COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 31.7.2015
COM(2015) 382 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 391/2009 relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi

I. Introduzione

La presente relazione esamina l'attuazione da parte degli organismi riconosciuti dell'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 391/2009 (di seguito "il regolamento") concernente l'armonizzazione delle norme e delle procedure di tali organismi riconosciuti e l'istituzione di un sistema di riconoscimento reciproco dei rispettivi certificati di classe relativi a materiali, equipaggiamenti e componenti.

La presente relazione si basa su uno studio indipendente, in conformità all'articolo 10, paragrafo 2, del suddetto regolamento[1].

Gli Stati di bandiera, nell'esercizio delle loro responsabilità, possono delegare le responsabilità derivanti dalle convenzioni internazionali ad organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi ("società di classificazione"). Ciascun organismo è responsabile e deve rendere conto allo Stato di bandiera per il lavoro svolto per suo conto.

Le principali responsabilità delegate a questi organismi sono descritte nelle convenzioni internazionali dell'Organizzazione marittima internazionale o nel quadro della legislazione dell'Unione pertinente. Nell'UE il regolamento e la direttiva 2009/15/CE[2] stabiliscono le disposizioni e le norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e il quadro giuridico per il riconoscimento di tali organismi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime degli Stati membri, che per svolgere le suddette ispezioni e visite di controllo possono autorizzare esclusivamente gli organismi riconosciuti a norma del regolamento (organismi riconosciuti dall'UE).

A livello internazionale il quadro giuridico pertinente è istituito dal codice per l'implementazione degli strumenti e dal codice per gli organismi riconosciuti dell'Organizzazione marittima internazionale, che sono entrati in vigore il 1º gennaio 2015. Per garantire la conformità della legislazione dell'Unione ai suddetti codici, la Commissione ha adottato la direttiva di esecuzione 2014/111/UE della Commissione[3] e il regolamento di esecuzione (UE) n. 1355/2014 della Commissione[4].

Il considerando 25 del regolamento di esecuzione (UE) n. 1355/2014 della Commissione chiarisce che il regime di riconoscimento reciproco dei certificati di classe relativi a materiali, equipaggiamenti e componenti stabilito all'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 391/2009 può essere applicato solo nell'Unione nei confronti delle navi battenti bandiera di uno Stato membro. Per quanto concerne le navi battenti bandiera non unionale, l'accettazione dei certificati pertinenti resta nell'ambito della discrezionalità degli Stati di bandiera non UE in questione nell'esercizio esclusivo della loro giurisdizione, in particolare nell'ambito della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS).

Nello svolgimento delle loro attività, le società di classificazione obbligano i fabbricanti a rispettare diversi gruppi di requisiti elaborati da ciascuna di esse. Tali requisiti sono importanti per la costruzione e il funzionamento delle navi e svolgono un ruolo nel rassicurare

[1] http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

[2] Direttiva 2009/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 47).

[3] Direttiva di esecuzione 2014/111/UE della Commissione, del 17 dicembre 2014, recante modifica della direttiva 2009/15/CE per quanto attiene all'adozione da parte dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) di taluni codici e relativi emendamenti di alcuni protocolli e convenzioni.

[4] Regolamento di esecuzione (UE) n. 1355/2014 della Commissione, del 17 dicembre 2014, recante modifica del regolamento (CE) n. 391/2009 per quanto attiene all'adozione da parte dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) di taluni codici e relativi emendamenti di alcuni protocolli e convenzioni.

l'armatore e l'assicuratore della nave e in ultima analisi lo Stato di bandiera in merito alla sicurezza della nave.

