



V Bruselu dne 31.7.2015  
COM(2015) 382 final

**ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ**

**podle čl. 10 odst. 2 nařízení (ES) č. 391/2009, kterým se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí**

## I. Úvod

Tato zpráva podává přehled o tom, jak uznané subjekty provádějí čl. 10 odst. 1 nařízení (ES) č. 391/2009 (dále jen „nařízení“), pokud jde o harmonizaci jejich pravidel a postupů a zavedení systému vzájemného uznávání osvědčení o třídě pro vybavení, materiál a součásti.

Tato zpráva je založena na nezávislé studii, v souladu s čl. 10 odst. 2 výše uvedeného nařízení<sup>1</sup>.

Při výkonu svých pravomocí státu vlajky může správa vlajky přenést zákonné pravomoci, jež vyplývají z mezinárodních úmluv, na subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí („klasifikační společnosti“). Každý subjekt je odpovědný správě vlajky za činnost, kterou jménem této správy provádí.

Hlavní pravomoci přenesené na tyto subjekty jsou popsány v mezinárodních úmluvách Mezinárodní námořní organizace nebo v příslušných právních předpisech Unie. V rámci EU stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí nařízení a směrnice 2009/15/ES<sup>2</sup> a vytvářejí právní rámec pro uznávání subjektů pověřených inspekcemi a prohlídkami lodí a pro příslušné činnosti námořních správ členských států, které jako jediné mohou pověřovat subjekty uznané podle nařízení (uznané subjekty EU) s ohledem na výše uvedené činnosti vyplývající ze zákona.

Na mezinárodní úrovni stanoví příslušný právní rámec předpis pro provádění nástrojů a předpis pro uznané subjekty Mezinárodní námořní organizace, které jsou v platnosti od 1. ledna 2015. S cílem zajistit soulad právních předpisů Unie s uvedenými předpisy přijala Komise prováděcí směrnici Komise 2014/111/EU<sup>3</sup> a prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1355/2014<sup>4</sup>.

Ve 25. bodě odůvodnění prováděcího nařízení Komise (EU) č. 1355/2014 se objasňuje, že režim vzájemného uznávání osvědčení o třídě pro materiál, vybavení a součásti stanovený v čl. 10 odst. 1 nařízení (ES) č. 391/2009 je vymahatelný pouze v Unii ve vztahu k plavidlům plujícím pod vlajkou některého členského státu. Pokud jde o zahraniční plavidla, uznávání dotčených osvědčení zůstává na rozhodnutí příslušného státu vlajky, který není členem EU, při výkonu jeho výhradní pravomoci, zejména podle Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu.

Při výkonu svých činností klasifikační společnosti ukládají výrobcům povinnost zajistit soulad s různými soubory požadavků, jež jsou vypracovány každou společností. Tyto požadavky jsou důležité pro stavbu a provoz lodí a přispívají k ujištění majitelů a pojistitelů lodí, a v konečném důsledku i státu vlajky, o bezpečnosti plavidla.

Neexistuje-li vzájemné uznávání osvědčení o třídě mezi společnostmi, je nutné vydávat více osvědčení: aby mohli dodavatelé námořního zařízení působit v celosvětovém měřítku (a mít přístup k širokému okruhu majitelů lodí, kteří si vybírají klasifikační společnost, aby dohlédla na stavbu lodě), musí získat pro tutéž část vybavení osvědčení od různých klasifikačních společností, jež osvědčují dodržení často velmi podobných požadavků a někdy přitom

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm).

<sup>2</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/15/ES, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 47).

<sup>3</sup> Prováděcí směrnice Komise 2014/111/EU ze dne 17. prosince 2014, kterou se mění směrnice 2009/15/ES s ohledem na přijetí určitých předpisů a souvisejících změn některých úmluv a protokolů Mezinárodní námořní organizací (IMO).

<sup>4</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1355/2014 ze dne 17. prosince 2014, kterým se mění nařízení (ES) č. 391/2009 s ohledem na přijetí určitých předpisů a souvisejících změn některých úmluv a protokolů Mezinárodní námořní organizací (IMO).

vycházejí z identických zkoušek, prováděných dokonce ve stejných laboratořích (příčemž často se jedná o laboratoře výrobce). Touto otázkou se zabývá čl. 10 odst. 1 nařízení (ES) č. 391/2009, neboť problematika, zda má být výrobku udělováno osvědčení od jedné nebo více klasifikačních společností, je důležitá i z hlediska vnitřního trhu EU.

