

Kleine Wasserfahrzeuge
Hauptdaten
(ISO 8666:2002)
Deutsche Fassung EN ISO 8666:2002

DIN
EN ISO 8666

ICS 47.080

Small craft — Principal data (ISO 8666:2002);
German version EN ISO 8666:2002

Petit navires — Données principales (ISO 8666:2002);
Version allemande EN ISO 8666:2002

Die Europäische Norm EN ISO 8666:2002 hat den Status einer Deutschen Norm.

Nationales Vorwort

Die vorliegende Europäische Norm ist im Technischen Komitee ISO/TC 188 „Kleine Wasserfahrzeuge“ (Sekretariat: Schweden) erarbeitet worden. In Zusammenarbeit mit dem CEN/BT/WG 69 ist für die deutsche Mitarbeit der Arbeitsausschuss NSMT 8.1 der Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik (NSMT) im DIN zuständig.

Für die im Abschnitt 2 zitierten Internationalen Normen wird im Folgenden auf die entsprechenden Deutschen Normen hingewiesen:

ISO/DIS 10240	siehe E DIN EN ISO 10240
ISO 12217-1	siehe DIN EN ISO 12217-1
ISO 12217-2	siehe DIN EN ISO 12217-2
ISO 12217-3	siehe DIN EN ISO 12217-3
ISO 14946	siehe DIN EN ISO 14946

Fortsetzung 25 Seiten EN

Nationaler Anhang NA
(informativ)

Literaturhinweise

E DIN EN ISO 10240, *Kleine Wasserfahrzeuge — Handbuch für Schiffsführer (ISO/DIS 10240:2002); Deutsche Fassung prEN ISO 10240:2002.*

DIN EN ISO 12217-1, *Kleine Wasserfahrzeuge — Festlegung und Kategorisierung von Querstabilität und Auftrieb — Teil 1: Nicht-Segelboote ab 6 m Rumpflänge (ISO 12217-1:2002); Deutsche Fassung EN ISO 12217-1:2002.*

DIN EN ISO 12217-2, *Kleine Wasserfahrzeuge — Festlegung und Kategorisierung von Querstabilität und Auftrieb — Teil 2: Segelboote ab 6 m Rumpflänge (ISO 12217-2:2002); Deutsche Fassung EN ISO 12217-2:2002.*

DIN EN ISO 12217-3, *Kleine Wasserfahrzeuge — Festlegung und Kategorisierung von Querstabilität und Auftrieb — Teil 1: Boote unter 6 m Rumpflänge (ISO 12217-3:2002); Deutsche Fassung EN ISO 12217-3:2002.*

DIN EN ISO 14946, *Kleine Wasserfahrzeuge — Maximale Zuladung (ISO 14946:2001); Deutsche Fassung EN ISO 14946:2001.*

ICS 47.080

Deutsche Fassung

Kleine Wasserfahrzeuge
Hauptdaten (ISO 8666:2002)

Small craft —
Principal data (ISO 8666:2002)

Petits navires —
Données principales (ISO 8666:2002)

Diese Europäische Norm wurde vom CEN am 23. September 2002 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 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, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Island, Italien, Luxemburg, Malta, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, Schweiz, Spanien, der Tschechischen Republik und dem Vereinigten Königreich.



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

Management-Zentrum: rue de Stassart, 36 B-1050 Brüssel

Inhalt

	Seite
Vorwort.....	3
1 Anwendungsbereich.....	4
2 Normative Verweisungen	4
3 Begriffe.....	4
4 Symbole, Kurzbeschreibungen und Einheiten	5
5 Messungen.....	6
5.1 Allgemein	6
5.2 Längs zum Wasserfahrzeug.....	6
5.3 Quer zum Wasserfahrzeug.....	11
5.4 Vertikal zum Wasserfahrzeug	11
5.5 Weitere Daten	14
6 Massen	16
6.1 Nettomasse des Wasserfahrzeuges, m_N	16
6.2 Bruttomasse des Wasserfahrzeuges beim Transport, m_G	16
6.3 Masse des Wasserfahrzeuges im Leichtdeplacement, m_{LCC}	16
6.4 Masse im Prüfzustand, m_P	18
6.5 Masse des Wasserfahrzeuges beim Trailern, m_T	19
6.6 Masse der Maximalen Zuladung, m_{MTL}	21
7 Beladungszustände	21
7.1 Prüfzustand.....	21
7.2 Fahrbereiter Beladungszustand	21
7.3 Fahrbereiter Beladungszustand, voll beladen	22
8 Toleranzen	22
8.1 Veröffentlichte Daten	22
8.2 Vorläufige Daten.....	22
9 Handbuch für Schiffsführer	23
Anhang ZA (informativ) Normative Verweisungen auf internationale Publikationen mit ihren entsprechenden europäischen Publikationen	24
Anhang ZB (informativ) Abschnitte in dieser Europäischen Norm, die grundlegende Anforderungen oder andere Vorgaben von EU-Richtlinien betreffen	25

Vorwort

Dieses Dokument EN ISO 8666:2002 wurde vom Technischen Komitee CEN/TC BT/WG 69 „Kleine Wasserfahrzeuge“, dessen Sekretariat vom SIS gehalten wird, in Zusammenarbeit mit dem Technischen Komitee ISO/TC 188 „Small craft“ erarbeitet.

Diese Europäische Norm muss den Status einer nationalen Norm erhalten, entweder durch Veröffentlichung eines identischen Textes oder durch Anerkennung bis Mai 2003, und etwaige entgegenstehende nationale Normen müssen bis Mai 2003 zurückgezogen werden.

Diese Europäische Norm wurde unter einem Mandat erarbeitet, das die Europäische Kommission und die Europäische Freihandelszone dem CEN erteilt haben, und unterstützt grundlegende Anforderungen der EU-Richtlinien.

Zusammenhang mit EU-Richtlinien siehe Anhang ZB, der Bestandteil dieses Dokumentes ist.

Entsprechend der CEN/CENELEC-Geschäftsordnung sind die nationalen Normungsinstitute der folgenden Länder gehalten, diese Europäische Norm zu übernehmen: Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Island, Italien, Luxemburg, Malta, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, Schweiz, Spanien, die Tschechische Republik und das Vereinigte Königreich.

Anerkennungsnotiz:

Der Text der Internationalen Norm ISO 8666:2002 wurde vom CEN als Europäische Norm ohne irgendeine Abänderung genehmigt.

ANMERKUNG Normative Verweisungen auf Internationale Normen sind im Anhang ZA (normativ) aufgeführt.

1 Anwendungsbereich

Diese Internationale Norm legt einheitliche Begriffe für die Hauptdaten und davon abgeleitete Daten fest und spezifiziert Massen und Beladungsbedingungen. Sie ist anwendbar auf kleine Wasserfahrzeuge mit einer Rumpflänge bis 24 m.

2 Normative Verweisungen

Die folgenden normativen Dokumente enthalten Festlegungen, die durch Verweisung in diesem Text Bestandteil dieser Internationalen Norm sind. Bei datierten Verweisungen gelten spätere Änderungen oder Überarbeitungen dieser Publikationen nicht. Anwender dieser Internationalen Norm werden jedoch gebeten, die Möglichkeit zu prüfen, die jeweils neuesten Ausgaben der nachfolgend angegebenen normativen Dokumente anzuwenden. bei undatierten Verweisungen gilt die letzte Ausgabe des in Bezug genommenen normativen Dokuments. Mitglieder von ISO und IEC führen Verzeichnisse der gültigen Internationalen Normen.

ISO 10240:-¹⁾, *Small craft — Owner's manual.*

ISO 12217 (all parts), *Small craft — Stability and buoyancy assessment and categorization.*

ISO 14946, *Small craft — Maximum load capacity.*

3 Begriffe

Für die Anwendung dieser Internationalen Norm gelten die folgenden Begriffe.

3.1

Wasserlinie

WL

Schnittlinie zwischen der Schwimmebene und dem Rumpf, die als gerade Linie erscheint sowohl im Seitenriss als auch im Spantenriss, jedoch in ihrer wahren Form im Wasserlinienriss

3.2

Bezugswasserlinie

WL_{ref}

Wasserlinie im vollbeladenen fahrbereiten Zustand

3.3

Deckssprunglinie/Seite Deck

Schnittlinie zwischen Rumpf und Deck, bei abgerundetem Übergang die natürliche Schnittlinie, oder, wenn kein Deck vorhanden ist oder der Rumpf über das Deck hinausreicht (Schanzkleid), die Oberkante des Rumpfes

ANMERKUNG Die obere Position der Deckssprunglinie hängt ab von der Neigung zwischen der Rumpf/Deck-Schnittlinie und dem tatsächlichen Deck (siehe Bild 3).

3.4

Spiegelbreite

B_T

maximale Breite des Rumpfes am Spiegel in Höhe der Rumpf/Decks-Verbindung oder unterhalb der Deckssprunglinie, ohne Anbauten, Handgriffe und Beschläge

ANMERKUNG 1 Wo Spritzleisten als Kimmknick oder Teil der Boden-Gleitfläche wirken, müssen sie in die Bemessung der Spiegelbreite einbezogen werden.

