

DIN EN ISO 10087



ICS 47.080

Ersatz für
DIN EN ISO 10087:2006-08

**Kleine Wasserfahrzeuge –
Schiffskörper-Kennzeichnung –
Codierungssystem (ISO 10087:2019);
Deutsche Fassung EN ISO 10087:2019**

Small craft –
Craft identification –
Coding system (ISO 10087:2019);
German version EN ISO 10087:2019

Petits navires –
Identification du bateau –
Système de codage (ISO 10087:2019);
Version allemande EN ISO 10087:2019

Gesamtumfang 12 Seiten

DIN-Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik (NSMT)



Nationales Vorwort

Der Text von ISO 10087:2019 wurde vom Technischen Komitee ISO/TC 188 „Small craft“ der Internationalen Organisation für Normung (ISO) erarbeitet und als EN ISO 10087:2019 übernommen.

Das zuständige deutsche Gremium ist der Arbeitsausschuss NA 132-08-01 AA „Kleine Wasserfahrzeuge“ der DIN-Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik (NSMT).

Für die in diesem Dokument zitierten internationalen Dokumente wird im Folgenden auf die entsprechenden deutschen Dokumente hingewiesen:

ISO 3166-1:2013 siehe DIN EN ISO 3166-1:2014-10

Änderungen

Gegenüber DIN EN ISO 10087:2006-08 wurden folgende Änderungen vorgenommen:

- a) neue Definitionen 3.3 und 3.4 (Land des Herstellers und kleines Wasserfahrzeug);
- b) Anforderung an den Hersteller-Identifizierungscode aktualisiert (und zwar in 4.3, 4.4, 4.5, 4.6 und 5.2).
- c) redaktionelle Änderungen.

Frühere Ausgaben

DIN EN ISO 10087: 1996-05, 2006-08

DIN EN ISO 10087 Berichtigung 1: 2001-03

Nationaler Anhang NA (informativ)

Literaturhinweise

DIN EN ISO 3166-1:2014-10, *Codes für die Namen von Ländern und deren Untereinheiten — Teil 1: Codes für Ländernamen (ISO 3166-1:2013); Deutsche Fassung EN ISO 3166-1:2014*

Deutsche Fassung

Kleine Wasserfahrzeuge —
Schiffskörper-Kennzeichnung —
Codierungssystem
(ISO 10087:2019)

Small craft —
Craft identification —
Coding system
(ISO 10087:2019)

Petits navires —
Identification du bateau —
Système de codage
(ISO 10087:2019)

Diese Europäische Norm wurde vom CEN am 24. Januar 2019 angenommen.

Die CEN-Mitglieder sind gehalten, die CEN/CENELEC-Geschäftsordnung zu erfüllen, in der die Bedingungen festgelegt sind, unter denen dieser Europäischen Norm ohne jede Änderung der Status einer nationalen Norm zu geben ist. Auf dem letzten Stand befindliche Listen dieser nationalen Normen mit ihren bibliographischen Angaben sind beim CEN-CENELEC-Management-Zentrum oder bei jedem CEN-Mitglied auf Anfrage erhältlich.

Diese Europäische Norm besteht in drei offiziellen Fassungen (Deutsch, Englisch, Französisch). Eine Fassung in einer anderen Sprache, die von einem CEN-Mitglied in eigener Verantwortung durch Übersetzung in seine Landessprache gemacht und dem Management-Zentrum mitgeteilt worden ist, hat den gleichen Status wie die offiziellen Fassungen.

CEN-Mitglieder sind die nationalen Normungsinstitute von Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, der Schweiz, Serbien, der Slowakei, Slowenien, Spanien, der Tschechischen Republik, der Türkei, Ungarn, dem Vereinigten Königreich und Zypern.



