COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 31.7.2015
COM(2015) 382 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

în temeiul articolului 10 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 391/2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor

I. Introducere

Prezentul raport analizează punerea în aplicare de către organizațiile recunoscute la articolul 10 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 391/2009 (denumit în continuare „regulamentul") cu privire la armonizarea normelor și a procedurilor acestora și de creare a unui sistem de recunoaștere reciprocă a certificatelor de clasă pentru echipamente, materiale și componente.

Prezentul raport se bazează pe un studiu independent, în conformitate cu articolul 10 alineatul (2) din regulamentul menționat anterior[1].

În exercitarea responsabilităților statului de pavilion, administrațiile de pavilion pot delega organizațiilor cu rol de inspecție și control al navelor (denumite în continuare „societăți de clasificare") responsabilitățile statutare care decurg din convențiile internaționale. Fiecare organizație este responsabilă și răspunde în fața administrației statului de pavilion pentru activitatea pe care o desfășoară în numele administrației.

Responsabilitățile de bază delegate acestor organizații sunt descrise în convențiile internaționale ale Organizației Maritime Internaționale sau în legislația relevantă a Uniunii. În cadrul UE, regulamentul, precum și Directiva 2009/15/CE[2] stabilesc normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor și stabilesc cadrul legal pentru recunoașterea organizațiilor cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile relevante ale administrațiilor maritime ale statelor membre care pot autoriza numai organizațiile recunoscute în temeiul regulamentului (denumite în continuare „organizații recunoscute de către UE") pentru activitățile statutare menționate anterior.

La nivel internațional, codurile Organizației Maritime Internaționale privind punerea în aplicare a instrumentelor și organizațiile recunoscute, în vigoare de la 1 ianuarie 2015, stabilesc cadrul juridic relevant. Pentru a asigura conformitatea legislației Uniunii cu codurile menționate, Comisia a adoptat Directiva de punere în aplicare 2014/111/UE a Comisiei[3] și Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1355/2014 al Comisiei[4].

Considerentul (25) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1355/2014 al Comisiei clarifică faptul că sistemul de recunoaștere reciprocă a certificatelor de clasă pentru materiale, echipamente și componente, prevăzut la articolul 10 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 391/2009, se aplică doar în cadrul Uniunii în ceea ce privește navele aflate sub pavilionul unui stat membru. În ceea ce privește navele străine, acceptarea certificatelor relevante rămâne la latitudinea statelor de pavilion în cauză din afara UE în exercitarea competenței lor judiciare exclusive, în special în temeiul Convenției Organizației Națiunilor Unite asupra dreptului mării (UNCLOS).

În desfășurarea activității, societățile de clasificare obligă producătorii să respecte diferite seturi de cerințe elaborate de fiecare societate. Aceste cerințe sunt esențiale pentru construirea

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

[2] Directiva 2009/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime (JO L 131, 28.5.2009, p. 47)/

[3] Directiva de punere în aplicare 2014/111/UE a Comisiei din 17 decembrie 2014 de modificare a Directivei 2009/15/CE cu privire la adoptarea de către Organizația Maritimă Internațională (OMI) a anumitor coduri și a modificărilor aferente aduse anumitor convenții și protocoale.

[4] Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1355/2014 al Comisiei din 17 decembrie 2014 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 391/2009 cu privire la adoptarea de către Organizația Maritimă Internațională (OMI) a anumitor coduri și a modificărilor aferente aduse anumitor convenții și protocoale.

și operarea navelor și joacă un rol important pentru a oferi asigurări armatorului și asiguratorului navei și, nu în ultimul rând, statului de pavilion cu privire la siguranța navei.