ANMERKUNG 2 Für Wasserfahrzeuge mit spitz zulaufendem oder mit rundem Heck mit einer Spiegelbreite von weniger als der maximalen Breite auf Spanten bzw. über Planken des Wasserfahrzeugs ist die Spiegelbreite *B_T* die größte Breite an oder unterhalb der Deckssprunglinie im hinteren Bereich des Rumpfes vor dem Heck.

1) In Vorbereitung, (Überarbeitung von ISO 10240:1995)

3.5**Verdrängung**

Masse des vom Wasserfahrzeug verdrängten Wassers, einschließlich aller Anbauten

ANMERKUNG Die Verdrängung wird in Kilogramm oder in Tonnen angegeben.

3.5.1**Masse des voll beladenen Wasserfahrzeuges**

m_{LDC}

Masse des Wasserfahrzeuges einschließlich aller Anbauten im vollbeladenen fahrbereiten Zustand, nach 7.3

3.5.2**Verdrängungsvolumen**

V_D

Volumen des vom Wasserfahrzeug, einschließlich aller Anhänge, verdrängten Wassers in Abhängigkeit von der Verdrängung nach 3.5

ANMERKUNG 1 Wo bei den hier angestellten Berechnungen des Verdrängungsvolumens nicht die Dichte von Salzwasser mit $1\,025\text{ kg/m}^3$ zugrunde gelegt wurde, ist die Wasserdichte zur Berechnung des Verdrängungsvolumens gesondert angegeben.

ANMERKUNG 2 Volumen des Wasserfahrzeuges im voll beladenen Zustand wird in Kubikmeter angegeben.

3.6**Tankkapazität**

nutzbares Nettovolumen des/der Tanks für das Wasserfahrzeug im unvertrimmten Zustand, auf Bezugwasserlinie WL_{ref} schwimmend

4 Symbole, Kurzbeschreibungen und Einheiten

Sofern nicht gesondert festgelegt, werden die in Tabelle 1 angegebenen Symbole, Kurzbeschreibungen und Einheiten in dieser Internationalen Norm benutzt.

Tabelle 1 — Symbole, Kurzbeschreibungen und Einheiten

Symbol	Bedeutung	Maßeinheit	Abschnitt
A_S	projizierte Segelfläche	m^2	5.5.2
B_H	Rumpfbreite	m	5.3.2
B_{max}	größte Breite	m	5.3.1
B_{WL}	Wasserlinienbreite	m	5.3.3
B_T	Spiegelbreite	m	3.4
D_{max}	größte Seitenhöhe	m	5.4.1
$D_{LWL/2}$	Seitenhöhe mittschiffs	m	5.4.2
F	Freibord	m	5.4.3
F_A	Freibord, hinten	m	5.4.3.1
F_F	Freibord, vorne	m	5.4.3.3
F_M	Freibord, mittschiffs	m	5.4.3.2
H_a	größte Höhe über der Wasserlinie	m	5.4.6
L_H	Rumpflänge	m	5.2.2
L_{max}	größte Länge	m	5.2.1
L_{WL}	Wasserlinienlänge	m	5.2.3

Tabelle 1 (fortgesetzt)

Symbol	Bedeutung	Maßeinheit	Abschnitt
m_G	Bruttomasse des Wasserfahrzeuges zum Transport	kg, t	6.2
m_{LDC}	Masse des voll beladenen Wasserfahrzeuges	kg	3.5.1
m_{LCC}	Masse des Wasserfahrzeuges im Leichtdisplacement	kg, t	6.3
m_N	Nettomasse des Wasserfahrzeuges	kg, t	6.1
m_P	Masse im Prüfzustand	kg, t	6.4
m_T	Masse des Wasserfahrzeuges zum Trailern	kg, t	6.5
m_{MTL}	Masse der maximalen Zuladung	kg, t	6.6
T	Tiefgang	m	5.4.4
T_C	Rumpftiefgang	m	5.4.4.3
T_{max}	größter Tiefgang	m	5.4.4.1
T_{min}	kleinster Tiefgang	m	5.4.4.2
V_D	Verdrängungsvolumen	m ³	3.5.2
V	Volumen des Wasserfahrzeuges	m ³	5.5.3
V_H	Volumen des Rumpfes	m ³	5.5.3.1
V_S	Volumen der Aufbauten	m ³	5.5.3.2
WL	Wasserlinie	—	3.1
WL_{ref}	Bezugswasserlinie	—	3.2
β	Aufkimmung	Grad	5.5.1

5 Messungen

5.1 Allgemein

Die Messungen müssen am Wasserfahrzeug im Ruhezustand, auf der Bezugswasserlinie WL_{ref} , vorgenommen werden.

5.2 Längs zum Wasserfahrzeug

Die Längen von Wasserfahrzeugen müssen folgendermaßen bestimmt werden: Parallel zur Bezugswasserlinie als Abstand zwischen zwei senkrechten Ebenen, die rechtwinklig zur Mittschiffsebene angeordnet sind.

5.2.1 Größte Länge, L_{max}

Die größte Länge L_{max} muss nach 5.2 gemessen werden, wobei eine der Flächen den vordersten Teil und die andere den hintersten Teil des Wasserfahrzeuges berührt.

Diese Länge umfasst alle strukturellen oder integrierten Bestandteile des Wasserfahrzeuges, z. B. Vor- und Hintersteven aus Holz, Kunststoff oder Metall, ferner Schanzkleid und Rumpf-/Decksverbindung.

Diese Länge umfasst Teile, die üblicherweise fest mit dem Bootskörper verbunden sind, wie feste Spieren, Klüverbaum, Bugspriet, Bug- und Heckkorb, Stevenbeschlag, Ruder, Halterungen für Außenbordmotor, Z-Antriebe, Wasserstrahltrieb und andere Antriebseinheiten, die über das Heck hinausragen, Tauch- und Badeplattform, Scheuerleisten und feste Fender.

Z-Antriebe, Wasserstrahlantriebe, andere Antriebseinheiten sowie alle beweglichen Teile müssen in üblicher Betriebsstellung, längsschiffs ausgerichtet für das Wasserfahrzeug in Vorfahrt, gemessen werden.

Nicht mit eingemessen werden

- Außenbordmotoren;
- jegliche anderen Teile der Ausrüstung, die ohne Hilfe von Werkzeug demontiert werden können.

Siehe Bild 1 für Vermessungen von Einrumpfbooten und Bild 2 für Vermessungen von Mehrumpfbooten.

5.2.2 Rumpflänge, L_H

Die Rumpflänge L_H muss nach 5.2 gemessen werden, wobei eine der Flächen den vordersten und die andere den hintersten Teil des Wasserfahrzeuges berührt.

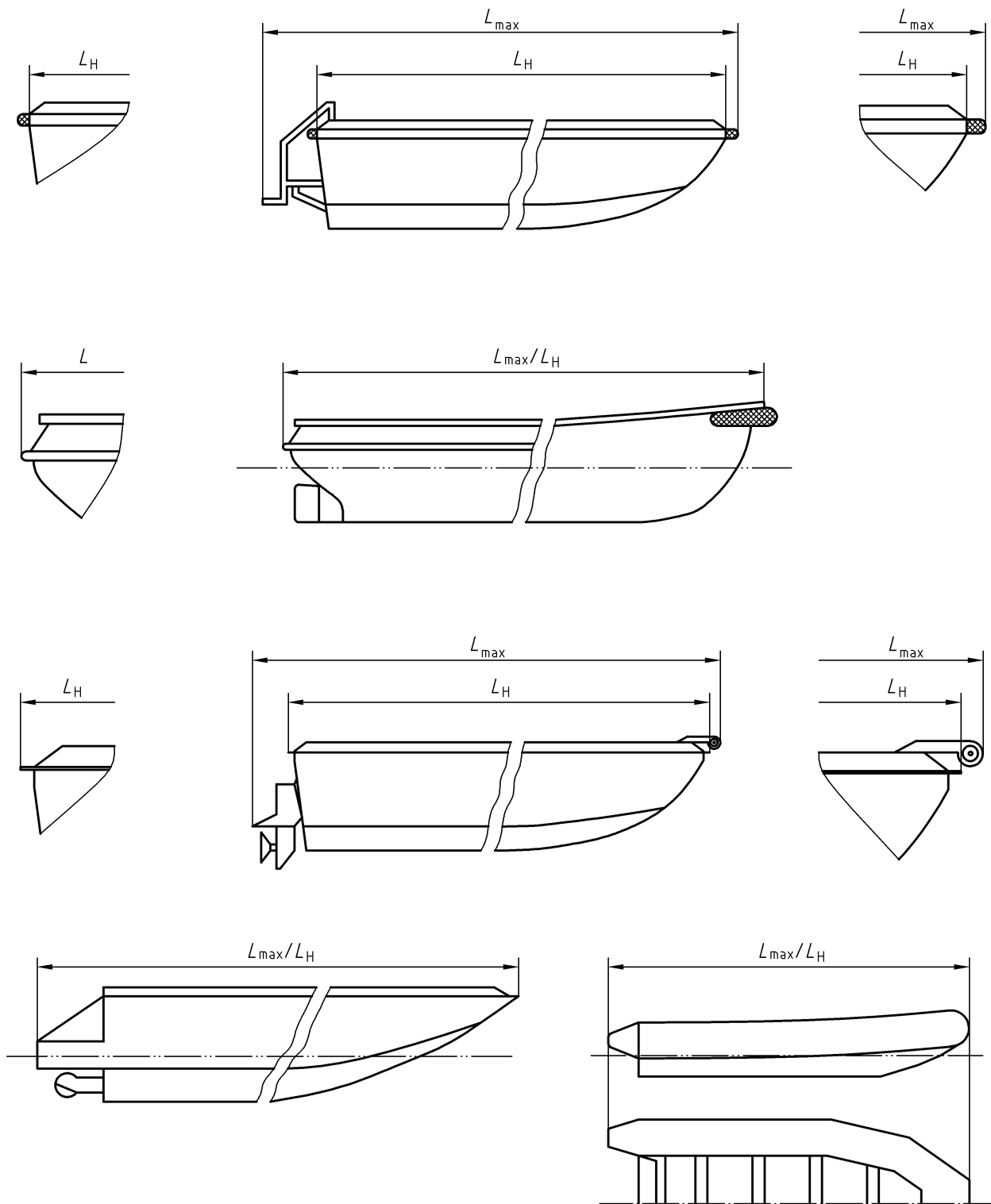
Diese Länge umfasst alle strukturellen oder integrierten Bestandteile des Wasserfahrzeuges, z. B. Vor- und Hintersteven aus Holz, Kunststoff oder Metall, Schanzkleid und Rumpf-/Decksverbindung.