EUROPÄISCHES KOMITEE FÜR NORMUNG
EUROPEAN COMMITTEE FOR STANDARDIZATION
COMITÉ EUROPÉEN DE NORMALISATION

CEN-CENELEC Management-Zentrum: Rue de la Science 23, B-1040 Brüssel

Inhalt

	Seite
Europäisches Vorwort	3
Anhang ZA (informativ) Zusammenhang zwischen dieser Europäischen Norm und den grundlegenden Anforderungen der abzudeckenden Richtlinie 2013/53/EU	4
Vorwort	5
1 Anwendungsbereich	6
2 Normative Verweisungen	6
3 Begriffe	6
4 Zusammensetzung der Schiffskörper-Identifizierungsnummer	7
5 Anforderungen	8
5.1 Maße	8
5.2 Dauerhaftigkeit der Kennzeichnung	8
5.3 Anordnung	9
5.4 Duplikat der Identifizierungsnummer	9
5.5 Zeitpunkt der Kennzeichnung	9
5.6 Darstellungsformat	9
6 Zusätzliche Informationen	10

Europäisches Vorwort

Dieses Dokument (EN ISO 10087:2019) wurde vom Technischen Komitee ISO/TC 188 „Small craft“ in Zusammenarbeit mit dem Technischen Komitee CEN/SS T01 „Schiffsbau und maritime Strukturen“ erarbeitet, dessen Sekretariat von CCMC gehalten wird.

Diese Europäische Norm muss den Status einer nationalen Norm erhalten, entweder durch Veröffentlichung eines identischen Textes oder durch Anerkennung bis September 2019, und etwaige entgegenstehende nationale Normen müssen bis September 2019 zurückgezogen werden.

Es wird auf die Möglichkeit hingewiesen, dass einige Elemente dieses Dokuments Patentrechte berühren können. CEN ist nicht dafür verantwortlich, einige oder alle diesbezüglichen Patentrechte zu identifizieren.

Dieses Dokument ersetzt EN ISO 10087:2006.

Dieses Dokument wurde im Rahmen eines Normungsauftrages erarbeitet, den die Europäische Kommission und die Europäische Freihandelszone CEN erteilt haben, und unterstützt grundlegende Anforderungen der EU-Richtlinien.

Zum Zusammenhang mit EU-Richtlinien siehe informativen Anhang ZA, der Bestandteil dieses Dokuments ist.

Entsprechend der CEN-CENELEC-Geschäftsordnung sind die nationalen Normungsinstitute der folgenden Länder gehalten, diese Europäische Norm zu übernehmen: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Türkei, Ungarn, Vereinigtes Königreich und Zypern.

Anerkennungsnotiz

Der Text von ISO 10087:2019 wurde von CEN als EN ISO 10087:2019 ohne irgendeine Abänderung genehmigt.

Anhang ZA (informativ)

Zusammenhang zwischen dieser Europäischen Norm und den grundlegenden Anforderungen der abzudeckenden Richtlinie 2013/53/EU

Diese Europäische Norm wurde im Rahmen eines von der Europäischen Kommission erteilten Normungsauftrages „M/542/C(2015) 8736 endgültig“ erarbeitet, um ein freiwilliges Mittel zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 2013/53/EU bereitzustellen.

Sobald diese Norm im Amtsblatt der Europäischen Union im Sinne dieser Richtlinie in Bezug genommen worden ist, berechtigt die Übereinstimmung mit den in Tabelle ZA.1 aufgeführten normativen Abschnitten dieser Norm innerhalb der Grenzen des Anwendungsbereiches dieser Norm zur Vermutung der Konformität mit den entsprechenden grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie und den zugehörigen EFTA-Vorschriften.

Tabelle ZA.1 — Zusammenhang zwischen dieser Europäischen Norm und Anhang I und Anhang II der Richtlinie 2013/53/EU

