COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 31.7.2015
COM(2015) 382 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

de conformidad con el artículo 10, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 391/ 2009 sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques

I. Introducción

El presente informe examina la aplicación por parte de las organizaciones reconocidas a que hace referencia el artículo 10, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 391/2009 (en adelante denominado «el Reglamento») en lo relativo a la armonización de sus reglas y procedimientos y a la creación de un sistema de reconocimiento mutuo de los certificados de clasificación de materiales, equipos y componentes.

El presente informe se basa en un estudio independiente, de conformidad con el artículo 10, apartado 2, del mencionado Reglamento[1].

En el ejercicio de las responsabilidades de su Estado de pabellón, las administraciones del pabellón pueden delegar sus responsabilidades estatutarias derivadas de convenios internacionales en materia de organizaciones de inspección de buques y peritaje («sociedades de clasificación»). Cada organización debe responder y rendir cuentas ante la administración del pabellón por la labor que efectúa en representación de la administración.

Las principales responsabilidades delegadas a estas organizaciones se describen en los convenios internacionales de la Organización Marítima Internacional o en la legislación pertinente de la Unión. Dentro de la UE, tanto el Reglamento como la Directiva 2009/15/CE[2]sientan reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y establecen el marco jurídico para el reconocimiento de las organizaciones de inspección y peritaje de buques, así como para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas de los Estados miembros, que solamente pueden autorizar a organizaciones reconocidas de conformidad con el Reglamento (organizaciones reconocidas por la UE) para la función oficial anteriormente mencionada.

A nivel internacional, los códigos de la Organización Marítima Internacional para la implantación de los instrumentos y para las organizaciones reconocidas en vigor desde el 1 de enero de 2015 constituyen el marco jurídico pertinente. Con vistas a garantizar la conformidad de la legislación de la Unión con los códigos mencionados, la Comisión adoptó la Directiva de Ejecución 2014/111/UE de la Comisión[3] y el Reglamento de Ejecución (UE) nº °1355/2014 de la Comisión[4].

El considerando 25 del Reglamento de Ejecución (UE) nº°1355/2014 de la Comisión aclara que el sistema de reconocimiento mutuo de certificados de clasificación de materiales, equipos y componentes establecido en el artículo 10, apartado 1, del Reglamento (CE) nº°391/2009 solo es aplicable dentro de la Unión en lo que respecta a los buques que enarbolen el pabellón de un Estado miembro. En lo que se refiere a los buques extranjeros, la aceptación de los certificados correspondientes permanece a la discreción de los Estados de abanderamiento no pertenecientes a la UE en el ejercicio de su jurisdicción exclusiva, en particular con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

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

[2] Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (DO L 131 de 28.5.2009, p. 47).

[3] Directiva de Ejecución 2014/111/UE de la Comisión, de 17 de diciembre de 2014 , por la que se modifica la Directiva 2009/15/CE en relación con la adopción por la Organización Marítima Internacional (OMI) de determinados Códigos y las enmiendas correspondientes de determinados convenios y protocolos.

[4] Reglamento de Ejecución (UE) n °1355/2014 de la Comisión, de 17 de diciembre de 2014, por el que se modifica el Reglamento (CE) n °391/2009 en relación con la adopción por la Organización Marítima Internacional (OMI) de determinados Códigos y las enmiendas correspondientes de determinados convenios y protocolos.

En el ejercicio de su actividad, las sociedades de clasificación obligan a los fabricantes a ajustarse a las distintas series de requisitos elaboradas por cada sociedad. Estos requisitos son importantes para la construcción y explotación de buques y contribuyen a dar confianza al propietario y al asegurador del buque, así como en última instancia al Estado del pabellón, sobre la seguridad del buque.

La ausencia de reconocimiento mutuo de los certificados de clasificación entre sociedades tiene como consecuencia la necesidad de múltiples certificaciones: a fin de poder operar a escala mundial (y de tener acceso a una amplia gama de propietarios de buques que seleccionan una sociedad de clasificación para supervisar la construcción de un buque), los proveedores de equipos marinos están obligados a obtener, para un mismo equipo, un certificado expedido por sociedades de clasificación diferentes que garantice la conformidad con requisitos frecuentemente muy similares, a veces sobre la base de ensayos idénticos efectuados incluso en los mismos laboratorios (con frecuencia los del propio fabricante). Este asunto se trata en el artículo 10, apartado 1, del Reglamento (CE) nº°391/2009 ya que es también importante desde la perspectiva de mercado interior de la UE saber si un producto deber ser certificado por una o varias sociedades de clasificación.

