EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 31.7.2015
COM(2015) 382 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

alusten tarkastamis- ja katsastamislaitoksia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annetun asetuksen (EY) N:o 391/2009 10 artiklan 2 kohdan nojalla

I. Johdanto

Tässä kertomuksessa tarkastellaan, miten hyväksytyt laitokset ovat panneet täytäntöön asetuksen (EY) N:o 391/2009, jäljempänä ’asetus’, 10 artiklan 1 kohdan säännökset, jotka koskevat näiden laitosten sääntöjen ja menettelyjen yhdenmukaistamista sekä materiaaleja, varusteita ja osia koskevien luokitustodistusten vastavuoroista tunnustamista koskevan järjestelmän käyttöönottoa.

Tämä kertomus perustuu edellä mainitun asetuksen[1] 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuun riippumattomaan tutkimukseen.

Lippuvaltioiden viranomaiset voivat siirtää niille kansainvälisten yleissopimusten nojalla kuuluvia lakisääteisiä velvollisuuksia alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutetuille laitoksille, jäljempänä ’luokituslaitokset’. Kukin laitos on vastuussa ja selontekovelvollinen lippuvaltion viranomaisille työstä, jonka se tekee niiden puolesta.

Luokituslaitoksille siirrettävät keskeiset tehtävät kuvataan Kansainvälisen merenkulkujärjestön kansainvälisissä yleissopimuksissa tai asiaa koskevassa unionin lainsäädännössä. EU:ssa alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia koskevat yhteiset säännöt ja standardit on vahvistettu asetuksella sekä direktiivillä 2009/15/EY[2]. Niillä myös luodaan oikeudellinen kehys alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettujen laitosten tunnustamista sekä jäsenvaltioiden merenkulkuviranomaisten asiaan liittyviä toimia varten. Jäsenvaltioiden merenkulkuviranomaiset voivat valtuuttaa edellä mainittujen lakisääteisten tehtävien toteuttamista varten ainoastaan asetuksen nojalla tunnustetut laitokset (EU:n hyväksytyt laitokset).

Kansainvälisellä tasolla sovellettavan oikeudellisen kehyksen muodostavat Kansainvälisen merenkulkujärjestön hyväksymät asiakirjojen täytäntöönpanoa ja hyväksyttyjä laitoksia koskevat säännöstöt, jotka tulivat voimaan 1. tammikuuta 2015. Varmistaakseen unionin lainsäädännön yhdenmukaisuuden kyseisten säännöstöjen kanssa komissio on hyväksynyt komission täytäntöönpanodirektiivin 2014/111/EU[3] ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1355/2014[4].

Komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1355/2014 johdanto-osan 25 kappaleessa selvennetään, että asetuksen (EY) N:o 391/2009 10 artiklan 1 kohdassa säädetty materiaaleja, varusteita ja osia koskevien luokitustodistusten vastavuoroinen tunnustaminen voidaan panna täytäntöön unionissa ainoastaan jonkin unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtivien alusten osalta. Ulkomaisten alusten osalta tällaisten todistusten hyväksyminen kuuluu edelleen asianomaisten kolmansien lippuvaltioiden harkintaan niiden harjoittaessa yksinomaista toimivaltaansa etenkin Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksen (UNCLOS) mukaisesti.

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

[2] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/15/EY, alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 47).

[3] Komission täytäntöönpanodirektiivi 2014/111/EU, annettu 17 päivänä joulukuuta 2014, direktiivin 2009/15/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse tiettyjen säännöstöjen ja niihin liittyvien tiettyjen yleissopimusten ja pöytäkirjojen muutosten hyväksymisestä Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO).

[4] Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1355/2014, annettu 17 päivänä joulukuuta 2014, asetuksen (EY) N:o 391/2009 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse tiettyjen säännöstöjen ja niihin liittyvien tiettyjen yleissopimusten ja pöytäkirjojen muutosten hyväksymisestä Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO).

Toimintansa yhteydessä luokituslaitokset velvoittavat valmistajat noudattamaan kunkin laitoksen kehittämiä erilaisia vaatimuksia. Nämä vaatimukset ovat tärkeitä alusten rakentamisen ja käytön kannalta, ja ne auttavat osaltaan vakuuttamaan laivanvarustajan ja vakuutuksenantajan ja viime kädessä lippuvaltion aluksen turvallisuudesta.

