

Beilage 1

3003 Bern, 27. Januar 2000

Erläuterungen zur: Revision der Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern (BSV, SR 747.201.1); Revision der Verordnung über die Typenprüfung von Schiffen (SR 747.201.5)

1. Einführung

Grundlage der schweizerischen Binnenschifffahrtsgesetzgebung ist das Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt vom 3. Oktober 1975 (BSG, SR 747.201), in dem allgemeine Grundsätze enthalten sind. Das BSG wird durch die BSV vom 8. November 1978 präzisiert. Diese enthält schiffahrtspolizeiliche und technische Bestimmungen. Eine erste Revision fand 1991, eine zweite 1998 statt.

Mit der nun vorgeschlagenen 3. Revision werden folgende Ziele verfolgt:

- Umsetzung der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote (EU-Richtlinie);
- Ergänzung der Vorschriften über Güterschiffe und
- Beseitigung von Vollzugsproblemen, Modernisierung und weitere Änderungen.

1. Erläuterungen zum Themenkomplex EU-Richtlinie

1. Allgemeines

Bereits im Rahmen des Programms zur marktwirtschaftlichen Erneuerung, welches vom Bundesrat nach dem EWR – Nein vom 6. Dezember 1992 beschlossen wurde und mit Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 1995 über technische Handelshemmnisse (THG, SR 946.51) hat sich die Schweiz verpflichtet, ihre technischen Bestimmungen dahingehend zu ändern, dass sie sich nicht als technische Handelshemmnisse auswirken. Davon betroffen ist auch der Bereich Sportboote / Vergnügungsschiffe, für den in der BSV technische Bestimmungen enthalten sind, die geändert werden müssen, um die Kompatibilität mit den Bestimmungen der EU-Richtlinie herzustellen.

Die EU-Richtlinie ist in den Mitgliedstaaten nach einer 4-jährigen Übergangsfrist auf den 16. Juni 1998 in Kraft getreten. Seither kommen immer mehr Sportboote auf den Schweizer Markt, die nach dieser Richtlinie zertifiziert wurden. Mit Übernahme der EU-Richtlinie in die BSV

soll das Zulassungsverfahren (Immatrikulation) für diese Boote vereinfacht werden.

Bei der EU-Richtlinie handelt es sich um eine sogenannte "new approach" - Richtlinie, die in allgemein gehaltenen Formulierungen Schutzziele vorgibt. Die Konkretisierung dieser Schutzziele wird in harmonisierten CEN-Normen vorgenommen. Insgesamt sind zur EU-Richtlinie rund 50 Normen mandatiert worden von denen Ende 1999 ca. 15 fertiggestellt sind. Die Fertigstellung der restlichen Normen ist für 2001 – 2002 vorgesehen. In der Übergangszeit können die Hersteller sich beim Bau von Sportbooten an Empfehlungen (Guidelines) einer "Recreational craft sectoral group" (RSG) orientieren. Die RSG ist ein Zusammenschluss verschiedener benannter Stellen (notified bodies), die ebenso in den Normungsgremien vertreten ist. Diese Richtlinien sind zwar nicht rechtsverbindlich, bieten jedoch bis zur Fertigstellung der fehlenden Normen eine allgemein anerkannte technische Grundlage für den Bau und die Beurteilung von Sportbooten.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass mit Umsetzung der EU-Richtlinie in der BSV die bisherige "Marktzugangskontrolle" bei der Immatrikulation von Sportbooten durch ein System der "Marktüberwachung" abgelöst wird. Während bei der Immatrikulation inskünftig weitgehend auf Zertifikate des Herstellers oder von benannten Stellen (notified bodies) als Grundlage abgestellt wird und nur noch sehr wenige eigene Prüfungen vorgenommen werden, besteht die Möglichkeit zu Nachkontrollen, bei denen die Konformität eines Bootes mit den Bestimmungen der EU-Richtlinie bzw. der BSV überprüft werden kann. Nachkontrollen sind ab dem Zeitpunkt des Inverkehrbringens (= in den Handel bringen) eines Sportbootes möglich. Die Einführung der EU-Richtlinie hat keinen Einfluss auf die periodischen Prüfungen nach Art. 101 der BSV. Diese bleiben unverändert bestehen.

Der Text der Richtlinie und weitere Informationen dazu können in Englisch über das Internet unter folgender Adresse unter dem Stichwort "Recreational craft" eingesehen werden:

<http://europa.eu.int/comm/dg03/directs/dg3d/d5/marind.htm>

Der Text der Richtlinie ist auch in den Schweizer Amtssprachen über Internet unter folgender Adresse abrufbar:

http://europa.eu.int/eur-lex/de/lif/dat/1994/de_394L0025.html

2. Umweltschutz

Da die EU-Richtlinie im Bereich Umweltschutz im Vergleich zur BSV weniger strenge (oder gar keine) Auflagen beinhaltet, bleiben die heutigen Bestimmungen der BSV auch weiterhin unverändert gültig. Besonders sind hier die Vorschriften über Tankanlagen an Bord von Sportbooten sowie über Geräusch- und Abgasemissionen zu nennen. Diese Bereiche werden, zusammen mit einigen wenigen zusätzlichen Prüfungen auch zukünftig von der zuständigen kantonalen Behörde oder der Typenprüfstelle vor der Immatrikulation eines Sportbootes zu kontrollieren

sein.

3. Systematik der Umsetzung der EU-Richtlinie in die BSV

Der Verweis auf die EU-Richtlinie in Art. 2 der BSV erfolgt statisch, d.h. es wird auf die heute gültige Fassung der Richtlinie verwiesen. Damit ist ausgeschlossen, dass allfällige Änderungen automatisch in die BSV übernommen werden. Hierzu ist jeweils ein neuer Beschluss des Bundesrates erforderlich.

Der Geltungsbereich der Richtlinie für Sportboote ist im wesentlichen deckungsgleich mit dem bisher in der BSV eingeführten Begriff "Vergnügungsschiff". Es gibt aber einige geringfügige Unterschiede z.B. bei Pedalos. Diese werden in der BSV unter dem Begriff Vergnügungsschiff subsumiert, nicht aber in der EU-Richtlinie unter dem Begriff Sportboot. Um diesen Abweichungen Rechnung zu tragen, wird der Begriff "Sportboot" neu in die BSV eingeführt und zwar mit derselben Definition wie in der EU-Richtlinie. Der Begriff "Vergnügungsschiff" bleibt in der BSV enthalten und bezeichnet alle Wasserfahrzeuge, die bisher bereits als Vergnügungsschiff klassifiziert wurden und nicht in den Geltungsbereich der EU-Richtlinie fallen. Damit ist es möglich, die bestehende Schweizer Gesetzgebung für Vergnügungsschiffe unverändert beizubehalten. Diese Vorgehensweise bedingt jedoch die Ergänzung zahlreicher Artikel der BSV um den Begriff "Sportboot" in denen bisher spezielle Regelungen für Vergnügungsschiffe getroffen wurden, die inskünftig auch auf Sportboote anwendbar sein sollen.

Ein grosser Teil des Revisionstextes besteht aus neuen Anhängen. Es handelt sich um Anhänge aus der EU-Richtlinie, welche nahezu wortgleich in die BSV übernommen werden. Es werden lediglich dort Änderungen meist redaktioneller Art vorgenommen, wo dies wegen in der Schweiz nicht üblicher EU-Terminologie erforderlich ist.

4. Informationen zur Systematik der EU-Richtlinie

Die Richtlinie teilt Sportboote in vier Auslegungskategorien A – D ein (vgl. EU-Richtlinie Anhang I). Sie richtet sich dabei nach der Art des Gewässers und nimmt die Einteilung nach der zu erwartenden Windstärke und der signifikanten Wellenhöhe vor. Wenngleich die meisten Schweizer Gewässer in die Kategorien C oder D einzuteilen sind, kann es trotzdem vorkommen, dass auch Sportboote der Kategorien A und B in der Schweiz in Verkehr gebracht werden. Grundsätzlich kann ein Sportboot ungeachtet seiner Auslegungskategorie auf jedem Gewässer eingesetzt werden. Die Auslegungskategorie sagt nichts über die Verwendung des Bootes aus. Es liegt in der Verantwortung des Betreibers für einen sicheren Betrieb unter Beachtung der Witterungsverhältnisse zu sorgen.

Die Auslegungskategorie und die Bootslänge haben einen wesentlichen Einfluss auf das Verfahren der Konformitätsbewertung. Die Konformitätsbewertung ist das Verfahren, mit dem der Inverkehrbringer nachweist, dass das Boot den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie entspricht. Sie sind im neuen Anhang 20 der BSV enthalten. (Anmerkung: In der EU-Richtlinie wird der Begriff "Modul" verwendet, in

der BSV hingegen der Begriff "Verfahren"). Je nach Auslegungskategorie und Grösse eines Sportbootes kommen verschiedene Verfahren mit unterschiedlicher Prüfungstiefe zur Anwendung. Für Sportboote der Auslegungskategorie D ist lediglich eine interne Fertigungskontrolle des Herstellers notwendig, während beispielsweise für Sportboote der Auslegungskategorien A und B der Beizug einer benannten Stelle zwingend vorgeschrieben ist. Die gleichen Prüfverfahren sind sinngemäss auch auf unvollständige Boote und auf Bauteile (vgl. Anhang II der EU-Richtlinie) anwendbar.

Das Ergebnis der Prüfungen, d.h. die entsprechende Konformitätserklärung, findet sich im sogenannten Eignerhandbuch, welches zu jedem Sportboot mitgeliefert wird.

5. Erläuterung der zu ändernden / ergänzenden Artikel

Art. 2 (Begriffsbestimmungen) wird um einige neue Begriffe erweitert. Insbesondere werden die Begriffe "EU-Richtlinie" und "Sportboot" neu eingeführt. Damit wird die Verbindung und die Kongruenz zur EU-Richtlinie hergestellt. Auch der Begriff "Inverkehrbringen" wird neu eingeführt; er bedeutet – in Abweichung zu anderen Stellen im Binnenschiffahrtsgesetz – in diesem Zusammenhang "in den Handel bringen". Da aber auch das THG den gleichen Begriff verwendet, ist eine Anpassung unumgänglich.

Die übrigen Begriffsdefinitionen enthalten im wesentlichen redaktionelle Änderungen.

Die **Art. 19, 24, 33, 48, 55 90, 95** und **106** enthalten Änderungen, die dadurch erforderlich werden, dass neben dem bisher verwendeten Begriff "Vergnügungsschiff" der Begriff "Sportboot" neu eingeführt wird. Überall dort, wo einzelne Bestimmungen der BSV Sonderregelungen für Vergnügungsschiffe enthalten, werden neu auch die Sportboote erwähnt, da für sie materiell die gleichen Ausnahmen gelten sollen.

Art. 100 (Abnahmeprüfung) wird um den Bereich der Sportboote ergänzt. Sportboote, welche nach einem speziellen Programm (Anhang 32) geprüft wurden, sind von der Abnahmeprüfung befreit. Der Umfang der Abnahmeprüfung wird in Anhang 32 vorgeschrieben. Für Segelschiffe wird eine Segelvermessung nach Anhang 12 verlangt. Diese war bisher lediglich indirekt im Zusammenhang mit Führerausweisen verlangt worden (Art. 78).

Die Abnahmeprüfung wird durch eine ermächtigte Person oder eine Unternehmung auf einem, von der Vereinigung der kantonalen Schifffahrtsämter herausgegebenen amtlichen Abnahmeprotokoll (vgl. Anhang 33) attestiert, welches bei der Immatrikulation vorzulegen ist. Dieses ersetzt die bisher bei typengeprüften Schiffen verwendete (gelbe) Bescheinigung der Kommission für eidg. Schiffstypenprüfung (Art. 100, Abs. 3) und ist 25 Jahre seit der erstmaligen Ausstellung eines Schiffsausweises von der Behörde, welche den ersten Schiffsausweis ausstellt, aufzubewahren.

Die Abnahmeprüfung umfasst zukünftig zwei Teile. Ein erster Teil, welcher die Bereiche Segelvermessung, Geräuschmessung und technische Prüfungen, soweit nicht in der EU-Richtlinie enthalten, beinhaltet, wird entweder im Rahmen einer Einzelabnahme von der zuständigen kantonalen Behörde oder von der Typenprüfstelle für eidg. Schiffstypenprüfung durchgeführt. Der zweite Teil umfasst neben der Prüfung der Unterlagen zu einem Sportboot im wesentlichen eine Funktionskontrolle seiner sicherheitsrelevanten Teile. Dieser Teil kann zukünftig delegiert werden (vgl. Art. 100a).