El Reglamento impone a las organizaciones reconocidas por la UE la obligación de armonizar sus reglas de clasificación y de crear un sistema de reconocimiento mutuo de sus certificados de clasificación de equipos, materiales y componentes. En particular, según el artículo 10, apartado 1, de este Reglamento, «*las organizaciones reconocidas se consultarán mutuamente, con carácter periódico, para mantener la equivalencia y lograr una armonización de sus reglas y procedimientos y la aplicación de los mismos. Cooperarán entre sí para lograr una interpretación concordante de los convenios internacionales, sin perjuicio de las atribuciones de los Estados de pabellón.*

En los supuestos en que proceda, las organizaciones reconocidas acordarán las condiciones técnicas y de procedimiento para el reconocimiento mutuo de los certificados de clasificación de materiales, equipos y componentes basados en normas equivalentes, tomando como referencia las normas más exigentes y rigurosas.»

Este tipo de armonización debe distinguirse de la armonización UE de los requisitos reglamentarios de los equipos marinos. La Directiva sobre equipos marinos[5] (DEM) regula los equipos cuya instalación a bordo es obligatoria en virtud de uno o varios convenios internacionales (por ejemplo, para la prevención de la contaminación marina, la protección contra incendios, la navegación o los dispositivos de salvamento). Los Estados miembros no pueden prohibir la comercialización o instalación a bordo de buques abanderados en la UE de equipos marinos conformes a la DEM, ni denegar la expedición de los certificados correspondientes a los buques que enarbolan su pabellón. Los equipos correspondientes deben llevar una marca visible de conformidad con la DEM denominada «marca de la rueda de timón». La Unión ha suscrito un Acuerdo de Reconocimiento Mutuo[6] con los Estados Unidos a fin de facilitar el comercio y evitar la certificación múltiple de los equipos con la marca de la rueda del timón.

No obstante, hay una amplia gama de equipos marinos (por ejemplo, los equipos no incluidos en los convenios internacionales) que queda fuera del ámbito de la DEM, pero que están sujetos a los requisitos de certificación de las sociedades de clasificación. Dichos equipos

[5] Directiva 96/98/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre equipos marinos - Anexo A.046 (DO n° L 25 de 17.2.1997, p. 25), modificada.
[6] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL_2004_150_R_0042_01&from=EN

están afectados por lo dispuesto en el artículo 10, apartado 1, del Reglamento anteriormente mencionado.

II. Progresos realizados hasta la fecha

El Reglamento no establece maneras específicas de implementar el reconocimiento mutuo, ni tampoco fija plazos concretos. De esta forma, se da flexibilidad a las organizaciones reconocidas por la UE para cooperar entre sí y con otras partes interesadas como, por ejemplo, la Asociación Europea de Buques y Equipamiento Marítimo (SEA Europe), y decidir los pasos necesarios para su implementación.

En lo que se refiere al primer requisito (la armonización), las organizaciones reconocidas por la UE han implementado un enfoque sistemático a la armonización de las condiciones técnicas y de procedimiento para la certificación de los productos idóneos para el sistema de reconocimiento mutuo. Las organizaciones afirman haber utilizado de esta manera como referencia las normas más exigentes y rigurosas. En lo que se refiere al proceso de armonización de reglas y procedimientos, el examen de estado actual de aplicación ha puesto de manifiesto que este se encuentra todavía en sus inicios. Si bien se han expedido algunos certificados de reconocimiento mutuo dentro del régimen correspondiente, estos coexisten en el mercado con los certificados expedidos por organizaciones reconocidas independientes para productos específicos. En otras palabras, los certificados de organizaciones reconocidas independientes no han sido retirados del mercado. Lo anterior pone de manifiesto la necesidad de más tiempo para poner a prueba en la práctica el nuevo certificado de reconocimiento mutuo, que puede pasar a ser de uso generalizado y llegar a sustituir los certificados expedidos separadamente.