Nicht mit eingemessen werden Teile, die zerstörungsfrei entfernt werden können, ohne die bauliche Unversehrtheit des Wasserfahrzeuges zu beeinträchtigen, wie Spieren, Klüverbaum, Bugsprit, Bug- und Heckkorb, Stevenbeschlag, Ruder, Z-Antriebe, Außenbordmotoren und deren montierten Halterungen und Platten, ferner Tauch- und Badeplattform, Scheuerleisten und Fender.

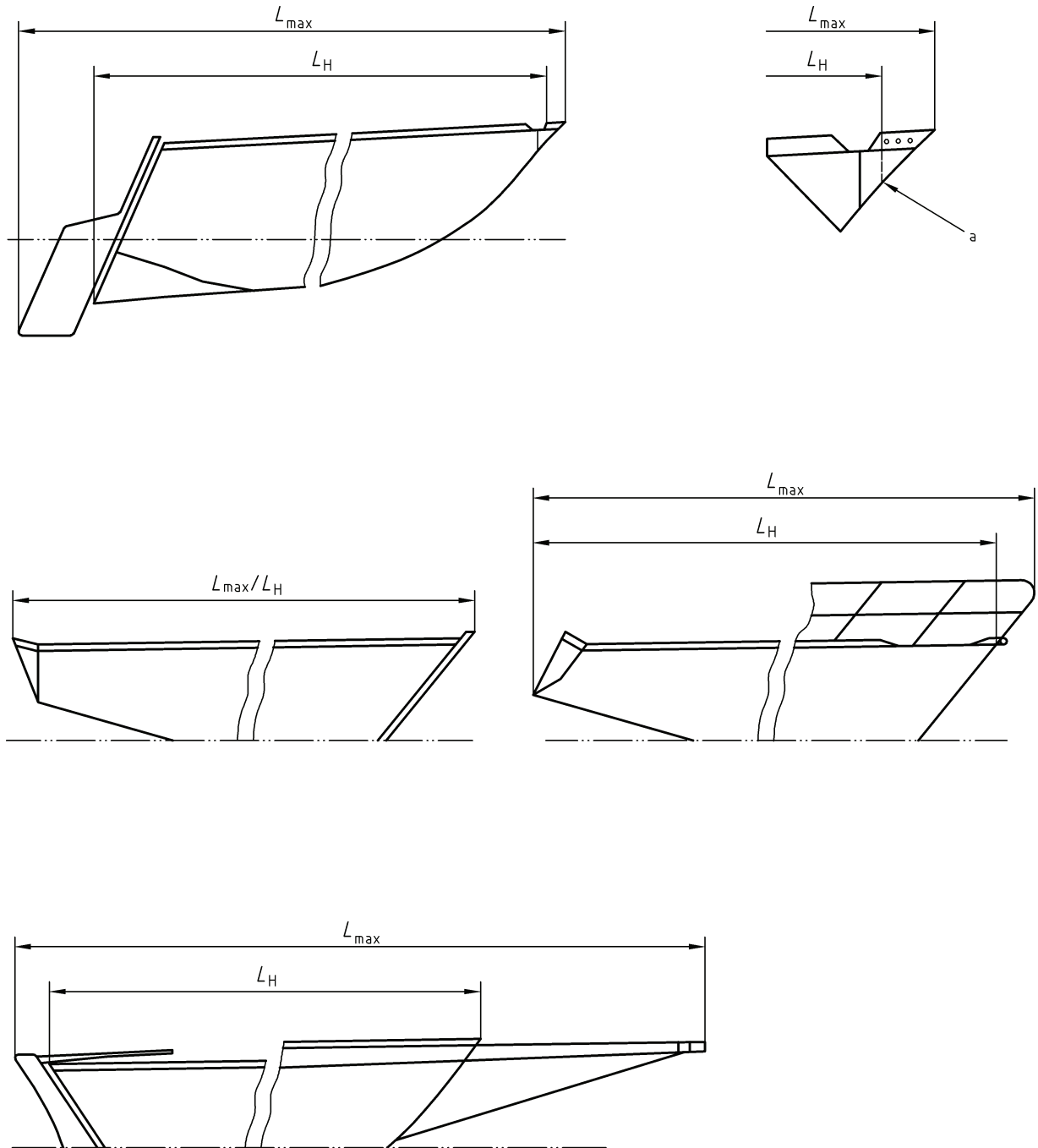
Demontierbare Teile des Rumpfes, die als hydrostatische oder dynamische Unterstützung dienen, wenn das Wasserfahrzeug in Ruhe oder unterwegs ist, sind nicht ausgeschlossen.

Bei Mehrumpfbooten ist jeder Rumpf einzeln zu messen. Die Rumpflänge L_H entspricht der größten Einzelmessung.

Siehe Bild 1 für Vermessungen von Einrumpfbooten und Bild 2 für Vermessungen von Mehrumpfbooten.