Ilman luokitustodistusten vastavuoroista tunnustamista tarvittaisiin monenlaisia todistuksia: Voidakseen toimia maailmanlaajuisesti (ja saada asiakkaikseen monenlaisia laivanvarustajia, jotka valitsevat luokituslaitoksen valvomaan aluksen rakentamista), laivavarusteiden toimittajien on hankittava samaa varustetta varten eri luokituslaitoksilta todistus, jossa todistetaan sen täyttävän vaatimukset, jotka ovat usein hyvin samankaltaisia ja perustuvat joskus jopa samoissa (usein valmistajalle kuuluvissa) laboratorioissa suoritettuihin samoihin testeihin. Tätä kysymystä käsitellään asetuksen (EY) N:o 391/2009 10 artiklan 1 kohdassa, koska sillä, onko jollakin tuotteella oltava yhden vai useamman luokituslaitoksen hyväksyntä, on merkitystä myös EU:n sisämarkkinoiden kannalta.

Asetus velvoittaa EU:n hyväksytyt laitokset yhdenmukaistamaan sääntöjään ja ottamaan käyttöön materiaaleja, varusteita ja osia koskevien luokitustodistusten vastavuoroista tunnustamista koskevan järjestelmän. Erityisesti asetuksen 10 artiklan 1 kohdan mukaisesti *”Hyväksyttyjen laitosten on määräajoin neuvoteltava keskenään sääntöjensä ja menettelyjensä ja niiden täytäntöönpanon vastaavuuden ylläpitämiseksi ja niiden yhdenmukaistamiseen pyrkimiseksi. Niiden on toimittava keskenään yhteistyössä saavuttaakseen yhdenmukaisen tulkinnan kansainvälisistä yleissopimuksista, sanotun kuitenkaan rajoittamatta lippuvaltioiden toimivaltaa.*

Hyväksyttyjen laitosten on asianmukaisissa tapauksissa sovittava teknisistä ja menettelyyn liittyvistä ehdoista, joiden mukaisesti ne tunnustavat vastavuoroisesti vastaaviin vaatimuksiin perustuvia materiaaleja, varusteita ja osia koskevat luokitustodistukset, ottaen viitearvoiksi vaativimmat ja tiukimmat vaatimukset.”

Tällainen yhdenmukaistaminen on erotettava laivavarusteita koskevien lakisääteisten vaatimusten yhdenmukaistamisesta EU:n tasolla. Laivavarustedirektiivillä[5] (MED) säännellään sellaisia alukselle asennettavia varusteita, joihin sovelletaan ”pakollista varustamista” koskevaa vaatimusta yhden tai useamman kansainvälisen yleissopimuksen nojalla (esimerkiksi merten pilaantumisen ehkäiseminen, palontorjunta, navigointi, hengenpelastuslaitteet). Jäsenvaltiot eivät saa estää laivavarustedirektiivin vaatimukset täyttävien laivavarusteiden markkinoille saattamista tai sijoittamista EU:n lipun alla purjehtiviin aluksiin eivätkä kieltäytyä antamasta tätä koskevia todistuksia lippunsa alla purjehtiville aluksille. Tällaisissa varusteissa on oltava mahdollisimman näkyvä vaatimustenmukaisuusmerkki, ns. ”ruorimerkki”. Unioni on tehnyt Yhdysvaltojen kanssa vastavuoroista tunnustamista koskevan sopimuksen[6], jotta voidaan edistää kauppaa ja välttää moninkertaisten todistusten myöntäminen ruorimerkillä merkityille varusteille.

On kuitenkin paljon sellaisia laivavarusteita (esimerkiksi varusteet, jotka eivät kuulu kansainvälisten yleissopimusten soveltamisalaan), jotka eivät kuulu laivavarustedirektiivin soveltamisalaan, mutta joilta vaaditaan luokituslaitosten todistus. Edellä mainitun asetuksen 10 artiklan 1 kohta koskee juuri tällaisia varusteita.

[5] Neuvoston direktiivi 96/98/EY, annettu 20 päivänä joulukuuta 1996, laivavarusteista (EYVL L 46, 17.2.1997, s. 25), sellaisena kuin se on muutettuna.
[6] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL_2004_150_R_0042_01&from=EN

II. Edistys tähän mennessä

Asetuksessa ei erikseen määritellä, miten vastavuoroinen tunnustaminen olisi toteutettava. Siinä ei myöskään aseteta erityisiä määräaikoja. Näin ollen se antaa EU:n hyväksytyille laitoksille mahdollisuuden tehdä joustavasti yhteistyötä sekä keskenään että muiden sidosryhmien kanssa, joihin kuuluu mm. Ships Maritime Equipment Association (SEA Europe), niin että ne voivat päättää tämän periaatteen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä.