Lipsa recunoașterii reciproce a certificatelor de clasă între societăți duce la necesitatea unor certificări multiple: pentru a putea opera la nivel mondial (și pentru a avea acces la un număr mai mare de armatori care aleg o societate de clasificare pentru a supraveghea lucrările de construcție a unei nave), furnizorii de echipamente maritime au obligația de a obține, pentru același echipament, un certificat de la diferite societăți de clasificare care să ateste conformitatea cu cerințe care adesea sunt foarte similare și uneori bazate pe teste identice efectuate în aceleași laboratoare (adesea laboratorul producătorului). Acest aspect este abordat la articolul 10 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 391/2009 întrucât este, de asemenea, important din punctul de vedere al pieței interne a UE să se știe dacă un produs trebuie certificat sau nu de una sau mai multe societăți de clasificare.

Regulamentul obligă organizațiile recunoscute de către UE să își armonizeze normele de clasificare și să instituie un sistem de recunoaștere reciprocă a certificatelor deținute pentru echipamente, materiale și componente. În special, potrivit articolului 10 alineatul (1) din respectivul regulament, „organizațiile recunoscute se consultă periodic în vederea menținerii echivalenței și a asigurării unei armonizări a normelor și procedurilor lor, precum și în vederea punerii în aplicare a acestora. Acestea colaborează între ele pentru a asigura o interpretare coerentă a convențiilor internaționale, fără a aduce atingere competențelor statelor de pavilion.

În situații adecvate, organizațiile recunoscute convin asupra condițiilor tehnice și procedurale de recunoaștere reciprocă a certificatelor de clasă pentru materiale, echipamente și componente, pe baza unor standarde echivalente, luând ca referință standardele cele mai stricte și mai riguroase.”

Acest tip de armonizare trebuie diferențiat de armonizarea UE pentru cerințele de reglementare în ceea ce privește echipamentele maritime. Directiva privind echipamentele maritime[5] (denumită în continuare „DEM”) reglementează echipamentele instalate la bordul unei nave pentru care există o „cerință obligatorie” prevăzută prin una din convențiile internaționale sau prin mai multe dintre acestea (de exemplu, cu privire la prevenirea poluării marine, la protecția împotriva incendiilor, la navigare, la mijloacele de salvare). Statele membre nu sunt autorizate să interzică introducerea pe piață sau montarea la bordul unei nave aflate sub pavilionul UE a echipamentelor maritime care respectă DEM și nici să refuze eliberarea de certificate referitoare, în respectivul regulament, la navele care arborează pavilionul lor. Echipamentele respective trebuie să prezinte drept semn vizibil de conformitate cu DEM așa-numitul marcaj „timonă”. Uniunea a încheiat un acord de recunoaștere reciprocă[6] cu Statele Unite pentru a facilita comerțul și pentru a evita certificarea multiplă în cazul echipamentelor care poartă marcajul timonă.

Cu toate acestea, o gamă largă de echipamente maritime (de exemplu, echipamentele care nu sunt incluse în convențiile internaționale) nu intră în domeniul de aplicare al DEM, dar fac obiectul cerințelor de certificare ale societăților de clasificare. Astfel de echipamente sunt vizate de articolul 10 alineatul (1) din regulamentul menționat anterior.

[5] Directiva 96/98/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 privind echipamentele maritime (JO L 046, 17.2.1997, p. 25), astfel cum a fost modificată.
[6] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004D0425&qid=1437569705367&from=EN

II. Progrese înregistrate până în prezent

Regulamentul nu stabilește modalități specifice în care recunoașterea reciprocă ar trebui să fie pusă în aplicare. Acesta nu stabilește nici termene specifice. Prin urmare, el oferă organizațiilor recunoscute de către UE flexibilitatea de a coopera între ele, dar și cu alte părți interesate, de exemplu cu Asociația europeană a echipamentelor navale și maritime (SEA Europe), și de a decide cu privire la măsurile necesare pentru punerea sa în aplicare.