L'assenza del riconoscimento reciproco dei certificati di classe tra le società implica la necessità di ottenere più certificazioni: per operare su scala mondiale (e avere accesso a una vasta gamma di armatori che scelgono una società di classificazione per supervisionare la costruzione di una nave), i fornitori di equipaggiamento marittimo devono ottenere, per lo stesso equipaggiamento, un certificato da diverse società di classificazione attestante la conformità a requisiti spesso molto simili e talvolta basati su prove identiche effettuate addirittura negli stessi laboratori (che spesso sono i laboratori del fabbricante).Questo problema è affrontato dall'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 391/2009, poiché il fatto che un prodotto debba essere certificato da una o più società di classificazione è importante anche dal punto di vista del mercato interno dell'UE.

Il regolamento introduce l'obbligo per gli organismi riconosciuti dall'UE di armonizzare le proprie regole di classificazione e di istituire un sistema di riconoscimento reciproco dei certificati di classe relativi agli equipaggiamenti, ai materiali e ai componenti. In particolare, a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento: "*Gli organismi riconosciuti si consultano periodicamente per mantenere l'equivalenza e tendere all'armonizzazione delle rispettive norme e procedure e della loro applicazione. Essi collaborano tra loro ai fini di un'interpretazione coerente delle convenzioni internazionali, fatti salvi i poteri degli Stati di bandiera.*

Gli organismi riconosciuti, nei casi in cui ciò sia opportuno, concordano le condizioni tecniche e procedurali in base alle quali essi riconoscono reciprocamente i certificati di classe relativi a materiali, equipaggiamenti e componenti, rilasciati in base a norme equivalenti, prendendo come riferimento le norme più rigorose ed esigenti."

Questo tipo di armonizzazione va distinto dall'armonizzazione dell'UE dei requisiti obbligatori per l'equipaggiamento marittimo. La direttiva sull'equipaggiamento marittimo[5] (MED) disciplina l'equipaggiamento installato a bordo di una nave per il quale esiste un "requisito di trasporto" nell'ambito di una o più convenzioni internazionali (per esempio per la prevenzione dell'inquinamento marino, la protezione antincendio, la navigazione, i mezzi di salvataggio). Gli Stati membri non sono autorizzati a vietare l'immissione sul mercato o l'installazione a bordo di navi battenti bandiere dell'UE di equipaggiamento marittimo conforme alla MED, né possono rifiutare il rilascio di certificati ad esso correlati alle navi battenti la loro bandiera. L'equipaggiamento in questione deve recare come segno visibile di conformità alla MED il cosiddetto "marchio di conformità". L'Unione ha concluso un accordo di reciproco riconoscimento[6] con gli Stati Uniti per agevolare gli scambi ed evitare le certificazioni multiple dell'equipaggiamento recante tale marchio.

Un'ampia gamma di equipaggiamenti marittimi (ad esempio gli equipaggiamenti non inclusi nelle convenzioni internazionali) tuttavia non rientra nel campo di applicazione della MED, ma è oggetto di requisiti di certificazione delle società di classificazione. L'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento riguarda tali equipaggiamenti.

[5] Direttiva 96/98/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, sull'equipaggiamento marittimo (GU L 46 del 17.2.1997, pag. 25), e successive modifiche.
[6] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL_2004_150_R_0042_01&from=EN

II. Progressi sinora compiuti

Il regolamento non stabilisce le modalità di attuazione specifiche del riconoscimento reciproco e non fissa alcuna scadenza. Questa flessibilità consente agli organismi riconosciuti dall'UE di collaborare tra loro e con altri soggetti interessati, come SEA Europe (l'associazione europea delle costruzioni navali e dell'equipaggiamento marittimo), e di decidere come procedere all'attuazione.