Ensimmäisen vaatimuksen (yhdenmukaistaminen) osalta EU:n hyväksytyt laitokset ovat noudattaneet järjestelmällistä lähestymistapaa yhdenmukaistamalla tekniset ja menettelyä koskevat edellytykset, jotka liittyvät vastavuoroisen tunnustamisen järjestelyyn kelpaavien tuotteiden sertifiointiin. Laitokset ilmoittavat käyttäneensä tässä viitearvona kaikkein vaativimpia ja tiukimpia standardeja. Sääntöjen ja menettelyjen yhdenmukaistamisen osalta täytäntöönpanon nykytilaa koskeva tarkastelu on osoittanut, että järjestelmä on vielä lapsenkengissä. Vastavuoroista tunnustamista koskevan järjestelmän nojalla on myönnetty joitakin todistuksia, mutta ne ovat markkinoilla yhdessä yksittäisten hyväksyttyjen laitosten kyseisille tuotteille myöntämien todistusten kanssa. Toisin sanoen yksittäisten hyväksyttyjen laitosten myöntämiä todistuksia ei ole vedetty pois markkinoilta. Tämä osoittaa, että vastavuoroisesti tunnustettavien todistusten testaamiseen käytännössä tarvitaan lisää aikaa, ennen kuin niistä voi tulla yleinen käytäntö, joka mahdollisesti korvaa erilliset todistukset.

Toisen vaatimuksen (vastavuoroinen tunnustaminen) osalta EU:n hyväksytyt laitokset tarkastelivat seuraavia vaihtoehtoja:

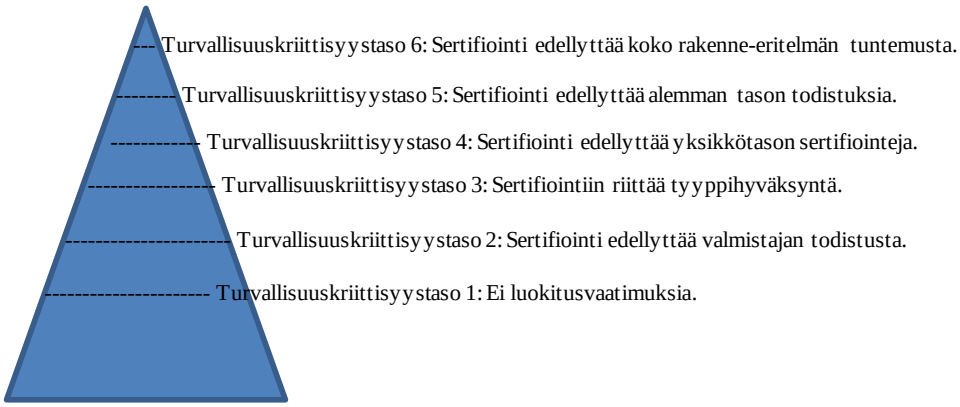
1. hyväksytään muiden laitosten standardit omia vastaaviksi ja tunnustetaan muiden myöntämät todistukset sellaisinaan;

2. valitaan ja hyväksytään suoraan säännöt, joiden katsotaan olevan vaativimmat ja tiukimmat, sen jälkeen kun on arvioitu kaikkien EU:n hyväksyttyjen laitosten käyttämät kyseisten tuotteiden (materiaalit, varusteet ja osat) luokittelusäännöt;

3. laaditaan alusta asti yhteiset tekniset vaatimukset, joiden perusteella voidaan soveltuvissa tapauksissa myöntää täydentävä todistus, jonka laitokset tunnustavat vastavuoroisesti. Kunkin EU:n hyväksytyn laitoksen antamat yksittäiset todistukset ovat edelleen käytössä ehdotetun (vastavuoroisesti tunnustettavan) todistuksen rinnalla.

Laitokset päättivät noudattaa asetuksen 10 artiklan 1 kohdassa säädettyjen velvoitteiden täytäntöönpanoa varten kolmantena mainittua toimintatapaa.

Käyttöön otettiin riskinarviointimekanismi, jonka avulla voidaan arvioida eri alojen tuotteita 6-portaisella asteikolla turvallisuuskriittisyyden kannalta, kuten seuraavassa esitetään (Kaavio 1).



Kuvio 1: Materiaalien, varusteiden ja osien turvallisuuskriittisyyden hierarkkinen kuvaus.