a) Bestimmung von L_{max} und L_H für Einrumpf-Motorboote



a Rumpf endet hier

b) Bestimmung von L_{max} und L_H für Einrumpf-Segelboote

Bild 1 — Bestimmung von L_{max} und L_H für Einrumpf-Boote

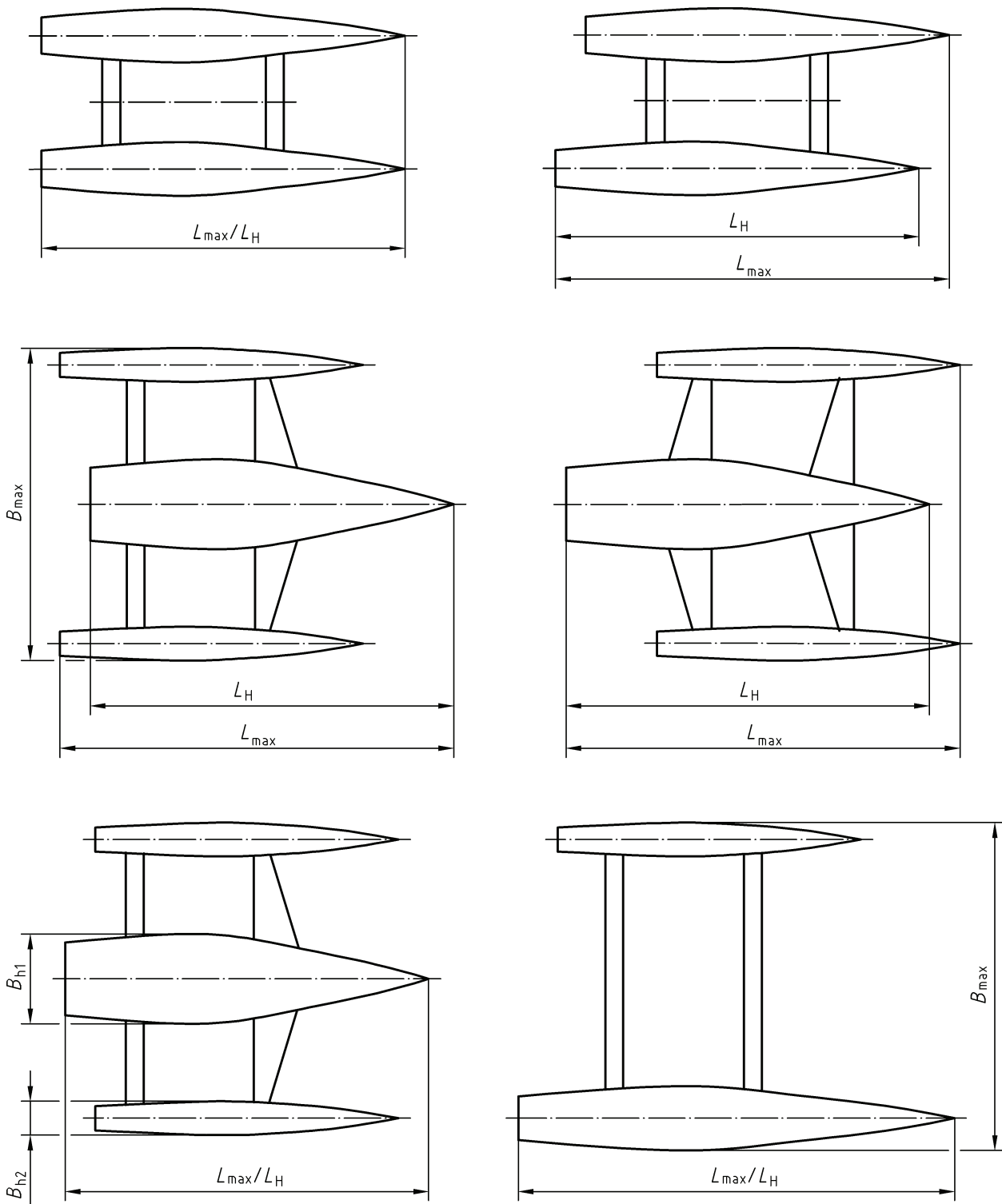


Bild 2 — Bestimmung von L_{max} , L_H , B_{max} und B_H für Mehrumpf-Boote

5.2.3 Wasserlinienlänge, L_{WL}

Die Wasserlinienlänge L_{WL} für einen bestimmten Beladungszustand muss nach 5.2 gemessen werden, wobei die eine Ebene durch den Schnitt des Vorstevens mit der Schwimmebene geht und die andere durch den Schnitt der Hinterschiffskontur und der Schwimmebene.

5.3 Quer zum Wasserfahrzeug

5.3.1 Allgemeines

Querschiffsmaße müssen als Abstand zwischen zwei senkrechten, parallel zur Mittschiffsebene angeordneten Ebenen gemessen werden.

5.3.2 Größte Breite, B_{\max}

Die größte Breite B_{\max} muss als Abstand zwischen zwei Ebenen, die die äußere Kontur des Wasserfahrzeuges berühren, gemessen werden.

Die größte Breite umfasst alle baulichen oder integrierten Teile des Wasserfahrzeuges, wie Rumpfausbuchtungen, Rumpf-Decksverbindungen, Scheuerleisten und feste Fenderleisten, Ausbuchtungen wie Dopplungen oder Verzierungen, Püttings, fest montierte Fender und Teile der Seereling, die über die Seite des Wasserfahrzeuges hinausragen.

5.3.3 Rumpfbreite, B_H

Die Rumpfbreite B_H muss nach 5.3 zwischen den äußersten fest verbundenen Teilen des Rumpfes gemessen werden.

Die Rumpfbreite beinhaltet alle strukturellen oder integrierten Bestandteile des Wasserfahrzeuges, wie Rumpfausbuchtungen, Rumpf/Decks-Verbindung und Schanzkleid.

Die Rumpfbreite schließt nicht demontierbare Teile mit ein, die zerstörungsfrei entfernt werden können, ohne die bauliche Unversehrtheit des Wasserfahrzeuges zu beeinträchtigen, z. B. Scheuerleisten, Fender, feste Seereling und Relingstützen, die über Seite Rumpf hinausragen, sowie ähnliche Teile.

Demontierbare Teile des Rumpfes, die als hydrostatische oder dynamische Unterstützung dienen, wenn das Wasserfahrzeug in Ruhe oder unterwegs ist, sind nicht ausgeschlossen.

Bei Mehrumpfbooten ist die Rumpfbreite analog für jeden einzelnen Rumpf zu messen.

Siehe Bild 3 für Vermessungen von Einumpfbooten und Bild 2 für Vermessungen von Mehrumpfbooten.

5.3.4 Wasserlinienbreite, B_{WL}

Die Wasserlinienbreite B_{WL} ist nach 5.3 als größter Abstand zwischen dem Schnitt von Rumpfkontur und Seitenprojektion der Schwimmebene für einen bestimmten Beladungszustand zu messen.

Bei Mehrumpfbooten ist die Wasserlinienbreite für jeden Rumpf analog zu bestimmen.

5.4 Vertikal zum Wasserfahrzeug

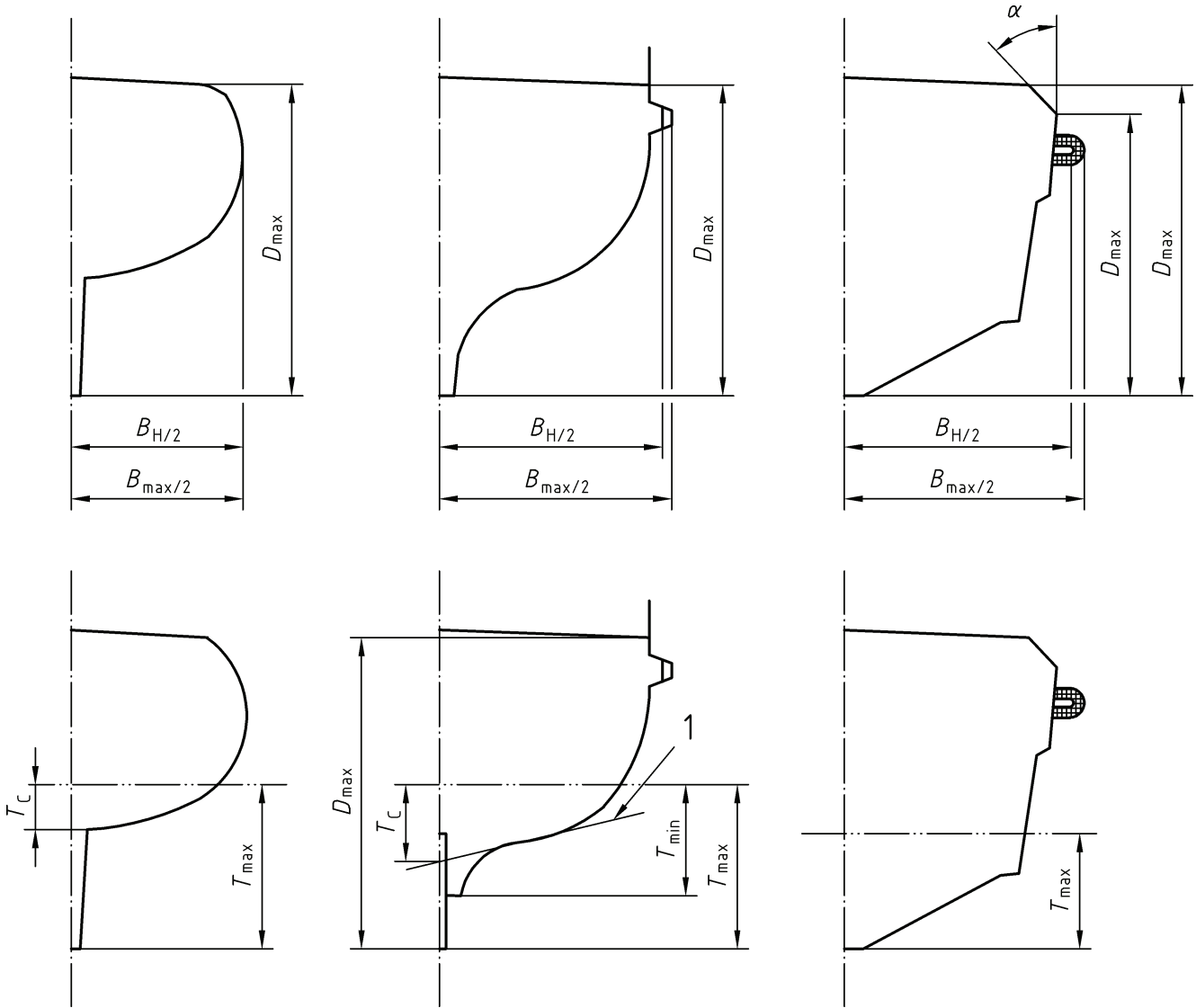
5.4.1 Größte Seitenhöhe, D_{\max}

Die größte Seitenhöhe, D_{\max} , ist als Abstand zwischen Seite Deck/Deckssprunglinie auf halber Wasserlinienlänge L_{WL} und dem tiefsten Punkt des Kiels zu messen, unabhängig von dessen Lage.

ANMERKUNG Beim traditionellen Wasserfahrzeug mit langem Kiel kann die Neigung des Kiels sich als vergrößerte heckseitige Höhe ergeben, die nicht bei der Hälfte der Wasserlinienlänge des Rumpfes liegt.