Art. 100a (Delegation der Abnahmeprüfung) eröffnet die Möglichkeit der Delegation zur Ausfertigung des amtlichen Abnahmeprotokolls an einzelne Personen oder Unternehmungen. Es wird festgelegt, dass nur Inhaber eines Kollektiv-Schiffsausweises (Art. 96a) auf Antrag von der zuständigen kantonalen Behörde zur Prüfung ermächtigt werden dürfen. Daneben müssen die Personen / Unternehmungen Gewähr für eine einwandfreie Auslieferung von Sportbooten bieten. Damit sind minimale Qualitätsanforderungen an ermächtigte Personen oder Unternehmungen festgeschrieben.

Die Vereinigung der kantonalen Schifffahrtsämter wird eine Richtlinie erarbeiten, in der Anforderungen an die ermächtigte Person / Unternehmung im einzelnen definiert werden. Die Regelungen werden sich eng an die bereits bestehenden Weisungen der Vereinigung der Strassenverkehrsämter für die Abnahme typengenehmigter Strassenfahrzeuge anlehnen.

Die Führung von Listen prüfberechtigter Personen / Unternehmungen obliegt den kantonalen Schifffahrtsämtern. Diese melden periodisch Mutationen an die Vereinigung kantonaler Schifffahrtsämter wo die ermächtigten Personen / Unternehmungen in einer Liste zusammengefasst werden.

Elektrische Installationen und Flüssiggasanlagen an Bord von Sportbooten unterliegen ebenfalls den grundlegenden Anforderungen der EU-Richtlinie. Aus diesem Grund sind in der Schweiz keine Prüfungen im Rahmen der Zulassung vorzunehmen.

Art. 107 (Grundsatz) Aufgrund der Systematik der BSV gelten die Art. 107 bis 134 im Abschnitt 41 für alle Arten von Wasserfahrzeugen. Sie würden folglich auch auf Sportboote angewendet. Dies steht aber in einigen Teilen im Widerspruch zu den Bestimmungen der EU-Richtlinie. Deshalb werden in Art. 107 Abs. 4 die Artikel aus Abschnitt 41 aufgelistet, welche auf Sportboote nicht anwendbar sind.

Die **Art. 148g – k** im neu eingefügten Abschnitt 46 enthalten die neuen Bestimmungen für Sportboote. Einleitend wird festgelegt, dass neue Sportboote, unvollständige Boote oder Bauteile nur dann in Verkehr (= in den Handel) gebracht werden dürfen, wenn sie die grundlegenden Anforderungen nach Anhang I der EU-Richtlinie erfüllen. Als Sportboote werden auch unvollständige Boote angesehen. Dies gilt für alle Sportboote, ungeachtet ihrer Herkunft. Mit den grundlegenden Anforderungen wird im technischen Bereich mindestens derselbe

Standard festgeschrieben, der bisher in den einschlägigen Vorschriften der BSV für Vergnügungsschiffe enthalten war, z.T. gehen die Bestimmungen sogar darüber hinaus.

Die Inbetriebnahme des Sportbootes - oder die Immatrikulation - ist von einer zusätzlichen Prüfung abhängig (vgl. hierzu Ausführungen zu Art. 100).

Die CEN-Normen zur Richtlinie werden inskünftig durch das BAV in Zusammenarbeit mit dem Staatssekretariat für Wirtschaft für die Schweiz für anwendbar erklärt. Dies gilt auch für deren Nachführung.

Bei Anwendung der Normen gilt die sogenannte "Anscheins-Vermutung", dass ein Sportboot die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie erfüllt. Es steht einem Hersteller frei, Sportboote nach anderen Kriterien, als in den Normen festgelegt, zu bauen. In diesem Fall muss er nachweisen, dass auch bei einer solchen Bauweise die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie erfüllt werden. Für den Nachweis der Erfüllung gilt eine Frist von 10 Jahren innerhalb derer der Inverkehrbringer nachweisen können muss, dass das Sportboot die Anforderungen erfüllt. Die Unterlagen sind in einer schweizerischen Amtssprache oder in Englisch vorzulegen. Hier sei ausdrücklich auf die Möglichkeit hingewiesen, eine Übersetzung von Teilen oder der gesamten Unterlagen in eine schweizerische Amtssprache zu verlangen.

Die weiteren Verfahren, Erklärungen und die Anforderungen an die Prüf- und Konformitätsbewertungsstellen sind in den Art. 148h, 148i und 148j sowie den dazugehörigen Anhängen enthalten und bedürfen keiner weiteren Erläuterung.

Art. 148k beschreibt die Möglichkeit "nachträglicher Kontrollen" (vgl. auch Ausführungen unter Ziffer 2.1). Damit wird den zuständigen Behörden die "Marktüberwachung" ermöglicht. "Nachträgliche Kontrollen" sind, im Gegensatz zu den periodischen Prüfungen nach Art. 101 oder den Prüfungen von Amtes wegen, als Instrument zu verstehen, welches bereits dann eingesetzt werden kann, wenn ein Boot in den Handel gebracht wurde aber noch nicht immatrikuliert ist.

6. Übergangsregelung

In **Art. 166** werden Übergangsregelungen (Abs. 3, 6 und 7) aufgehoben, die bei Inkraftsetzung der BSV notwendig waren, mittlerweile aber überholt sind. Darüber hinaus werden in den Absätzen 11, 12 und 13 Regelungen für Sportboote getroffen. Dabei gilt der Grundsatz der Bestandesgarantie für in Betrieb stehende Vergnügungsschiffe / Sportboote. Weiter ist eine Regelung für bei einem in der Schweiz niedergelassenen Hersteller im Bau befindliche Sportboote enthalten. Solche Boote sind dem Schweizerischen Bootbauerverband (SBV) zu melden. Sie werden dort registriert. Bei einer späteren Abnahme (Immatrikulation) eines solchen Bootes in der Schweiz, ist eine Bescheinigung des SBV über die termingerechte Meldung vorzulegen. In diesem Fall ist das Sportboot von den Bestimmungen der Art. 148g - k ausgenommen.

2. Erläuterungen zum Themenkomplex Güterschiffe

1. Einleitung

Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Güterschiffe sind heute in den Art. 143 – 147a enthalten. Sie sind in wichtigen schiffbaulichen Bereichen sehr allgemein gehalten und, gemessen an internationalen Vorschriften, z.T. lückenhaft. Dies erschwert einen einheitlichen Vollzug. Die Grösse / Tragfähigkeit der Lastschiffe nimmt kontinuierlich zu, was Hersteller, Betreiber und Zulassungsstellen vor neue Herausforderungen stellt. Das BAV erhielt in den letzten Jahren zunehmend Anfragen bezgl. der Auslegung der bestehenden Vorschriften. Mit der Einführung der Art. 143a, 146a sowie neuen Absätzen in Art. 146 und 147 soll dieser Umstand verbessert werden. Die Vorschriften lehnen sich eng an die einschlägigen Vorschriften für Güterschiffe auf dem Rhein und an die Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Fahrgastschiffe in der Schweiz an.

2. Erläuterung der zu ändernden / ergänzenden Artikel

Ein wesentliches Kriterium für die Sicherheit ist die ausreichende Stabilität von Schiffen gegen Kenterung. Dieser Bereich war bisher zwar in den Vorschriften erwähnt, jedoch nicht durch eindeutige Kriterien eingegrenzt. Mit **Art. 143a** wird diesem Umstand Rechnung getragen. Es werden eindeutige Grenzwerte für die zulässige Krängung angegeben und gleichzeitig die äusseren Belastungen definiert.

Die bestehenden Vorschriften über die Position des Kollisionsschottes in Güterschiffen (**Art. 146**) haben bei manchen Schiffstypen erhebliche konstruktive Probleme mit entsprechender Kostenfolge ausgelöst. Mit der neuen Regelung wird die bisherige Regelung flexibler, ohne dabei wesentliche Sicherheitseinbussen in Kauf nehmen zu müssen.

Das Gewicht der Anker und der Durchmesser der Ankerkette war bisher nicht vorgeschrieben. In dem neuen **Art. 146a** werden diese Masse nunmehr präzise vorgegeben, wobei auf die Vorschriften von anerkannten Klassifikationsgesellschaften verwiesen wird. Die gleiche Regelung gilt bereits heute für Fahrgastschiffe.

In **Art. 147** werden die Vorschriften über Lenzanlagen an Bord von Güterschiffen vervollständigt. Neu ist der Grundsatz, dass mindestens 2 unabhängige Lenzpumpen an Bord vorhanden sein müssen. Weiter wird die Fördermenge und der Leitungsdurchmesser vorgeschrieben.

3. Übergangsregelung (**Art. 166, Abs. 15**)

Grundsätzlich gelten die Art. 146, 146a und 147 nur für neu zu bauende Schiffe oder solche, die nach dem Datum der Inkraftsetzung erstmals in die Schweiz importiert werden. Gleichermassen sind sie anwendbar, wenn an bestehenden Güterschiffen Umbauten vorgenommen werden, die sich auf die genannten Bereiche erstrecken.

Bzgl. der Stabilität ist eine Überprüfung der bestehenden Schiffsflotte ratsam. Untersuchungen des BAV an einem 1999 gekenterten modernen Lastschiff haben gezeigt, dass diesem, für die Sicherheit wichtigen Aspekt, in den letzten

Jahren offensichtlich zuwenig Bedeutung beigemessen wurde. Es handelt sich um einen Bereich, der nur durch eine Berechnung exakt überprüfbar ist und sich nicht durch praktische Erfahrung abschätzen lässt. Sofern noch keine Stabilitätsüberprüfung für ein Schiff vorliegt, ist diese nachzuholen. Allenfalls ist die Zuladung eines Güterschiffes soweit zu begrenzen, bis unter Anwendung der neuen Vorschriften des Art. 143a ausreichende Stabilität nachgewiesen werden kann. Als Frist für die Vorlage des Nachweises ausreichender Stabilität gilt eine Zeitspanne von 3 Jahren ab Inkraftsetzung der Revision.

3. Erläuterungen zum Themenkomplex Beseitigung von Vollzugsproblemen, Modernisierung und weitere Änderungen

1. Einleitung

Im Laufe der letzten Jahre haben sich bei Anwendung der BSV – Bestimmungen verschiedene Vollzugsprobleme herausgestellt. Zudem wurden internationale Vorschriften / Empfehlungen wie z.B. der CEVNI – Code der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, auf dem auch die schweizerischen Signalisierungsvorschriften basieren, weiterentwickelt bzw. modernisiert. Mit der Revision der folgenden Artikel soll diesem Sachverhalt Rechnung getragen werden.

2. Erläuterungen der zu ändernden / ergänzenden Artikel

Art. 16, 92, 105 und 153: Auslöser für die Änderung dieser Artikel ist die missverständliche Formulierung in der derzeit noch gültigen Fassung des Art. 92 der BSV. Demnach dürfen kennzeichnungspflichtige Schiffe nur mit einem Schiffsausweis "eingesetzt" werden. In einigen Kantonen hat die Interpretation des Wortes "eingesetzt" zu Schwierigkeiten mit solchen Schiffen geführt, die im Wasser an Bojen festgemacht waren, für die aber keine Haftpflichtversicherung bestand. Es wurde argumentiert, dass der Begriff "eingesetzt" dem "in Betrieb stehen / nehmen" gleichzusetzen sei. Dies war jedoch in dieser Form nicht beabsichtigt.

Mit der neuen Formulierung wird unmissverständlich festgelegt, dass auch das Stationieren von Schiffen auf öffentlichen Gewässern eine Kennzeichnung voraussetzt (sofern nicht die Ausnahmen in Art. 16, Abs. 2 greifen). Die Neuformulierung in Art. 92 macht gleichzeitig auch die Änderung der anderen o.e. Artikel notwendig.

In **Art. 18a** (Arten von Lichtern) wird für Vergnügungsschiffe und Sportboote neu die Möglichkeit der Verwendung einer Zweifarbenlaterne statt der getrennten Seitenlichter ermöglicht (CEVNI-Code).

In **Art. 32** (Zeichen beim Tauchen) wird ein neues Zeichen für die Signalisierung von Tauchern bei Nacht eingeführt. Es wird aus dem CEVNI-Code der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa übernommen.