En lo que se refiere al segundo requisito (el reconocimiento mutuo), la organización reconocida por la UE consideró los escenarios siguientes:

1. aceptar directamente las normas de cada uno como equivalentes, reconociendo los certificados de cada uno a su valor nominal;

2. seleccionar y aceptar directamente las reglas consideradas más exigentes y rigurosas previa evaluación de todas las reglas de clasificación de los productos (materiales/equipos/componentes) pertinentes de todas las organizaciones reconocidas por la UE;

3. elaborar de nuevo requisitos técnicos comunes como base para expedir, llegado el caso, un certificado adicional mutuamente reconocido; los certificados específicos expedidos por cada organización reconocida por la UE continúan existiendo paralelamente al certificado propuesto (mutuamente reconocido).

Las organizaciones decidieron seguir la tercera opción para cumplir las obligaciones previstas en el artículo 10, apartado 1, del Reglamento.

Se creó un mecanismo de evaluación del riesgo a fin de evaluar toda la gama de productos en una escala de 6 niveles de criticidad de la seguridad, como puede verse más abajo (figura 1).

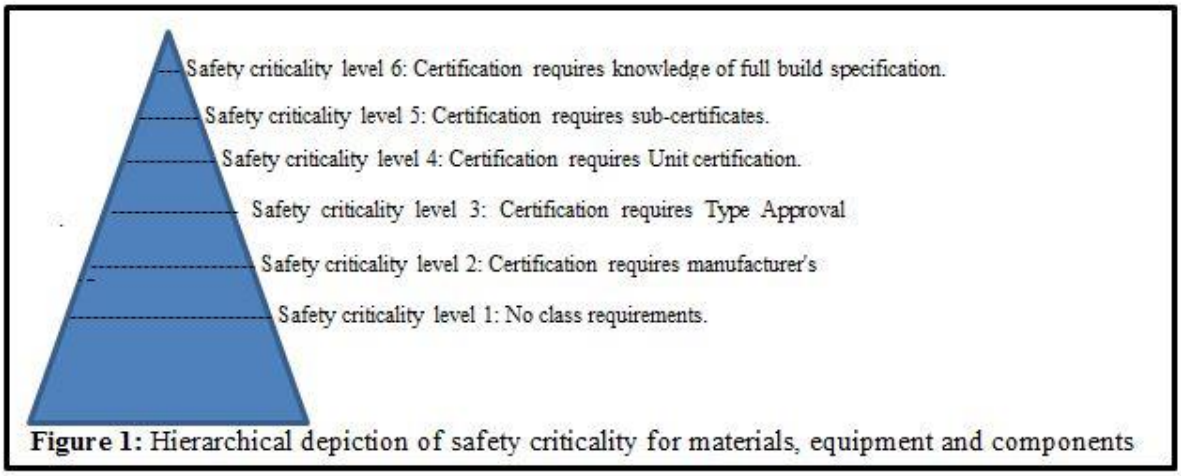


Figure 1: Hierarchical depiction of safety criticality for materials, equipment and components

La escala de criticidad de la seguridad adoptó la forma de una pirámide jerárquica[7]. La certificación para obtener el nivel más alto (6º) de esta pirámide exige conocimientos de las especificaciones completas de fabricación. Si bajamos al 5º nivel, la certificación exige subcertificados. El 4º nivel exige la certificación de unidad, y el nivel 3 solamente la homologación de tipo. Para los niveles inferiores (1º y 2º) no hay requisitos de clasificación, o solamente se pide el certificado del fabricante. Las organizaciones reconocidas por la UE acordaron una serie de requisitos técnicos para un número limitado (actualmente 34, que aumentarán a 44 a partir del 1 de julio de 2015) de productos idóneos para la certificación de homologación de tipo correspondientes al nivel 3 de la escala de criticidad de la seguridad mencionada anteriormente. Este tipo concreto de certificación se conoce como el «sistema de reconocimiento mutuo».