În ceea ce privește prima cerință (armonizarea), organizațiile recunoscute de către UE au pus în aplicare o abordare sistematică în vederea armonizării condițiilor tehnice și procedurale pentru certificarea produselor eligibile pentru sistemul de recunoaștere reciprocă. În acest fel, organizațiile susțin că au utilizat drept referință cele mai riguroase și mai stricte standarde. În ceea ce privește procesul de armonizare a normelor și a procedurilor, o evaluare a stadiului actual de punere în aplicare a dovedit faptul că, până în prezent, aceasta este încă în fază incipientă. Deși au fost eliberate unele certificate de recunoaștere reciprocă în cadrul „sistemului de recunoaștere reciprocă”, acestea există pe piață în paralel cu certificatele oferite pentru aceste produse specifice de fiecare organizație recunoscută. Cu alte cuvinte, certificatele organizației recunoscute nu au fost retrase de pe piață. Afirmațiile de mai sus evidențiază necesitatea unui timp mai îndelungat pentru testarea în practică a noului certificat de recunoaștere reciprocă, care ar putea deveni o practică curentă și, ar putea înlocui, în cele din urmă, certificatele emise individual.

În ceea ce privește a doua cerință (recunoașterea reciprocă), organizațiile recunoscute de către UE au luat în considerare următoarele scenarii:

1. să accepte în mod direct standardele altor organizații recunoscute de către UE ca fiind echivalente, recunoscându-și în mod reciproc certificatele ca atare;

2. să selecteze și să accepte în mod direct normele considerate a fi cele mai riguroase și mai stricte în urma evaluării tuturor normelor de clasificare pentru produsele (materiale/echipamente/componente) în cauză provenite de la toate organizațiile recunoscute de către UE.

3. să elaboreze noi cerințe tehnice comune ca bază pentru emiterea, după caz, a unui certificat suplimentar pe care să îl recunoască reciproc. Certificatele individuale eliberate de către fiecare organizație recunoscută de către UE există în paralel cu certificatul (recunoscut în mod reciproc) propus.

Organizațiile au decis să urmeze cea de-a treia abordare pentru a pune în aplicare obligațiile cuprinse în articolul 10 alineatul (1) din regulament.

A fost creat un mecanism de evaluare a riscurilor pentru a evalua toate produsele pe baza unei clasificări cu 6 niveluri de referință critice pentru siguranță, astfel cum se poate observa mai jos (figura 1).

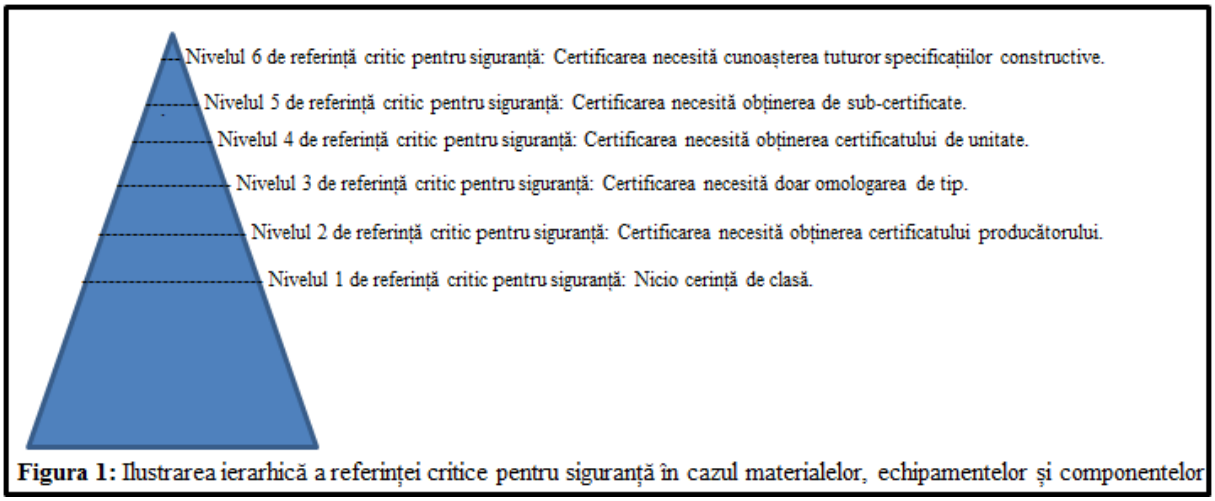

Figura 1: Ilustrarea ierarhică a referinței critice pentru siguranță în cazul materialelor, echipamentelor și componentelor

