EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 31.7.2015
COM(2015) 382 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

v skladu s členom 10(2) Uredbe (ES) št. 391/2009 o skupnih pravilih in standardih za organizacije za tehnični nadzor in pregled ladij

I. Uvod

Namen tega poročila je pregled izvajanja člena 10(1) Uredbe (ES) št. 391/2009 (v nadaljnjem besedilu: „uredba“) s strani priznanih organizacij EU glede uskladitve njihovih pravil in postopkov ter vzpostavitve sistema vzajemnega priznavanja klasifikacijskih spričeval za materiale, opremo in dele.

To poročilo temelji na neodvisni študiji v skladu s členom 10(2) navedene uredbe[1].

Pri izvajanju svojih odgovornosti lahko uprave države zastave prenesejo zakonsko določene odgovornosti, ki izhajajo iz mednarodnih konvencij, na organizacije za tehnični nadzor in pregled ladij („klasifikacijski zavodi“). Vsaka organizacija je odgovorna upravi države zastave za delo, ki ga opravlja v imenu uprave.

Glavne pristojnosti, prenesene na te organizacije, so opisane v mednarodnih konvencijah Mednarodne pomorske organizacije ali v ustrezni zakonodaji Unije. V EU uredba in Direktiva 2009/15/ES[2] določata skupna pravila in standarde za organizacije za tehnični nadzor in pregled ladij ter vzpostavljata pravni okvir za priznavanje organizacij za tehnični nadzor in pregled ladij in za ustrezne dejavnosti pomorskih administracij držav članic, ki lahko za zgoraj omenjene predpisane dejavnosti pooblastijo samo organizacije, priznane v skladu z uredbo (v nadaljnjem besedilu: „priznane organizacije EU“).

Na mednarodni ravni ustrezni pravni okvir vzpostavljajo kodeksi za izvajanje instrumentov IMO in za PO, ki se uporabljajo od 1. januarja 2015. Da bi se zagotovila skladnost zakonodaje Unije z navedenimi kodeksi, je Komisija sprejela Izvedbeno direktivo Komisije 2014/111/EU[3] in Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 1355/2014[4].

Uvodna izjava (25) Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 1355/2014 pojasnjuje, da se lahko sistem vzajemnega priznavanja klasifikacijskih spričeval za materiale, opremo in dele, kot je določen s členom 10(1) Uredbe (ES) št. 391/2009, uveljavlja samo v Uniji in v zvezi z ladjami, ki plujejo pod zastavo države članice. Kar zadeva tuja plovila, lahko o sprejemanju zadevnih spričeval še naprej v okviru svoje izključne pristojnosti, zlasti na podlagi Konvencije Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu (UNCLOS), po svoji presoji odločajo ustrezne države zastave, ki niso članice EU.

Pri opravljanju svojih dejavnosti klasifikacijski zavodi obvežejo proizvajalce, da upoštevajo različne nize zahtev, ki jih pripravi vsak zavod. Te zahteve so pomembne za gradnjo in delovanje ladij in imajo pomembno vlogo pri pridobivanju zaupanja lastnika ladje, zavarovalnice in navsezadnje tudi države zastave glede varnosti plovila.

Pomanjkanje vzajemnega priznavanja klasifikacijskih spričeval med zavodi povzroča potrebo po večkratnem izdajanju spričeval: da lahko opravljajo dejavnosti na svetovni ravni (in da imajo dostop do velikega števila lastnikov ladij, ki izberejo klasifikacijski zavod za nadziranje gradnje ladje), morajo dobavitelji za isti kos pomorske opreme pridobiti spričevala od različnih klasifikacijskih zavodov, ki potrjujejo skladnost s pogosto zelo podobnimi zahtevami in včasih na podlagi enakih testov, ki se celo izvajajo v istih (pogosto