5.4.2 Seitenhöhe, mittschiffs, $D_{LWL/2}$

Die Seitenhöhe mittschiffs, $D_{LWL/2}$, ist als Abstand zwischen Seite Deck/Deckssprunglinie und dem tiefsten Punkt des Kiels auf halber Wasserlinienlänge L_{WL} zu messen.



Legende
1 Tangente

ANMERKUNG Der obere Messpunkt von D_{max} hängt ab von der Neigung zwischen der Rumpf/Decks-Verbindung und dem tatsächlichen Deck. Für $\alpha \geq 45^\circ$ gilt die untere Position, und für $\alpha < 45^\circ$ gilt die obere Position.

Bild 3 — Bestimmung von B_{max} , B_h , D und T

5.4.3 Freibord, F

Der Freibord F muss als Abstand zwischen Deckssprunlinie/Seite Deck an einer bestimmten Längsschiffs-Position und der Schwimmebene im jeweils festgelegten Beladungszustand gemessen werden.

5.4.3.1 Freibord, hinten, F_A

Der hintere Freibord F_A ist am hintersten Punkt der Deckssprunlinie/Seite Deck nach 5.4.3 zu messen.

5.4.3.2 Freibord, mittschiffs, F_M

Der Freibord mittschiffs F_M ist auf halber Rumpflänge L_H nach 5.4.3 zu messen.

5.4.3.3 Freibord, vorne, F_F

Der vordere Freibord F_F ist am vordersten Punkt von Deckssprunglinie/Seite Deck nach 5.4.3 zu messen.

5.4.4 Tiefgang, T

Der Tiefgang T ist als senkrechter Abstand zwischen der Wasserlinie im fahrbereiten Beladungszustand, voll beladen und dem entsprechenden Punkt des Unterwasserschiffs zu messen (siehe Bild 3).

5.4.4.1 Größter Tiefgang, T_{max}

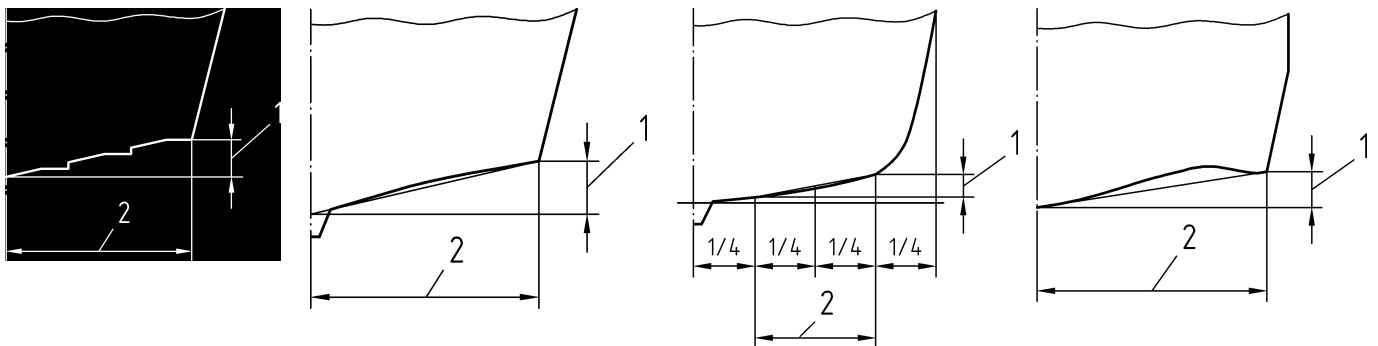
Der größte Tiefgang T_{max} ist bis zum untersten Punkt des Unterwasserschiffs oder seiner Anhänge, einschließlich Schwert(ern) in voll gefierter Position zu messen.

5.4.4.2 Kleinster Tiefgang, T_{min}

Der kleinste Tiefgang T_{min} ist bis zum untersten Punkt des Unterwasserschiffs oder seiner nicht aufholbaren Anhänge zu messen, je nachdem, welcher Punkt tiefer liegt. Alle beweglichen Teile müssen dabei in ihrer höchstmöglichen Position sein.

5.4.4.3 Rumpftiefgang, T_C

Der Rumpftiefgang T_C ist als Abstand zwischen der Schwimmebene und dem Schnitt zwischen Rumpfkontur und Mittschiffsebene zu messen, und zwar am tiefsten Punkt des Rumpfes. Sofern sich die Kielform nicht eindeutig vom Rumpf unterscheiden lässt, ist der Rumpftiefgang durch den Schnitt der flachsten Tangente an der Rumpfoberfläche mit der Mittschiffsebene zu bestimmen.



ANMERKUNG Stufen und andere Vorsprünge außer Acht gelassen.

ANMERKUNG Aufkimmung gemessen zwischen Kielschnittlinie und Kimm

ANMERKUNG Aufkimmung zwischen 1/4 und 3/4 von $B_{H/2}$ gemessen

ANMERKUNG Aufkimmung zwischen Schiffsachse und Kimm gemessen

a) Gerader Boden

b) Konkaver Boden mit Kiel

c) Konvexer Boden

d) Konkaver Boden mit spitzwinklig verlaufender Kimm

Legende

- 1 Höhe
- 2 Breite

Bild 4 — Bestimmung der Aufkimmung

5.4.5 Stehhöhe, lichte Höhe

Die Stehhöhe ist als senkrechter Abstand zwischen der Oberfläche des Kabinenbodens und der Unterseite der Decksbalken oder des Decks (je nachdem, welcher Punkt niedriger liegt) an einer bestimmten Position zu messen. Dem Hersteller ist freigestellt, die lichte Höhe auch an anderen Positionen anzugeben, z. B. über Kojen.

5.4.6 Größte Höhe über der Wasserlinie, H_a

Die größte Höhe über der Wasserlinie H_a ist als senkrechter Abstand zwischen der Schwimmebene und dem höchsten Punkt des Wasserfahrzeuges oder am Mast zu messen, wobei sich das Boot im Leichtdeplacement befinden muss.

ANMERKUNG Dem Hersteller steht es frei, im Handbuch für Schiffsführer anzugeben, dass dem Eigentümer des Bootes erlaubt ist, an der Mastspitze eine Leuchte und möglicherweise eine Antenne/n anzubringen.

5.5 Weitere Daten

5.5.1 Aufkimmung, β

Die Aufkimmung β ist der Winkel zwischen dem Boden der Bootes und der Horizontalen, querschiffs gemessen an einer festgelegten Stelle, in Grad. Die Messung muss nach Bild 4 erfolgen.

5.5.2 Projizierte Segelfläche, A_S

Die projizierte Segelfläche eines Wasserfahrzeuges, A_S , wird berechnet als die Summe der projizierten Flächen aller Segel die bei Kursen hoch am Wind gesetzt werden können und die an Baum, Gaffel oder anderen Spieren befestigt sind, einschließlich der Vorsegel-Dreiecksfläche(n) am vordersten Vorstag die während der Fahrt fest an dem Mast angebracht sind, für den geeignete Segel angeschlagen sind, ohne Überlappungen und Lieken, als gerade Strecken angenommen.

Als Fläche des Vorsegeldreiecks für jeden Mast gilt:

$$\frac{I \times J}{2}$$

wobei I und J als Maße zwischen Vorderkante Mast, Achterkante Vorstag und Deckslinie auf Höhe von Seite Deck zu nehmen sind, wie in Bild 5 dargestellt. Reichen Vorstagen nicht bis auf das Deck herunter, ist die Fläche des Vorsegeldreiecks wie bei P und E gezeichnet zu benutzen, aber nur dann, wenn an den betreffenden Stagen auch Segel gesetzt werden können.

Die Fläche von Spieren ist nicht in die Berechnung der projizierten Segelfläche mit einbezogen außer der von Flügelmasten.

ANMERKUNG Ein Flügelmast ist gekennzeichnet durch seinen Querschnitt, der einen leichten Übergang am hinteren Ende zum Segel hin aufweist, der zu dessen Vortriebskraft beiträgt. Die Querschnitte der Masten sind üblicherweise elliptisch; selten kreis- oder kastenförmig.

