergestellter Schiffsaurüstung gemacht werden.
3. Der Flaggenmitgliedstaat stellt für Schiffsaurüstung, 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 Schiffsaurüstung, 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 gemäß dem in Artikel 38 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
6. Wird ein Schiff mit Schiffsaurüstung, die unter Absatz 1 fällt, in einem anderen Mitgliedstaat registriert, so kann der einfliegende 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 den Zeitraum zu befristen, den der Flaggenstaat für notwendig erachtet, um die Versuche abzuschließen;
- 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 Schiffsaurüstung, 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 Schiffsaurüstung in Kenntnis zu setzen.
4. Die Verwaltung des Flaggenstaats stellt so bald wie möglich sicher, dass die unter Absatz 1 fallende Schiffsaurüstung nebst ihren Prüfunterlagen den einschlägigen Anforderungen der internationalen Instrumente und dieser Richtlinie entspricht.
5. Wurde nachgewiesen, dass eine spezifische Schiffsaurüstung, die das Steuerrad-Kennzeichen trägt, auf dem Markt nicht verfügbar ist, kann der Flaggen-Mitgliedstaat vorbehaltlich der Absätze 6 bis 8 die Installation anderer Schiffsaurüstung 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 Schiffsaurüstung 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 deren 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 gemäß dem in Artikel 38 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

## Kapitel 6

### Schlussbestimmungen

#### Artikel 34a

##### Erfahrungsaustausch

Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch zwischen den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, die für die Notifizierungspolitik zuständig sind, insbesondere in Bezug auf die Marktüberwachung.

#### Artikel 34b

##### Koordinierung der notifizierten Stellen

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

#### Artikel 35<sup>19</sup>

##### Durchführungsmaßnahmen

1. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mittels des von der Kommission für diesen Zweck bereitgestellten Informationssystems 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.

---

<sup>19</sup> CY: Prüfungsvorbehalt.

2. Die Kommission legt für jeden Gegenstand der Schiffsaurüstung, 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. Bei Erlass dieser Rechtsakte gibt die Kommission auch die Termine an, ab denen diese Anforderungen und Prüfnormen anzuwenden sind, sowie den Geltungsbeginn für das Inverkehrbringen und die Ausstattung von Schiffen, und zwar in Einklang mit den internationalen Instrumenten und unter Berücksichtigung der Zeiträume für den Bau von Schiffen<sup>20</sup>.
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 mittels Durchführungsrechtsakten neue in den internationalen Instrumenten vorgesehene Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen angeben, die für bereits an Bord installierte Ausrüstung gelten, um sicherzustellen, dass Ausrüstung, die an Bord von EU-Schiffen installiert ist, den Bestimmungen der internationalen Instrumente 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;

---

<sup>20</sup> CY: Prüfungsvorbehalt.

- c) eine aktuelle Liste der geltenden internationalen Instrumente und der Anforderungen und Prüfnormen, die aufgrund von Artikel 4 Absatz 3 Anwendung finden;
- d) die Liste und der vollständige Text der Kriterien und Verfahren nach Absatz 3;
- e) [...]
- 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 für Informationszwecke auch für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

- 6. Die in diesem Artikel genannten Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 38 Absatz 3 genannten Prüfverfahren in Form von Verordnungen der Kommission erlassen.

Artikel 36  
Änderung

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

- a) [...]
- b) die Verweise auf Normen nach Anhang III zu aktualisieren, wenn neue Normen zur Verfügung stehen.

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

Artikel 37  
Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 36 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ...\* übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
3. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 36 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen 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.
4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 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 haben 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>21</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. [...]
3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Artikel 39  
Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am ...<sup>\*</sup> die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem ...<sup>\*</sup> 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.

---

<sup>\*</sup> ABl.: Bitte Datum einfügen: Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

<sup>21</sup> ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

<sup>\*</sup> ABl.: Bitte Datum einfügen: 36 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

<sup>\*</sup> ABl.: Bitte Datum einfügen: 36 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

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 wird mit Wirkung vom ...<sup>\*</sup> aufgehoben.
2. Die aufgrund nationaler Rechtsvorschriften, die die Mitgliedstaaten erlassen haben, um der Richtlinie 96/98/EG nachzukommen, am ...<sup>\*</sup> geltenden Anforderungen und Prüfnormen für Schiffsaurüstung 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  
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