Grundlegende Anforderungen der Richtlinie 2013/53/EU	Abschnitt(e)/Unterabschnitt(e) dieser Europäischen Norm	Erläuterungen/Anmerkungen
Anhang I.A.2.1 — Kennzeichnung der Wasserfahrzeuge	Sämtliche Abschnitte dieser Norm mit Ausnahme von 4.3	Zur Übereinstimmung mit Anhang I.A.2.1 (2) handelt es sich bei dem in Unterabschnitt 4.3 dieser Norm genannten ‚einmaligen Hersteller-Identifizierungscode‘ um den eindeutigen Herstellercode, der nach den Vorschriften aus der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1 der Kommission vom 3. Januar 2017 über Verfahren zur Kennzeichnung von Wasserfahrzeugen gemäß der Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über Sportboote und Wassermotorräder zugeteilt werden muss.
ANHANG V — Gleichwertige Konformität auf der Grundlage der Begutachtung nach Bauausführung (Modul PCA)	Sämtliche Abschnitte dieser Norm mit Ausnahme von 4.3	Im Fall einer Begutachtung nach Bauausführung, wie in Artikel 19 und Artikel 23 der Richtlinie 2013/53/EU in Bezug genommen, muss der in Anhang I.A.2.1 (2) beschriebene Herstellercode des Wasserfahrzeugs mit den Bestimmungen aus Anhang V.4.3 der Richtlinie 2013/53/EU sowie mit dem Verfahren gemäß Artikel 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1 der Kommission vom 3. Januar 2017 übereinstimmen.

WARNHINWEIS 1 — Die Konformitätsvermutung bleibt nur bestehen, solange die Fundstelle dieser Europäischen Norm in der im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten Liste erhalten bleibt. Anwender dieser Norm sollten regelmäßig die im Amtsblatt der Europäischen Union zuletzt veröffentlichte Liste einsehen.

WARNHINWEIS 2 — Für Produkte, die in den Anwendungsbereich dieser Norm fallen, können weitere Rechtsvorschriften der EU anwendbar sein.

Vorwort

ISO (die Internationale Organisation für Normung) ist eine weltweite Vereinigung nationaler Normungsorganisationen (ISO-Mitgliedsorganisationen). Die Erstellung von Internationalen Normen wird üblicherweise von Technischen Komitees von ISO durchgeführt. Jede Mitgliedsorganisation, die Interesse an einem Thema hat, für welches ein Technisches Komitee gegründet wurde, hat das Recht, in diesem Komitee vertreten zu sein. Internationale staatliche und nichtstaatliche Organisationen, die in engem Kontakt mit ISO stehen, nehmen ebenfalls an der Arbeit teil. ISO arbeitet bei allen elektrotechnischen Themen eng mit der Internationalen Elektrotechnischen Kommission (IEC) zusammen.

Die Verfahren, die bei der Entwicklung dieses Dokuments angewendet wurden und die für die weitere Pflege vorgesehen sind, werden in den ISO/IEC-Direktiven, Teil 1 beschrieben. Es sollten insbesondere die unterschiedlichen Annahmekriterien für die verschiedenen ISO-Dokumentenarten beachtet werden. Dieses Dokument wurde in Übereinstimmung mit den Gestaltungsregeln der ISO/IEC-Direktiven, Teil 2 erarbeitet (siehe www.iso.org/directives).

Es wird auf die Möglichkeit hingewiesen, dass einige Elemente dieses Dokuments Patentrechte berühren können. ISO ist nicht dafür verantwortlich, einige oder alle diesbezüglichen Patentrechte zu identifizieren. Details zu allen während der Entwicklung des Dokuments identifizierten Patentrechten finden sich in der Einleitung und/oder in der ISO-Liste der erhaltenen Patenterklärungen (siehe www.iso.org/patents).

Jeder in diesem Dokument verwendete Handelsname dient nur zur Unterrichtung der Anwender und bedeutet keine Anerkennung.

Für eine Erläuterung des freiwilligen Charakters von Normen, der Bedeutung ISO-spezifischer Begriffe und Ausdrücke in Bezug auf Konformitätsbewertungen sowie Informationen darüber, wie ISO die Grundsätze der Welthandelsorganisation (WTO, en: World Trade Organization) hinsichtlich technischer Handelshemmnisse (TBT, en: Technical Barriers to Trade) berücksichtigt, siehe www.iso.org/iso/foreword.html.

Dieses Dokument wurde vom Technischen Komitee ISO/TC 188, *Small craft*, erarbeitet.

Diese vierte Ausgabe ersetzt die dritte Ausgabe (ISO 10087:2006), die technisch überarbeitet wurde.

Die wesentlichen Änderungen im Vergleich zur Vorgängerausgabe sind folgende:

- neue Definitionen 3.3 und 3.4 (Land des Herstellers und kleines Wasserfahrzeug);
- Anforderung an den Hersteller-Identifizierungscode aktualisiert (und zwar in 4.3, 4.4, 4.5, 4.6 und 5.2).