Scara nivelurilor de referință critice pentru siguranță are forma unei piramidei ierarhice[7]. Certificarea pentru nivelul cel mai înalt (nivelul 6) al piramidei implică o cunoaștere a tuturor specificațiilor constructive. Pentru nivelul 5, care este inferior, certificarea necesită obținerea de subcertificate. Nivelul 4 necesită certificarea la nivel de unitate, iar nivelul 3 necesită doar omologarea de tip. Pentru nivelurile inferioare (nivelurile 1 și 2) nu există cerințe de clasă sau se cere doar un certificat al producătorului. Organizațiile recunoscute de către UE au convenit asupra unui set de cerințe tehnice pentru un număr limitat de produse (34 în prezent, 44 începând cu 1 iulie 2015) eligibile pentru certificarea „omologare de tip", care se încadrează la nivelul 3 de referință critic pentru siguranță, menționată mai sus. Acest tip specific de certificare a devenit cunoscută sub numele de „sistem de recunoaștere reciprocă".

Cerințele tehnice[8] pentru obținerea certificatelor relevante sunt convenite de organizațiile recunoscute de către UE și sunt publicate pe categorii. Dezvoltarea progresivă a acestor categorii s-a accentuat datorită experienței acumulate în ultimii ani, iar acestea sunt prezentate (de la conceptul inițial la versiunea finală) în tabelul de mai jos:

Numărul categoriei	Concept inițial	Versiune finală
#1	29.6.2010	1.1.2013
#2	6.9.2011	1.7.2013
#3	24.9.2013	1.7.2014
#4	23.4.2014	prevăzută pentru 1.7.2015
#5	21.4.2015	activitate în curs

Prima categorie a inclus cerințele tehnice pentru 11 produse (nivelul 3 de referință critic pentru siguranță) care au intrat în vigoare la începutul anului 2013 și a fost urmat de o a doua categorie (11 produse, iulie 2013) și de o a treia categorie (12 produse, iulie 2014), întotdeauna pentru același nivel de referință critic pentru siguranță (nivelul 3). O a patra categorie de cerințe tehnice pentru 10 produse, de asemenea, pentru nivelul 3 de referință critic pentru siguranță, va intra în vigoare la 1 iulie 2015. Pregătirile pentru cel de al cincilea nivel au început, cu participarea sectorului industrial la procesul de selecție a cerințelor

[7] A se vedea pagina 12 (Abordarea organizațiilor recunoscute de către UE pentru respectarea Articolului 10): http://www.euromr.org/SiteAssets/Document%20Archive/EU_report_1212_L02.pdf
[8] Cerințele tehnice convenite pentru recunoașterea reciprocă: http://www.euromr.org/technical-requirements

tehnice pentru produsele incluse în categoria a cincea, pe baza unei liste consolidate (nivelul 3 de referință critic pentru siguranță), prezentată de grupul de recunoaștere reciprocă al organizațiilor recunoscute de către UE. Toate categoriile sistemului de recunoaștere reciprocă sunt legate de produsele din categoria omologării de tip, deoarece nivelul său de referință critic s-a dovedit a fi scăzut. Astfel, se poate dobândi experiență privind utilizarea noului sistem, limitând totodată riscurile pentru siguranță. Odată cu adoptarea celei de-a patra categorii, cele 44 de cerințe tehnice ale produselor eligibile pentru respectiva schemă vor acoperi aproximativ 50 % din totalul certificatelor de omologare de tip necesare conform regulilor de clasificare ale organizațiilor recunoscute de către UE. Organizațiile sunt de părere că odată cu creșterea nivelului de referință critic pentru siguranță va fi nevoie să se ia în considerare procese mai complexe. Cu toate acestea, se consideră că lista de produse disponibile în prezent nu este suficient de largă pentru a reprezenta o valoare adăugată pentru întreprinderi, deoarece se aplică numai unui mic segment de piață, în funcție de sectorul de producție.