Per quanto riguarda il primo requisito (armonizzazione), gli organismi riconosciuti dall'UE hanno adottato un approccio sistematico all'armonizzazione delle condizioni tecniche e procedurali per la certificazione dei prodotti ammissibili al regime di riconoscimento reciproco. Essi sostengono di aver preso a riferimento le norme più rigorose ed esigenti. Per quanto riguarda il processo di armonizzazione delle regole e delle procedure, una revisione dello stato di attuazione attuale ha evidenziato che a tutt'oggi l'armonizzazione è ancora in fase embrionale. Sebbene nell'ambito del "regime di riconoscimento reciproco" siano stati rilasciati alcuni certificati reciprocamente riconosciuti, questi coesistono sul mercato con i singoli certificati degli organismi riconosciuti per quei prodotti specifici. In altre parole, i singoli certificati degli organismi riconosciuti non sono stati ritirati dal mercato. Ciò significa che è necessario ulteriore tempo per testare il nuovo certificato reciprocamente riconosciuto, il cui uso potrebbe diventare prassi comune e che alla fine potrebbe sostituire i singoli certificati rilasciati dagli organismi.

Per quanto riguarda il secondo requisito (riconoscimento reciproco), gli organismi riconosciuti dall'UE hanno valutato le seguenti possibilità:

1. accettare direttamente le rispettive norme come equivalenti, riconoscendo reciprocamente i certificati così come sono;

2. scegliere e accettare direttamente le regole considerate più esigenti e più rigorose in seguito a una valutazione di tutte le regole di classificazione dei prodotti (materiali/equipaggiamenti/componenti) in questione di tutti gli organismi riconosciuti dall'UE;

3. elaborare da zero requisiti tecnici comuni come base per il rilascio, in determinati casi, di un ulteriore certificato reciprocamente riconosciuto. I singoli certificati rilasciati da ciascun organismo riconosciuto dall'UE continuano ad esistere parallelamente alla proposta di certificato (reciprocamente riconosciuto).

Gli organismi hanno deciso di seguire il terzo approccio per adempiere gli obblighi di cui all'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento.

È stato creato un meccanismo di valutazione dei rischi per valutare tutti i prodotti in base a una scala di criticità per la sicurezza che va da 1 a 6, come illustrato di seguito (figura 1).

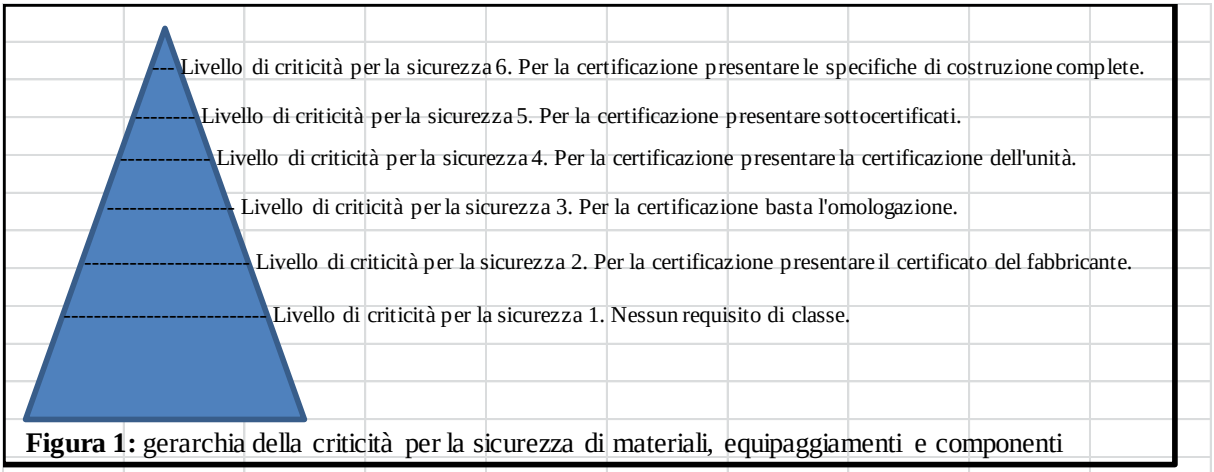

Figura 1: gerarchia della criticità per la sicurezza di materiali, equipaggiamenti e componenti