Art. 54 (Fahren mit Wasserski oder ähnlichen Geräten) beinhaltet neu das grundsätzliche Verbot von sogenannten Kite-Surfern. In der jüngeren Vergangenheit gab es nach Auskunft verschiedener kantonaler Schifffahrtsämter einige Unfälle mit diesen, von Flugdrachen gezogenen Surfbrettern. Ein Verbot wird daher von verschiedenen kantonalen Vollzugsstellen gefordert. Um dieser neuen, sich rasch ausbreitenden Sportart jedoch eine Entwicklungsmöglichkeit

auf Schweizer Gewässern zu bieten, wird in **Art. 163** die Möglichkeit von Ausnahmen vom grundsätzlichen Verbot eingeräumt.

In **Art. 82, Abs. 4** wird eine Angleichung der Fristen für die vertrauensärztliche Untersuchung für Ausweisinhaber der Kategorien B und C an die der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr vorgenommen.

In **Art. 83, Abs. 4** wird die Verordnung vom 14. März 1994 über Bau und Betrieb von Schiffen und Anlagen öffentlicher Schifffahrtsunternehmen (SBV, SR 747.201.7) mit ihrem korrekten Titel genannt.

In **Art. 86** (Schiffsführerprüfungen: Allgemeines) werden die Rahmenbedingungen für die Erweiterung des Gültigkeitsbereiches für Inhaber von kantonalen und eidgenössischen Schiffsführerausweisen getrennt voneinander geregelt. Insbesondere wird auf die einschlägigen Vorschriften für Schiffsführer von Schiffen eidg. konzessionierter Schifffahrtsunternehmen verwiesen.

Art. 94 (Schiffsausweis: Auflagen und Beschränkungen) und **96** (Voraussetzungen) regeln den Eintrag des Verbotes eines Halterwechsels im Schiffsausweis sowie die einzuhaltenden Verfahren bei Vorliegen eines entsprechenden Antrages. Diese Regelungen lehnen sich eng an das im Strassenverkehr ebenfalls zur Einführung vorgeschlagene Verfahren an. Hauptsächlich besteht Handlungsbedarf im Zusammenhang mit Leasing Schiffen, bei denen ein Halterwechsel ohne die Zustimmung der Leasinggesellschaft verunmöglicht werden soll.

Art. 97, Abs. 2^{bis} (Schiffsausweis: Ausfertigung) wird neu eingeführt, um Eigentümern oder Haltern mit Wohnsitz in der Schweiz, welche Schiffe im Ausland stationiert haben, die Immatrikulation ihres Schiffes im Wohnortkanton zu ermöglichen. Es handelt sich um eine "Kann-Bestimmung". Solche Fälle gibt es verschiedentlich in den grenznahen Regionen der Schweiz. Bisher können Schiffe mit ausländischem Standort in der Schweiz nicht immatrikuliert werden. Häufig bestehen aber in der Schweiz erhebliche Probleme mit dem Standplatznachweis, welcher in vielen Kantonen Bedingung für die Immatrikulation eines Schiffes ist. Mit der neuen Regelung soll die Standortwahl erleichtert werden. Eine gleichlautende Regelung wurde 1998 durch das BAV in Abstimmung mit der Vereinigung der kantonalen Schifffahrtsämter und den Kantonen BS, BL und AG für im Elsass stationierte Schiffe von Eigentümern / Haltern mit Wohnsitz in der Schweiz in Form eines Kreisschreibens erlassen

In **Art. 121, Abs. 4** (Maschinenanlagen: Allgemeines) wird die Verordnung vom 13. Dezember 1993 über die Abgasemissionen von Schiffsmotoren auf schweizerischen Gewässern (SR 747.201.3) mit korrektem Titel genannt.

Mit der Einführung des Verbotes von verbleitem Benzin durch die Revision der Luftreinhalteverordnung (SR 814.318.142.1) vom 25.08.1999, wird **Art. 123 Abs. 3^{bis}** (Brennstoffanlagen) hinfällig. Dieser schrieb den Einbau eines Reduktionsstückes im Benzineinfüllstutzen vor, um die versehentliche Betankung mit verbleitem Benzin zu verhindern.

Art. 134 und 141: (Rettungsgeräte) Der Inhalt des Art. 141 wird in den Art. 134

verschoben. Dies wird notwendig, da Art. 141 im Abschnitt über Vergnügungsschiffe steht. Mit Einführung der EU-Richtlinie und der daraus folgenden Einführung des Begriffes "Sportboot", soll die bisherige Regelung für Vergnügungsschiffe zukünftig auch auf Sportboote anwendbar sein. Aus diesem Grund ist die Verschiebung in den allgemeinen Teil der Bau- und Ausrüstungsvorschriften notwendig.

Art. 148 (Schiffe für den gewerbsmässigen Personentransport) wird revidiert, um der wachsenden Zahl kleiner, privat betriebener "Fahrgastschiffe" Rechnung zu tragen. Mit Ablösung der ehemaligen Verordnung über die konzessions- und bewilligungspflichtigen Schifffahrt durch die Verordnung über die Personenbeförderungskonzession auf Anfang 1999 drängen heute zunehmend kleine Unternehmen mit Schiffen auf den Wassertransportsektor. Die Schiffe bieten meist keinen besonderen Sicherheitsstandard, handelt es sich doch im eigentlichen Sinne um Vergnügungsschiffe, die zum Personentransport "umfunktioniert" werden. Mit der Neufassung des Abs. 2 werden minimale Sicherheitsanforderungen auch an solche Schiffe gestellt. Damit soll neben einem minimalen Sicherheitsniveau auch ein Wettbewerbsnachteil für grössere Schiffe ausgeschaltet werden. Diese müssen bereits heute einen hohen Sicherheitsstandard einhalten, während die kleinen (Vergnügungs-)Schiffe bisher praktisch keine zusätzlichen Sicherheitsvorkehrungen bei gewerbsmässigem Personentransport einzuhalten hatten.

Art. 156: (Versicherungsnachweis) Der in der BSV enthaltene Versicherungsnachweis entspricht heute wegen der zunehmenden Einführung der EDV nicht mehr den aktuellen Bedürfnissen. Es ist in naher Zukunft damit zu rechnen, dass Änderungen an der Form des Versicherungsnachweises notwendig werden. Erste Meldung hierüber sind bereits von Seite einiger Kantone und Versicherer an das BAV herangetragen worden. Mit der Delegation der Kompetenz zur Gestaltung des Nachweises an das UVEK soll rascher auf Änderungen reagiert werden können. Im übrigen entspricht diese Regelung derjenigen für die Gestaltung des Schiffs- und des Schiffsführerausweise.

Art. 156a: (Meldung des Versicherers) Dieser Artikel regelt neu das Verfahren / die Konsequenzen bei Aussetzen oder Ablauf der obligatorischen Haftpflichtversicherung eines Schiffes. Er ist inhaltlich eng an das im Strassenverkehr gültige Recht angelehnt.

Anhänge: Eine Erläuterung der Anhänge ist nicht notwendig. Soweit es sich um Anhänge aus der EU-Richtlinie handelt, wurden diese im wesentlichen wortgleich übernommen (vgl. Ausführungen unter Ziffer 2.3).

4. Verordnung über die Typenprüfung von Schiffen (SR 747.201.5)

Durch die Einführung der EU-Richtlinie 94/25/EG über Sportboote im Rahmen der gleichzeitigen Revision der Binnenschifffahrtsverordnung (SR 747.201), werden die bisherigen Aufgaben der Kommission für eidg. Schiffstypenprüfung quantitativ erheblich reduziert. Mit der vorgesehenen Änderung der Verordnung soll diesem Sachverhalt Rechnung getragen werden.

1. Erläuterungen der Änderungen

Insbesondere ist beabsichtigt, inskünftig nicht mehr die Anwesenheit der

gesamten Kommission für Entscheide zwingend vorzuschreiben. Statt dessen wird die Organisation der "Prüfstelle" - statt bisher der "Kommission für eidg. Schiffstypenprüfung" - durch ein internes Reglement der Vereinigung der kantonalen Schifffahrtsämter festgelegt, welches durch das Bundesamt für Verkehr zu genehmigen ist. Diese Änderungen werden sich in einem verringerten Aufwand für die Typenprüfung niederschlagen und den Verbraucher durch niedrigere Gebühren entlasten.

Beilage 2

3003 Bern, den 27. Januar 2000

Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern

(Binnenschifffahrtsverordnung, BSV)

Änderung vom 2000

Der Schweizerische Bundesrat,

gestützt auf Artikel 56 des Bundesgesetzes vom 3. Oktober 1975 über die Binnenschifffahrt

und in Ausführung des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 1995 über die technischen Handelshemmnisse (THG),

verordnet:

I

Die Verordnung vom 8. November 1978 über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern (Binnenschifffahrtsverordnung) wird wie folgt geändert:

Art. 2 Begriffsbestimmungen

In dieser Verordnung bedeutet:

c. "Schleppverband" ein Verband, in dem nicht angetriebene Schiffe von mindestens einem Motorschiff geschleppt werden. Ein Verband, der ausschliesslich aus Vergnügungsschiffen, Sportbooten oder Vergnügungsschiffen und Sportbooten zusammengesetzt ist, gilt nicht als Schleppverband.

I. "Vergnügungsschiff" ein Schiff, das zu Sport und Erholung verwendet wird und das kein Sportboot im Sinne von Bst. I^{bis} ist;

I.^{bis} "Sportboot" ein Schiff, das vom Geltungsbereich der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote (EU-Richtlinie) erfasst wird;

I.^{ter} "Bauteil" ein zu einem Sportboot gehörendes Bauteil, das in Anhang II der EU-Richtlinie aufgeführt ist;

v. "Inverkehrbringen" die entgeltliche oder unentgeltliche Übertragung oder Überlassung eines neuen oder gebrauchten Sportbootes im Hinblick auf dessen Vertrieb oder Gebrauch in der Schweiz;

Art. 16 Kennzeichnung

¹ Auf öffentlichen Gewässern eingesetzte oder stationierte Schiffe sind mit den von der zuständigen Behörde zugeteilten Kennzeichen nach Anhang 1 zu versehen.

Art. 18a Arten von Lichtern

² Als Seitenlichter sind an Steuerbord ein grünes, an Backbord ein rotes Licht auf gleicher Höhe über der Wasserlinie anzubringen. Sie müssen von vorne nach der betreffenden Seite über einen Horizontbogen von 112° 30' sichtbar sein. Werden getrennte Seitenlichter verwendet, so darf ihr Abstand nicht kleiner sein als die Hälfte der Schiffsbreite. Er muss jedoch mindestens 1 m betragen. Auf Vergnügungsschiffen und Sportbooten ist die Verwendung einer Zweifarbenlaterne am Bug statt der getrennten Seitenlichter zulässig.

Art. 19 Lichter

⁴ Für Vergnügungsschiffe und Sportboote genügen Lichter mit einer Lichtquelle von 5 Watt.

Art. 24 Schiffe mit Maschinenantrieb

² Für Vergnügungsschiffe, Sportboote und für Schiffe von Berufsfischern sind auch zulässig:

- a. gewöhnliche anstelle der hellen Lichter;
- b. ein weisses Rundumlicht in der Mittellängsebene anstelle des Topp- und des Hecklichtes. Das Licht darf auch auf dem hinteren Teil gesetzt werden.

Art. 32 Zeichen beim Tauchen

² Beim Tauchen vom Gewässer aus muss diese Tafel während der Tagstunden am Schiff angebracht und von allen Seiten sichtbar sein.

³ Beim Tauchen vom Gewässer aus während der Nachtstunden sind am Schiff zusätzlich zu den vorgeschriebenen Navigationslichtern die Lichter nach Anhang 2, Bild 28a zu führen. Die Tafel nach Absatz 2 kann entfallen.

Art. 33 Allgemeines

¹ Die vorgeschriebenen und zugelassenen Schallzeichen nach Anhang 3 sind zu geben:

- a. auf Motorschiffen, ausgenommen auf Vergnügungsschiffen und Sportbooten, mittels mechanisch oder elektrisch betriebenen Schallgeräten;

Art. 48 Verhalten beim Ausweichen

² Soweit wie möglich halten:

- a. Vergnügungsschiffe und Sportboote die Abstände nach Absatz 1 auch gegenüber Schiffen, die mit der Schleppangel fischen und das Zeichen nach Artikel 31 Absatz 2 führen;

Art. 54 Fahren mit Wasserski oder ähnlichen Geräten

⁶ Das Schleppen von Fluggeräten (Flugdrachen, Drachenfallschirmen und ähnlichen Geräten) sowie das Geschlepptwerden von solchen Fluggeräten ist verboten.