Prin concentrarea asupra armonizării cerințelor tehnice, organizațiile ar fi putut opta pentru o simplă recunoaștere reciprocă a certificatelor, cel puțin în ceea ce privește produsele având nivelul 3 de referință critic pentru siguranță. Acest lucru ar fi putut genera un progres mai rapid care să corespundă mai bine așteptărilor producătorilor de echipamente maritime.

III. Chestiuni în curs

Respectarea cerințelor de siguranță

Sistemul de recunoaștere reciprocă pare a fi în conformitate cu considerațiile privind siguranța menționate în articolul 10 alineatul (1) din regulament. Toate părțile implicate au convenit că siguranța are o importanță capitală.

Pentru pregătirea și punerea în aplicare a cerințelor tehnice pentru certificatul de recunoaștere reciprocă se aplică cele mai stricte norme și toate organizațiile recunoscute de către UE respectă aceleași reguli pentru eliberarea noului certificat de recunoaștere reciprocă. În plus, orice nou certificat de recunoaștere reciprocă eliberat va avea exact aceeași valoare la nivel mondial. Cu toate acestea, în cazul în care o anumită organizație recunoscută de către UE nu acceptă un certificat de recunoaștere reciprocă, grupul privind organizațiile recunoscute de către UE a instituit proceduri de raportare internă pentru a stabili motivele refuzului și pentru a găsi o soluție în consecință, în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) al treilea paragraf din regulament.

Implicarea părților interesate

Trebuie subliniat faptul că industria echipamentelor maritime este implicată doar într-o măsură limitată în procesul de certificare a recunoașterilor reciproce.

Pe de-o parte, marii producători de echipamente originale (OEM) sunt mai implicați în procesul de recunoaștere mutuală datorită propriilor interese și a cunoștințelor anterioare privind procesele similare de certificare acumulate datorită altor colaborări internaționale, precum activitățile de standardizare internațională pentru produsele și echipamentelor electrice sau mecanice. Cu toate acestea, micii producători de echipamente originale nu sunt la fel de bine informați sau implicați, având în vedere, de exemplu, caracteristicile inerente ale pieței lor, precum dimensiunea mai redusă și constrângerile în ceea ce privește resursele administrative și financiare. Această parte a producătorilor de echipamente maritime este cea

care ar aprecia să obțină mai multe informații cu privire la sistemul de certificare a recunoașterii reciproce. Prin urmare, acest grup specific de părți interesate este cel care ar putea beneficia cel mai mult de pe urma regulamentului, deoarece obținerea mai multor certificate este mai rar accesibilă acestor producători.

O serie de părți interesate sunt de părere că informațiile lipsesc sau că acestea sunt disponibile în număr limitat[9]. Acest lucru poate fi pus pe seama timpului limitat în care sistemul de recunoaștere reciprocă a funcționat și a fost prezentat pe piață (toate certificatele de recunoaștere reciprocă existente au fost emise în ultimele 18 luni).

Toate organizațiile recunoscute de către UE au dezvoltat proceduri interne de certificare pentru recunoașterea reciprocă în vederea creșterii gradului de conștientizare în cadrul organizației lor. Acestea din urmă au fost aplicate atât la nivelul UE, cât și la nivel mondial (sedii ale organizațiilor recunoscute de către UE și birouri locale în întreaga lume), fiind strâns legate de activitățile fiecărei organizații la nivel mondial. La momentul elaborării prezentului raport au fost publicate 14 certificate de recunoaștere reciprocă[10]. Este important de subliniat că producătorii care au dobândit aceste certificate nu au sediul doar în țările UE, ci și în SUA, Taiwan și Coreea de Sud. Acest fapt subliniază caracterul global al industriei și importanța unei acceptări cât mai largi cu putință a certificatelor de recunoaștere reciprocă eliberate.