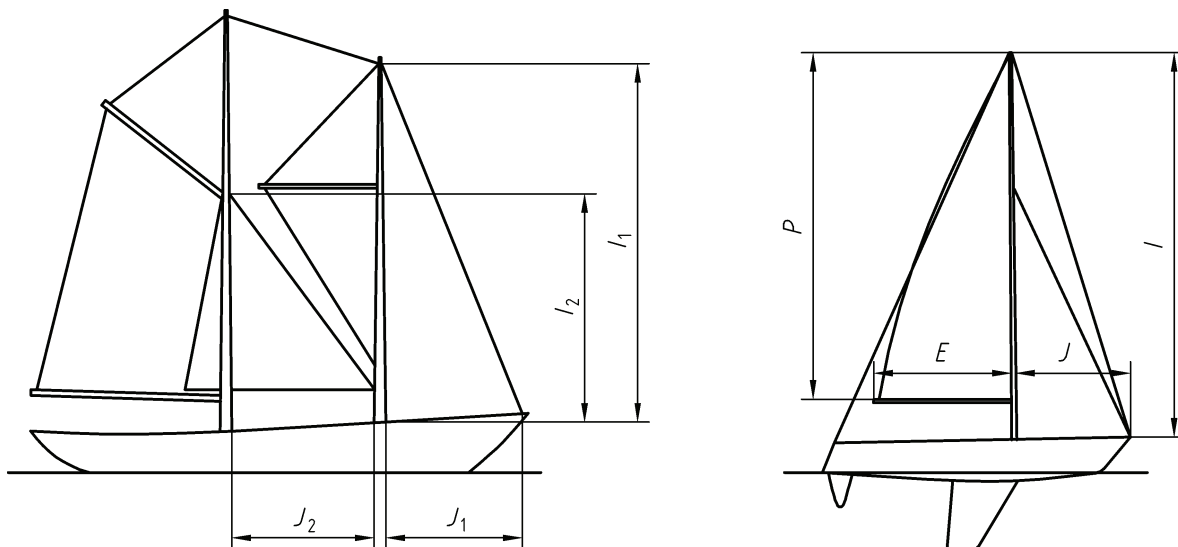


Bild 5 — Bestimmung der Segelfläche

5.5.3 Volumen des Wasserfahrzeuges, V

Das Volumen V , in Kubikmeter, eines kleinen Wasserfahrzeuges wird mit der nachfolgenden Gleichung berechnet:

$$V = V_H + V_S$$

Dabei ist

V_H das Volumen des Rumpfes, in Kubikmeter;

V_S das Volumen der Aufbauten, in Kubikmeter.

Das Volumen des Wasserfahrzeuges muss entweder durch anerkannte schiffbauliche Konstruktionsverfahren oder durch näherungsweise Berechnung nach 5.5.3.1 und 5.5.3.2 ermittelt werden.

Das Volumen muss wie folgt gemessen werden (siehe Bild 6).

5.5.3.1 Volumen des Rumpfes, V_H

Das Volumen des Rumpfes muss, wenn es näherungsweise bestimmt werden soll, mit der folgenden Gleichung berechnet werden (siehe Bild 6):

$$V_H = 0,15 L_H (B_0 D_0 + B_{20} D_{20} + B_{40} D_{40} + B_{60} D_{60} + B_{80} D_{80} + B_{100} D_{100})$$

5.5.3.2 Volumen der Aufbauten, V_S

Als Volumen der Aufbauten V_S gilt die Summe der Volumina aller Aufbauten oberhalb von Deckssprunglinie/Seite Deck. Jeder Aufbau, der an nicht mehr als einer Seite offen ist, muss in die Berechnung einbezogen werden. Als offen gilt ein Aufbau, wenn nicht mehr als 10 % der Fläche eingedeckt sind.

Volumina von weniger als $0,05 \text{ m}^3$ sind zu vernachlässigen.

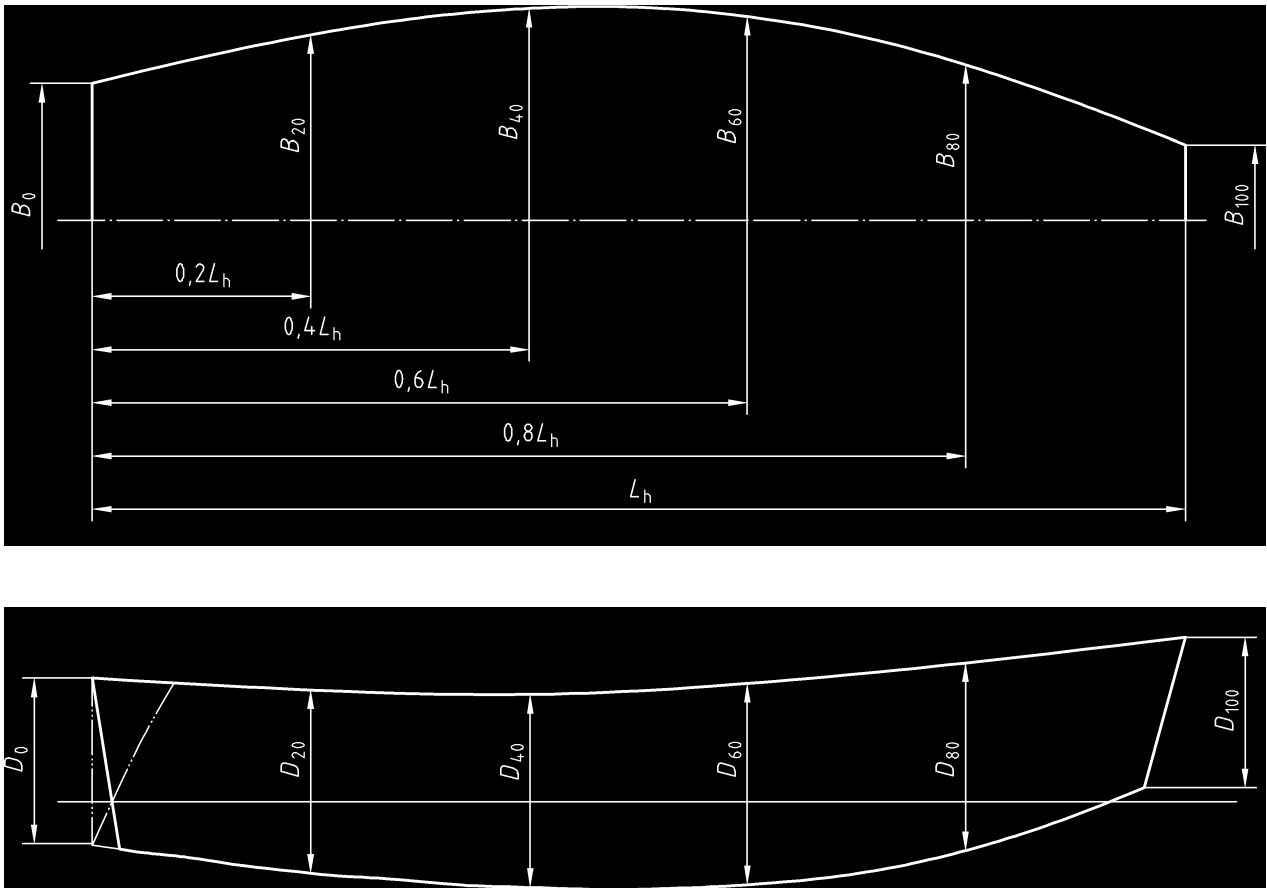


Bild 6 — Bestimmung des Volumens

6 Massen

ANMERKUNG Die Masse des Wasserfahrzeuges oder von seiner Ausrüstung wird in Tonnen, t, oder Kilogramm, kg, ausgedrückt.

6.1 Nettomasse des Wasserfahrzeuges, m_N

Die Nettomasse des Wasserfahrzeuges m_N muss alle feste und lose Ausrüstung des Wasserfahrzeuges enthalten, wie vom Hersteller geliefert, ohne Verpackungsmaterial.

6.2 Bruttomasse des Wasserfahrzeuges beim Transport, m_G

Die Bruttomasse des Bootes m_G , ist die Nettomasse, wie oben definiert, zuzüglich Verpackungsmaterial wie Böcke, Stützen, Befestigungsmaterial und Planen.

6.3 Masse des Wasserfahrzeuges im Leichtdeplacement, m_{LCC}

6.3.1 Ausrüstung, die in m_{LCC} enthalten ist

Die Masse des unbeladenen Wasserfahrzeuges m_{LCC} (Masse im Leichtdeplacement) muss die im Folgenden aufgeführten Teile der Ausrüstung beinhalten.

6.3.1.1 Bootskörper

Der Bootskörper umfasst alle Bauteile einschließlich Ballastkiel und/oder Schwert(er)/Mittelschwert(er) sowie Ruder.

6.3.1.2 Ballast

Der Ballast umfasst demontierbaren/entfernbarer Ballast (ob fest oder flüssig), sofern er vom Hersteller geliefert und/oder von ihm zum Gebrauch vorgesehen ist, wenn das Boot unterwegs ist.

6.3.1.3 Innenbauteile und Wohneinrichtung

Schotte und Wände, Isolierung, Verkleidung, fest eingebaute Möbel, Auftriebswerkstoff, Fenster, Luken und Türen, Polstermaterial gehören zu Innenbauteilen und Einrichtung.

6.3.1.4 Motor- und Kraftstoffsystem**6.3.1.4.1** Fest eingebaute Motor- und Kraftstoffsysteme

Zum fest eingebauten Motor- und Kraftstoffsystem gehören Einbaumotor(en) einschließlich aller Zubehörteile und Bedien- und Steuerungselemente, die für den Betrieb notwendig sind, und das fest eingebaute Kraftstoffsystem einschließlich Tanks.

6.3.1.4.2 Außenbordmotoren

Die Masse des Wasserfahrzeuges ist mit der Masse von Außenbordmotor(en) folgendermaßen zu ermitteln:

- Masse des/r schwersten Motors/en, der vom Hersteller empfohlen wird, unbeschadet der Tatsache, dass der Hersteller einen leichteren Motor und Zubehör montiert haben könnte;
- Masse jedes fest eingebauten Kraftstoffsystems;
- Masse der Motorsteuerungen und der Ruderanlage.