Nařízení ukládá uznaným subjektům EU povinnost harmonizovat jejich pravidla klasifikace a vytvořit systém vzájemného uznávání jejich osvědčení o klasifikaci pro vybavení, materiál a součásti. Ustanovení čl. 10 odst. 1 tohoto nařízení zejména uvádí, že „uznané subjekty se vzájemně pravidelně konzultují, aby zachovaly rovnocennost a směřovaly k harmonizaci svých pravidel a postupů a jejich uplatňování. Vzájemně spolupracují s cílem dosáhnout jednotného výkladu mezinárodních úmluv, aniž jsou dotčeny pravomoci států vlajky.

*Uznané subjekty se ve vhodných případech dohodnou na technických a procedurálních podmínkách vzájemného uznávání osvědčení o třídě pro materiál, vybavení a součásti na základě rovnocenných norem, přičemž by jako vzor měly sloužit nejprísnější a nejdůslednější normy.“*

Je nutné rozlišovat mezi tímto typem harmonizace a harmonizací zákonných požadavků pro námořní zařízení v EU. Směrnice o námořním zařízení<sup>5</sup> upravuje zařízení instalovaná na palubě plavidla, pro něž existuje „požadavek na přepravu“ podle jedné nebo více mezinárodních úmluv (např. pro zabránění znečišťování moří, protipožární ochranu, navigaci, záchranné prostředky). Členské státy nesmějí zakázat umístění na trh nebo na palubu lodi plující pod vlajkou EU námořního zařízení, které je v souladu se směrnicí o námořním zařízení, ani odmítnout vydat příslušná osvědčení lodím plujícím pod jejich vlajkou. Příslušné zařízení musí mít viditelné označení shody se směrnicí o námořním zařízení, tzv. „značku shody“. Unie uzavřela dohodu o vzájemném uznávání<sup>6</sup> se Spojenými státy, aby se usnadnil obchod a zamezilo se vícenásobnému osvědčování zařízení se značkou shody.

Celá řada námořního zařízení (např. zařízení, které není obsaženo v mezinárodních úmluvách) však nespadá do působnosti směrnice o námořním zařízení, nýbrž podléhá požadavkům na osvědčení klasifikačních společností. Na takové zařízení se zaměřuje čl. 10 odst. 1 výše uvedeného nařízení.

## **II. Dosažený pokrok**

Nařízení nestanoví, jakými konkrétními způsoby by mělo být prováděno vzájemné uznávání. Nestanoví ani konkrétní lhůty. Poskytlo tak uznaným subjektům EU pružnost při spolupráci mezi sebou navzájem i s dalšími dotčenými subjekty, například se sdružením lodního a námořního vybavení (SEA Europe), a při rozhodování o nezbytných krocích k jeho provádění.

Pokud jde o první požadavek (harmonizaci), uznané subjekty EU uplatňovaly systematický přístup při harmonizaci technických a procedurálních podmínek pro vydávání osvědčení pro výrobky, které mají podléhat režimu vzájemného uznávání. Tyto subjekty přitom uvádějí, že jako vzor použily ty nejprísnější a nejdůslednější normy. Pokud se týče procesu harmonizace pravidel a postupů, přezkum současného stavu provádění poskytl důkazy o tom, že tento proces je co do svého rozsahu dosud pouze v plenkách. V rámci „režimu vzájemného uznávání“ byla sice vydána některá osvědčení o vzájemném uznávání, avšak na trhu tato

<sup>5</sup> Směrnice Rady 96/98/ES ze dne 20. prosince 1996 o námořním zařízení (Úř. věst. L 46, 17.2.1997, s. 25) v platném znění.

<sup>6</sup> [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL\\_2004\\_150\\_R\\_0042\\_01&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL_2004_150_R_0042_01&from=EN).