Aspecte legate de costuri și sarcini administrative

În prezent, există, de asemenea, o lipsă de transparență cu privire la **costurile** pe care le implică obținerea unui certificat de recunoaștere reciprocă.

Este greu să se obțină o perspectivă de ansamblu asupra costurilor globale, deoarece costul unui nou certificat de recunoaștere reciprocă variază în funcție de articolul pentru care acesta este eliberat. În acest sens, pentru articolele simple produse în serie (de exemplu, supape, componente electrice etc.), costul noului certificat poate varia de la valoarea actuală până la dublul acestuia în cazul aceluiași produs pentru care certificatele individuale de omologare de tip erau necesare anterior. Cu toate acestea, pentru o altă categorie de produse specifice (de exemplu, articolele care nu sunt produse în serie) costul noului certificat de recunoaștere reciprocă ar putea fi semnificativ mai mare decât cel al unui certificat individual de omologare de tip eliberat de un organism recunoscut. Pe de altă parte, taxele de reînnoire par să fie asemănătoare celor corespunzătoare certificatelor de omologare de tip. Reînnoirea certificatelor de recunoaștere reciprocă pe o perioadă de 5 ani reprezintă o practică generală în rândul organizațiilor recunoscute de către UE, nu doar în ceea ce privește certificatele eliberate în cadrul sistemului de recunoaștere reciprocă, dar și în ceea ce privește omologarea de tip a organizațiilor recunoscute (pentru acestea din urmă a se consulta și Circulara MSC.1/Circ.1221 a OMI[11]). Necesitatea testării în prezența unui observator în cazul anumitor noi certificate de recunoaștere reciprocă, împreună cu necesitarea respectării de standarde mai stricte, a dus la o creștere a costurilor în anumite cazuri.

Datele preliminare ale studiului independent demonstrează că **timpul** necesar pentru a obține un certificat de recunoaștere reciprocă variază foarte mult (de la 6 luni la 2 ani) în funcție de

[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] A se vedea apendicele V din studiul independent menționat la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 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

produsul în cauză și de complexitatea procesului în ansamblul său (și anume, sarcina administrativă). Astfel de fluctuații pot fi, de asemenea, puse pe seama faptului că, până în prezent, s-a eliberat doar un număr limitat de certificate de recunoaștere reciprocă, motiv pentru care este greu să se tragă niște concluzii generale privind aspectele referitoare la timpul necesar. S-a raportat[12] că, pentru un anumit produs, certificatul de recunoaștere reciprocă și certificatul de omologare de tip al organizației recunoscute au fost emise simultan. Este însă important să se remarce faptul că odată cu creșterea numărului de certificate de recunoaștere eliberate și a nivelului de standardizare a procesului în ansamblul său, timpul necesar pentru a obține un nou certificat de recunoaștere reciprocă poate scădea semnificativ.

IV. Perspective

Mecanismul de evaluare a nivelului de referință critic pentru siguranță

În ceea ce privește numărul de produse eligibile pentru obținerea certificatului de recunoaștere reciprocă, până în prezent s-au înregistrat progrese doar pentru nivelul 3 de referință critic pentru siguranță. Organizațiile recunoscute de către UE au căutat să includă sectorul echipamentelor maritime în acest proces, după cum se poate observa consultând lista lungă[13] a reuniunilor și a acțiunilor care au avut loc începând din 2009. În această etapă, este important să se abordeze preocupările referitoare la impactul asupra siguranței. Acest lucru poate fi realizat urmând abordarea bazată pe riscuri utilizată de organizațiile recunoscute de către UE, incluzând cele mai stricte cerințe tehnice pentru toate produsele[14] aparținând nivelului 3 de referință critic pentru siguranță care sunt cuprinse în categoriile existente (1, 2 și 3), precum și în următoarele două categorii (4 și 5) ale produselor, care vor fi publicate în viitor (1.7.2015 și, respectiv, în vara anului 2016), dar și nevoia testării în prezența unui observator, atunci când este necesar, pentru obținerea certificatului de recunoaștere reciprocă. Astfel, în timp, abordarea sistemului de recunoaștere reciprocă poate câștiga teren și va putea răspunde mai bine preocupărilor referitoare la siguranță.