[1] http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm.
[2] Direktiva 2009/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta o skupnih pravilih in standardih za organizacije, pooblaščene za tehnični nadzor in pregled ladij, ter za ustrezne ukrepe pomorskih uprav (UL L 131, 28.5.2009, str. 47).
[3] Izvedbena direktiva Komisije 2014/111/EU z dne 17. decembra 2014 o spremembi Direktive 2009/15/ES v zvezi z določenimi kodeksi in povezanimi spremembami določenih konvencij in protokolov, ki jih je sprejela Mednarodna pomorska organizacija (IMO).
[4] Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 1355/2014 z dne 17. decembra 2014 o spremembi Uredbe (ES) št. 391/2009 v zvezi z določenimi kodeksi in povezanimi spremembami določenih konvencij in protokolov, ki jih je sprejela Mednarodna pomorska organizacija (IMO).

proizvajalčevih) laboratorijih. Ta težava je obravnavana v členu 10(1) Uredbe (ES) št. 391/2009, saj je vprašanje, ali naj proizvod potrdi eden ali več zavodov, pomembno tudi z vidika notranjega trga EU.

Uredba obvezuje priznane organizacije EU, da uskladijo svoja pravila o klasifikaciji in vzpostavijo sistem vzajemnega priznavanja klasifikacijskih spričeval za materiale, opremo in dele. V skladu s členom 10(1) navedene uredbe zlasti velja, da se priznane organizacije „*med seboj redno posvetujejo, da bi ohranile enakovrednost ter si prizadevale za usklajenost svojih pravil in postopkov in njihovega izvajanja. Priznane organizacije med seboj sodelujejo, da dosežejo usklajeno razlago mednarodnih konvencij brez poseganja v pristojnosti držav zastave.*

Priznane organizacije se v ustreznih primerih sporazumejo o tehničnih in postopkovnih pogojih, pod katerimi bodo vzajemno priznavale klasifikacijska spričevala za materiale, opremo in dele, ki temeljijo na enakovrednih standardih, pri čemer kot izhodišče upoštevajo najzahtevnejše in najstrožje standarde.“

Tovrstno usklajevanje je treba razlikovati od usklajevanja predpisanih zahtev za pomorsko opremo na ravni EU. Direktiva o pomorski opremi[5] ureja opremo, nameščeno na krovu plovila, za katerega velja „zahteva glede prevoza“ na podlagi ene ali več mednarodnih konvencij (npr. za preprečevanje onesnaževanja morja, požarno varnost, plovbo, reševalno opremo). Države članice ne smejo prepovedati dajanja pomorske opreme, ki je skladna z direktivo o pomorski opremi, na trg ali na krov ladje pod zastavo EU ali zavrniti izdaje spričevala na podlagi te uredbe za ladje, ki plujejo pod njihovo zastavo. Na zadevni opremi mora biti vidna oznaka skladnosti z direktivo o pomorski opremi, ti. „znak krmila“. Unija je sklenila sporazum o vzajemnem priznavanju[6] z Združenimi državami, da bi se olajšalo trgovanje in preprečilo večkratno izdajanje spričeval za opremo z znakom krmila.

Vendar pa širok nabor pomorske opreme (npr. oprema, ki ni vključena v mednarodne konvencije) ne spada v področje uporabe direktive o pomorski opremi, temveč za to opremo veljajo zahteve glede izdajanja spričeval klasifikacijskih zavodov. Takšna oprema je predmet člena 10(1) navedene uredbe.

II. Doseženi rezultati

Uredba ne določa posebnih načinov za izvajanje vzajemnega priznavanja. Prav tako ne določa posebnih rokov. Tako zagotavlja fleksibilnost, ki priznanim organizacijam EU omogoča, da sodelujejo med seboj in z drugimi deležniki, npr. z Evropskim združenjem ladjarjev in proizvajalcev pomorske opreme (SEA Europe), in se odločijo o ukrepih, potrebnih za njeno izvajanje.