Turvallisuuskriittisyysasteikko on hierarkkisen pyramidin[7] muotoinen. Pyramidin korkeimman (6.) tason sertifiointi edellyttää koko rakenne-eritelmän tuntemusta. Alemman, 5. tason sertifiointi edellyttää alemman tason todistuksia. Seuraavaksi alemmalla, 4. tasolla, vaaditaan yksikkötason sertifiointeja ja 3. tasolla riittää tyyppihyväksyntä. Alimmilla (1. ja 2.) tasoilla ei ole luokitusvaatimuksia tai pelkkä valmistajan antama todistus riittää. EU:n hyväksytyt laitokset ovat hyväksyneet tekniset vaatimukset rajoitetulle määrälle tuotteita (34, määrä kasvaa 44:ään 1. heinäkuuta 2015). Näille voidaan myöntää edellä mainitun 3. turvallisuuskriittisyystason mukainen tyyppihyväksyntä. Tällainen sertifiointi tunnetaan ”todistusten vastavuoroista tunnustamista koskevana järjestelmänä”.

Eri todistuksiin liittyvät tekniset vaatimukset[8] sovitaan EU:n hyväksyttyjen laitosten kesken ja julkaistaan vaiheittain (Tiers). Näiden vaiheiden asteittainen kehitys on nopeutunut viime vuosina kertyneen kokemuksen ansiosta, ja se esitetään (alustavasta versiosta lopulliseen) seuraavassa taulukossa:

Vaiheen numero	Alustava versio	Lopullinen versio
#1	29/6/2010	01/01/2013
#2	06/09/2011	01/07/2013
#3	24/09/2013	01/07/2014
#4	23/04/2014	odotettavissa 01/07/2015
#5	21/04/2015	vireillä

Ensimmäinen vaihe sisälsi tekniset vaatimukset 11 tuotteelle (3. turvallisuuskriittisyystaso) ja tuli voimaan vuoden 2013 alussa. Sen jälkeen tulivat toinen vaihe (11 tuotetta, heinäkuu 2013) ja kolmas vaihe (12 tuotetta, heinäkuu 2014), jotka koskivat edelleen samaa (3.) turvallisuuskriittisyystasoa. Neljäs teknisten vaatimusten vaihe, joka koskee 10 tuotetta ja edelleen 3. turvallisuuskriittisyystasoa, tulee voimaan 1. heinäkuuta 2015. Viidennen vaiheen valmistelut on aloitettu, ja teollisuus osallistuu siihen kuuluvien tuotteiden teknisten vaatimusten valintaan (3. turvallisuuskriittisyystason) tuotteista laaditun konsolidoidun luettelon pohjalta. Luettelon on laatinut EU:n hyväksyttyjen laitosten vastavuoroista tunnustamista käsittelevä työryhmä. Kaikki vastavuoroisen tunnustamisen järjestelmän vaiheet liittyvät tyyppihyväksyntätuotteiden luokkaan, koska sen kriittisyys osoittautui

[7] Ks. s. 12 (*The EU ROs' approach to meeting Article 10*): http://www.euromr.org/SiteAssets/Document%20Archive/EU_report_1212_L02.pdf
[8] Sovitut tekniset vaatimukset vastavuoroista tunnustamista varten: http://www.euromr.org/technical-requirements

alhaiseksi; näin voidaan kerätä kokemuksia uudesta järjestelmästä ja rajoittaa samalla turvallisuusriskiä. Kun neljäs vaihe hyväksytään, tähän järjestelmään kelpuutettujen 44 tuotteen tekniset vaatimukset kattavat noin 50 % kaikista EU:n hyväksyttyjen laitosten luokitussääntöjen mukaan vaadittavista tyyppihyväksyntätodistuksista. Laitokset katsovat, että sitä mukaa kun turvallisuuskriittisyystaso nousee, on harkittava nykyistä monimutkaisempien prosessien käyttöönottoa; tällä hetkellä saatavilla olevien tuotteiden luetteloa ei kuitenkaan valmistusteollisuuden mukaan pidetä riittävän kattavana, jotta se voisi tuoda lisäarvoa liiketoiminnalle, koska sitä sovelletaan vain pienellä markkinasegmentillä.

Teknisten vaatimusten yhdenmukaistamisen sijasta laitokset olisivat voineet valita yksinkertaisesti toistensa todistusten vastavuoroisen tunnustamisen, ainakin 3. turvallisuuskriittisyystason osalta. Valittu menetelmä on kuitenkin saattanut tuottaa tuloksia nopeammin, mikä vastaa paremmin laivavarusteiden valmistajien odotuksia.

III. Edelleen käsiteltävänä olevat kysymykset

Turvallisuusvaatimusten noudattaminen

Vastavuoroisen tunnustamisen järjestelmä näyttää täyttävän asetuksen 10 artiklan 1 kohdassa esitetyt turvallisuusvaatimukset. Kaikki sidosryhmät ovat sitä mieltä, että turvallisuus on ensiarvoisen tärkeää.