Rückmeldungen oder Fragen zu diesem Dokument sollten an das jeweilige nationale Normungsinstitut des Anwenders gerichtet werden. Eine vollständige Auflistung dieser Institute ist unter www.iso.org/members.html zu finden.

1 Anwendungsbereich

Dieses Dokument legt ein Codierungssystem fest, nach dem jedes kleine Wasserfahrzeug zu identifizieren ist bezüglich:

- Identifizierungs-Code des Landes des Herstellers des Wasserfahrzeugs;
- Identifizierungs-Code des Herstellers;
- Seriennummer;
- Monat und Jahr der Herstellung;
- Modelljahr.

Es gilt für kleine Wasserfahrzeuge aller Bauarten und aus allen Werkstoffen bis 24 m Rumpflänge L_H .

2 Normative Verweisungen

Die folgenden Dokumente werden im Text in solcher Weise in Bezug genommen, dass einige Teile davon oder ihr gesamter Inhalt Anforderungen des vorliegenden Dokuments darstellen. Bei datierten Verweisungen gilt nur die in Bezug genommene Ausgabe. Bei undatierten Verweisungen gilt die letzte Ausgabe des in Bezug genommenen Dokuments (einschließlich aller Änderungen).

ISO 3166-1:2013, *Codes for the representation of names of countries and their subdivisions — Part 1: Country codes*

3 Begriffe

Für die Anwendung dieses Dokuments gelten die folgenden Begriffe.

ISO und IEC stellen terminologische Datenbanken für die Verwendung in der Normung unter den folgenden Adressen bereit:

- ISO Online Browsing Platform: verfügbar unter <http://www.iso.org/obp>
- IEC Electropedia: verfügbar unter <http://www.electropedia.org/>

3.1 Schiffskörper-Identifizierungsnummer
Identifizierungsnummer des Wasserfahrzeugs
einmalige Reihe von Ziffern, Buchstaben und einem Bindestrich, die dauerhaft am Schiffskörper angebracht wird

3.2 Hersteller
natürliche oder juristische Person, die ein Produkt herstellt oder ein Produkt entwickeln und/oder herstellen lässt, und die das Produkt unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke vermarktet

3.3 Land des Herstellers
Land, in dem der *Hersteller* (3.2), der das Produkt auf den Markt bringt, niedergelassen ist

3.4

kleines Wasserfahrzeug Wasserfahrzeug

Sportboot oder anderes Wasserfahrzeug mit ähnlicher Ausstattung mit einer Rumpflänge (L_H) bis 24 m

4 Zusammensetzung der Schiffskörper-Identifizierungsnummer

4.1 Eine Schiffskörper-Identifizierungsnummer muss aus 14 Zeichen und einem Bindestrich bestehen, die, wie in 4.2 bis 4.5 festgelegt, ohne Zwischenräume, Schrägstriche oder Gedankenstriche hintereinander aufgeführt werden (siehe Beispiel in 4.6).

4.2 Die ersten zwei Zeichen, gefolgt von einem Bindestrich, stehen für den Code des Landes des Herstellers. Hierfür gilt der Zwei-Buchstaben-Code (Alpha-2-Code) nach ISO 3166-1. Es handelt sich um das Land, in dem der Hersteller niedergelassen ist, und nicht notwendigerweise um das Land, in dem das Wasserfahrzeug hergestellt wird (siehe Beispiel).

BEISPIEL Wenn ein in Südafrika niedergelassener Hersteller Wasserfahrzeuge in Norwegen, der Türkei und Polen baut, würde jedes dieser Wasserfahrzeuge den Ländercode von Südafrika tragen.

4.3 Die nächsten drei Zeichen geben den einmaligen Hersteller-Identifizierungscode wieder. Dieser Code darf

- ein einmaliger Identifizierungscode des Herstellers sein oder
- ein Identifizierungscode einer nationalen Behörde oder anerkannten Organisation.

ANMERKUNG Eine anerkannte Organisation ist eine von einer nationalen Behörde autorisierte Organisation.