Kar zadeva prvo zahtevo (usklajevanje), so priznane organizacije EU začele uporabljati sistematični pristop k usklajevanju tehničnih in postopkovnih pogojev za izdajanje spričeval za proizvode, ki so upravičeni do sistema vzajemnega priznavanja. Organizacije trdijo, da pri tem uporabljajo najzahtevnejše in najstrožje standarde. Kar zadeva usklajevanje pravil in postopkov, je pregled trenutnega stanja izvajanja pokazal, da je slednje še vedno v začetni fazi. Čeprav so bila nekatera spričevala o vzajemnem priznavanju izdana na podlagi „sistema

[5] Direktiva Sveta 96/98/ES z dne 20. decembra 1996 o pomorski opremi (UL L 046, 17.2.1997, str. 25), kakor je bila spremenjena.
[6] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004D0425&from=EN.

vzajemnega priznavanja“, ta na trgu obstajajo skupaj s spričevali posameznih priznanih organizacij za te proizvode. Z drugimi besedami, spričevala posameznih priznanih organizacij niso bila umaknjena s trga. Zgoraj navedeno poudarja potrebo po dodatnem času, ki je potreben za preizkušanje novega spričevala o vzajemnem priznavanju v praksi, kar bi lahko postalo običajna praksa in sčasoma nadomestilo posamezno izdana spričevala.

Kar zadeva drugo zahtevo (vzajemno priznavanje), so priznane organizacije EU obravnavale naslednje možnosti:

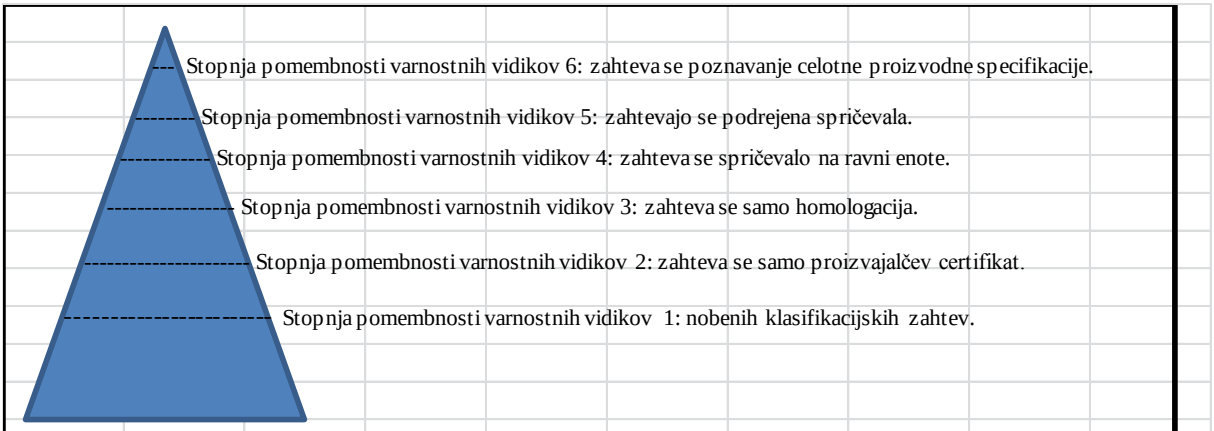
1. neposredno sprejetje standardov druge strani kot enakovrednih in samodejno vzajemno priznavanje spričeval;

2. izbor in neposredno sprejetje pravil, ki veljajo za najzahtevnejše in najstrožje glede na oceno vseh pravil o klasifikaciji za zadevne proizvode (materiali/oprema/deli) s strani vseh priznanih organizacij EU;

3. ponovno oblikovanje skupnih tehničnih zahtev kot podlage za izdajo, v ustreznih primerih, dodatnega spričevala, ki ga priznavajo tudi druge organizacije. Posamezna spričevala, ki jih izda vsaka priznana organizacija EU, še naprej obstajajo vzporedno s predlaganim (vzajemno priznanim) spričevalom.