Vastavuoroisesti tunnustettavan todistuksen teknisten vaatimusten valmisteluun ja täytäntöönpanoon sovelletaan erittäin tiukkoja sääntöjä, ja kaikki EU:n hyväksytyt laitokset noudattavat samoja sääntöjä myöntäessään uusia vastavuoroisesti tunnustettavia todistuksia. Lisäksi mahdollisesti myöhemmin myönnettävillä uusilla vastavuoroisesti tunnustettavilla todistuksilla tulee olemaan täsmälleen sama asema kaikkialla maailmassa. Siltä varalta, että jokin EU:n hyväksytty laitos kieltäytyy tunnustamasta vastavuoroisesti tunnustettavaa todistusta, EU:n hyväksyttyjen laitosten ryhmä on laatinut sisäiset raportointiprosessit sen selvittämiseksi, miksi näin tehtiin, ja tilanteen korjaamiseksi 10 artiklan 1 kohdan kolmannen alakohdan mukaisesti.

Sidosryhmien osallistuminen

On korostettava, että laivavarusteteollisuus osallistuu vastavuoroista tunnustamista koskevaan sertifiointiprosessiin vain rajoitetusti.

Suuret alkuperäiset laitevalmistajat osallistuvat prosessiin laajemmin oman etunsa vuoksi ja siksi, että niillä on entuudestaan kokemusta vastaavista sertifiointijärjestelmistä muiden kansainvälisten yhteistyösuhteiden, kuten sähköisiä tai mekaanisia tuotteita ja laitteita koskevan kansainvälisen standardointitoiminnan, puitteissa. Sen sijaan pienemmät alkuperäiset laitevalmistajat eivät ole yhtä hyvin perillä asioista eivätkä osallistu prosessiin samassa mittakaavassa luontaisten markkinaominaisuuksiensa, kuten pienemmän koon sekä hallinnollisiin ja taloudellisiin resursseihin liittyvien rajoitteiden, vuoksi. Nämä laivavarusteiden valmistajat haluaisivat mielellään saada lisätietoja vastavuoroisen tunnustamisen sertifiointijärjestelmästä. Juuri tämä sidosryhmä voisi hyötyä asetuksesta eniten, koska näillä valmistajilla on harvemmin varaa moninkertaisiin todistuksiin.

Monet sidosryhmät ovat sitä mieltä, että tietoja ei ole saatavilla, tai jos on, ne ovat puutteellisia[9]. Tämä voi johtua siitä, että vastavuoroisen tunnustamisen järjestelmä on ollut

[9] http://www.easy-content.be/Documents/Open.aspx?guid={0CF8BB9B-3D56-4E4F-ABCF-B3F8991A6A81}

toiminnassa ja sitä on markkinoitu vasta vähän aikaa (kaikki nykyiset vastavuoroisesti tunnustettavat todistukset on myönnetty viimeisten 18 kuukauden aikana).

Kaikki EU:n hyväksytyt laitokset ovat pyrkineet lisäämään vastavuoroisen tunnustamisen sertifiointia koskevan järjestelmän tunnettuutta organisaationsa sisällä laatimalla sitä koskevia sisäisiä prosesseja. Näin on tehty sekä EU:n sisällä että muualla maailmassa (eli EU:n hyväksyttyjen laitosten päätoimipaikoissa ja muissa toimipaikoissa eri puolilla maailmaa), pitkälti kunkin laitoksen toimintakehyksen mukaisesti. Tätä kertomusta laadittaessa on julkaistu yhteensä 14 vastavuoroisesti tunnustettavaa todistusta[10]. On syytä panna merkille, että näitä todistuksia eivät ole hankkineet ainoastaan sellaiset valmistajat, joiden päätoimipaikka on EU-maissa, vaan myös valmistajat, joiden päätoimipaikka on Yhdysvalloissa, Taiwanissa tai Etelä-Koreassa. Tämä korostaa entisestään alan maailmanlaajuista luonnetta ja sitä, että on tärkeää tunnustaa vastavuoroisesti tunnustettavat todistukset mahdollisimman laajalti.

Kustannuksiin ja hallinnollisiin rasitteisiin liittyvät kysymykset

Avoimuuden puute koskee tällä hetkellä myös vastavuoroisesti tunnustettaviin todistuksiin liittyviä **kustannuksia**.