Diese Zeichen dürfen Ziffern und/oder Buchstaben sein. Ausgenommen sind die Ziffern 0 und 1.

4.4 Die nachfolgenden fünf Zeichen geben die einmalige Seriennummer jedes einzelnen Wasserfahrzeugs an.

Die Seriennummer muss aus Ziffern und/oder Buchstaben bestehen. Ausgenommen sind die Buchstaben I, O und Q.

4.5 Die letzten vier Zeichen geben den Monat und das Jahr der Herstellung an sowie das Modelljahr.

Der Herstellungsmonat ist nach Tabelle 1 zu codieren.

Tabelle 1 — Codes für den Herstellungsmonat

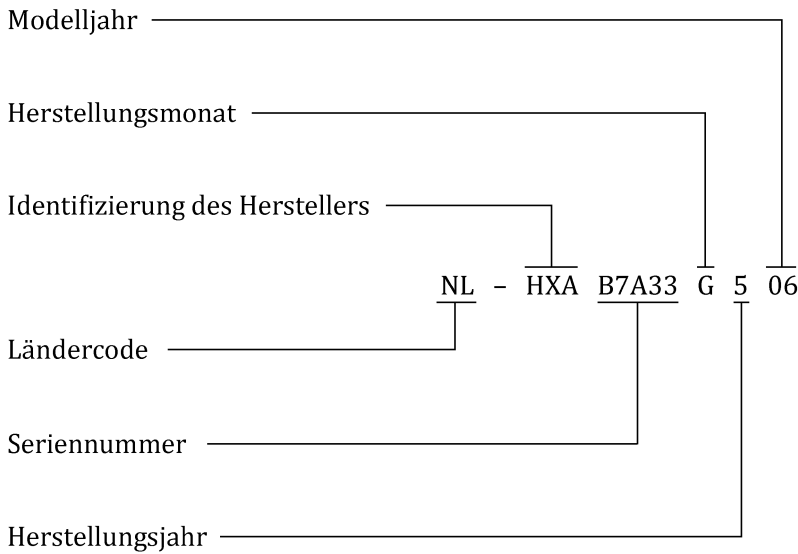
Monat	Code	Monat	Code
Januar	A	Juli	G
Februar	B	August	H
März	C	September	I
April	D	Oktober	J
Mai	E	November	K
Juni	F	Dezember	L

Der Monat und das Jahr der Herstellung darf weder vor dem Datum des Baubeginns oder des Beginns der Zusammenstellung des Bootes noch nach dem Datum, an dem das Boot den Ort verlässt, an dem Bau oder Zusammenstellung des Bootes stattfand, oder dem Datum, an dem das Boot auf den Markt gebracht wurde, liegen. Der Herstellungsmonat muss durch den Code aus Tabelle 1 angegeben werden, das Herstellungsjahr muss durch die letzte Ziffer des Baujahres gekennzeichnet werden.

Das Modelljahr ist das Jahr, in dem das jeweilige Wasserfahrzeug auf den Markt gebracht werden soll.

4.6 BEISPIEL NL-HXAB7A33G506

Dabei ist



ANMERKUNG Leerzeichen zwischen den im obigen Bild abgebildeten Zeichen dienen ausschließlich der Verdeutlichung. Die tatsächliche Identifizierungsnummer weist im Gegensatz zu dem Beispiel keine Leerzeichen auf.

Nur Großbuchstaben des lateinischen Alphabets dürfen verwendet werden, außer jenen, die nach 4.4 ausgeschlossen sind.

5 Anforderungen

5.1 Maße

Die Zeichen müssen mindestens 6 mm hoch sein.

5.2 Dauerhaftigkeit der Kennzeichnung

Jede Schiffskörper-Identifizierungsnummer muss entweder eingeritzt, eingebrannt, gestanzt, eingeprägt, geformt oder durch andere geeignete Maßnahmen so dauerhaft am Schiffskörper angebracht sein, dass Veränderung, Entfernen oder Auswechslung klar erkennbar sind. Wenn die Kennzeichnung auf einem separaten Schild ausgeführt wurde, muss das Schild so befestigt sein, dass sein Entfernen üblicherweise Kratzer auf oder Beschädigungen an der angrenzenden Rumpfoberfläche verursachen würde.