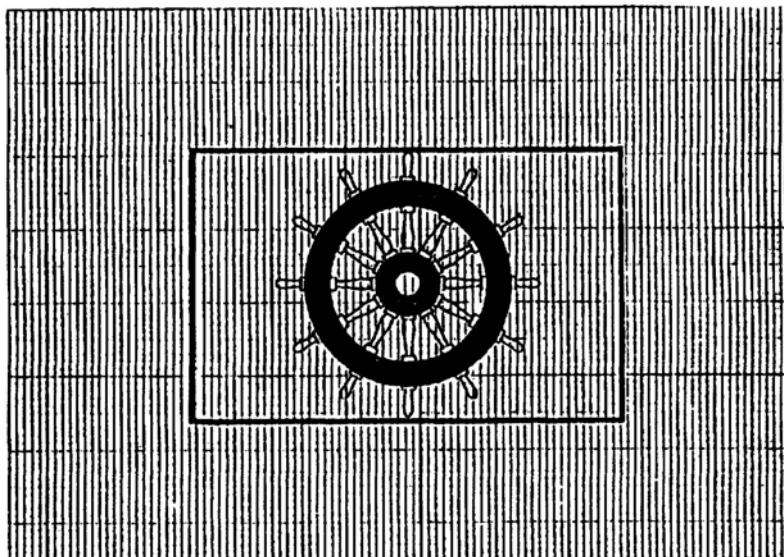
---

\* ABl.: Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie.  
\* ABl.: Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

## 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 des Kennzeichens 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 Schiffsaurüstung untersucht und prüft und bescheinigt, dass er die einschlägigen Anforderungen 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 Schiffsaurüstung anhand einer Prüfung der in Nummer 3 genannten technischen Unterlagen und zusätzlichen Nachweisen 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 enthält

- [...]

- 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 Schiffsaurüstung 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 Schiffsaurüstung zu beschreiben, soweit sie für die Bewertung von Belang sind. Die technischen Unterlagen müssen gegebenenfalls zumindest folgende Elemente enthalten:
  - eine allgemeine Beschreibung der Schiffsaurüstung;
  - 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 Schiffsaurüstung erforderlich sind,
  - b) eine Liste der Anforderungen und Prüfnormen, die entsprechend dieser Richtlinie für die betreffende Schiffsaurüstung 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 Schiffsaurüstung:

4.1. Prüfung der technischen Unterlagen und zusätzlichen Nachweise, um zu bewerten, ob der technische Entwurf der Schiffsaurüstung 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 Anforderungen und Prüfnormen entworfen wurden und welche Teile unter Missachtung der einschlägigen Vorschriften dieser Normen entworfen wurden;

4.3. Durchführung oder Veranlassung der 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 Schiffsausstattung 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 beigelegt werden.

Die Bescheinigung und ihre Anhänge enthalten alle zweckdienlichen Angaben, anhand deren 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 geltenden 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. Entspricht das zugelassene Baumuster nicht mehr den geltenden Anforderungen, entscheidet die notifizierte Stelle, ob weitere Erprobungen oder ein neues Konformitätsbewertungsverfahren erforderlich sind.

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 Schiffsaurüstung mit den Anforderungen der einschlägigen 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 Anbringung des Steuerrad-Kennzeichens auf das letzte hergestellte Produkt während mindestens zehn Jahren – wobei der Zeitraum keinesfalls kürzer sein darf als die erwartete Lebensdauer der betreffenden Schiffsaurüstung – 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 Schiffsaurüstung der in der EG-Baumusterprüfungsbescheinigung 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 Schiffsaurüstung.

Der Antrag enthält

- [...]
- 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 Schiffsaurüstungskategorie,
  - die Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem,
  - 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,
- 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 Schiffsaurüstung und der Schiffsaurüstungstechnologie 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, es sei denn, es gelten gemäß dem einzelstaatlichen Recht und aus verteidigungs- oder sicherheitsrelevanten Gründen bestimmte Beschränkungen für solche Besichtigungen. 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-Baumuster-prüfbescheinigung 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 Anbringung des Steuerrad-Kennzeichens auf das letzte hergestellte Produkt während mindestens zehn Jahren – wobei der Zeitraum keinesfalls kürzer sein darf als die erwartete Lebensdauer der betreffenden Schiffsausrüstung – 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 nach Anbringung des Steuerrad-Kennzeichens auf das letzte hergestellte Produkt während mindestens zehn Jahren – wobei der Zeitraum keinesfalls kürzer sein darf als die erwartete Lebensdauer der betreffenden Schiffsausrüstung – die folgenden Unterlagen zur Verfügung der zuständigen 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 Schiffsaurüstung 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 Schiffsaurüstung.