Organizacije so se odločile, da bodo sledile tretjemu pristopu za izvajanje obveznosti iz člena 10(1) navedene uredbe.

Ustvarjen je bil mehanizem za ocenjevanje tveganja, in sicer za ocenjevanje proizvodov na vseh področjih v skladu s 6-stopenjsko lestvico pomembnosti varnostnih vidikov, kot je prikazano v nadaljevanju (slika 1).



Slika 1: hierarhični prikaz pomembnosti varnostnih vidikov za materiale, opremo in dele.

Lestvica pomembnosti varnostnih vidikov je prikazana v obliki hierarhične piramide[7]. Izdaja spričevala na najvišji stopnji (6. stopnja) te piramide zahteva poznavanje celotne proizvodne specifikacije. Na nižji, 5. stopnji, so za izdajo spričevala zahtevana podrejena spričevala. Na 4. stopnji se zahteva spričevalo na ravni enote, na 3. stopnji pa samo homologacija. Za najnižji stopnji (1. in 2. stopnja) ni nobenih klasifikacijskih zahtev ali pa se pričakuje le

[7] Glej stran 12 (pristop priznanih organizacij EU za skladnost s členom 10 [The EU ROs' approach to meeting Article 10]) v: http://www.euromr.org/SiteAssets/Document%20Archive/EU_report_1212_L02.pdf.

proizvajalčev certifikat. Priznane organizacije EU so se dogovorile o nizu tehničnih zahtev za omejeno število (trenutno 34, s 1. julijem 2015 se bo število povečalo na 44) proizvodov, ki so upravičeni do homologacijskega spričevala, kar spada v 3. stopnjo pomembnosti varnostnih vidikov navedene lestvice. Ta posebna vrsta izdajanja spričeval je postala znana kot „sistem vzajemnega priznavanja“.

O tehničnih zahtevah[8] za ustrezne certifikate se dogovorijo priznane organizacije EU, objavljene pa so po razredih. Postopen razvoj teh razredov je bil pospešen zaradi številnih izkušenj v zadnjih letih in je predstavljen (od začetne zasnove do končne različice) v spodnji tabeli:

Številka razreda	Začetna zasnova	Končna različica
#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	predvidoma 1. 7. 2015
#5	21. 4. 2015	v pripravi

1. razred je vključeval tehnične zahteve za 11 proizvodov (3. stopnja pomembnosti varnostnih vidikov) in je začel veljati na začetku leta 2013; sledila sta mu 2. razred (11 proizvodov, julij 2013) in 3. razred (12 proizvodov, julij 2014), oba za isto (3.) stopnjo pomembnosti varnostnih vidikov. 4. razred tehničnih zahtev za 10 proizvodov, tudi ta za 3. stopnjo pomembnosti varnostnih vidikov, začne veljati 1. julija 2015. Priprave na 5. razred so se začele; industrijski sektor sodeluje pri izbiri tehničnih zahtev za proizvode 5. razreda, in sicer na podlagi konsolidiranega seznama (3. stopnja pomembnosti varnostnih vidikov) proizvodov, ki mu jih je predstavila skupina priznanih organizacij EU za vzajemno priznavanje. Vsi razredi sistema vzajemnega priznavanja so povezani s proizvodi kategorije homologacij, saj se je izkazalo, da je stopnja njene pomembnosti nizka; tako je mogoče pridobivati izkušnje z novim sistemom in hkrati omejevati varnostna tveganja. Po sprejetju četrtega razreda bo 44 tehničnih zahtev za proizvode, ki so upravičeni do tega sistema, zajemalo približno 50 % vseh spričeval o homologaciji, kot je zahtevano v skladu s pravili o klasifikaciji priznanih organizacij EU. Organizacije menijo, da bo zaradi višanja ravni pomembnosti varnostnih vidikov treba obravnavati kompleksnejše postopke; vendar pa seznam proizvodov, ki je trenutno na voljo, ne velja za dovolj daljnosežnega, da bi imel dodano vrednost za podjetja, saj se – po mnenju proizvodnega sektorja – nanaša samo na majhen segment trga.