5.3 Anordnung

5.3.1 Die Identifizierungsnummer muss gut sichtbar außen auf der Steuerbordseite des Spiegels angebracht sein oder nahe dem Heck, nicht weiter als 50 mm von der Oberkante des Spiegels, des Schandecks, der Rumpf-Deck-Verbindung oder des entsprechenden Abdeckprofils, je nachdem, welche Stelle tiefer liegt.

5.3.2 Bei Wasserfahrzeugen mit Spiegel muss die Identifizierungsnummer auf der Steuerbordseite des Spiegels angebracht sein.

5.3.3 Bei Wasserfahrzeugen ohne Spiegel oder bei Wasserfahrzeugen, auf deren Spiegel die Anbringung der Identifizierungsnummer nicht möglich ist, darf diese nicht weiter als 300 mm vom Heck entfernt angebracht sein.

5.3.4 Auf Katamaranen ist die Identifizierungsnummer wie folgt anzuordnen.

- a) Bei dauerhaft verbundenen Schiffsrümpfen: auf dem Steuerbord-Rumpf.
- b) Bei abnehmbaren, üblicherweise aber verbundenen, Schiffsrümpfen: auf beiden Rümpfen.
- c) Bei leicht abnehmbaren und/oder auswechselbaren Schiffsrümpfen: am hinteren Querträger, und zwar nicht weiter als 300 mm vom Steuerbord-Rumpf entfernt. Dies gilt auch für Pontonboote als Katamarane.

5.3.5 Auf Trimaranen muss die Identifizierungsnummer auf dem Mittelrumpf angebracht werden, in Übereinstimmung mit 5.3.1 oder 5.3.2.

5.3.6 Auf aufblasbaren Booten muss die Identifizierungsnummer am festen hinteren Querträger oder an der Motorhalterung bis 300 mm von der Befestigung des Steuerbord-Rumpfes angebracht werden. Wenn die Identifizierungsnummer aufgrund der Bootskonstruktion nicht gut sichtbar ist, darf sie noch zusätzlich an anderer geeigneter Stelle des Bootes, wie z. B. der Steuerkonsole, angebracht werden.

5.3.7 Die wie oben beschrieben angebrachte Identifizierungsnummer darf weder durch die Reling noch durch Armaturen oder anderes Zubehör verdeckt werden. Wenn dies aufgrund der Konstruktion des Wasserfahrzeugs nicht zu vermeiden wäre, muss die Identifizierungsnummer so nahe wie möglich an der vorgesehenen Stelle angebracht werden, um sichtbar zu sein.

5.4 Duplikat der Identifizierungsnummer

Ein Duplikat der Identifizierungsnummer muss an einem nicht zu entfernenden Teil des Wasserfahrzeugs angebracht werden, und zwar an einer Stelle, die nur dem Hersteller bekannt ist. Das Duplikat der Identifizierungsnummer muss im Inneren oder unter einer Armatur oder unter Beschlägen angebracht sein. Katamarane müssen diese Identifizierungsnummer in oder auf beiden Rümpfen tragen. Die Identifizierungsnummer sollte so angeordnet werden, dass es extrem schwierig ist, sie zu erreichen oder zu verändern.

5.5 Zeitpunkt der Kennzeichnung

Die Identifizierungsnummer muss während der Fertigung oder des Zusammenbaus des Schiffskörpers angebracht werden. In keinem Fall darf das Wasserfahrzeug ohne sie auf den Markt gebracht werden.

5.6 Darstellungsformat

Die Identifizierungsnummer muss aus alphanumerischen Zeichen (arabischen Ziffern und Großbuchstaben) bestehen und ist von links nach rechts zu lesen.

6 Zusätzliche Informationen

Sind auf dem Wasserfahrzeug innerhalb von 50 mm Abstand von der Identifizierungsnummer zusätzliche Informationen angebracht, müssen diese durch einen Rahmen abgegrenzt oder auf einem separaten Schild sein, sodass zusätzliche Informationen nicht als Teil der Identifizierungsnummer missdeutet werden können.