Der Antrag enthält

- [...]
- 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 Schiffsaurüstungskategorie,
  - 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 Schiffsaurüstung und der Schiffsaurüstungstechnologie 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, es sei denn, es gelten gemäß dem einzelstaatlichen Recht und aus verteidigungs- oder sicherheitsrelevanten Gründen bestimmte Beschränkungen für solche Besichtigungen. 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 notifizierten Stelle – deren Kennnummer an.

- 5.2. Der Hersteller stellt für jedes Produktmodell eine schriftliche Konformitätserklärung aus und hält sie nach Anbringung des Steuerrad-Kennzeichens auf das letzte hergestellte Produkt während mindestens zehn Jahren – wobei der Zeitraum keinesfalls kürzer sein darf als die erwartete Lebensdauer der betreffenden Schiffsausrüstung – 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 nach Anbringung des Steuerrad-Kennzeichens auf das letzte hergestellte Produkt während mindestens zehn Jahren – wobei der Zeitraum keinesfalls kürzer sein darf als die erwartete Lebensdauer der betreffenden Schiffsausrüstung – die folgenden Unterlagen zur Verfügung der zuständigen 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 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.

[...]

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 Anbringung des Steuerrad-Kennzeichens auf das letzte hergestellte Produkt während mindestens zehn Jahren – wobei der Zeitraum keinesfalls kürzer sein darf als die erwartete Lebensdauer der betreffenden Schiffsaurüstung – 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 Anbringung des Steuerrad-Kennzeichens auf das letzte hergestellte Produkt während mindestens zehn Jahren – wobei der Zeitraum keinesfalls kürzer sein darf als die erwartete Lebensdauer der betreffenden Schiffsaurüstung – 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 notifizierten Stelle – deren Kennnummer an.

- 6.2. Der Hersteller stellt für jedes Produktmodell eine schriftliche Konformitätserklärung aus und hält sie nach Anbringung des Steuerrad-Kennzeichens auf das letzte hergestellte Produkt während mindestens zehn Jahren – wobei der Zeitraum keinesfalls kürzer sein darf als die erwartete Lebensdauer der betreffenden Schiffsausstattung – zur Verfügung der nationalen Behörden. Aus der Konformitätserklärung muss hervorgehen, für welches Schiffsgerätschaftsmodell 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 notifizierten Stelle die Kennnummer der notifizierten 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 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 Schiffsäusrüstung 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 Anbringung des Steuerrad-Kennzeichens auf das letzte hergestellte Produkt während mindestens zehn Jahren – wobei der Zeitraum keinesfalls kürzer sein darf als die erwartete Lebensdauer der betreffenden Schiffsäusrüstung – zur Verfügung der einschlägigen 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 Anbringung des Steuerrad-Kennzeichens auf das letzte hergestellte Produkt während mindestens zehn Jahren – wobei der Zeitraum keinesfalls kürzer sein darf als die erwartete Lebensdauer der betreffenden Schiffsaurüstung – 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 notifizierten Stelle – deren Kennnummer an.
- 5.2. Der Hersteller stellt eine schriftliche Konformitätserklärung aus und hält sie nach Anbringung des Steuerrad-Kennzeichens auf das letzte hergestellte Produkt während mindestens zehn Jahren – wobei der Zeitraum keinesfalls kürzer sein darf als die erwartete Lebensdauer der betreffenden Schiffsaurüstung – 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 Konformitätsbewertungsstellen zu erfüllende Anforderungen, um notifizierte Stellen zu werden

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 Rechts-persönlichkeit ausgestattet sein.
3. Bei einer Konformitätsbewertungsstelle muss es sich um einen unabhängigen Dritten handeln, der in keiner Verbindung zu der Einrichtung oder der Schiffsaurüstung steht, die er bewertet.
4. Eine Stelle, die einem Wirtschaftsverband oder einem Fachverband angehört und die Schiffsaurüstung bewertet, an deren Entwurf, Herstellung, Bereitstellung, Montage, Verwen-dung 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 Schiffsaurüstung 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 Schiffsaurüstung 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, Kategorie oder Teilkategorie von Schiffsaurüstung, 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 Schiffsaurüstungstechnik 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 geltenden Anforderungen und Prüfnormen 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 der Mitgliedstaaten, in denen 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 dieser Richtlinie 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 EN ISO/IEC 17065:2012.
19. Die Konformitätsbewertungsstellen stellen sicher, dass die für die Konformitätsbewertung eingesetzten Prüflabors den Anforderungen der Norm EN ISO/IEC 17025:2005 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 Schiffsausstattung 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 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 Schiffsausstattung 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.