Art. 55 Fahrt bei unsichtigem Wetter

² Schiffe ohne Radar sowie Vergnügungsschiffe und Sportboote mit Radar setzen ihre Geschwindigkeit der verminderten Sicht entsprechend herab. Wenn es die Umstände gebieten, hat jedes Schiff anzuhalten.

Art. 82 Allgemeine Voraussetzungen

⁴ Die Inhaber eines Führerausweises der Kategorie B oder C haben sich bis zum vollendeten 50. Altersjahr alle fünf Jahre, vom 51. Altersjahr bis zum vollendeten 70. Altersjahr alle drei Jahre und ab dem 71. Altersjahr alle zwei Jahre durch einen Vertrauensarzt untersuchen zu lassen.

Art. 83 Besondere Voraussetzungen

⁴ Bei Führerausweisen für Schifffahrtsunternehmen, die der Aufsicht des Bundes unterstehen, gelten die Bestimmungen der Schiffbauverordnung vom 14. März 1994.

Art. 86 Allgemeines

³ Inhaber von kantonalen Führerausweisen der Kategorie B, die den Geltungsbereich erweitern wollen, haben nur eine theoretische Prüfung abzulegen. Sie beschränkt sich auf die Kenntnisse der örtlichen nautischen Verhältnisse und der von dieser Verordnung allenfalls abweichenden Verkehrsvorschriften.

^{3bis} Für Inhaber von Schiffsführerausweisen von eidgenössisch konzessionierten Schifffahrtsunternehmen der Kategorie B gelten bezüglich des Prüfungsumfanges die Vorschriften der Schiffbauverordnung vom 14. März 1994 sowie die dazugehörigen Ausführungsbestimmungen.

Art. 90 Ausfertigung

¹ Auf Antrag wird Inhabern schweizerischer Führerausweise der Kategorien A, B, C und D ein Internationales Fähigkeitszeugnis zur Führung von Vergnügungsschiffen oder Sportbooten nach dem Muster 1 in Anhang 6 von der Behörde ausfertigt, die den nationalen Ausweis abgegeben hat. Das Zeugnis gilt nicht als Ausweis auf schweizerischen Gewässern.

Art. 92 Allgemeines

Kennzeichnungspflichtige Schiffe dürfen auf öffentlichen Gewässern nur mit einem Schiffsausweis eingesetzt oder stationiert werden.

Art. 94 Auflagen und Beschränkungen

³ Die Zulassungsstelle trägt im Schiffsausweis das Verbot eines Halterwechsels ein, wenn ihr ein vom Bundesamt vorgeschriebenes, vollständig ausgefülltes Formular vorgelegt wird. Mit dem Formular kann der Halter erklären, dass ein Halterwechsel seiner oder der Zustimmung einer im Formular erwähnten Person bedarf. Die Zulassungsstelle bewahrt das Formular im Original oder auf andere Weise reproduzierbar auf, solange der Eintrag im Schiffsausweis besteht.

Art. 95 Geltungsbereich

² Der Schiffsausweis gilt jedoch nicht:

- a. auf dem Bodensee, dem Untersee und dem Rhein bis Schaffhausen für Vergnügungsschiffe und Sportboote mit Motoren mit Gemischsschmierung und einer Antriebsleistung von mehr als 7,4 kW;

Art. 96 Voraussetzungen

⁵ Wird der Zulassungsstelle ein Schiffsausweis vorgelegt, der den Eintrag gemäss Artikel 94 Absatz 3 enthält, so verweigert sie

- a. die Annullierung des Schiffsausweises;
- b. die Ausstellung eines Schiffsausweises auf einen neuen Halter;
- c. die Löschung des Eintrags.

⁶ Die Verweigerung nach Absatz 5 ist hinfällig, wenn die schriftliche Zustimmung der im Formular nach Artikel 94 Absatz 3 genannten Person oder Personen oder ein rechtskräftiges Gerichtsurteil über die Eigentumsverhältnisse vorliegt.

⁷ Muss die Zulassungsstelle einen Schiffsausweis entziehen, der den Eintrag nach Artikel 94 Absatz 3 enthält, so zeigt sie dies dem im Formular genannten Personen an.

Art. 97 Ausfertigung

^{2bis} Für Schiffe, deren Standort im Ausland ist oder die ausschliesslich im Ausland eingesetzt werden und deren Eigentümer oder Halter Wohnsitz in der Schweiz hat, kann der Ausweis auf Antrag des Eigentümers oder Halters durch den Wohnortkanton ausgestellt werden.

Art. 100 Abnahmeprüfung

¹ Schiffe sind vor der erstmaligen Erteilung eines Schiffsausweises einzeln amtlich zu prüfen. Bei der Prüfung wird festgestellt, ob das Schiff den Bauvorschriften entspricht. Bei Segelschiffen ist die Segelfläche nach Anhang 12 zu ermitteln.

² Bei Sportbooten wird im Rahmen der amtlichen Prüfung nach dem Programm in Anhang 32 geprüft, ob die Bestimmungen der Artikel 18a, 19, 24, 25, 107 Absatz 1 und 2, 108, 109 und 121 Absatz 3 und 4 erfüllt sind.

³ Von der einzelnen amtlichen Prüfung befreit sind

a. in der Schweiz typengeprüfte Schiffe

- ohne Motor;
- mit Motoren bis 15 kW Antriebsleistung, die neu sind oder deren Prüfung weniger als drei Jahre zurück liegt;
- mit Motoren über 15 kW Antriebsleistung, bei welchen Marke und Typ des Motors auf dem Typenschein eingetragen sind.

a. Sportboote, die zuvor von einer amtlichen Stelle nach dem Programm in Anhang 32 geprüft wurden.

⁴ Für jedes Schiff nach Absatz 3 ist das amtliche Abnahmeprotokoll nach Anhang 33 zu erstellen. Das Protokoll ist von der Behörde während 25 Jahren seit der erstmaligen Ausstellung eines Schiffsausweises aufzubewahren.

⁵ Bei den in der Schweiz typengeprüften Schiffen, die von der amtlichen Prüfung nicht befreit sind, beschränkt sich die Prüfung auf die Messung des Betriebsgeräusches nach Artikel 109.

Art. 100a Delegation der Abnahmeprüfung (neu)

¹ Die Behörde kann die Ausfertigung des amtlichen Abnahmeprotokolls nach Anhang 33 auf Gesuch hin an Personen oder Unternehmungen delegieren, sofern diese Inhaber eines Kollektiv-Schiffsausweises sind und für eine einwandfreie Auslieferung Gewähr bieten.

² Die ermächtigte Person oder Unternehmung hat auf dem amtlichen Abnahmeprotokoll zu bestätigen, dass sie die Punkte gemäss Prüfprogramm für Sportboote kontrolliert hat und die erforderlichen Dokumente und Protokolle vorhanden sind. Die Behörde führt Stichproben durch. Sie kann die Ermächtigung entziehen, wenn schwere oder wiederholte Mängel festgestellt werden.

³ Elektrische Anlagen und Installationen auf Schiffen, ausgenommen auf Sportbooten unterliegen der Kontrolle des Eidgenössischen Starkstrominspektorates.

⁴ Flüssiggasanlagen auf Schiffen, ausgenommen auf Sportbooten, sind durch Sachverständige zu prüfen.

⁵ Über die Prüfungen und Kontrollen nach den Absätzen 3 und 4 ist der Behörde eine Bescheinigung vorzulegen.

Art. 105 Kennzeichen- und Bewilligungspflicht

² Zum Einsetzen oder Stationieren von Schiffen mit ausländischen Standort auf öffentlichen Gewässern ist eine Bewilligung erforderlich. Sie wird durch den Kanton erteilt, auf dessen Gebiet das ausländische Schiff nach dem Grenzübertritt erstmals eingesetzt oder stationiert wird.

Art. 106 Voraussetzungen und Ausfertigung

¹ Die Bewilligung für Schiffe mit ausländischen Standort wird erteilt, wenn:

c. der Eigentümer oder Halter einen nationalen Führerschein, ein Internationales Zeugnis oder eine internationale Karte zur Führung von Vergnügungsschiffen oder Sportbooten vorweisen kann.

Art. 107 Grundsatz

⁴ Die Artikel 110 (Ladung), 111 (Baukennzeichen), 112 (Wohn- und Aufenthaltsräume), 113 (Freibord), 114 (Stabilität), 115 (Schiffskörper: Grundsatz), 116 (Bullaugen und Anschlüsse an die Schale), 117 (Schotte), 118 (Notausgänge), 119 (Fussböden und Verkleidungen), 120 (Lenzanlagen und Lenzgeräte), 121 Abs. 1 und 2 (Maschinenanlagen, Allgemeines), 122 (Abgasleitungen), 123 (Brennstoffanlagen), 124 (Druckluftanlagen), 125 (Elektrische Anlagen: Anwendbare Vorschriften), 126 (Besondere Bestimmungen), 127 (Steuereinrichtungen), 128 (Steuerstände) und 129 (Flüssiggasanlagen: Anwendbare Vorschriften) gelten nicht für Sportboote im Sinne von Art. 2, Bst. I^{bis}.

Art. 121 Allgemeines

⁴ Verbrennungsmotoren, die für den Schiffsantrieb verwendet werden, sowie ihre Auspuffanlagen müssen so gebaut und unterhalten sein, dass sie die Vorschriften der Verordnung vom 13. Dezember 1993 über die Abgasemissionen von Schiffsmotoren auf schweizerischen Gewässern erfüllen.

Art. 123 Brennstoffanlagen

Absatz 3^{bis} aufgehoben

Art. 134 Rettungsgeräte

³ Für Rettungsboote und -flosse finden die Bestimmungen der Schiffbauverordnung vom 14. März 1994 Anwendung. Beiboote gelten nicht als Rettungsboote.

⁶ Der Auftrieb der Rettungsgeräte für Kinder unter zwölf Jahren ist nicht vorgeschrieben. Es dürfen jedoch nur passende Rettungswesten mit Kragen oder Rettungskragen verwendet werden.

⁷ Auf Segelschiffen sind als Einzelgeräte nur Rettungswesten und -kragen zulässig.

Art. 141 Rettungsgeräte

Aufgehoben.

Art. 143a Stabilität von Güterschiffen (neu)

¹ Für Güterschiffe, die ihre Ladung überwiegend an Deck führen sowie für solche, bei denen ungünstige Stabilitätseigenschaften zu erwarten sind, ist ein rechnerischer Nachweis ausreichender Stabilität zu erbringen.

² Der Nachweis gilt als erbracht, wenn der Krängungswinkel des betriebsbereiten, beladenen Schiffes unter Ansatz der nachfolgend aufgeführten äusseren Belastungen 5 Grad nicht übersteigt und Seite Deck an der tiefsten Stelle nicht ins Wasser eintaucht. Die Metazentrische Höhe des betriebsbereiten, beladenen Schiffes darf 1,00 m nicht unterschreiten.

³ Der Einfluss allfälliger freier Flüssigkeitsoberflächen auf die Stabilität ist zu berücksichtigen.

⁴ Sofern die Lage des Gewichtsschwerpunktes des betriebsbereiten, unbeladenen Schiffes aus einer Berechnung mit hinreichender Genauigkeit bestimmt werden kann, ist kein Krängungsversuch nötig.

⁵ Für die krängenden Momente sind mindestens folgende Lastannahmen gleichzeitig zu treffen:

- a. seitlicher Winddruck von 0,25 kN/m²;
- b. krängendes Moment aus Zentrifugalkräften bei Drehkreisfahrt

$$M_{\text{KDreh.}} = \frac{c \times v^2 \times D}{L_{\text{CWL}}} \times \left[\text{KG} - \frac{T}{2} \right] \quad [\text{kNm}]$$

Hierin bedeuten:

L_{CWL} Länge in der Konstruktionswasserlinie in m;

c Beiwert, von der Bauwerft oder dem Betreiber des Schiffes festzulegen, jedoch nicht kleiner als 0,4;

v Geschwindigkeit des Schiffes in ruhigem, tiefen Wasser bei Nennleistung des/der Motoren in m/s;

T Tiefgang des voll beladenen Schiffes in m;

D Verdrängung des voll beladenen Schiffes in t;

KG Gewichtsschwerpunkt über OKK in m

⁶ Sofern aus dem praktischen Betrieb des Schiffes das Auftreten weiterer krängender Momente zu erwarten ist, sind diese bei der Berechnung des Krängungswinkels ebenfalls zu berücksichtigen.