La scala di criticità per la sicurezza ha assunto la forma di una piramide gerarchica[7]. Per la certificazione del livello più alto (6°) della piramide è richiesta la presentazione delle specifiche di costruzione complete. Scendendo al 5° livello, per la certificazione sono richiesti sottocertificati. Per il 4° livello è richiesta la certificazione dell'unità e per il livello 3 è sufficiente l'omologazione. Per i livelli più bassi (1° e 2°) non esistono requisiti di classe o è sufficiente un certificato del fabbricante. Gli organismi riconosciuti dall'UE si sono accordati su una serie di requisiti tecnici per un numero limitato di prodotti (attualmente 34, ma che diventeranno 44 dal 1° luglio 2015) ammissibili alla certificazione su presentazione dell'omologazione, che rientrano nel 3° livello della scala di criticità per la sicurezza di cui sopra. Questo tipo specifico di certificazione è noto come il "regime di riconoscimento reciproco".

I requisiti tecnici[8] per i certificati pertinenti sono concordati tra gli organismi riconosciuti dall'UE e sono pubblicati per gruppi. L'elaborazione dei singoli gruppi si è via via velocizzata grazie all'esperienza acquisita negli ultimi anni e l'andamento (dalla prima bozza alla pubblicazione finale) è illustrato nella tabella di seguito riportata:

Gruppo	Prima bozza	Pubblicazione finale
#1	29.6.10	1.1.2013
#2	6.9.2011	1.7.2013
#3	24.9.2013	1.7.2014
#4	23.4.2014	Prevista per l'1.7.2015
#5	21.4.2015	Elaborazione in corso

Il primo gruppo comprendeva i requisiti tecnici per 11 prodotti (3° livello di criticità per la sicurezza) ed è entrato in vigore all'inizio del 2013. Sono seguiti un secondo gruppo (11 prodotti, luglio 2013) e un terzo (12 prodotti, luglio 2014) sempre per lo stesso livello di criticità per la sicurezza (3°). Un quarto gruppo di requisiti tecnici per 10 prodotti, ancora una volta del 3° livello di criticità per la sicurezza, è entrato in vigore il 1° luglio 2015. Sono iniziati i preparativi per il quinto gruppo, con la partecipazione del settore industriale alla

[7] Cfr. pag. 12 (L'approccio degli organismi riconosciuti dall'UE all'attuazione dell'articolo 10) del documento reperibile sul sito: http://www.euromr.org/SiteAssets/Document%20Archive/EU_report_1212_L02.pdf
[8] Requisiti tecnici concordati per il riconoscimento reciproco: http://www.euromr.org/technical-requirements

scelta dei requisiti tecnici per i prodotti interessati sulla base di un elenco consolidato di prodotti (del 3° livello di criticità per la sicurezza) presentato dal gruppo per il riconoscimento reciproco degli organismi riconosciuti dall'UE. Tutti i gruppi del regime di riconoscimento reciproco riguardano prodotti della categoria "omologazione" in quanto la sua criticità è risultata bassa, il che consente di acquisire esperienza nell'uso del nuovo regime contenendo i rischi per la sicurezza. Con l'adozione del quarto gruppo, i requisiti tecnici relativi ai 44 prodotti ammissibili al regime copriranno circa il 50% delle certificazioni totali basate sull'omologazione richieste nelle regole di classificazione degli organismi riconosciuti dall'UE. Gli organismi ritengono che con l'aumentare del livello di criticità per la sicurezza, si dovranno considerare processi più complessi, tuttavia, l'elenco di prodotti attualmente disponibile non è considerato sufficientemente ampio da avere un valore aggiunto per le imprese, perché riguarda solo un piccolo segmento di mercato, secondo il settore manifatturiero.

Nell'affrontare la questione dell'armonizzazione dei requisiti tecnici, gli organismi avrebbero potuto optare per un semplice riconoscimento reciproco dei rispettivi certificati, almeno per quanto riguarda i prodotti del 3° livello di criticità per la sicurezza. Ciò avrebbe potuto portare ad un avanzamento più rapido che corrisponderebbe maggiormente alle aspettative dei fabbricanti di equipaggiamento marittimo.