Ob osredotočanju na usklajevanje tehničnih zahtev bi se lahko organizacije odločile za preprosto vzajemno priznavanje spričeval, vsaj kar zadeva proizvode 3. stopnje pomembnosti varnostnih vidikov. To bi morda pripomoglo k hitrejšemu napredku, kar bi bolj ustrezalo pričakovanjem proizvajalcev pomorske opreme.

III. Nerešena vprašanja

Skladnost z varnostnimi zahtevami

[8] Dogovorjene tehnične zahteve za vzajemno priznavanje: www.euromr.org/technical-requirements.

Zdi se, da je sistem vzajemnega priznavanja v skladu s premisleki v zvezi z varnostjo, poudarjenimi v členu 10(1) uredbe. Vsi ključni deležniki se strinjajo, da je varnost bistvenega pomena.

Za pripravo in izvajanje tehničnih zahtev za spričevala o vzajemnem priznavanju se uporabljajo najstrožja pravila, vse priznane organizacije EU pa sledijo istim pravilom za izdajanje novih spričeval o vzajemnem priznavanju. Poleg tega bodo imela vsa nova izdana spričevala o vzajemnem priznavanju enako veljavo po vsem svetu. Za primere, ko priznana organizacija EU spričevala o vzajemnem priznavanju ne bi sprejela, pa je skupina priznanih organizacij EU vzpostavila notranje postopke poročanja, in sicer z namenom ugotavljanja razlogov, zakaj se je to zgodilo, in ustreznega ukrepanja v skladu s tretjim pododstavkom člena 10(1).

Vključevanje deležnikov

Poudariti je treba, da je industrija pomorske opreme le v omejenem obsegu vključena v postopek izdaje spričeval o vzajemnem priznavanju.

Po eni strani so veliki proizvajalci originalne opreme bolje vključeni v postopek vzajemnega priznavanja zaradi lastnih interesov in predhodnega znanja o podobnih postopkih izdajanja spričeval v preteklosti, npr. v okviru drugih mednarodnih sodelovanj, kot so mednarodne dejavnosti standardizacije za električne ali mehanske proizvode in opremo. Vendar pa manjši proizvajalci originalne opreme niso tako dobro obveščeni ali udeleženi zaradi svojih posebnih tržnih lastnosti, npr. manjše velikosti ter omejitev v smislu upravnih in finančnih sredstev. Ta segment proizvajalcev pomorske opreme bi si želel več informacij o sistemu spričeval o vzajemnem priznavanju. Zato bi lahko imela prav ta skupina deležnikov največje koristi od uredbe, saj je pridobivanje več spričeval za te proizvajalce cenovno pogosto manj dostopno.

Številni deležniki se strinjajo, da je na voljo premalo informacij[9]. To je mogoče pripisati omejenemu času delovanja sistema vzajemnega priznavanja in njegovega predstavljanja na trgu (vsa obstoječa spričevala o vzajemnem priznavanju so bila izdana v zadnjih 18 mesecih).

Vse priznane organizacije EU so vzpostavile interne postopke za izdajanje spričeval o vzajemnem priznavanju, da bi se povečala ozaveščenost v njihovih organizacijah. Vzajemno priznavanje se uporablja v EU in po svetu (tj. sedežih in območnih uradih priznanih organizacij EU po svetu) in je močno povezano z globalnim delovanjem posamezne organizacije. V času priprave tega poročila je bilo objavljenih 14 spričeval o vzajemnem priznavanju[10]. Pomembno je opozoriti, da proizvajalci, ki so pridobili ta spričevala, nimajo sedežev le v državah članicah EU, temveč tudi v ZDA, na Tajvanu in v Južni Koreji. To še dodatno poudarja globalni značaj industrije in pomembnost čim širšega sprejemanja izdanih spričeval o vzajemnem priznavanju.