Kokonaiskustannuksista on vaikea saada täydellistä kuvaa, koska uuden vastavuoroisesti tunnustettavan todistuksen kustannukset vaihtelevat sen mukaan, mille tuotteelle todistus on myönnetty. Esimerkiksi yksinkertaisille sarjatuotantona valmistettaville tuotteille (esim. venttiilit ja elektroniikkakomponentit) myönnettävän uuden todistuksen kustannukset saattavat olla yhtä suuret tai jopa kaksinkertaiset verrattuna samaan tuotteeseen, jolta aiemmin vaadittiin yksittäisen hyväksytyn laitoksen myöntämä tyyppihyväksyntätodistus. Kun kyseessä on sen sijaan jokin erityistuote (esim. yksittäiset tuotteet, joita ei voida valmistaa sarjatuotantona), uuden vastavuoroisesti tunnustettavan todistuksen kustannukset saattavat olla huomattavasti korkeammat kuin yksittäisen hyväksytyn laitoksen myöntämä tyyppihyväksyntätodistus. Toisaalta todistuksen uusimisesta aiheutuvat kustannukset näyttäisivät olevan samansuuruiset kuin tyyppihyväksyntätodistuksilla. EU:n hyväksyttyjen laitosten yleisenä käytäntönä on, että vastavuoroisesti tunnustettavat todistukset on uusittava viiden vuoden kuluttua myöntämisestä. Tämä ei koske pelkästään vastavuoroisesti tunnustettavia todistuksia vaan myös yksittäisten laitosten myöntämiä tyyppihyväksyntätodistuksia (viimeksi mainittujen osalta ks. myös IMO:n kiertokirje MSC.1/Circ.1221[11]). Joissain tapauksissa kustannuksia on saattanut lisätä se, että eräät vastavuoroisesti tunnustettavat todistukset edellyttävät todistajan läsnä ollessa tehtävää testausta, minkä lisäksi on täytettävä entistä tiukemmat vaatimukset.

Riippumattomaan tutkimukseen perustuvat alustavat tiedot osoittavat, että vastavuoroisesti tunnustettavan todistuksen hankkimiseen tarvittava **aika** vaihtelee merkittävästi (6 kuukaudesta jopa 2 vuoteen) tuotteesta ja tarvittavien menettelyjen monimutkaisuudesta (mm. hallinnollinen rasitus) riippuen. Vaihtelu voi johtua osittain myös siitä, että vastavuoroisesti tunnustettavia todistuksia on toistaiseksi myönnetty varsin vähän, minkä vuoksi niiden hankkimiseen tarvittavasta ajasta on vaikea tehdä yleisiä päätelmiä. On myös raportoitu[12], että jollekin tuotteelle on myönnetty samanaikaisesti vastavuoroisesti tunnustettava todistus ja

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

[10] Ks. asetuksen (EY) N:o 391/2009 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun riippumattoman tutkimuksen liite V. 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

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

yksittäisen EU:n hyväksytyn laitoksen myöntämä tyyppihyväksyntätodistus. On kuitenkin syytä muistaa, että sitä mukaa kuin vastavuoroisesti tunnustettavien todistusten määrä kasvaa, prosessista tulee vähitellen standardimenettely, jolloin uuden todistuksen hankintaan tarvittava aika saattaa huomattavasti lyhentyä.

IV. Tulevat toimet

Turvallisuuskriittisyyden arviointimekanismi

Niiden tuotteiden lukumäärää, joille voidaan myöntää vastavuoroisesti tunnustettava todistus, on tähän mennessä onnistuttu lisäämään vain 3. turvallisuuskriittisyystason osalta. EU:n hyväksytyt laitokset ovat pyrkineet ottamaan merenkulkualan laitevalmistajat mukaan prosessiin, kuten vuodesta 2009 alkaen järjestettyjen kokousten ja aloitteiden suuri määrä[13] osoittaa. Tässä vaiheessa on tärkeää puuttua turvallisuusvaikutuksiin liittyviin huolenaiheisiin. Tässä voidaan noudattaa samaa riskiin perustuvaa lähestymistapaa kuin EU:n hyväksytyt laitokset ja soveltaa tiukimpia teknisiä vaatimuksia kaikkiin 3. turvallisuuskriittisyystason tuotteisiin[14], jotka sisältyvät olemassa oleviin vaiheisiin (1, 2 ja 3) sekä tuleviin kahteen vaiheeseen (1.7.2015 julkaistava vaihe 4 ja kesällä 2016 julkaistava vaihe 5). Lisäksi vaaditaan todistajan läsnä ollessa tehtävä testaus, jos se on tarpeen vastavuoroisesti tunnustettavan todistuksen hankkimista varten. Tällä tavoin voidaan nopeuttaa vastavuoroista tunnustamista koskevan järjestelmän toimintaa ja parantaa turvallisuusongelmiin puuttumista.