Dezvoltarea unui model de risc mai avansat și mai cuprinzător pentru selectarea produselor aparținând următorului nivel de referință critic pentru siguranță (nivelul 4) ar presupune implicarea diverselor organizații ale părților interesate, inclusiv a asiguratorilor. Organizațiile recunoscute de către UE își propun să efectueze un studiu pilot de 6 luni de zile pentru a verifica faptul că siguranța se menține în cadrul nivelului superior (nivelul 4).

Implicarea utilizatorilor finali

Părțile interesate din industrie de pe teritoriul UE par mai active în ceea ce privește participarea la procesele de consultare ale organizațiilor recunoscute de către UE, în timp ce industria în ansamblu ar putea beneficia de o mai mare implicare în viitor. O dovadă a celor menționate mai sus este faptul că dintre cei 7 producătorii care folosesc deja noul certificat de recunoaștere reciprocă pentru anumite produse, 3 producători își au sediul în afara UE (și anume, în SUA, Taiwan și Coreea de Sud.) Acest lucru ar putea extinde acceptarea certificatelor de recunoaștere reciprocă la nivel mondial. Implicarea suplimentară a micilor producători de echipamente originale ar fi, de asemenea, încurajată prin asociații, ateliere informative și alte evenimente de acest gen, deoarece aceștia reprezintă grupul cel mai puțin

[12] http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm
[13] A se vedea apendicele I din studiul independent menționat la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 391/2009: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm
[14] A se vedea apendicele II din studiul independent menționat la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 391/2009: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

implicat în implementarea sistemului actual de recunoaștere reciprocă. În acest caz, certificatele de recunoaștere reciprocă ar putea spori accesul pe piață pentru întreprinderile mici și mijlocii (IMM-uri). În practică însă, din cauza ambiguității actuale privind acceptarea voluntară a certificatelor de recunoaștere reciprocă de către administrațiile publice la nivel mondial, aceasta se poate aplica doar în cazul IMM-urilor din UE care aprovizionează navele aflate sub pavilionul unui stat membru. Cu toate acestea, în timp ce acceptarea voluntară la nivel mondial ar trebui promovată în continuare, timpul necesar promovării și costurile administrative s-ar reduce pentru acele companii care țintesc un public mai larg.

Considerații suplimentare

În acest moment, nu este clar dacă organizațiile recunoscute de către UE vor reuși să elaboreze cerințele privind certificatele de recunoaștere reciprocă pentru **produse mai complexe în viitorul apropiat**. Producătorii de echipamente au intenția să propună o listă de posibile noi produse cu nivel de referință critic pentru siguranță mai ridicat. În acest scop, au fost sugerate măsuri suplimentare de către SEA Europe și organizațiile recunoscute de către UE, inclusiv întâlniri planificate ale principalelor părți interesate la nivel mondial din cadrul industriei pentru a discuta și pentru a primi observații și recomandări referitoare la includerea de produse suplimentare în cadrul sistemului.

În ceea ce privește produsele care există în prezent, așa cum se prezintă în studiul independent, un număr semnificativ de părți interesate (de exemplu, producători, operatori de nave, asiguratori, constructori de nave, șantiere de construcții și reparații navale) nu a avut niciun fel de informații cu privire la utilizarea și acceptarea certificatului de recunoaștere reciprocă și nici nu știau dacă certificatele de recunoaștere reciprocă au fost acceptate în prezent de toate organizațiile recunoscute de către UE.