III. Questioni in discussione

Conformità ai requisiti di sicurezza

Il regime di riconoscimento reciproco è conforme alle considerazioni di sicurezza di cui all'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento. Tutte le principali parti interessate hanno convenuto che la sicurezza riveste un'importanza primaria.

L'elaborazione e l'attuazione dei requisiti tecnici per il certificato reciprocamente riconosciuto è soggetta alle regole più rigorose e tutti gli organismi riconosciuti dall'UE seguono le stesse regole per il rilascio del nuovo certificato reciprocamente riconosciuto. Tutti i nuovi certificati reciprocamente riconosciuti che saranno rilasciati avranno inoltre esattamente lo stesso valore a livello mondiale. Qualora tuttavia vi fosse un caso di non accettazione di un certificato reciprocamente riconosciuto da parte di un determinato organismo riconosciuto dall'UE, il gruppo sugli organismi riconosciuti dall'UE ha istituito procedure di informazione interne al fine di accertare i motivi dell'incidente e agire di conseguenza, in conformità all'articolo 10, paragrafo 1, terzo comma.

Partecipazione delle parti interessate

Va sottolineato che i fabbricanti di equipaggiamento marittimo sono coinvolti solo marginalmente nel processo di certificazione reciprocamente riconosciuta.

Da un lato, i grossi produttori di apparecchiature originali (OEM) sono maggiormente coinvolti nel processo di riconoscimento reciproco in virtù del loro interesse specifico e dalla loro conoscenza di processi di certificazione simili acquisita in passato attraverso altre collaborazioni internazionali, ad esempio attività di normazione internazionali per i prodotti e le apparecchiature elettriche o meccaniche. Dall'altro, gli OEM più piccoli non sono altrettanto informati o coinvolti a causa delle loro caratteristiche di mercato intrinseche, quali dimensioni più ridotte e vincoli in termini di risorse amministrative e finanziarie. È questo gruppo di fabbricanti di equipaggiamento marittimo che gradirebbe ricevere maggiori

informazioni sul regime di certificazione reciprocamente riconosciuto ed è questo gruppo specifico di parti interessate che potrebbe trarre i maggiori benefici dal regolamento, poiché non può permettersi di pagare sempre per certificati multipli.

Diverse parti interessate concordano sul fatto che vi sia una mancanza o una carenza di informazioni disponibili[9]. Ciò può dipendere dal fatto che il regime di riconoscimento reciproco è operativo e visibile sul mercato da poco (tutti i certificati reciprocamente riconosciuti esistenti sono stati rilasciati negli ultimi 18 mesi).

Tutti gli organismi riconosciuti dall'UE hanno sviluppato processi interni per la certificazione reciprocamente riconosciuta al fine di sensibilizzare i propri addetti, sia entro i confini dell'UE che su scala internazionale (sedi centrali e uffici periferici in tutto il mondo degli organismi riconosciuti dall'UE), in linea con le attività a livello mondiale di ciascun organismo. Al momento dell'elaborazione della presente relazione erano stati rilasciati un totale di 14 certificati reciprocamente riconosciuti[10]. È importante sottolineare che i fabbricanti cui sono stati rilasciati tali certificati hanno la sede principale non solo in paesi membri dell'UE, ma anche negli Stati Uniti, a Taiwan e in Corea del Sud. Ciò evidenzia ancor di più la natura mondiale dell'industria e l'importanza che i certificati reciprocamente riconosciuti rilasciati siano accettati su una scala il più vasta possibile.

Questioni connesse ai costi e agli oneri amministrativi

Attualmente vi è anche una mancanza di trasparenza in merito al **costo** dell'acquisizione di un certificato reciprocamente riconosciuto.