Vprašanja, povezana s stroški in upravnimi in bremeni

Področje **stroškov** pridobivanja spričevala o vzajemnem priznavanju je trenutno premalo pregledno.

[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] Glej Prilogo V neodvisne študije iz člena 10(2) Uredbe (ES) 391/2009: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

Težko je dobiti celotno sliko skupnih stroškov, saj se stroški pridobivanja spričevala o vzajemnem priznavanju razlikujejo glede na proizvod, za katerega se spričevalo izdaja. V tem smislu lahko za preproste serijsko izdelane elemente (npr. ventile, električne komponente itd.) stroški za novo spričevalo variirajo od podobnih do dvakrat višjih cen za isti proizvod, za katerega so se prej zahtevala posamezna spričevala o homologaciji s strani priznanih organizacij. Vendar pa bi lahko bili za drugo kategorijo posebnih (npr. neserijskih) proizvodov stroški za novo spričevalo o vzajemnem priznavanju občutno višji od stroškov za posamezno spričevalo o homologaciji s strani priznane organizacije. Po drugi strani pa se zdijo pristojbine za podaljšanje podobne tistim za potrdila o homologaciji. 5-letno obdobje podaljšanja spričevala o vzajemnem priznavanju je splošna praksa med priznanimi organizacijami EU in ne velja samo za spričevala, izdana v skladu s sistemom vzajemnega priznavanja, temveč tudi za posamezna spričevala o homologaciji (za slednje glej tudi okrožnico IMO MSC.1/Circ.1221[11]). Dejstvo, da je za nekatera spričevala o vzajemnem priznavanju potreben preskus pred pričami, je skupaj s potrebo po izpolnjevanju strožjih standardov v nekaterih primerih morda privedlo do povišanja stroškov.

Predhodni podatki iz neodvisne študije kažejo, da se **čas**, potreben za pridobitev spričevala o vzajemnem priznavanju, zelo razlikuje (od 6 mesecev do 2 let), in sicer glede na zadevni proizvod in zapletenost celotnega postopka (tj. adminsitrativno breme). Takšna nihanja je mogoče delno pripisati tudi dejstvu, da obstaja le omejeno število že izdanih spričeval o vzajemnem priznavanju in je zato težko na splošno sklepati o tem, koliko časa je potrebnega. Glede na poročila[12] sta bila za določene proizvode spričevalo o vzajemnem priznavanju in posamezno spričevalo o homologaciji s strani priznane organizacije EU izdana istočasno. Vendar pa je treba priznati, da se lahko čas, potreben za pridobitev novega spričevala o vzajemnem priznavanju, znatno skrajša, ko bo izdanih več spričeval in bo splošni postopek bolj standardiziran.

IV. Nadaljnji koraki

Mehanizem za ocenjevanje pomembnosti varnostnih vidikov

Kar zadeva število proizvodov, ki so upravičeni do spričevala o vzajemnem priznavanju, je bil napredek dosežen le v zvezi s 3. stopnjo pomembnosti varnostnih vidikov. Priznane organizacije EU si prizadevajo, da bi v postopek vključile tudi industrijo pomorske opreme, kar je mogoče ugotoviti na podlagi dolgega seznama[13] srečanj in pobud vse od leta 2009. Na tej stopnji je pomembno, da se obravnavajo vprašanja s področja varnosti. To je mogoče doseči tako, da se uporabi enak pristop, ki temelji na oceni tveganja, kot ga uporabljajo priznane organizacije EU, vključno z najstrožjimi tehničnimi zahtevami za vse proizvode[14] iz 3. stopnje pomembnosti varnostnih vidikov, ki so vključeni v obstoječe razrede (1., 2. in 3.) in tudi v prihajajoča razreda (4. in 5.) proizvodov, ki bosta objavljena v prihodnosti (1. julija 2015 oz. poleti 2016), ter vključno s preskusom pred pričami, ko je to potrebno za pridobitev spričevala o vzajemnem priznavanju. Na ta način bi lahko pristop s sistemom vzajemnega priznavanja sčasoma pridobil zagon in se še naprej uporabljal za obravnavanje pomislekov glede varnosti.