Los requisitos técnicos[8] de los certificados pertinentes son acordados por las organizaciones reconocidas por la UE y publicados por categorías. El desarrollo progresivo de estas categorías se ha acelerado debido a la experiencia acumulada en los últimos años y figura en el cuadro siguiente (desde el concepto inicial hasta su difusión final):

Número de categoría	Concepto inicial	Difusión final
#1	29/06/2010	01/01/2013
#2	06/09/2011	01/07/2013
#3	24/09/2013	01/07/2014
#4	23/04/2014	prevista para 01/07/2015
#5	21/04/2015	Trabajo en curso

La primera categoría incluía los requisitos técnicos de 11 productos (nivel 3 de criticidad de la seguridad) que entraron en vigor a principios de 2013 y fue seguida de una segunda categoría (11 productos, julio de 2013) y de una tercera categoría (12 productos, julio de 2014), todas del mismo nivel 3 de criticidad de la seguridad. Una cuarta categoría de requisitos técnicos para 10 productos, también del nivel 3 de criticidad de la seguridad, entra en vigor el 1 de julio de 2015. Se han iniciado los preparativos para la quinta categoría, con el sector industrial

[7] Véase la página 12 (El enfoque de las organizaciones reconocidas por la UE para el cumplimiento del artículo 10) en: http://www.euromr.org/SiteAssets/Document%20Archive/EU_report_1212_L02.pdf
[8] Requisitos técnicos acordados para el reconocimiento mutuo: http://www.euromr.org/technical-requirements

participando en la selección de los requisitos técnicos para los productos correspondientes, sobre la base de una lista consolidada de productos (nivel 3 de criticidad de la seguridad), presentados por el Grupo de reconocimiento mutuo de las organizaciones reconocidas por la UE. Todas las categorías del sistema de reconocimiento mutuo están relacionadas con productos de la categoría de homologación de tipo porque su criticidad resultó ser baja; por consiguiente, será posible acumular experiencia con el nuevo sistema limitando simultáneamente el riesgo para la seguridad. Una vez se adopte la cuarta categoría, los 44 requisitos técnicos de los productos idóneos para este sistema abarcarán casi el 50 % de la certificación total mediante homologación de tipo exigida en las reglas de clasificación de las organizaciones reconocidas por la UE. Las organizaciones son de la opinión de que, a medida que aumente el nivel de criticidad de la seguridad, será necesario considerar procesos más complejos; no obstante, la lista de productos disponible en la actualidad no se considera suficientemente larga como para tener valor añadido para el sector porque solamente se aplica a un segmento pequeño del mercado, según fuentes del propio sector manufacturero.

Aun manteniendo la atención en la armonización de los requisitos técnicos, las organizaciones podrían haber optado por un simple reconocimiento mutuo de los certificados de cada cual, al menos en lo que se refiere a los productos del nivel 3 de criticidad de la seguridad. De esta forma se habría podido conseguir avanzar más rápidamente en mayor consonancia con las expectativas de los fabricantes de equipos marinos.

III. Asuntos pendientes

Cumplimiento de los requisitos de seguridad

El sistema de reconocimiento mutuo parece ser conforme con las consideraciones de seguridad subrayadas en el artículo 10, apartado 1, del Reglamento. Todas las principales partes interesadas han confirmado que la seguridad es de importancia primordial.

En la elaboración e implementación de los requisitos técnicos del certificado de reconocimiento mutuo se aplican las reglas más estrictas, y todas las organizaciones reconocidas por la UE siguen las mismas reglas para la expedición del nuevo certificado. Además, los certificados de reconocimiento mutuo nuevos que se expidan tendrán el mismo valor en todo el mundo. No obstante, para el caso de que se produjera un incidente de no aceptación de un certificado de reconocimiento mutuo por parte de una organización reconocida por la UE, el Grupo sobre organizaciones reconocidas por la UE ha establecido procesos de comunicación interna a fin de determinar los motivos de dicho incidente y dar la respuesta necesaria de conformidad con el tercer párrafo del artículo 10, apartado 1.

Participación de las partes interesadas

Conviene subrayar que la industria de equipos marinos participa de forma limitada en el proceso de certificación mediante el reconocimiento mutuo.