È difficile avere un quadro completo del costo totale, in quanto il costo di un nuovo certificato reciprocamente riconosciuto varia secondo il prodotto per il quale sarà usato. Per prodotti semplici fabbricati in serie (quali valvole, componenti elettrici, ecc.), il costo del nuovo certificato può variare da un costo analogo fino al doppio del costo di un certificato per lo stesso prodotto per il quale fino ad ora erano richiesti singoli certificati di omologazione rilasciati dagli organismi riconosciuti. Per un'altra categoria di prodotti specifici (ad es. prodotti non fabbricati in serie, ma su richiesta) invece il costo del nuovo certificato reciprocamente riconosciuto potrebbe teoricamente essere notevolmente più elevato rispetto ad un singolo certificato di omologazione rilasciato da un organismo riconosciuto. Le tasse di rinnovo sembrano invece essere simili a quelle per i certificati di omologazione. Un termine di 5 anni per il rinnovo dei certificati reciprocamente riconosciuti è la prassi generale tra gli organismi riconosciuti dall'UE per quanto riguarda non solo i certificati rilasciati nell'ambito del regime di riconoscimento reciproco, ma anche i singoli certificati di omologazione rilasciati dagli organismi riconosciuti (per questi ultimi si veda anche la circolare MSC.1/Circ.1221 dell'IMO[11]). Il fatto che per alcuni dei nuovi certificati reciprocamente riconosciuti siano richieste prove in presenza di testimoni, in combinazione con la necessità di soddisfare norme più rigorose, ha potenzialmente portato ad un aumento dei costi in alcuni casi.

I dati preliminari dello studio indipendente dimostrano che il **tempo** necessario per acquisire un certificato reciprocamente riconosciuto varia notevolmente (da 6 mesi fino a 2 anni) a

[9] http://www.easy-content.be/Documents/Open.aspx?guid={0CF8BB9B-3D56-4E4F-ABCF-B3F8991A6A81}
http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

[10] Cfr. appendice V dello studio indipendente di cui all'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 391/2009: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

[11] http://www.iho.int/mtg_docs/industry/ECDIS_workshop_12/MSC_Circ1221.pdf

seconda del prodotto in questione e della complessità del processo complessivo (vale a dire dell'onere amministrativo). Tali variazioni possono essere in parte attribuite anche al fatto che il numero di certificati reciprocamente riconosciuti rilasciati fino ad ora è limitato e risulta quindi difficile trarre conclusioni generali su aspetti relativi alla tempistica. È stato riferito[12] che, per un prodotto specifico, il certificato reciprocamente riconosciuto e il singolo certificato di omologazione dell'organismo riconosciuto dall'UE sono stati rilasciati contemporaneamente. È tuttavia importante riconoscere che con l'aumentare del numero di certificati reciprocamente riconosciuti rilasciati e la progressiva standardizzazione dell'intero processo, il tempo necessario per acquisire un nuovo certificato reciprocamente riconosciuto potrebbe notevolmente ridursi.

IV. Prospettive future

Meccanismo di valutazione della criticità per la sicurezza

In termini di numero di prodotti per i quali è ammesso il certificato reciprocamente riconosciuto, fino ad oggi si sono compiuti progressi solo per quanto riguarda il 3° livello di criticità per la sicurezza. Gli organismi riconosciuti dall'UE hanno cercato di coinvolgere l'industria dell'equipaggiamento marittimo nel processo, come emerge anche dal lungo elenco[13] di riunioni e iniziative organizzate dal 2009. In questa fase è importante affrontare le preoccupazioni riguardanti l'impatto sulla sicurezza. A questo fine si può seguire lo stesso approccio basato sul rischio seguito dagli organismi riconosciuti dall'UE, includendo i requisiti tecnici più rigorosi, per tutti i prodotti[14] che rientrano nel 3° livello di criticità per la sicurezza che sono compresi nei gruppi esistenti (1, 2 e 3) e che rientreranno nei due gruppi (4 e 5) di prodotti che saranno pubblicati in futuro (rispettivamente il 1.7.2015 e nell'estate del 2016), e l'obbligo di prove in presenza di testimoni, laddove necessario per l'acquisizione di un certificato reciprocamente riconosciuto. In questo modo l'approccio del regime di riconoscimento reciproco può acquisire slancio nel tempo e continuare ad affrontare questioni di sicurezza.