⁷ Sofern die örtlichen Einsatzverhältnisse höhere Winddrücke erwarten lassen, kann die zuständige Behörde entsprechende Zuschläge vorschreiben.

Art. 146 Schiffskörper

² Die Schiffe müssen mindestens mit einem Kollisionsschott und zwei Maschinenraumschotten versehen sein. Befindet sich der Maschinenraum am hinteren Schiffsende, so kann das zweite Maschinenraumschott entfallen.

³ Das Kollisionsschott muss vom Schnittpunkt des Vorstevens mit der Tiefladewasserlinie einen Abstand von $\frac{1}{12}$ bis $\frac{1}{8}$ der Länge in dieser Wasserlinie aufweisen. Ist dieser Abstand kleiner, so ist durch eine Berechnung nachzuweisen, dass das betriebsbereite, vollständig beladene Schiff schwimmfähig bleibt, wenn die beiden vordersten Räume überflutet werden. Der Nachweis kann entfallen, wenn das Schiff im Bereich bis $\frac{1}{8}$ der Länge in dieser Wasserlinie, gemessen ab dem Schnittpunkt der Tiefladewasserlinie mit dem Vorsteven, beidseitig über wasserdichte Abteilungen verfügt, deren Breite auf jeder Schiffsseite an jeder Stelle mindestens $\frac{1}{5}$ der Breite des Rumpfes in der Tiefladewasserlinie aufweist.

⁴ Der Nachweis der Schwimmfähigkeit bei Überflutung der beiden vordersten Räume gilt als erbracht, wenn das Schiff in allen Zwischenzuständen der Überflutung und im

Endzustand nicht so tief eintaucht, dass Seite Deck überflutet wird. Bei der Berechnung sind Krängungen durch allfällige einseitige Überflutungen zu berücksichtigen.

⁵ Das Kollisionsschott muss wasserdicht sein und von Bordwand zu Bordwand reichen. Es muss vom Schiffsboden bis zum Deck geführt werden und darf keine Türen, Mannlöcher und nicht wasserdichte Öffnungen enthalten.

Art. 146a Anker, Ankerkette (neu)

¹ Die Anzahl, das Gewicht der Anker, der Durchmesser der Ankerketten sowie ihre Länge haben den Vorschriften einer vom Bundesamt für Verkehr anerkannten Klassifikationsgesellschaft zu entsprechen.

² Die zuständige Behörde kann eine Reduktion des Bugankergewichtes um maximal 50 Prozent sowie des Kettendurchmessers für Schiffe die auf Seen verkehren zulassen, wenn das erforderliche Ankergewicht nach einer Vorschrift bestimmt wurde, die strömende Gewässer unterstellt. Die zuständige Behörde kann dabei eine Verlängerung der Ankerkette fordern. Eine Kumulation von Gewichtsreduktionen durch Verwendung von Ankern hoher Haltekraft ist nicht zulässig.

³ Die Ankerkette muss an ihrem Ende fest mit dem Schiffskörper verbunden sein.

Art. 147 Lenzanlagen

¹ Jede wasserdichte Abteilung eines Güterschiffes oder eines schwimmenden Gerätes muss lenzbar sein. Dies gilt nicht für wasserdichte Abteilungen, die gewöhnlich luftdicht geschlossen sind.

² Es müssen zwei unabhängige selbstansaugende Lenzpumpen vorhanden sein, die nicht in demselben Raum aufgestellt sein dürfen und von denen mindestens eine durch einen Verbrennungsmotor angetrieben werden muss.

³ Jede Lenzpumpe muss für jede wasserdichte Abteilung verwendbar sein.

⁴ Die Mindestfördermenge Q der Lenzpumpe ist nach folgender Formel zu berechnen:

$$Q = 0,1 \times d^2 \quad [l/min]$$

d ist nach folgender Formel zu berechnen:

$$d = 2 \times \sqrt{L \times (B + H)} + 25 \quad [mm]$$

hierin bedeutet:

L die grösste Länge des Schiffes oder des schwimmenden Gerätes ohne Anhänge in m;

B die Breite des Schiffes oder des schwimmenden Gerätes auf Spant in m;

H die kleinste Seitenhöhe des Schiffes oder des schwimmenden Gerätes in m.

Art. 148 Schiffe für den gewerbsmässigen Personentransport

¹ Für den Bau und die Ausrüstung von Fahrgastschiffen gelten die Bestimmungen der Schiffbauverordnung vom 14. März 1994.

² Für Schiffe für den gewerbsmässigen Transport von höchstens zwölf Fahrgästen gelten die Artikel 107 - 117, 119 - 128 und 131 - 141 sowie die Artikel 22, 29 - 32, 34 - 36 und 38 - 39 der Schiffbauverordnung vom 14. März 1994.

46 Besondere Bestimmungen für Sportboote (neu)

Art. 148g Inverkehrbringen von Sportbooten und Bauteilen (neu)

¹ Neue Sportboote, unvollständige Boote oder Bauteile dürfen nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie den grundlegenden Anforderungen nach Anhang I der EU-Richtlinie entsprechen.

² Das Bundesamt für Verkehr (Bundesamt) legt im Einvernehmen mit dem Staatssekretariat für Wirtschaft die technischen Normen fest, die geeignet sind, die grundlegenden Anforderungen an Sportboote oder Bauteile zu konkretisieren, und lässt sie mit Titel und Fundstelle im Bundesblatt veröffentlichen.

³ Werden Sportboote oder Bauteile nach den technischen Normen nach Absatz 2 hergestellt, so wird vermutet, dass die grundlegenden Anforderungen erfüllt sind.

⁴ Werden diese Normen nicht oder nur teilweise angewendet, so muss der Inverkehrbringer nachweisen können, dass die grundlegenden Anforderungen auf andere Weise eingehalten werden.

⁵ Zum Nachweis der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen muss der Inverkehrbringer während zehn Jahren seit der Herstellung technische Unterlagen nach Anhang 30 innert angemessener Frist beibringen können. Bei Serienanfertigung beginnt die Frist von zehn Jahren mit der Herstellung des letzten Exemplars zu laufen.

⁶ Die Unterlagen oder die zu deren Beurteilung erforderlichen Auskünfte sind den Vollzugsorganen in einer schweizerischen Amtssprache oder in Englisch vorzulegen beziehungsweise zu erteilen. Bei Vorlage in Englisch kann das Vollzugsorgan die teilweise oder vollständige Übersetzung in eine schweizerische Amtssprache verlangen.

Art. 148h Konformitätsbewertungsverfahren (neu)

Die Verfahren zur Konformitätsbewertung richten sich nach Anhang 20.

Art. 148i Prüf- und Konformitätsbewertungsstellen (neu)

¹ Prüf- und Konformitätsbewertungsstellen, die nach Anhang 20 beizuziehen sind, müssen für den betreffenden Fachbereich:

- a. nach der Akkreditierungs- und Bezeichnungsverordnung vom 17. Juni 1996 akkreditiert sein; oder
- b. von der Schweiz im Rahmen eines internationalen Abkommens anerkannt sein; oder
- c. durch das Bundesrecht anderweitig ermächtigt sein.

² Wer sich auf die Unterlagen einer anderen als der in Absatz 1 erwähnten Stellen beruft, muss glaubhaft darlegen, dass die angewandten Verfahren und die Qualifikation dieser Stelle den schweizerischen Anforderungen genügen (Art. 18 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 1995 über die technischen Handelshemmnisse, THG).

Art. 148j Konformitätserklärung (neu)

¹ Wer ein neues Sportboot oder ein Bauteil in Verkehr bringt, muss eine Konformitätserklärung nach Anhang 31 beilegen, aus der hervorgeht, dass das Sportboot den grundlegenden Anforderungen entspricht und ein Konformitätsbewertungsverfahren nach Artikel 148h durchgeführt worden ist.

² Wer ein unvollständiges Boot in Verkehr bringt, muss lediglich eine Erklärung nach Anhang 21 beilegen.

³ Eine Kopie der Konformitätserklärung muss während zehn Jahren seit der Herstellung des Sportbootes vorgelegt werden können. Bei Serienherstellung beginnt diese Frist mit der Herstellung des letzten Exemplars zu laufen.

⁴ Die Erklärung nach Anhang 21 oder die Konformitätserklärung nach Anhang 31 muss in einer schweizerischen Amtssprache oder in Englisch abgefasst sein. Bei Vorlage in Englisch kann das Vollzugsorgan die teilweise oder vollständige Übersetzung in eine schweizerische Amtssprache verlangen.

Art. 148k Nachträgliche Kontrollen (neu)

¹ An Sportbooten oder unvollständigen Sportbooten, die in Verkehr gebracht werden, können durch die zuständigen Behörden nachträgliche Kontrollen auch ausserhalb der in Artikel 101 vorgeschriebenen periodischen Prüfungsfristen durchgeführt werden. Sie stellen sicher, dass in Verkehr gebrachte Sportboote den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen. Zu diesem Zweck werden Stichproben durchgeführt und begründete Hinweise verfolgt, wonach ein Sportboot nicht den Vorschriften entspricht.

² Im Rahmen der nachträglichen Kontrolle sind die zuständigen Behörden befugt, die für den Nachweis der Konformität von Sportbooten erforderlichen Unterlagen und Informationen zu verlangen, Muster zu erheben und Prüfungen zu veranlassen sowie während der üblichen Arbeitszeit die Geschäftsräume zu betreten.

³ Bringt der Inverkehrbringer die verlangten Unterlagen innerhalb der von der zuständigen Behörde festgesetzten Frist nicht oder nicht vollständig bei, so können diese eine Überprüfung des Sportbootes anordnen. Der Inverkehrbringer trägt die Kosten.

⁴ Vor der Anordnung der Überprüfung geben die zuständigen Behörden dem Inverkehrbringer Gelegenheit zur Stellungnahme.

⁵ Das Verfahren bei Feststellung nicht vorschriftenkonformer Sportboote richtet sich nach den Artikeln 19 und 20 des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 1995 über die technischen Handelshemmnisse

Art. 153 Versicherungspflicht

¹ Ein Schiff darf auf öffentlichen Gewässern nicht eingesetzt oder stationiert werden, bevor eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen ist. Die Versicherung muss auch Schäden decken, die sich aus Risiken der Lagerung des Schiffes über der Wasserfläche von öffentlichen Gewässern ergeben.

Art. 156 Versicherungsnachweis

¹ Der Versicherungsnachweis und die Meldung des Versicherers über Aussetzen oder

Aufhören der Versicherung sind nach den Mustern im Anhang 9 auszustellen. Das Departement legt in Anhang 9 Form und Inhalt der Meldeformulare fest

Art. 156a Meldung des Versicherers (neu)

¹ Der Versicherer darf das Aussetzen oder Aufhören der Versicherung der Behörde frühestens an dem Tag melden, an die die vertragsgemässe Versicherungsdeckung endet. Veranlasst der Versicherer das Aussetzen oder Aufhören der Versicherung, so hat er dem Versicherungsnehmer die bevorstehende Meldung und deren Folgen anzukündigen.

² Nach Eingang der Meldung entzieht die Behörde unverzüglich den Schiffsausweis und beauftragt allenfalls die Polizei mit dem Einzug.

³ Der Entzug des Schiffsausweises fällt dahin, wenn der Schiffshalter der Behörde einen neuen Versicherungsnachweis übergibt. Wird kein neuer Versicherungsnachweis beigebracht und ist der Schiffsausweis am 30. Tag nach Ablauf der vertragsgemässen Versicherungsdeckung nicht bei der Behörde eingetroffen, so wird er zum Einzug im automatisierten Fahndungssystem (RIPOL) ausgeschrieben.

Art. 163 Ausnahmen

¹ Die zuständige Behörde kann Ausnahmen zulassen von den Bestimmungen der:

b. Artikel 54 Absätze 5 und 6. Das Schleppen von mehr als zwei Wasserskifahrern sowie von Fluggeräten kann zu Trainingszwecken auf bestimmten Gewässerabschnitten gestattet werden. Sofern eine Haftpflichtversicherung nach Artikel 155 Absatz 5 nachgewiesen werden kann, gilt dies ebenso für das sich Schleppen lassen von Fluggeräten.