Por una parte, los grandes fabricantes de equipos originales están más implicados en el proceso de reconocimiento mutuo debido a su propio interés y experiencia en procesos de certificación similares anteriores gracias a otras colaboraciones internacionales, como por ejemplo las actividades de normalización internacional de productos y equipos eléctricos o mecánicos. En cambio, los fabricantes más pequeños de equipos originales no están tan bien informados o implicados debido a las características inherentes de su mercado, es decir, menor tamaño y recursos administrativos y financieros limitados. Son estos últimos

fabricantes de equipos marinos los que agradecerían mayor información sobre el sistema de certificación mediante el reconocimiento mutuo. En consecuencia, es este grupo particular de partes interesadas el que más se podría beneficiar del Reglamento, ya que los certificados múltiples son con frecuencia menos asequibles para estos fabricantes.

Hay partes interesadas que comparten la opinión de que no hay información, o de que la información disponible es escasa[9]. El motivo podría ser que el sistema de reconocimiento mutuo está en funcionamiento y expuesto en el mercado desde hace relativamente poco tiempo (todos los certificados de reconocimiento mutuo existentes han sido expedidos en los últimos 18 meses).

Todas las organizaciones reconocidas por la UE han elaborado procesos internos de certificación mediante el reconocimiento mutuo con el fin de aumentar la concienciación en su interior. Esto se ha hecho tanto en la UE como a escala mundial (es decir, en las sedes centrales de las organizaciones reconocidas por la UE y en las filiales en todo el mundo), según la importancia de las operaciones mundiales de cada organización. En el momento de la elaboración de este informe, se han publicado un total de 14 certificados de reconocimiento mutuo[10]. Es importante señalar que las sedes centrales de los fabricantes que adquirieron esos certificados no están solamente en los países de la UE, sino también en los Estados Unidos, Taiwán y Corea del Sur. Esto pone aún más de manifiesto el carácter mundial del sector y la importancia de una aceptación lo más amplia posible de los certificados de reconocimiento mutuo expedidos.

Asuntos relacionados con los costes y la carga administrativa

En la actualidad hay también falta de transparencia en cuanto al coste de adquisición de un certificado de reconocimiento mutuo.

Es difícil obtener una imagen completa del coste global, ya que el coste de un certificado de reconocimiento mutuo nuevo varía según el producto de que se trate. Así pues, en lo que se refiere a los artículos fabricados en serie (por ejemplo, válvulas, componentes eléctricos, etc.), el coste de un certificado nuevo puede variar, para un mismo producto, entre un precio similar al de cada certificado de homologación de tipo expedido por una organización regulada anteriormente obligatorio, y el doble. No obstante, para otra categoría de productos específicos (por ejemplo, los artículos únicos no fabricados en serie), el coste de un certificado de reconocimiento mutuo nuevo podría ser significativamente mayor que el de un solo certificado de homologación de tipo de una organización reconocida. En cambio, las tasas de renovación son similares a los de los certificados de homologación de tipo. El plazo de validez de cinco años de los certificados de reconocimiento mutuo antes de su renovación es la práctica habitual de las organizaciones reconocidas por la UE, tanto en lo que concierne a los certificados expedidos en el marco del sistema de reconocimiento mutuo como a los de homologación de tipo de cada organización reconocida (en lo que se refiere a estos últimos, véase la circular MSC.1/Circ.1221 de la OMI[11]). El hecho de para algunos certificados de reconocimiento nuevos sea obligatoria la realización de ensayos ante testigo, junto con la necesidad de cumplir normas más estrictas, ha dado lugar a un incremento potencial de los costes en algunos casos.

[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] Véase el apéndice V del estudio independiente al que hace referencia el artículo 10, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 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

Los datos preliminares del estudio independiente demuestran que la cantidad de tiempo necesaria para adquirir un certificado de reconocimiento mutuo varía mucho (de 6 meses hasta 2 años) dependiendo del producto en cuestión y de la complejidad del trámite completo (esto es, la carga administrativa). Esas fluctuaciones pueden atribuirse en parte también al hecho de que hay solamente un número limitado de certificados de reconocimiento mutuo expedidos hasta el momento, lo que hace difícil extraer conclusiones generales sobre aspectos relacionados con la cantidad de tiempo necesaria. Se ha informado de casos[12] en que, en relación con un producto concreto, se expidieron simultáneamente el certificado de reconocimiento mutuo y el de homologación de tipo de una organización reconocida por la UE. No obstante, es importante señalar que a medida que se expidan más certificados de reconocimiento mutuo y el trámite global se normalice, el tiempo necesario para adquirir un certificado de reconocimiento mutuo se reduzca significativamente.