Edistyneemmän ja kattavamman riskimallin kehittäminen seuraavan (4.) turvallisuuskriittisyystason tuotteiden valintaa varten edellyttäisi eri sidosryhmien, mm. vakuutuksenantajien, osallistumista. EU:n hyväksytyt laitokset aikovat toteuttaa 6 kuukautta kestävän pilottitutkimuksen, jotta voidaan varmistaa turvallisuus korkeammalla (4.) tasolla.

Loppukäyttäjien osallistuminen

EU:ssa toimivat teollisuuden sidosryhmät näyttävät osallistuvan aktiivisemmin EU:n hyväksyttyjen laitosten kuulemismenettelyyn, kun taas maailmanlaajuinen teollisuus voisi osallistua toimintaan jatkossa aktiivisemmin. Tästä antaa viitteitä se, että niistä seitsemästä valmistajasta, jotka jo käyttävät uutta vastavuoroisesti tunnustettavaa todistusta osalla tuotteistaan, kolmella on päätoimipaikka EU:n ulkopuolella (Yhdysvalloissa, Taiwanissa ja Etelä-Koreassa). Tämä voisi parantaa vastavuoroisesti tunnustettavan todistuksen hyväksyntää maailmanlaajuisesti. Myös pienempiä alkuperäisiä laitevalmistajia olisi kannustettava osallistumaan, koska ne muodostavat ryhmän, joka osallistuu harvemmin nykyisen vastavuoroista tunnustamista koskevan järjestelmän täytäntöönpanoon yhdistysten, työpajojen ja muiden vastaavien tapahtumien yhteydessä. Tässä tapauksessa vastavuoroisesti tunnustettavat todistukset voisivat parantaa pienten ja keskisuurten yritysten (pk-yritysten) markkinoillepääsyä. Koska hallintoelimet kaikkialla maailmassa kuitenkin suhtautuvat nykyiseen, vapaaehtoisuuteen perustuvaan vastavuoroisesti tunnustettavaan todistukseen vaihtelevasti, tämä saattaa päteä vain EU:hun sijoittautuneisiin pk-yrityksiin, jotka toimittavat tuotteitaan jonkin jäsenvaltion lipun alla purjehtiville aluksille. Järjestelmän maailmanlaajuista hyväksyntää olisi kuitenkin pyrittävä edelleen parantamaan, sillä se

[13] Ks. asetuksen (EY) N:o 391/2009 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun riippumattoman tutkimuksen liite I. http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

[14] Ks. asetuksen (EY) N:o 391/2009 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun riippumattoman tutkimuksen liite II. http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

vähentäisi markkinoille saattamiseen kuluvaa aikaa ja hallinnollisia kustannuksia yrityksiltä, jotka pyrkivät saavuttamaan laajemman asiakaskunnan.

Muita huomioita

Tässä vaiheessa ei ole selvää, onnistuvatko EU:n hyväksytyt laitokset laatimaan vastavuoroisesti tunnustettavia todistuksia koskevat vaatimukset **monimutkaisemmille tuotteille lähitulevaisuudessa**. Laitevalmistajat ovat halukkaita esittämään luettelon mahdollisista uusista tuotteista, jotka täyttävät korkeammat turvallisuuskriittisyysvaatimukset. SEA Europe ja EU:n hyväksytyt laitokset ovat ehdottaneet tätä varten jatkotoimia, kuten kokousten järjestämistä tärkeimpien teollisuutta edustavien kansainvälisten sidosryhmien kesken, jotta voitaisiin keskustella uusien tuotteiden sisällyttämisestä järjestelmään ja saada tätä koskevaa palautetta ja suosituksia.

Riippumaton tutkimus osoittaa, että tällä hetkellä olemassa olevien tuotteiden osalta huomattava osa sidosryhmistä (mm. valmistajat, laivaliikenteen harjoittajat, vakuutuksenantajat, telakat, laivanrakentajat ja -korjaajat) ei ollut saanut mitään tietoa vastavuoroisesti tunnustettavien todistusten käytöstä ja hyväksymisestä, eivätkä ne myöskään tienneet, hyväksyvätkö kaikki EU:n hyväksytyt laitokset nykyään vastavuoroisesti tunnustettavat todistukset.