[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
[13] Glej Prilogo I k neodvisni študiji iz člena 10(2) Uredbe (ES) 391/2009: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm
[14] Glej Prilogo II k neodvisni študiji iz člena 10(2) Uredbe(ES) 391/2009: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

Razvoj naprednejših in celovitejših modelov za ocenjevanje tveganja za izbor proizvodov, ki sodijo v naslednjo (4.) stopnjo pomembnosti varnostnih vidikov, bi zahteval vključevanje različnih organizacij deležnikov, vključno z zavarovalnicami. Priznane organizacije EU nameravajo izvesti šestmesečno pilotno študijo, da bi zagotovile, da se varnost ohrani na višji (4.) stopnji.

Vključevanje končnih uporabnikov

Zdi se, da so deležniki iz industrijskega sektorja v EU bolj aktivni, kar zadeva sodelovanje v posvetovanjih s priznanimi organizacijami EU, medtem ko bi si globalna industrija želela biti v prihodnosti bolj udeležena. O tem priča dejstvo, da imajo od 7 proizvajalcev, ki že uporabljajo nova spričevala o vzajemnem priznavanju za nekatere svoje proizvode, 3 proizvajalci sedež zunaj EU (tj. v ZDA, na Tajvanu in v Južni Koreji). To bi lahko okrepilo mednarodno sprejemanje spričeval o vzajemnem priznavanju. Spodbujalo bi se tudi dodatno vključevanje malih proizvajalcev originalne opreme, saj ti predstavljajo skupino, ki je redkeje vključena v izvajanje trenutnega sistema vzajemnega priznavanja, in sicer prek združenj, informacijskih delavnic in drugih podobnih dogodkov. V tem primeru bi lahko spričevala o vzajemnem priznavanju izboljšala dostop do trga za mala in srednje velika podjetja (MSP). Vendar pa bi bilo to – zaradi trenutne nejasnosti prostovoljnega vzajemnega priznavanja uprav po svetu – morda uporabno samo za MSP s sedežem v EU, ki dobavljajo blago ladjam, ki plujejo pod zastavo ene od držav članic. Čeprav je treba še naprej spodbujati prostovoljno priznavanje na svetovni ravni, bi se čas, potreben za vstop na trg, in upravni stroški zmanjšali, s čimer bi se tem podjetjem omogočil lažji dostop do širših ciljnih skupin.

Dodatni premisleki

Na tej stopnji ni jasno, ali bodo priznane organizacije EU v bližnji prihodnosti lahko razvile zahteve v zvezi z **vzajemnim priznavanjem spričeval za kompleksnejše proizvode**. Proizvajalci opreme si želijo predlagati seznam možnih novih proizvodov z večjo stopnjo pomembnosti varnostnih vidikov. V ta namen so SEA Europe in priznane organizacije EU predlagale dodatne ukrepe, vključno z načrtovanimi sestanki glavnih mednarodnih deležnikov iz industrije, da bi razpravljali ter dobili povratne informacije in priporočila v zvezi z vključevanjem dodatnih proizvodov v sistem.

Kar zadeva trenutno obstoječe proizvode, številni deležniki (npr. proizvajalci, upravljavci ladij, zavarovalnice, ladjedelnice, popravljavnice ladij), kot kaže neodvisna študija, niso imeli nobenih informacij o uporabi in sprejemanju spričeval o vzajemnem priznavanju niti niso vedeli, ali vse priznane organizacije EU trenutno sprejemajo spričevala o vzajemnem priznavanju.