IV. Acciones futuras

Mecanismo de evaluación de la seguridad con respecto a la criticidad

En lo que se refiere al número de productos idóneos para el certificado de reconocimiento mutuo, solamente se han realizado avances en relación con el nivel 3 de criticidad de la seguridad. Las organizaciones reconocidas por la UE han intentado incluir la industria de equipos marinos en el proceso, como puede también observarse por la larga lista[13] de reuniones e iniciativas que han tenido lugar desde 2009. En este momento es importante buscar solución a las preocupaciones en el ámbito del impacto en la seguridad. Para ello puede seguirse el mismo enfoque basado en el riesgo utilizado por las organizaciones reconocidas por la UE y que incluye los requisitos técnicos más estrictos para todos los productos[14] del nivel 3 de criticidad de la seguridad integrados en las categorías existentes (1, 2 y 3), así como en las dos próximas categorías (4 y 5) de productos que se publicarán en el futuro (1/7/2015 y verano de 2016, respectivamente), y la necesidad de ensayos ante testigos, cuando sea necesario para la obtención de un certificado de reconocimiento mutuo. De esta forma, el sistema de reconocimiento mutuo podrá cobrar impulso con el tiempo y plantear nuevas soluciones a los problemas de seguridad.

El desarrollo de un modelo de riesgo más avanzado y completo para la selección de los productos del siguiente nivel 4 de criticidad de la seguridad exigiría la participación de las distintas organizaciones que son partes interesadas, incluidas las aseguradoras. Las organizaciones reconocidas por la UE tienen previsto efectuar un estudio piloto de seis meses para garantizar que la seguridad se mantenga en el nivel 4 superior.

Participación de los usuarios finales

Las partes interesadas del sector en la UE se muestran más activas en cuanto a la participación en el proceso de consulta a las organizaciones reconocidas por la UE, mientras que el sector se beneficiaría de una mayor participación a escala mundial en el futuro. Es indicativo de lo anteriormente dicho que de los 7 fabricantes que utilizan el nuevo certificado de reconocimiento mutuo para algunos de sus productos, 3 tengan su sede fuera de la UE (es decir, en los Estados Unidos, Taiwán y Corea del Sur). Esta circunstancia podría potenciar la

[12] http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm
[13] Véase el apéndice I del estudio independiente al que hace referencia el artículo 10, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 391/2009. http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm
[14] Véase el apéndice I del estudio independiente al que hace referencia el artículo 10, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 391/2009. http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

aceptación mundial de los certificados de reconocimiento mutuo. Se fomentaría asimismo una mayor participación de los fabricantes más pequeños de equipos originales, que forman el grupo menos involucrado en la implementación de actual sistema de reconocimiento mutuo a través de asociaciones y de talleres de información y otros actos similares. En este caso, los certificados de reconocimiento mutuo podrían aumentar el acceso al mercado a las pequeñas y medianas empresas (PYME). No obstante, en la práctica, debido a la ambigüedad que muestran actualmente las administraciones de todo el mundo respecto a la aceptación del certificado de reconocimiento mutuo, lo anteriormente dicho podría decirse solamente de las PYME establecidas en la UE que suministran sus productos a buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro. Con todo, mientras que conviene seguir fomentando la aceptación voluntaria a escala mundial, el plazo previo a la comercialización, así como los costes administrativos, se verían reducidos para aquellas empresas que aumenten su clientela potencial.

Consideraciones adicionales

No está claro en este momento si las organizaciones reconocidas por la UE serán capaces de elaborar requisitos para las certificaciones de reconocimiento mutuo de **productos más complejos en el futuro próximo**. Los fabricantes de equipos están deseosos de proponer una lista de nuevos posibles productos con una mayor criticidad de la seguridad. A este fin, SEA Europe y las organizaciones reconocidas por la UE han propuesto nuevas iniciativas, incluidas reuniones de las principales partes interesadas del sector a escala internacional para debatir y recibir reacciones y recomendaciones para incorporar más productos en el sistema.