Tästä syystä voitaisiin harkita **tiedonvälitystapahtumien** (esim. työpajojen ja seminaarien) järjestämistä ja olemassa olevien tietojen laajempaa levitystä vastavuoroista tunnustamista koskevaan järjestelmään kelpuutettavia tuotteita koskevista teknisistä vaatimuksista erilaisia intressejä edustaville laajemmille sidosryhmille, jotta voitaisiin parantaa järjestelmän tunnettuutta nykyistä laajemmissa piireissä. Kahta EU:n hyväksyttyjen laitosten ja SEA Europen järjestämää työpajaa onkin pidetty askeleena oikeaan suuntaan, ja tällaista toimintaa olisi jatkettava.

Antamalla aikaa järjestelmää koskevien suositusten käsittelyyn ja palautteen vastaanottamiseen eri viestintäkanavien kautta[15] voidaan lisätä tietoisuutta ja edistää näin laajempien sidosryhmien osallistumista. Tuotteet/yksiköt, joihin sovelletaan jo yhteisiä sääntöjä EU:n hyväksytyissä laitoksissa, voisivat olla hyvä lähtökohta järjestelmän laajentamiseksi (4.) turvallisuuskriittisyystasolle. Vastavuoroisen tunnustamisen järjestelmän hyväksyntää voitaisiin edistää tiedottamalla siitä alusten omistajille, laivanrakentajille ja paikallisille tarkastajille. Lisäksi järjestelmän toimintaa voitaisiin edistää tiedottamalla avoimemmin vastavuoroisesti tunnustettavien todistusten hankintakustannuksista.

V. Päätelmät

EU:n hyväksyttyjen laitosten kehittämä vastavuoroisen tunnustamisen järjestelmä on EU:n asetuksen mukainen, vaikka valmistajat arvostelevat vastavuoroisesti tunnustettavien todistusten hakemusmenettelyä siitä, ettei se ole vielä täysin virtaviivainen. Tähän mennessä saatujen hyvin rajallisten kokemusten perusteella varaosatoimittajat hakevat edelleen yksittäisiä todistuksia ja niiden lisäksi vastavuoroisesti tunnustettavan todistuksen. Silloin kun viimeksi mainittua varten tarvitaan testaus todistajan läsnä ollessa, kustannuksia pidetään yleensä liian suurina (erityisesti pk-yrityksille). Vastavuoroisen tunnustamisen järjestelmää ei

[15] Vastavuoroisesti tunnustettavien todistusten teknisiä vaatimuksia koskevat muutos- tai selvennyspyynnöt ja muut niihin liittyvät asiakirjapyynnöt: http://www.euromr.org/technical-requirements

juuri tunneta niiden sidosryhmien ulkopuolella, joita se välittömästi koskee, mutta järjestelmän tunnettuutta ja siihen osallistumista voitaisiin lisätä muun muassa tiedonvälitystapahtumien avulla. Vapaaehtoinen kansainvälinen hyväksyntä on tärkein este, joka on poistettava. Vuoropuhelu teollisuuden edustajien välillä ja toisaalta asiaa hoitavien viranomaisten välillä voi lisätä vastavuoroisen tunnustamisen sertifiointijärjestelmän ymmärtämistä ja hyväksyntää EU:n ulkopuolella. Vastavuoroisen tunnustamisen järjestelmän avulla voidaan taata täysimääräisesti turvallisuus siten, että sovelletaan riskiperusteista lähestymistapaa määritettäessä 3. turvallisuuskriittisyystason tuotteiden teknisten vaatimusten kaikkiin vaiheisiin liittyviä kohtia ja että noudatetaan kaikkein tiukimpia sääntöjä. Järjestelmää on vielä varaa laajentaa niin, että se kattaa useammanlaisia laivavarustustuotteita (esim. monimutkaisempia tuotteita ja materiaaleja), jotka edustavat eri turvallisuuskriittisyystasoja.

Yhteenvetona voidaan tässä vaiheessa esittää seuraavat päätelmät:

- EU:n hyväksyttyjen laitosten kehittämä vastavuoroisen tunnustamisen järjestelmä on EU:n asetuksen mukainen, vaikka sen soveltamisala on vielä rajoitettu, ja sitä olisi kehitettävä edelleen.

- Tällä hetkellä samoilla tuotteilla voi olla sekä vastavuoroisesti tunnustettava todistus että yksittäinen tyyppihyväksyntätodistus. Hyväksyttyjen laitosten olisi harkittava vastavuoroisesti tunnustettavan todistuksen hankintamenettelyjen yksinkertaistamista asianmukaisissa tapauksissa siten, että niiden kustannukset olisivat kilpailukykyisemmät ja yksittäisistä todistuksista voitaisiin vähitellen luopua.