Art. 166 Übergangsbestimmungen

³ aufgehoben

⁶ aufgehoben

⁷ aufgehoben

¹¹ Schiffsausweise von Sportbooten (vormals Vergnügungsschiffe), die vor dem 1. Januar 2001 erteilt wurden, bleiben gültig, sofern die Bestimmungen von Artikel 153 betreffend die Versicherungspflicht erfüllt sind. Nach Umbauten oder Erneuerungen, welche die Sicherheit wesentlich betreffen, ist ein neuer Ausweis auszustellen. Dabei unterliegen Sportboot hinsichtlich dieser Umbauten oder Erneuerungen den Bestimmungen des Abschnittes 46.

¹² Sportboote, welche vor dem 1. Januar 2001 erstmals in der Schweiz in Verkehr gebracht wurden, müssen den Anforderungen des Abschnittes 46 nicht entsprechen, soweit nicht Mängel festgestellt werden, welche die Umwelt, die Gesundheit der Benutzer oder anderer Personen nachteilig beeinflussen können.

¹³ Sportboote, welche am 1. Januar 2001 bei einem in der Schweiz niedergelassenen Hersteller im Bau sind, sind von den Bestimmungen des Abschnittes 46 ausgenommen. Sie müssen vor dem 31. Dezember 2000 beim Schweizerischen Bootbauerverband unter Angabe des Herstellers, des Bootstyps und der Baunummer registriert sein. Bei der Abnahme ist eine Bescheinigung über die fristgerechte Anmeldung des Sportbootes

durch den Schweizerischen Bootbauerverband vorzulegen.

¹⁴ Schiffsausweise von Fahrgastschiffen für den gewerbsmässigen Transport von höchstens zwölf Fahrgästen, die vor dem 1. Januar 2001 erteilt wurden, bleiben bis zum 31. Dezember 2005 gültig, sofern die vorgeschriebenen periodischen Prüfungen ohne Beanstandung erfolgen und die Bestimmungen von Artikel 153 betreffend die Versicherungspflicht erfüllt sind. Ab dem 1. Januar 2006 sind neue Schiffsausweise auszustellen. Dabei sind die Schiffe einer erneuten Abnahme zu unterziehen. Es gelten die Bestimmungen des Artikels 148 Absatz 2.

¹⁵ Artikel 143a gilt für alle Güterschiffe. Bei bestehenden Güterschiffen, für die der Nachweis ausreichender Stabilität nicht vorliegt, ist dieser bis spätestens zum 31. Dezember 2003 der zuständigen Behörde vorzulegen. Die zuständige Behörde kann Massnahmen zur Verbesserung der Stabilität vorschreiben. Die Artikel 146 Absätze 2 bis 5, Artikel 146a und Artikel 147 gelten für Güterschiffe, welche nach dem 1. Januar 2001 erstmals in der Schweiz immatrikuliert werden. Für bestehende Güterschiffe gelten sie nur dann, wenn im Rahmen von Umbauten oder Sanierungen die betroffenen Bereiche berührt werden.

II

Diese Änderung tritt am 1. Januar 2001 in Kraft.

..... 2000

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Ogi

Die Bundeskanzlerin: Huber-Hotz

Anhänge

Anhang 2 Sichtzeichen der Schiffe

Text zu den Bildern 2 und 3 ist zu ändern:

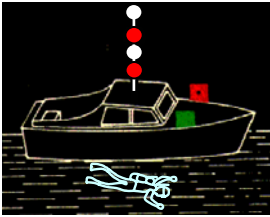
zu Bild 2

- Vergnügungsschiffe und Sportboote

zu Bild 3

- Vergnügungsschiffe und Sportboote

neues Bild 28a



- beim Tauchen vom Gewässer aus bei Nacht

unter dem Topplicht die Lampen in den Farben rot weis rot

Anhang 12 Bestimmung der Segelfläche (Art. 100)

(Text des Anhangs unverändert. Lediglich Verweis auf Art. 100 ist neu)

Anhang 15 Mindestausrüstung

Einfügen einer neuen Ziffer 8

8. Schiffe für den gewerbsmässigen Personentransport von höchstens 12 Fahrgästen

- Anker mit Trosse oder Kette gemäss den Bestimmungen des Artikels 18 der Schiffbauverordnung vom 14. März 1994 und der Ausführungsbestimmungen;
- Tauwerk;
- Lenzpumpe gemäss den Bestimmungen des Artikel 31 der Schiffbauverordnung vom 14. März 1994 und der Ausführungsbestimmungen;
- Bootshaken;
- Notflagge;
- Hupe oder Horn;
- Feuerlöscher gemäss den Bestimmungen des Artikel 39 der Schiffbauverordnung vom 14. März 1994 und der Ausführungsbestimmungen.

Anhang 18 Zulässige Personenzahl der Vergnügungsschiffe und der Rafts

Korrektur bzw. Ergänzung bei der Referenz auf den BSV Artikel

Neben der Referenz auf Art. 138a muss auch noch auf Art. 148f (Rafts) verwiesen werden.

Anhang 20 Konformitätsbewertungsverfahren (neu) (Art. 148 h)

Vor dem Inverkehrbringen eines neuen Sportbootes einer Bootskategorie nach Anhang I Ziffer 1 der EU-Richtlinie muss dieses einem der folgenden Verfahren unterzogen werden:

1. Bootskategorien A und B

1. Bei Booten mit einer Rumpflänge von weniger als 12 m: die interne Fertigungskontrolle mit Prüfungen entsprechend Anhang 23.

2. Bei Booten mit einer Rumpflänge von 12 m bis 24 m: die Baumusterprüfung entsprechend Anhang 24 gefolgt vom Verfahren entsprechend Anhang 25 (Konformität mit der Bauart) oder eines der Verfahren entsprechend den Anhängen 24 und 26, 24 und 27, 28 oder 29.

2. Bootskategorie C

1. Bei Booten mit einer Rumpflänge von 2,5 bis 12 m:

- bei Einhaltung der harmonisierten Normen zu den Ziffern 3.2 und 3.3 des Anhangs I zur EU-Richtlinie: die interne Fertigungskontrolle entsprechend Anhang 22;
- bei Nichteinhaltung der harmonisierten Normen zu den Ziffern 3.2 und 3.3 des Anhangs I zur EU-Richtlinie: die interne Fertigungskontrolle mit Prüfungen entsprechend Anhang 23;

1. Bei Booten mit einer Rumpflänge von 12 m bis 24 m: die Baumusterprüfung entsprechend Anhang 24, gefolgt vom Verfahren entsprechend Anhang 25 (Konformität mit der Bauart) oder eines der Verfahren entsprechend den Anhängen 24 et 26, 24 und 27, 28 oder 29.

1. Bootskategorie D

Bei Booten mit einer Rumpflänge von 2,5 m bis 24 m: die interne Fertigungskontrolle entsprechend Anhang 22.

2. Bei den in Anhang II zur EU-Richtlinie genannten Bauteilen eines der Verfahren entsprechend den Anhängen 24 und 25, 24 und 26, 24 und 27, 28 oder 29.

Anhang 21 Erklärung des Herstellers oder seines in der Schweiz niedergelassenen Vertreters (neu)

Die Erklärung des Herstellers oder seines in der Schweiz niedergelassenen Vertreters für ein neues, unvollständiges Sportboot nach Artikel 148j Absatz 2 oder der für das Inverkehrbringen eines solchen Bootes verantwortlichen Person, muss folgende Angaben enthalten:

- Name und Adresse des Herstellers;
- Name und Anschrift des in der Schweiz niedergelassenen Vertreters oder der für das Inverkehrbringen verantwortlichen Person;
- Beschreibung des unvollständigen Bootes;
- Erklärung, dass das Boot durch andere fertiggestellt werden soll und dass es in dieser Baustufe die grundlegenden Anforderungen erfüllt.

Anhang 22 Interne Fertigungskontrolle (neu)

1. Der Hersteller oder sein in der Schweiz niedergelassener Vertreter, der die Verpflichtungen gemäss Ziffer 2 erfüllt, stellt sicher und erklärt, dass die betreffenden Produkte die für sie geltenden Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Der Hersteller oder sein in der Schweiz niedergelassener Vertreter stellt eine Konformitätserklärung entsprechend Anhang 31 aus.

2. Der Hersteller erstellt die unter Ziffer 3 beschriebenen technischen Unterlagen; er oder sein Vertreter halten sie mindestens zehn Jahre lang nach Herstellung des letzten Exemplars zur Einsichtnahme durch die nationalen Behörden bereit.

Ist der Hersteller nicht in der Schweiz niedergelassen und existiert auch kein in der Schweiz niedergelassener Vertreter, so fällt diese Verpflichtung zur Bereithaltung der technischen Unterlagen der Person zu, die für das Inverkehrbringen des Produkts auf dem Schweizer Markt verantwortlich ist.

3. Die technischen Unterlagen müssen eine Bewertung der Übereinstimmung des Produkts mit den Anforderungen der Richtlinie ermöglichen. Sie müssen in dem für diese Bewertung erforderlichen Mass Entwurf, Fertigung und Funktionsweise des Produkts abdecken (siehe Anhang 30).
4. Der Hersteller oder sein in der Schweiz niedergelassener Vertreter bewahrt zusammen mit den technischen Unterlagen eine Kopie der Konformitätserklärung auf.
5. Der Hersteller trifft alle erforderlichen Massnahmen, damit das Fertigungsverfahren die Übereinstimmung der Produkte mit den in Ziffer 2 genannten technischen Unterlagen und mit den für sie geltenden Anforderungen der Richtlinie gewährleistet.

Anhang 23 Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen (neu)

Dieses Verfahren entspricht dem nach Anhang 22, ergänzt durch folgende Zusatzbestimmungen:

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

- Stabilitätsprüfung gemäss Ziffer 3.2 der grundlegenden Sicherheitsanforderungen der EU-Richtlinie;
- Prüfung der Auftriebscharakteristik gemäss Ziffer 3.3 der grundlegenden Sicherheitsanforderungen der EU-Richtlinie.

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

Anhang 24 Baumusterprüfung (neu)

1. Die benannte Stelle prüft und bestätigt, dass ein für die betreffende Produktion repräsentatives Muster den Vorschriften des Abschnitts 46 entspricht.
2. Der Antrag auf Baumusterprüfung ist vom Hersteller oder seinem in der Schweiz niedergelassenen Vertreter bei einer benannten Stelle seiner Wahl einzureichen.

Der Antrag muss folgendes enthalten:

- Namen und Anschrift des Herstellers und, wenn der Antrag von seinem Vertreter

eingereicht wird, auch dessen Namen und Anschrift;

- eine schriftliche Erklärung, dass derselbe Antrag bei keiner anderen benannten Stelle eingereicht worden ist;
- die technischen Unterlagen gemäss Ziffer 3.

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

1. Die technischen Unterlagen müssen eine Bewertung der Übereinstimmung des Produkts mit den Anforderungen der Richtlinie ermöglichen. Sie müssen in dem für diese Bewertung erforderlichen Mass Entwurf, Fertigungs- und Funktionsweise des Produkts abdecken (vgl. Anhang 30).

2. Die benannte Stelle

1. prüft die technischen Unterlagen, überprüft, ob das Baumuster in Übereinstimmung mit den technischen Unterlagen hergestellt wurde, und stellt fest, welche Bauteile nach den einschlägigen Bestimmungen der nach Artikel 148g Absatz 2 bezeichneten Normen und welche nicht nach diesen Normen entworfen wurden;
2. führt die entsprechenden Untersuchungen und erforderlichen Prüfungen durch oder lässt sie durchführen, um festzustellen, ob die vom Hersteller gewählten Lösungen die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie erfüllen, sofern die nach Artikel 148g Absatz 2 bezeichneten Normen nicht angewandt wurden;
3. führt die entsprechenden Untersuchungen und erforderlichen Prüfungen durch oder lässt sie durchführen, um festzustellen, ob die einschlägigen Normen richtig angewandt wurden, sofern der Hersteller sich dafür entschieden hat, diese anzuwenden;
4. vereinbart mit dem Antragsteller den Ort, an dem die Untersuchungen und erforderlichen Prüfungen durchgeführt werden sollen.