Prin urmare, ar putea fi avute în vedere **evenimente de difuzare a informațiilor** (de exemplu, ateliere, seminarii etc.), pe lângă o diseminare mai largă a informațiilor existente, privind cerințele tehnice ale produselor eligibile pentru sistemul de recunoaștere reciprocă adresate unui număr mai mare de părți interesate cu interese industriale diferite, în scopul extinderii domeniului de aplicare a sistemului de recunoaștere reciprocă pentru un public mai larg. Astfel, cele două ateliere organizate până în prezent de organizațiile recunoscute de către UE și SEA Europe au fost considerate un pas eficient în această direcție și acest lucru ar trebui să continue.

Acordarea de timp suficient pentru prelucrarea recomandărilor și primirea de feedback referitor la sistem prin canalele de comunicare disponibile[15] pot spori gradul de conștientizare și promova astfel implicarea suplimentară a unui grup mai larg de părți interesate. Produsele/unitățile care fac deja obiectul normelor comune între organizațiile recunoscute de către UE ar putea reprezenta un bun punct de plecare pentru extinderea sistemului la următorul nivel de referință critic pentru siguranță (nivelul 4). Informarea armatorilor, a constructorilor de nave și a inspectorilor locali din cadrul sistemului de recunoaștere reciprocă ar putea spori și mai mult acceptarea sa. Alte măsuri care pot promova sistemul de recunoaștere reciprocă ar fi sporirea transparenței cu privire la costul pe care îl implică obținerea certificatelor de recunoaștere reciprocă.

[15] Solicitările privind modificările sau clarificarea cerințelor tehnice în scopul recunoașterii reciproce și documentația asociată pot fi efectuate la adresa următoare: http://www.euromr.org/technical-requirements

V. Concluzii

Schema de recunoaștere reciprocă dezvoltată de organizațiile recunoscute de către UE este conformă cu regulamentul UE, deși producătorii critică punerea în aplicare a certificatelor de recunoaștere reciprocă ca nefiind încă pe deplin raționalizată. Experiența dobândită, care este foarte limitată, demonstrează că furnizorii de componente depun în continuare cereri pentru obținerea de certificate individuale, în plus față de certificatele de recunoaștere reciprocă. Pentru acestea din urmă, în cazul în care este necesară o testare în prezența unui observator, costurile sunt adesea considerate foarte mari (în special pentru IMM-uri). Deși există o lipsă generală de informații în afara părților interesate imediat afectate, informațiile suplimentare și evenimentele de diseminare ar putea îmbunătăți nivelul de conștientizare și de participare la schema de recunoaștere reciprocă. Acceptarea voluntară la nivel mondial este cel mai important obstacol care trebuie depășit, iar dialogul între industriile reprezentative, precum și între autoritățile publice relevante poate spori înțelegerea și acceptarea sistemului de certificare a recunoașterii reciproce în afara UE. Prin punerea în aplicare a unei abordări bazate pe riscuri pentru selectarea articolelor incluse în toate categoriile de cerințe tehnice pentru produsele incluse la nivelul 3 de referință critic pentru siguranță, precum și aderarea la cele mai stricte norme, siguranța este promovată pe deplin prin intermediul sistemului de recunoaștere reciprocă. Sistemul de certificare a recunoașterii reciproce poate fi dezvoltat în continuare pentru a acoperi o varietate mai mare de echipamente maritime (de exemplu produse sau materiale mai complexe) în cadrul unor niveluri diferite de referință critice pentru siguranță.

În ansamblu, în acest moment, se pot trage următoarele concluzii:

- Sistemul de recunoaștere reciprocă dezvoltat de organizațiile recunoscute de către UE este conform cu regulamentul UE, deși scopul acestuia este încă limitat și ar trebui dezvoltat în continuare.

- În prezent, certificatele de recunoaștere reciprocă există în paralel cu certificatele individuale de omologare de tip pentru același produs. Organizațiile recunoscute ar trebui să ia în considerare simplificarea procedurilor privind certificatele de recunoaștere reciprocă, dacă este cazul, astfel încât costurile acestora să fie mai competitive și să se renunțe treptat la certificatele individuale.