6.3.1.5 Ausrüstung, innen

Diese sind:

- alle Ausrüstungsgegenstände, die fest mit dem Wasserfahrzeug verbunden sind, z. B. Tanks, Toiletten-system(e), wasserführende Ausrüstung, Lenzsystem(e) der Bilge, Koch- und Heizungsanlagen, Kühlsysteme und Lüftungsanlage(n);
- Elektroinstallation und -ausrüstung, einschließlich der Batterien;
- fest eingebaute Navigations- und Elektronik-Ausrüstung;
- Feuerlöscheinrichtung, wenn eingebaut;
- Matratzen, Vorhänge.

6.3.1.6 Ausrüstung, außen

Für alle Wasserfahrzeuge umfasst diese:

- alle fest angebrachten üblichen oder besonderen Ausrüstungsteile und Beschläge, wie z. B. Seereling, Bug- und Heckkorb, Klüverbaum mit Beschlägen, Badeplattform, Badeleiter, Steuereinrichtung, Winden, Spritzkappen, Sonnensegel, Plichttisch, Grätings, Signalmast(en), wenn montiert;
- Anker, Ankertrossen und Ketten;
- lose äußere Ausrüstungsteile, z. B. Fender, Verhol- und Fangleinen.

EN ISO 8666:2002 (D)

Für Wasserfahrzeuge mit Segeleinrichtung(en) umfasst diese:

- Mast(en), Baum/Bäume, Spinnakerbäume und andere Spieren, stehendes und laufendes Gut, Arbeitsbesegelung, wo sie zur Serienausstattung gehört.

6.3.2 Ausrüstungsteile, und nicht in m_{LCC} enthaltene Teile

Solche Ausrüstungsteile sind:

- lose Ausrüstung innen, z. B. Töpfe, Pfannen, Küchenutensilien, Wäsche;
- lose Ausrüstung für Elektronik und Navigation (z. B. Seekarten);
- Werkzeug, Ersatzteile;
- zusätzliche Segel;
- persönliche Sicherheitsausrüstung und Rettungsmittel;
- Vorräte;
- Bilgenwasser;
- Abwasser;
- Trinkwasser;
- Kraftstoff;
- persönliche Ausrüstungsgegenstände;
- Rettungsinsel;
- Dingi;
- Personen.

6.4 Masse im Prüfzustand, m_P

Die Masse des Wasserfahrzeuges im Prüfzustand m_P muss alle fest eingebauten serienmäßigen Ausrüstungsteile enthalten und zusätzlich alle Teile der losen Ausrüstung, die für den sicheren Betrieb des Wasserfahrzeuges notwendig sind, z. B.

- Belegleinen,
- Anker, Ketten, Seile,
- Arbeitsbesegelung,
- Motor(en),
- Batterien.

Zusätzlich müssen folgende Massen mit eingerechnet werden:

- Anzahl der Personen, die für einen sicheren Betrieb des Wasserfahrzeuges notwendig sind;
- Kraftstoff von mindestens 25 % aber nicht mehr als 50 % der Kapazität der fest eingebauten Kraftstofftanks, oder ein tragbarer Tank je Motor, der bei Beginn jedes Probelaufs mindestens halb voll sein muss;
- persönliche Sicherheitsausrüstung für alle Personen an Bord.

Nicht einzurechnen sind:

- Frischwasser;
- Abwasser;
- Vorräte;
- lose Ausrüstung, z. B. Töpfe, Pfannen, Küchenutensilien, Ersatzteile usw.

6.5 Masse des Wasserfahrzeuges beim Trailern, m_T

6.5.1 Allgemeines

Die Masse des Wasserfahrzeuges zum Trailern ist nur für diejenigen Wasserfahrzeuge zu ermitteln, die als trailerbare Wasserfahrzeuge angeboten werden, damit der Eigner/Benutzer festlegen kann, welche Ausrüstung er zuladen kann, ohne die Tragfähigkeit des Trailers zu überschreiten.

Die Masse, m_T , muss die in 6.5.2 aufgelisteten Ausrüstungsgegenstände enthalten, zuzüglich der Befestigungsteile, um das Wasserfahrzeug auf dem Trailer zu sichern.

Der Hersteller/Händler muss eine Liste von Teilen, Komponenten und Ausrüstung aushändigen, die in der oben definierten Masse m_T enthalten sind, und er muss die Gesamtsumme in Kilogramm (kg) angeben. Dies kann in allgemeiner Form oder als detaillierte Auflistung (mit einzelnen Positionen) geschehen.

Alle Teile, die üblicherweise vom Hersteller/Händler geliefert werden, die jedoch während des Trailerns nicht an Bord sein sollen, müssen gesondert aufgelistet werden.

6.5.2 Teile, die in der Masse m_T enthalten sind

6.5.2.1 Bootskörper

Der Bootskörper besteht aus allen Teilen des Bootskörpers einschließlich Ballastkiel und/oder Schwert(er)/Mittelschwert und Ruder.

Sofern loser Ballast oder Teile des Ballastkiels nicht mit getrailert werden sollen, müssen diese Teile unter nicht enthaltene Ausrüstung gesondert aufgelistet werden (siehe 6.5.4).

6.5.2.2 Innenbauteile und Wohneinrichtung

Innenbauteile und Wohneinrichtung sind Schotte und Wände, Isolierung, Verkleidung, fest eingebaute Möbel, Auftriebskörper, Fenster, Luken und Türen, und Polstermaterial.

6.5.2.3 Ausrüstung, innen

Dies sind:

- alle Ausrüstungsgegenstände, die fest mit dem Wasserfahrzeug verbunden sind, z. B., Toilettensystem(e), wasserführende Ausrüstungen, Lenzsystem(e) der Bilge, Koch- und Heizungsanlagen, Kühlsysteme und Lüftungsanlage(n);
- Elektroinstallation und -ausrüstung, einschließlich der eingebauten oder mit dem Wasserfahrzeug gelieferten Batterien;
- fest installierte Navigations- und Elektronik-Ausrüstung;
- Feuerlöscheinrichtung, wenn eingebaut;
- Matratzen, Vorhänge.

EN ISO 8666:2002 (D)

6.5.2.4 Ausrüstung, außen

Für alle Wasserfahrzeuge umfasst diese:

- alle fest mit dem Boot verbundene Ausrüstungsteile und Beschläge, wie z. B. Seereling, Bug- und Heckkorb, Klüverbaum mit Beschlägen;
- Badeplattform, Badeleiter, Steuereinrichtung, Winden, Spritzverdeck, Sonnensegel, Plichttisch, Grätings;
- Signalmast(en);
- Anker, Ankertrossen und Ketten;
- lose Ausrüstung, z. B. Fender, Beleg- und Schleppleinen;

und, für Wasserfahrzeuge mit Segeleinrichtung(en):

- Mast(en), Bäume/Baum, Spinnakerbäume und andere Spieren, stehendes und laufendes Gut, Arbeitsbegelung.

6.5.2.5 Motor- und Kraftstoffsystem

6.5.2.5.1 Fest eingebaute Motor- und Kraftstoffsysteme

Fest eingebaute Motor- und Kraftstoffsysteme bestehen aus Einbaumotor(en) einschließlich aller Zubehörteile und Bedien- und Kontrollinstrumente, die für den Betrieb notwendig sind, und fest eingebauten Kraftstoffsystemen einschließlich Tanks.

6.5.2.5.2 Außenbordmotoren

Die Masse des Wasserfahrzeuges ist mit der Masse des/r Außenbordmotors/en wie folgt zu ermitteln:

- Masse des/r schwersten Motors/en, der vom Hersteller empfohlen wird, unbeschadet der Tatsache, dass der Hersteller einen leichteren Motor und Zubehör montiert haben könnte;
- Masse jedes fest installierten Kraftstoffsystems;
- Masse der Motorsteuerungen und der Ruderanlage.

6.5.2.5.3 Tanks, Tankinhalte

Diese sind:

- Inhalt fest eingebauter Kraftstofftanks;
- tragbare Tanks und ihr Inhalt;
- Inhalt der Frischwassertanks.

Die Masse der Flüssigkeiten muss nach der nutzbaren Gesamtkapazität des Tanks berechnet oder gemessen werden.

6.5.3 Ausrüstungsteile, die nicht in m_T enthalten sind

Solche Ausrüstungsteile sind:

- lose Ausrüstung innen, z. B. Töpfe, Pfannen, Küchenutensilien, Wäsche;
- lose Ausrüstung für Elektronik und Navigation (z. B. Seekarten);

- Werkzeug, Ersatzteile;
- zusätzliche Segel;
- persönliche Sicherheitsausrüstung und Rettungsmittel;
- Vorräte;
- Bilgenwasser;
- Ballastwasser;
- Schmutzwasser;
- Ködertanks.