Zato se lahko predvideva, da bi **dogodki za razširjanje informacij** (npr. delavnice, seminarji itd.) – skupaj z boljšim razširjanjem obstoječih informacij o tehničnih zahtevah upravičenih proizvodov za sistem vzajemnega priznavanja večjemu številu deležnikov z različnimi industrijski interesi – prispevali k temu, da sistem vzajemnega priznavanja doseže širšo publiko. Zato delavnici, ki so ju organizirale priznane organizacije EU in SEA Europe, veljata za učinkovit korak v to smer in bi ju bilo treba organizirati tudi v prihodnosti.

Zagotavljanje časa za obdelavo priporočil in prejemanje povratnih informacij o sistemu prek razpoložljivih komunikacijskih poti[15] lahko povečata ozaveščenost in tako spodbudita

[15] Zahteva za spremembe ali pojasnilo tehničnih zahtev v zvezi z vzajemnim priznavanjem in povezana dokumentacija: www.euromr.org/technical-requirements

dodatno vključevanje večjega števila deležnikov. Proizvodi/enote, za katere že veljajo skupna pravila priznanih organizacij EU, bi lahko bili dobro izhodišče za razširitev sistema na naslednjo (4.) stopnjo pomembnosti varnostnih vidikov. Obveščanje lastnikov ladij, ladjedelničarjev in lokalnih nadzornikov sistema vzajemnega priznavanja bi lahko dodatno izboljšalo njegovo sprejemanje. Ukrep za dodatno spodbujanje sistema vzajemnega priznavanja bi lahko bil povečanje preglednosti, povezane s stroški pridobivanja spričeval o vzajemnem priznavanju.

V. Sklepne ugotovitve

Sistem vzajemnega priznavanja, ki so ga razvile priznane organizacije EU, je v skladu z uredbo EU, čeprav so proizvajalci mnenja, da postopek izvajanja izdaje spričeval o vzajemnem priznavanju še ni popolnoma utečen. Obstoječe izkušnje, ki so zelo omejene, kažejo, da dobavitelji sestavnih delov še vedno zaprosijo za posamezna spričevala in nato še za spričevala o vzajemnem priznavanju. Ko je za slednjega potreben preskus pred pričami, stroški pogosto veljajo za previsoke (zlasti za MSP). Medtem ko na splošno primanjkuje informacij zunaj kroga deležnikov, ki jih vzajemno priznavanje neposredno zadeva, bi lahko dodatne informacije in dogodki za razširjanje informacij izboljšali ozaveščenost in sodelovanje v sistemu vzajemnega priznavanja. Prostovoljno sprejemanje sistema na mednarodni ravni je največja ovira, ki jo je treba premagati, dialog med predstavniki industrije in ustreznimi javnimi organi pa bi lahko izboljšal razumevanje in sprejemanje sistema izdajanja spričeval o vzajemnem priznavanju zunaj EU. Z uporabo na oceni tveganja temelječega pristopa k izboru elementov, vključenih v vse razrede tehničnih zahtev za proizvode 3. stopnje pomembnosti varnostnih vidikov, in z upoštevanjem najstrožjih pravil se v okviru sistema vzajemnega priznavanja varnost v celoti spodbuja. Še vedno obstajajo možnosti za razširitev sistema izdajanja spričeval o vzajemnem priznavanju, tako da bi zajemal širši nabor proizvodov pomorske opreme (npr. kompleksnejše proizvode ali materiale) na različnih stopnjah pomembnosti varnostnih vidikov.

Na splošno je ob tej priložnosti mogoče sklepati naslednje:

- Sistem vzajemnega priznavanja, ki so ga razvile priznane organizacije EU, je skladen z uredbo EU, čeprav je njegov obseg še vedno omejen in ga je treba še naprej razvijati.

- Trenutno spričevala o vzajemnem priznavanju soobstajajo s posameznimi sproščevali o homologaciji za iste proizvode. Priznane organizacije bi morale razmisliti o poenostavitvi postopkov za izdajanje spričeval o vzajemnem priznavanju v ustreznih primerih, s čimer bi njihovi stroški postali bolj konkurenčni in bi se posamezna spričevala lahko opustila.