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

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

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

2. Der Antragsteller unterrichtet die benannte Stelle, der die technischen Unterlagen zur Baumusterprüfbescheinigung vorliegen, über alle Änderungen an dem zugelassenen Produkt, die einer neuen Zulassung bedürfen, soweit diese

Änderung die Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen oder den vorgeschriebenen Bedingungen für die Benutzung des Produkts beeinträchtigen können. Diese neue Zulassung wird in Form einer Ergänzung der ursprünglichen Baumusterprüfbescheinigung erteilt.

3. Jede benannte Stelle macht den übrigen benannten Stellen einschlägige Angaben über die Baumusterprüfbescheinigung und die ausgestellten bzw. zurückgezogenen Ergänzungen.
4. Die übrigen benannten Stellen können Kopien der Baumusterprüfbescheinigungen und/oder der Ergänzungen erhalten. Die Anhänge der Bescheinigungen werden für die übrigen benannten Stellen zur Verfügung gestellt.
5. Der Hersteller oder sein in der Schweiz niedergelassener Vertreter bewahrt zusammen mit den technischen Unterlagen eine Kopie der Baumusterprüfbescheinigung und ihrer Ergänzungen mindestens zehn Jahre lang nach Herstellung des letzten Exemplars auf.

Sind weder der Hersteller der sein Vertreter in der Schweiz niedergelassen, so fällt diese Verpflichtung zur Bereithaltung der technischen Unterlagen der Person zu, die für das Inverkehrbringen des Produkts auf dem Schweizer Markt verantwortlich ist.

Anhang 25 Konformität mit der Bauart (neu)

1. Der Hersteller oder sein in der Schweiz niedergelassener Vertreter stellt sicher und erklärt, dass die betreffenden Produkte der in der Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart entsprechen und die einschlägigen Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Der Hersteller stellt eine Konformitätserklärung aus (vgl. Anhang 31).
2. Der Hersteller trifft alle erforderlichen Massnahmen, damit der Fertigungsprozess die Übereinstimmung der hergestellten Produkte mit der in der Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart und mit den einschlägigen Anforderungen der Richtlinie gewährleistet.
3. Der Hersteller oder sein in der Schweiz niedergelassener Vertreter bewahrt eine Kopie der Konformitätserklärung mindestens zehn Jahre lang nach Herstellung des letzten Exemplars auf.

Sind weder der Hersteller noch sein Vertreter in der Schweiz niedergelassen, so fällt diese Verpflichtung zur Bereithaltung der technischen Unterlagen der Person zu, die für das Inverkehrbringen des Produkts auf dem Schweizer Markt verantwortlich ist (vgl. Anhang 30).

Anhang 26 Qualitätssicherung Produktion (neu)

1. Der Hersteller, der die Verpflichtungen nach Ziffer 2 erfüllt, stellt sicher und erklärt, dass die betreffenden Produkte der in der Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart entsprechen und die für sie geltenden Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Der Hersteller oder sein in der Schweiz niedergelassener Vertreter stellt eine Konformitätserklärung aus (Anhang 31). Der Konformitätserklärung wird die Kennnummer der benannten Stelle hinzugefügt,

die für die Überwachung gemäss Ziffer 4 zuständig ist.

2. Der Hersteller unterhält ein zugelassenes Qualitätssicherungssystem für Herstellung, Endabnahme und Prüfung gemäss Ziffer 3 und unterliegt der Überwachung gemäss Ziffer 4.

3. Qualitätssicherungssystem

3.1 Der Hersteller beantragt bei einer benannten Stelle seiner Wahl die Bewertung seines Qualitätssicherungssystems für die betreffenden Produkte.

Der Antrag enthält folgendes:

- alle einschlägigen Angaben über die vorgesehene Produktkategorie;
- die Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem;
- gegebenenfalls die technischen Unterlagen über das zugelassene Baumuster (vgl. Anhang 30) und eine Kopie der Baumusterprüfbescheinigung.

3.2 Das Qualitätssicherungssystem muss die Übereinstimmung der Produkte mit der in der Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart und mit den für sie geltenden Anforderungen der Richtlinie gewährleisten.

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

Sie müssen insbesondere eine angemessene Beschreibung folgender Punkte enthalten:

- Qualitätsziele sowie organisatorischer Aufbau, Zuständigkeiten und Befugnisse des Managements in Bezug auf die Produktqualität;
- Fertigungsverfahren, Qualitätskontroll- und Qualitätssicherungstechniken und andere systematische Massnahmen;
- Untersuchungen und Prüfungen, die vor, während und nach der Herstellung durchgeführt werden (mit Angabe ihrer Häufigkeit);
- Qualitätssicherungsunterlagen wie Kontrollberichte, Prüf- und Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.;
- Mittel, mit denen die Verwirklichung der angestrebten Produktqualität und die wirksame Arbeitsweise des Qualitätssicherungssystems überwacht werden können.

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

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

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

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

Der Hersteller oder sein in der Schweiz niedergelassener Vertreter unterrichtet die benannte Stelle, die das Qualitätssicherungssystem zugelassen hat, über alle geplanten Aktualisierungen des Qualitätssicherungssystems.

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

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

1. Überwachung unter der Verantwortlichkeit der benannten Stelle

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

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

- Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem;
 - Qualitätsberichte wie Prüfberichte, Prüfdaten, Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.
2. Die benannte Stelle führt regelmässig Nachprüfungen durch, um sicherzustellen, dass der Hersteller das Qualitätssicherungssystem aufrecht erhält und anwendet, und übergibt ihm einen Bericht über die Nachprüfungen.
 3. Darüber hinaus kann die benannte Stelle dem Hersteller unangemeldete Besuche abstatten. Während dieser Besuche kann sie erforderlichenfalls Prüfungen zur Kontrolle des ordnungsgemässen Funktionierens des Qualitätssicherungssystems durchführen oder durchführen lassen. Die benannte Stelle stellt dem Hersteller einen Bericht über den Besuch und im Fall einer Prüfung einen Prüfbericht zur Verfügung.
1. Der Hersteller hält mindestens zehn Jahre lang nach Herstellung des letzten Exemplars folgende Unterlagen für die einzelstaatlichen Behörden zur Verfügung:

- die Unterlagen gemäss Ziffer 3.1 zweiter Gedankenstrich;
 - die Aktualisierungen gemäss Ziffer 3.4 Absatz 2;
 - die Entscheidungen und Berichte der benannten Stelle gemäss Ziffer 3.4 letzter Absatz, Ziffer 4.3 und Ziffer 4.4.
1. Jede benannte Stelle teilt den anderen benannten Stellen die einschlägigen Angaben über die ausgestellten bzw. zurückgezogenen Zulassungen für Qualitätssicherungssysteme mit.

Anhang 27 Prüfung der Produkte (neu)

1. Dieser Anhang beschreibt das Verfahren, bei dem der Hersteller oder sein in der Schweiz niedergelassener Vertreter gewährleistet und erklärt, dass die betreffenden Produkte, auf welche die Bestimmungen nach Ziffer 3 angewendet werden, der in der Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart entsprechen und die einschlägigen Anforderungen der Richtlinie erfüllen.
2. Der Hersteller trifft alle erforderlichen Massnahmen, damit der Fertigungsprozess die Übereinstimmung der Produkte mit der in der Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart und mit den einschlägigen Anforderungen der Richtlinie gewährleistet. Der Hersteller oder sein in der Schweiz niedergelassener Vertreter stellt eine Konformitätserklärung aus (vgl. Anhang 31).
3. Die benannte Stelle nimmt die entsprechenden Prüfungen und Versuche je nach Wahl des Herstellers entweder durch Kontrolle und Erprobung jedes einzelnen Produkts gemäss Ziffer 4 oder durch Kontrolle und Erprobung der Produkte auf statistischer Grundlage nach Ziffer 5 vor, um die Übereinstimmung des Produkts mit den Anforderungen der Richtlinie zu prüfen.
 - 3a. Der Hersteller oder sein in der Schweiz niedergelassener Vertreter bewahrt nach dem letzten Fertigungsdatum des Produkts mindestens zehn Jahre lang eine Kopie der Konformitätserklärung auf.
4. Kontrolle und Erprobung jedes einzelnen Produkts
 1. Alle Produkte werden einzeln geprüft und dabei entsprechenden Prüfungen, wie sie in den nach Artikel 148g Absatz 2 bezeichneten Normen vorgesehen sind, oder gleichwertigen Prüfungen unterzogen, um ihre Übereinstimmung mit der in der Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Bauart und mit den einschlägigen Anforderungen der EU-Richtlinie zu überprüfen.
 2. Die benannte Stelle bringt an jedem zugelassenen Produkt ihre Kennnummer an bzw. lässt diese anbringen und stellt eine schriftliche Konformitätsbescheinigung über die vorgenommenen Prüfungen aus.
 3. Der Hersteller oder sein in der Schweiz niedergelassener Vertreter muss auf Verlangen die Konformitätsbescheinigungen der benannten Stelle vorlegen können.
5. Statistische Kontrolle
 1. Der Hersteller legt seine Produkte in einheitlichen Losen vor und trifft alle

erforderlichen Massnahmen, damit der Herstellungsprozess die Einheitlichkeit aller produzierten Lose gewährleistet.

2. Alle Produkte sind in einheitlichen Losen für die Prüfung bereitzuhalten. Jedem Los wird ein beliebiges Probestück entnommen. Die Probestücke werden einzeln geprüft und dabei entsprechenden Prüfungen, wie sie in den nach Artikel 148g Absatz 2 bezeichneten Normen vorgesehen sind, oder gleichwertigen Prüfungen unterzogen, um ihre Übereinstimmung mit den einschlägigen Anforderungen der Richtlinie zu überprüfen und zu entscheiden, ob das Los akzeptiert oder abgelehnt werden soll.
3. Bei dem statistischen Verfahren sind folgende Punkte zu berücksichtigen:
 - anzuwendende statistische Methode,
 - Stichprobenplan mit den funktionsspezifischen Besonderheiten.
 1. Wird ein Los akzeptiert, so bringt die benannte Stelle ihre Kennnummer an jedem Produkt an oder lässt sie anbringen und stellt eine schriftliche Konformitätsbescheinigung über die vorgenommenen Prüfungen aus. Alle Produkte aus dem Los mit Ausnahme derjenigen, bei denen keine Übereinstimmung festgestellt wurde, können in den Verkehr gebracht werden.

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

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

2. Der Hersteller oder sein in der Schweiz niedergelassener Vertreter muss auf Verlangen die Konformitätsbescheinigungen der benannten Stelle vorlegen können.

Anhang 28 Einzelprüfung (neu)

1. Dieser Anhang beschreibt das Verfahren, bei dem der Hersteller sicherstellt und erklärt, dass das betreffende Produkt, für das die Bescheinigung nach Ziffer 2 ausgestellt wurde, die einschlägigen Anforderungen nach Abschnitt 46 erfüllt. Der Hersteller oder sein in der Schweiz niedergelassener Vertreter stellt eine Konformitätserklärung aus (vgl. Anhang 31).
2. Die benannte Stelle untersucht das Produkt und unterzieht es dabei entsprechenden Prüfungen gemäss den nach Artikel 148g Absatz 2 bezeichneten Normen oder gleichwertigen Prüfungen, um seine Übereinstimmung mit den einschlägigen Anforderungen der Richtlinie zu überprüfen.

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

3. Zweck der technischen Unterlagen ist es, die Bewertung der Übereinstimmung mit den Anforderungen der Richtlinie sowie das Verständnis der Konzeption der Herstellung und der Funktionsweise des Produkts zu ermöglichen (vgl. Anhang 30).