6.5.4 Ausschlüsse, Einschlüsse

Der Hersteller/Händler darf Teile der Ausrüstung ausschließen, die nach 6.5.2 (eingeschlossene Teile) aufgelistet sind, diese müssen dann ausdrücklich in der Liste der ausgeschlossenen Teile aufgeführt werden. Auf dieser Liste dürfen keine Bauteile des Bootes oder Teile der Ausrüstung aufgeführt werden, die für den sicheren Betrieb des Bootes notwendig sind.

Sofern Teile eingeschlossen werden sollen, die nach 6.5.3 (Ausschlüsse) aufgeführt sind, müssen sie der Liste der eingeschlossenen Teile hinzugefügt werden.

6.6 Masse der Maximalen Zuladung, m_{MTL}

Der Begriff „maximale Zuladung“, m_{MTL} , festgelegt in ISO 14946 ist als die vom Hersteller empfohlene maximale Zuladung zu verstehen. Diese darf nicht die gesamte Zuladung überschreiten, die zur Masse im Leichtdeplacement unter Einhaltung der Anforderungen für Stabilität, Freibord und Auftrieb nach ISO 12217 sowie solchen an Sitzplätze, hinzugefügt werden könnte. Außerdem muss die Auslegungskategorie berücksichtigt werden.

ANMERKUNG Die vollständige Definition ist in ISO 14946 enthalten.

7 Beladungszustände

7.1 Prüfzustand

Für die Bestimmung von Manövriergeschwindigkeit und Höchstmotorisierung muss das Boot nach 6.4 beladen werden.

7.2 Fahrbereiter Beladungszustand

Das Wasserfahrzeug weist den fahrbereiten Beladungszustand auf, wenn es vollständig für den bestimmungsgemäßen Betrieb ausgerüstet ist, also mit

- aufgefüllten Kraftstofftanks;
- aufgefüllten Frischwassertanks;
- Wasser im Ködertank und Bunn, bis zur vorgesehenen Grenze gefüllt.

Die Masse der Flüssigkeiten muss nach der nutzbaren Gesamtkapazität der Tanks errechnet oder gemessen werden.

Die Masse von Außenbordmotoren und Batterien muss der Höchstmotorisierung entsprechen, mit der das Wasserfahrzeug ausgerüstet und betrieben werden kann.

7.3 Fahrbereiter Beladungszustand, voll beladen

Das Wasserfahrzeug ist ausgerüstet und beladen nach 7.2, aber zusätzlich einschließlich:

- der Massen der Personen (je 75 kg), für die das Boot ausgelegt ist, nach der Anzahl der vorgesehenen Sitzplätze in der Pflicht;
- die Masse der persönlichen Ausrüstung und der Grundausrüstung des Wasserfahrzeugs von $(L_H - 2,5)^2$ kg, jedoch mindestens 10 kg;
- die Masse einer Rettungsinsel oder eines Beibootes, sofern vorgesehen.

Der Konstrukteur/Hersteller muss die Masse und den zugehörigen Tiefgang für diesen Beladungszustand deklarieren.

8 Toleranzen

8.1 Veröffentlichte Daten

Daten gelten als veröffentlicht, wenn sie im Handbuch für Schiffsführer genannt oder als Spezifikation in Broschüren oder anderen Druckwerken wiedergegeben sind, die aus Gründen der Vermarktung des Wasserfahrzeuges erstellt werden.

Veröffentlichte Daten müssen innerhalb folgender Toleranzen sein:

Tabelle 2 — Toleranzen für veröffentlichte Daten

Werte in Prozent

Veröffentlichte Daten	Toleranzen
Lineare Abmessungen	± 1
Lineare Abmessungen, aufblasbare Boote	± 2,5
Segelflächen	± 5
Verdrängung	± 10
Volumina	± 5
Massen	± 5
Geschwindigkeit ^a	± 5
ANMERKUNG Bestimmte kritische Daten beeinflussen die zulässigen Abweichungen, z. B. die größte Breite oder das Höchstgewicht für trailerbare Boote. In diesen Fällen ist die Plus-Abweichung nicht anwendbar.	
^a Diese Geschwindigkeit bezieht sich auf das Wasserfahrzeug im Prüfzustand nach 6.4, sofern keine andere Masse oder kein anderer Beladungszustand definiert ist.	

8.2 Vorläufige Daten

Die vorläufige Festlegung von Abmessungen, Verdrängung und Massen muss kenntlich gemacht werden, z. B. durch den Zusatz „vorläufig“, „angenähert“, „geschätzt“ usw. Sofern dies zutrifft, dürfen die Abweichungen ± 3 % für lineare Abmessungen und ± 15 % für Masse, Verdrängung und Volumen nicht überschreiten.

9 Handbuch für Schiffsführer

Die folgenden Daten, sofern zutreffend, müssen im Handbuch für Schiffsführer genannt werden, das in ISO 10240 festgelegt ist:

- Höchstabmessungen;
- Abmessungen des Rumpfes;
- Tiefgang/Tiefgänge;
- lichte Höhe;
- Tankkapazitäten, einschließlich des nutzbaren Tankvolumens;
- projizierte Segelfläche;
- Masse im Prüfzustand (nur Motorboote);
- Masse zum Trailern (sofern zutreffend);
- Masse im Leichtdeplacement;
- Masse im vollen Beladungszustand und fahrbereit sowie der zugehörige Tiefgang;
- maximale Zuladung.

Anhang ZA (informativ)

Normative Verweisungen auf internationale Publikationen mit ihren entsprechenden europäischen Publikationen

Diese Europäische Norm enthält durch datierte oder undatierte Verweisungen Festlegungen aus anderen Publikationen. Diese normativen Verweisungen sind an den jeweiligen Stellen im Text zitiert, und die Publikationen sind nachstehend aufgeführt. Bei datierten Verweisungen gehören spätere Änderungen oder Überarbeitungen dieser Publikationen nur zu dieser Europäischen Norm, falls sie durch Änderung oder Überarbeitung eingearbeitet sind. Bei undatierten Verweisungen gilt die letzte Ausgabe der in Bezug genommenen Publikation (einschließlich Änderungen).

ANMERKUNG Ist eine internationale Publikation durch gemeinsame Abweichungen modifiziert worden, gekennzeichnet durch (mod.), dann gilt die entsprechende EN/HD.

Publikation	Jahr	Titel	EN	Jahr
ISO 12217-1	2002	Kleine Wasserfahrzeuge — Festlegung und Kategorisierung von Querstabilität und Auftrieb — Teil 1: Nicht-Segelboote ab 6 m Rumpflänge (ISO 12217-1:2002); Deutsche Fassung EN ISO 12217-1:2002.	EN ISO 12217-1	2002
ISO 12217-2	2002	Kleine Wasserfahrzeuge — Festlegung und Kategorisierung von Querstabilität und Auftrieb — Teil 2: Segelboote ab 6 m Rumpflänge (ISO 12217-2:2002); Deutsche Fassung EN ISO 12217-2:2002.	EN ISO 12217-2	2002
ISO 12217-3	2002	Kleine Wasserfahrzeuge — Festlegung und Kategorisierung von Querstabilität und Auftrieb — Teil 1: Boote unter 6 m Rumpflänge (ISO 12217-3:2002); Deutsche Fassung EN ISO 12217-3:2002.	EN ISO 12217-3	2002
ISO 14946	2001	Kleine Wasserfahrzeuge — Maximale Zuladung (ISO 14946:2001); Deutsche Fassung EN ISO 14946:2001.	EN ISO 14946	2001

Anhang ZB (informativ)

Abschnitte in dieser Europäischen Norm, die grundlegende Anforderungen oder andere Vorgaben von EU-Richtlinien betreffen

Diese Europäische Norm wurde im Rahmen eines Mandates, das dem CEN von der Europäischen Kommission und der Europäischen Freihandelszone erteilt wurde, erarbeitet und unterstützt grundlegende Anforderungen der EU-Richtlinie 94/25/EG.

WARNHINWEIS: Für Produkte, die in den Anwendungsbereich dieser Norm fallen, können weitere Anforderungen und weitere EU-Richtlinien anwendbar sein.

Die folgenden Abschnitte dieser Norm, wie in Tabelle ZB.1 ausführlich angegeben, sind geeignet, Anforderungen der Richtlinie 94/25/EG zu unterstützen.

Die Übereinstimmung mit den Abschnitten dieser Norm ist eine Möglichkeit, die relevanten grundlegenden Anforderungen der betreffenden Richtlinie und der zugehörigen EFTA-Vorschriften zu erfüllen.

Tabelle ZB.1 — Gegenüberstellung von dieser Europäischen Norm mit den EU-Richtlinien 94/25/EG

Abschnitte/Unterabschnitte dieser Europäischen Norm	Relevante grundlegende Anforderungen der Richtlinie 94/25/EG	Erläuterungen
Alle Abschnitte	Entsprechend	Definiert grundsätzliche Bootsabmessungen und Daten
4.2.2	Artikel 1, Abschnitt 2, Artikel 8, Abschnitt 1, 2, 3, Anhang 1, Abschnitt 3.3, 3.8	Längenabmessung des Rumpfes