L'elaborazione di un modello di rischio più avanzato e completo per la scelta dei prodotti da includere nel prossimo livello di criticità per la sicurezza (il 4°) richiederebbe il coinvolgimento di varie organizzazioni delle parti interessate, comprese le compagnie di assicurazione. Gli organismi riconosciuti dall'UE hanno in programma di condurre uno studio pilota della durata di 6 mesi per garantire il mantenimento della sicurezza al livello superiore (4°).

Partecipazione degli utilizzatori finali

Le parti interessate dell'industria all'interno dell'UE sembrano essere più attive in termini di partecipazione al processo di consultazione degli organismi riconosciuti dall'UE, mentre l'industria mondiale potrebbe essere maggiormente coinvolta in futuro. Quest'ipotesi è suffragata dal fatto che dei 7 fabbricanti che utilizzano già il nuovo certificato reciprocamente riconosciuto per alcuni dei loro prodotti, 3 hanno sede al di fuori dell'UE (nella fattispecie, negli Stati Uniti, a Taiwan e in Corea del Sud). Ciò potrebbe accrescere l'accettazione mondiale dei certificati reciprocamente riconosciuti. Si incoraggerebbe inoltre una maggiore

[12] http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm
[13] Cfr. l'appendice I dello studio indipendente di cui all'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 391/2009: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm
[14] Cfr. l'appendice II dello studio indipendente di cui all'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 391/2009: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

partecipazione dei piccoli OEM, che costituiscono il gruppo meno spesso coinvolto nell'attuale attuazione del regime di riconoscimento reciproco, attraverso associazioni, seminari d'informazione e altri eventi analoghi. In questo caso i certificati reciprocamente riconosciuti potrebbero favorire l'accesso al mercato delle piccole e medie imprese (PMI). In pratica, tuttavia, a causa dell'attuale ambiguità dell'accettazione su base volontaria dei certificati reciprocamente riconosciuti percepita dalle amministrazioni di tutto il mondo, ciò può valere solo per le PMI con sede nell'UE che forniscono materiali, equipaggiamenti e componenti alle navi battenti bandiera di uno Stato membro. In ogni caso, ferma restando la necessità di continuare a promuovere l'accettazione volontaria su scala mondiale, i tempi di commercializzazione e i costi amministrativi sarebbero ridotti per le società che si rivolgono ad un pubblico più vasto.

Altre considerazioni

In questo momento non è chiaro se gli organismi riconosciuti dall'UE riusciranno ad elaborare requisiti per certificazioni reciprocamente riconosciute **di prodotti più complessi nel prossimo futuro**. I fabbricanti di apparecchiature vorrebbero proporre un elenco di possibili nuovi prodotti con una criticità per la sicurezza più elevata. A tal fine SEA Europe e gli organismi riconosciuti dall'UE hanno proposto ulteriori misure, compresi incontri programmati tra le principali parti interessate internazionali del settore, con l'obiettivo di discutere e raccogliere commenti e raccomandazioni per integrare ulteriori prodotti nel regime.

Per quanto riguarda i prodotti attualmente esistenti, come illustrato dallo studio indipendente, una percentuale importante delle parti interessate (come fabbricanti, operatori di navi, assicuratori, cantieri navali, costruttori e riparatori di navi) non disponeva di informazioni sull'utilizzo e l'accettazione del certificato reciprocamente riconosciuto e non sapeva se i certificati reciprocamente riconosciuti fossero già accettati da tutti gli organismi riconosciuti dall'UE.