Anhang 29 Umfassende Qualitätssicherung (neu)

1. Diese Anhang beschreibt das Verfahren, bei dem der Hersteller, der die Verpflichtungen nach Ziffer 2 erfüllt, sicherstellt und erklärt, dass die betreffenden Produkte die einschlägigen Anforderungen der Richtlinie erfüllen. Der Hersteller oder sein in der Schweiz niedergelassener Vertreter stellt eine schriftliche Konformitätserklärung aus (vgl. Anhang 31). Der Konformitätserklärung wird die Kennnummer der für die Überwachung gemäss Ziffer 4 zuständigen benannten Stelle hinzugefügt.
2. Der Hersteller unterhält ein zugelassenes Qualitätssicherungssystem für Entwurf, Herstellung, Endabnahme und Prüfung gemäss Ziffer 3 und unterliegt der Überwachung nach Ziffer 4.
3. Qualitätssicherungssystem

1. Der Hersteller beantragt bei einer benannten Stelle die Bewertung seines Qualitätssicherungssystems.

Der Antrag enthält folgendes:

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

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

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

Sie müssen insbesondere eine angemessene Beschreibung folgender Punkte enthalten:

- Qualitätsziele sowie organisatorischer Aufbau, Zuständigkeiten und Befugnisse des Managements in Bezug auf Entwurf und Produktqualität;
- technische Konstruktionspezifikationen, einschliesslich der angewandten Normen, sowie - wenn die nach Artikel 148g Absatz 2 bezeichneten Normen nicht vollständig angewendet wurden - die Mittel, mit denen gewährleistet werden soll, dass die einschlägigen grundlegenden Anforderungen der Richtlinie erfüllt werden;
- Techniken zur Kontrolle und Prüfung des Entwicklungsergebnisses, Verfahren und systematische Massnahmen, die bei der Entwicklung der zur betreffenden

Produktkategorie gehörenden Produkte angewandt werden;

- entsprechende Fertigungs-, Qualitätskontrolle- und Qualitätssicherungstechniken, angewandte Verfahren und systematische Massnahmen;
- vor, während und nach der Herstellung durchgeführte Untersuchungen und Prüfungen unter Angabe ihrer Häufigkeit;
- Qualitätssicherungsunterlagen wie Kontrollberichte, Prüf- und Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.;
- Mittel, mit denen die Erreichung der geforderten Entwurfs- und Produktqualität sowie die wirksame Arbeitsweise des Qualitätssicherungssystems überwacht werden.

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

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

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

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

Der Hersteller oder sein in der Schweiz niedergelassener Vertreter unterrichtet die benannte Stelle, die das Qualitätssicherungssystem zugelassen hat, laufend über alle geplanten Aktualisierungen des Qualitätssystems.

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

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

1. Überwachung unter der Verantwortung der benannten Stelle

1. Die Überwachung soll gewährleisten, dass der Hersteller die Verpflichtungen aus dem zugelassenen Qualitätssicherungssystem vorschriftsmässig erfüllt.
2. Der Hersteller gewährt der benannten Stelle zu Inspektionszwecken

Zugang zu den Entwicklungs-, Herstellungs-, Abnahme-, Prüf- und Lagereinrichtungen und stellt ihr alle erforderlichen Unterlagen zur Verfügung. Hierzu gehören insbesondere:

- Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem;
 - die vom Qualitätssicherungssystem für den Entwicklungsbereich vorgesehenen Qualitätsberichte wie Ergebnisse von Analysen, Berechnungen, Prüfungen usw.;
 - die im Qualitätssicherungssystem für den Fertigungsbereich vorgesehenen Qualitätsunterlagen wie Prüfberichte, Prüf- und Eichdaten, Berichte über die Qualifikation der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter usw.
 1. Die benannte Stelle führt regelmässig Audits durch, um sicherzustellen, dass der Hersteller das Qualitätssicherungssystem aufrecht erhält und anwendet, und übergibt ihm einen Bericht über das Qualitätsaudit.
 2. Darüber hinaus kann die benannte Stelle beim Hersteller unangemeldete Besichtigungen durchführen oder durchführen lassen, um erforderlichenfalls das einwandfreie Funktionieren des Qualitätssicherungssystems zu überprüfen. Die benannte Stelle stellt dem Hersteller einen Bericht über die Besichtigung und gegebenenfalls über die Prüfungen aus.
1. Der Hersteller hält für die nationalen Behörden mindestens zehn Jahre lang nach der Fertigung des letzten Exemplars folgende Unterlagen zur Verfügung:
 - die Dokumentation gemäss Ziffer 3.1 Absatz 2 zweiter Gedankenstrich;
 - die Aktualisierung gemäss Ziffer 3.4 Absatz 2;
 - die Entscheidungen und Berichte der benannten Stelle gemäss Ziffer 3.4 letzter Absatz sowie den Ziffern 4.3 und 4.4.
 1. Jede benannte Stelle teilt den anderen benannten Stellen die einschlägigen Angaben über die ausgestellten bzw. zurückgezogenen Zulassungen für Qualitätssicherungssysteme mit.

Anhang 30 Vom Hersteller bereitgestellte technische Unterlagen (neu)

Die technischen Unterlagen im Sinne der Anhänge 22, 24, 25, 26 und 28 müssen alle einschlägigen Daten enthalten oder im Einzelnen angeben, auf welche Weise der Hersteller gewährleistet, dass ein Boot oder seine Bauteile den einschlägigen grundlegenden Anforderungen entspricht.

Die technischen Unterlagen sollen Konzeption, Herstellung und Funktionsweise des Produkts verständlich machen und eine Bewertung der Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abschnittes 46 ermöglichen.

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

- eine allgemeine Beschreibung des Produkttyps;
- Entwürfe, Fertigungszeichnungen und -pläne von Bauteilen, Baugruppen, Schaltkreisen usw.;

- Beschreibungen und Erläuterungen, die zum Verständnis der genannten Zeichnungen und Pläne sowie der Funktionsweise des Produkts erforderlich sind;
- eine Liste der nach Artikel 148g Absatz 2 bezeichneten, ganz oder teilweise angewandten Normen sowie eine Beschreibung der zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gewählten Lösungen, soweit die nach Artikel 148g Absatz 2 bezeichneten Normen nicht angewandt worden sind;
- die Ergebnisse der Konstruktionsberechnungen, Prüfungen usw.;
- Prüfberichte oder gleichwertige Berechnungen, namentlich über Stabilität gemäss Ziffer 3.2 und über Auftriebscharakteristik gemäss Ziffer 3.3 der grundlegenden Anforderungen in Anhang I der EU-Richtlinie.

Anhang 31 Konformitätserklärung (neu)

1. Die Erklärung über die Konformität mit Abschnitt 46 ist beizufügen:
 - dem Sportboot; sie muss sich in dem Handbuch für den Eigner befinden;
 - den in Anhang II zur EU-Richtlinie genannten Bauteilen.
1. Die schriftliche Konformitätserklärung muss folgende Angaben enthalten:
 - Namen und Anschrift des Herstellers oder seines in der Schweiz niedergelassenen Vertreters;
 - Beschreibung des Sportbootes bzw. des Bauteils;
 - Bezugnahme auf die verwendeten einschlägigen harmonisierten Normen oder Bezugnahme auf die Spezifizierung, für welche die Konformität erklärt wird;
 - gegebenenfalls Bezugnahme auf die von einer nach Artikel 148i akkreditierten oder anerkannten Stelle ausgestellte Baumusterprüfbescheinigung;
 - gegebenenfalls Namen und Anschrift der benannten Stelle;
 - Identifikation des Unterzeichners, der zur rechtsverbindlichen Unterzeichnung für den Hersteller oder seinen in der Schweiz niedergelassenen Bevollmächtigten befugt ist;
 - für Bauteile eine Erklärung, dass es die grundlegenden Anforderung erfüllt.

Anhang 32 Prüfprogramm für Sportboote (neu) (Art. 100)

Neben dem Nachweis der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen nach Anhang I der EU-Richtlinie sind zusätzlich die Anforderungen an Sportboote nach Artikel 107 (Grundsatz) nach dem folgenden Programm zu prüfen:

a. Technisches Prüfungsprotokoll

Das technische Prüfungsprotokoll beinhaltet die Prüfung der Lichterführung (Artikel 18a, 19, 24, 25), der sanitären Einrichtung (Artikel 108 Absatz 1) und des Motorenraumes (Artikel 108, Absatz 2).

b. Segelvermessungsprotokoll

Das Segelvermessungsprotokoll beinhaltet das Ergebnis der Segelvermessung gemäss Anhang 12 sowie die Feststellung über eine allfällig reduzierte Mindestausrüstung nach Artikel 163, Absatz 2.

c. Geräuschemessprotokoll

Das Geräuschemessprotokoll bestätigt die Messung des Betriebsgeräusches an Schiffen mit Maschinenantrieb gemäss Artikel 109 und Anhang 10.

Die Prüfprotokolle sind in den drei Schweizer Amtssprachen abzufassen und werden von der Vereinigung kantonaler Schifffahrtsämter herausgegeben.

Anhang 33 Amtliches Abnahmeprotokoll (Art. 100, Abs. 4)

¹ Das amtliche Abnahmeprotokoll ist in den drei Schweizer Amtssprachen anzufassen und muss mindestens folgende Angaben enthalten:

- Hersteller des Schiffes;
- Typ des Schiffes;
- HIN – Nummer (Schalen – Nummer);
- Angabe über die Schiffsart;
- Bestätigung über die Durchführung der technischen Prüfung mit Angabe der Typenschein-Nummer und des Datums der Prüfung gemäss Prüfprotokoll;
- Bestätigung über die Durchführung der Segelvermessung bei Segelschiffen mit Angabe der Typenschein-Nummer und des Datums der Vermessung gemäss Prüfprotokoll;
- Bestätigung über die Durchführung der Geräuschemessung bei Motorschiffen mit Angabe der Typenschein-Nummer und des Datums der Messung gemäss Prüfprotokoll;
- Bestätigung über die Vollständigkeit der Dokumente gemäss Ziffer 1 des Protokolls der technischen Prüfung
- Bestätigung über Übereinstimmung des Sportbootes mit der geprüften Ausführung
- Bestätigung über die Durchführung der Funktionskontrolle;
- Ort und Datum der Ausstellung des amtlichen Prüfprotokolls;
- Name und Anschrift der zur Prüfung ermächtigten Person oder des zur Prüfung ermächtigten Unternehmung.

² Das amtliche Abnahmeprotokoll wird von der Vereinigung kantonaler Schifffahrtsämter herausgegeben.

³ In der formalen Gestaltung des amtlichen Abnahmeprotokolls ist die Herausgeberin frei. Es muss aber mindestens die unter Absatz 1 aufgeführten Angaben enthalten.

Beilage 3

3003 Bern, 27. Januar 2000

Verordnung über die Typenprüfung von Schiffen

Änderung vom 2000

Der Schweizerische Bundesrat

verordnet:

I

Die Verordnung vom 23. Januar 1985 über die Typenprüfung von Schiffen wird wie folgt geändert:

Art. 1 Grundsatz

³ Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) kann für Bestandteile und Ausrüstungsgegenstände die Typenprüfung obligatorisch erklären.

Art. 2 Nichtbestehen der Typenprüfung

Schiffe, welche die Typenprüfung nicht bestehen, dürfen innerhalb der Schweiz nicht zugelassen werden, solange die beanstandeten Teile oder Eigenschaften nicht korrigiert werden. Das Resultat der Prüfung und die Begründung werden dem Anmelder (Art. 4) schriftlich mitgeteilt.

Art. 3 Zuständigkeit

² Die Vereinigung legt die Organisation der Typenprüfstelle und das Verfahren in einem Reglement fest. Dieses ist vom Bundesamt für Verkehr zu genehmigen.

³ Die Typenprüfstelle trifft alle Entscheide betreffend Bau und Ausrüstung; insbesondere legt sie die Auflagen fest. Die Entscheide sind für die kantonalen Zulassungsbehörden verbindlich.

Art. 4 Antrag

Der Antrag auf Typenprüfung kann vom Hersteller, Vertreter oder Importeur gestellt werden. Er hat dafür das vorgeschriebene Formular zu benützen und alle von der Typenprüfstelle verlangten Unterlagen beizulegen. Auf Ersuchen der Typenprüfstelle muss der zusätzliche Auskünfte erteilen.

Art. 5 Durchführung

¹ Die Typenprüfstelle bezeichnet den Ort der Prüfung. Die Prüfung kann beim Anmelder

durchgeführt werden, wenn geeignete Einrichtung für die Einwandfreie Prüfung vorhanden sind.

Art. 10 Typenschild

aufgehoben.

Art. 11 Gebühren

¹ Für die Typenprüfung und weitere Amtshandlungen erhebt die Typenprüfstelle Gebühren. Das UVEK legt die Gebührenordnung fest.

Art. 12 Überprüfung

Die Typenprüfstelle kann von sich aus oder auf Antrag einer kantonalen Zulassungsbehörde Schiffe auf Übereinstimmung mit dem Typenschein kontrollieren.

II

Diese Änderung tritt am 1. Januar 2001 in Kraft.

..... 2000

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Ogi

Die Bundeskanzlerin: Huber - Hotz