En lo que se refiere a los productos existentes en la actualidad, tal como muestra el estudio independiente, una proporción significativa de las partes interesadas (como los fabricantes, los operadores de buques, las aseguradoras y los astilleros de construcción y reparación naval) no tenían ninguna información sobre el uso y la aceptación del certificado de reconocimiento mutuo, ni sabían si todas las organizaciones reconocidas por la UE aceptan actualmente los certificados de reconocimiento mutuo.

Por lo tanto, podrían preverse actos de difusión (por ejemplo, talleres, seminarios, etc.) en combinación con una más amplia distribución de la información existente sobre los requisitos técnicos de los productos idóneos para el sistema de reconocimiento mutuo a una mayor proporción de partes interesadas con intereses sectoriales diferentes a fin de ampliar el alcance del sistema a un público mayor. A este respecto, los dos talleres organizados por las organizaciones reconocidas por la UE y por SEA Europe hasta el momento han sido percibidos como medidas eficaces en esta dirección y deberían continuarse.

La previsión de tiempo para procesar las recomendaciones y la recepción de reacciones sobre el sistema a través de los canales de comunicación disponibles[15] puede aumentar la concienciación y fomentar por tanto la participación por parte de un mayor número de partes interesadas. Los productos y las unidades que ya están sujetas a reglas comunes de las organizaciones reconocidas de la UE podría ser un buen punto de inicio para la expansión del sistema al siguiente nivel 4 de criticidad de la seguridad. La información de los propietarios y constructores de buques y de los peritos locales en relación con el sistema de reconocimiento mutuo podría potenciar aún más su aceptación. Otra medida que puede fomentar el sistema de reconocimiento mutuo sería el aumento de la transparencia del coste de la obtención del certificado de reconocimiento mutuo.

[15] Para solicitar modificaciones y aclaraciones de requisitos técnicos de reconocimiento mutuo y documentación conexa, consultar: http://www.euromr.org/technical-requirements

V. Conclusiones

El sistema de reconocimiento mutuo desarrollado por las organizaciones reconocidas por la UE es conforme al Reglamento de la UE, si bien los fabricantes critican el procedimiento de solicitud de certificados de reconocimiento mutuo que todavía no está completamente racionalizado. La experiencia actual, que es muy limitada, muestra que los proveedores de componentes todavía solicitan certificados separados y, además, el certificado de reconocimiento mutuo. Cuando para la obtención de este último es necesaria la realización de un ensayo ante testigo, el coste se considera inasumible, especialmente para las PYME. Mientras que hay una falta generalizada de información fuera de las partes interesadas directamente afectadas, un mayor número de actos de información y difusión podría aumentar la concienciación sobre el sistema de certificación mediante el reconocimiento mutuo y la participación en el mismo. La aceptación internacional voluntaria es el obstáculo más importante que hay que superar, y el diálogo entre los representantes del sector y las autoridades públicas pertinentes puede aumentar la comprensión y aceptación del sistema de certificación mediante reconocimiento mutuo fuera de la UE. El sistema de reconocimiento mutuo fomenta plenamente la seguridad a través de la aplicación del enfoque basado en los riesgos para la selección de los artículos incluidos en todas las categorías de requisitos técnicos para los productos del nivel 3 de criticidad de la seguridad, así como mediante el respeto de las reglas más estrictas. No obstante, hay margen de crecimiento para el sistema de certificación mediante reconocimiento mutuo para abarcar una gama más amplia de productos de equipos marinos (por ejemplo, productos o materiales más complejos) con niveles más bajos de criticidad de la seguridad.

Globalmente, en este momento puede concluirse lo siguiente:

- El sistema de reconocimiento mutuo elaborado por las organizaciones reconocidas por la UE es conforme al Reglamento UE, si bien su ámbito es todavía limitado y debe desarrollarse.

- En la actualidad, los certificados de reconocimiento mutuo coexisten con los certificados de homologación de tipo para los mismos productos. Las organizaciones reconocidas deben estudiar la posibilidad de simplificar los procedimientos de obtención de los certificados de reconocimiento mutuo en los casos apropiados de forma que sus costes sean más competitivos y que puedan eliminarse gradualmente los certificados individuales.