Si potrebbero pertanto prevedere **eventi di divulgazione** (ad esempio workshop, seminari, ecc.), in combinazione con una distribuzione più ampia e a una percentuale maggiore di parti interessate con interessi industriali diversi, delle informazioni esistenti sui requisiti tecnici dei prodotti ammissibili al regime di riconoscimento reciproco. Ciò consentirebbe al regime di riconoscimento reciproco di raggiungere un pubblico più ampio. A tal fine i due seminari organizzati finora dagli organismi riconosciuti dall'UE e da SEA Europe sono stati considerati un'iniziativa efficace in questa direzione ed è opportuno organizzarne altri.

La concessione di tempo per elaborare le raccomandazioni e raccogliere commenti sul regime attraverso i canali di comunicazione disponibili[15] può accrescere la consapevolezza e quindi favorire un maggiore coinvolgimento di un gruppo più ampio di parti interessate. I prodotti/le unità che sono già oggetto di regole comuni fra gli organismi riconosciuti dall'UE potrebbero costituire un buon punto di partenza per l'ampliamento del regime al livello successivo (4°) di criticità per la sicurezza. Informando gli armatori, i costruttori di navi e gli ispettori locali in merito al sistema di riconoscimento reciproco se ne potrebbe favorire ulteriormente l'accettazione. Un'altra misura passibile di promuovere il regime di riconoscimento reciproco sarebbe una maggiore trasparenza sul costo dei certificati reciprocamente riconosciuti.

[15] Per chiedere modifiche o chiarimenti sui requisiti tecnici per il riconoscimento reciproco e la relativa documentazione: http://www.euromr.org/technical-requirements

V. Conclusioni

Il regime di riconoscimento reciproco elaborato dagli organismi riconosciuti dall'UE è conforme al regolamento UE, anche se i fabbricanti criticano il fatto che la procedura di richiesta dei certificati reciprocamente riconosciuti non è ancora completamente armonizzata. L'esperienza maturata, che è molto limitata, evidenzia che i fornitori di componenti continuano a richiedere singoli certificati e in aggiunta il certificato reciprocamente riconosciuto. Laddove siano previste prove in presenza di testimoni per l'ottenimento di quest'ultimo, il costo è spesso considerato eccessivo (in particolare per le PMI). Siccome si registra una generale mancanza di informazioni al di fuori delle parti più direttamente interessate, informazioni supplementari ed eventi di divulgazione potrebbero favorire la sensibilizzazione e la partecipazione al regime di certificazione reciprocamente riconosciuta. L'accettazione internazionale volontaria è il principale ostacolo da superare e il dialogo tra i rappresentanti dell'industria nonché tra le autorità pubbliche pertinenti può aumentare la comprensione e l'accettazione del regime di certificazione reciprocamente riconosciuta al di fuori dell'UE. Mediante l'applicazione dell'approccio basato sul rischio per la scelta delle voci da inserire in tutti i gruppi di requisiti tecnici per i prodotti del 3° livello di criticità per la sicurezza nonché il rispetto delle norme più rigorose, il regime di riconoscimento reciproco promuove pienamente la sicurezza. Vi è ancora margine per ampliare il regime di certificazione reciprocamente riconosciuta in modo da coprire una gamma più ampia di equipaggiamenti marittimi (ad esempio prodotti o materiali più complessi) nei diversi livelli di criticità per la sicurezza.

Globalmente, in questo momento, si può concludere quanto segue:

- Il regime di riconoscimento reciproco elaborato dagli organismi riconosciuti dall'UE è conforme al regolamento dell'UE, nonostante la sua portata sia ancora limitata, e dovrebbe essere ulteriormente sviluppato.

- Attualmente per gli stessi prodotti i certificati reciprocamente riconosciuti coesistono con i singoli certificati di omologazione. Gli organismi riconosciuti dovrebbero considerare l'opportunità di semplificare le procedure per i certificati reciprocamente riconosciuti in casi appropriati in modo da rendere il loro costo più competitivo e da eliminare gradualmente i singoli certificati.