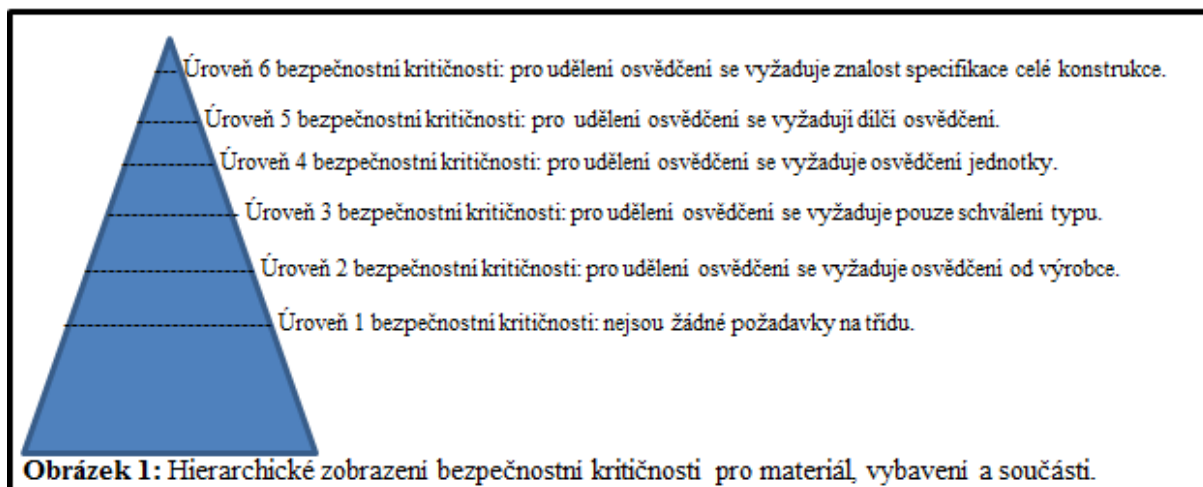
osvědčení existují spolu s individuálními osvědčeními vydanými pro tyto konkrétní výrobky uznanými subjekty. Jinými slovy, individuální osvědčení od uznaných subjektů nebyla z trhu stažena. Z výše uvedeného vyplývá, že je zapotřebí více času, aby se nové osvědčení o vzájemném uznávání vyzkoušelo v praxi a mohlo se stát běžným postupem a případně nahradit individuálně vydaná osvědčení.

Pokud jde o druhý požadavek (vzájemné uznávání), zvažovaly uznané subjekty EU tyto scénáře:

1. přímo přijmout normy ostatních subjektů jako rovnocenné, vzájemně uznávat svá osvědčení tak, jak byla vydána;
2. po posouzení všech příslušných pravidel pro klasifikaci výrobků (materiálu/vybavení/součástí) od všech uznaných subjektů EU vybrat a přímo přijmout pravidla považovaná za nejpřísnější a nejdůslednější;
3. znovu vypracovat společné technické požadavky, na jejichž základě by ve vhodných případech bylo vydáno další osvědčení, které budou vzájemně uznávat. Souběžně s navrhovaným (vzájemně uznávaným) osvědčením i nadále existují individuální osvědčení vydaná jednotlivými uznanými subjekty EU.

Aby splnily své povinnosti obsažené v čl. 10 odst. 1 nařízení, rozhodly se subjekty pro třetí přístup.

Byl vytvořen mechanismus pro posouzení rizik, kdy všechny výrobky mají být posouzeny podle šestistupňové stupnice bezpečnostní kritičnosti, jak je uvedeno níže (obrázek 1).



Stupnice bezpečnostní kritičnosti má tvar hierarchické pyramidy<sup>7</sup>. Pro vydání osvědčení na nejvyšší (šesté) úrovni této pyramidy je nezbytná znalost specifikace celé konstrukce. Níže, na páté úrovni, jsou pro vydání osvědčení vyžadována dílčí osvědčení. Na čtvrté úrovni se vyžaduje osvědčení pro jednotky a na třetí úrovni pouze schválení typu. Na nižších úrovních (první a druhé) neexistují žádné požadavky na třídu nebo se očekává pouze osvědčení od výrobce. Uznané subjekty EU se dohodly na souboru technických požadavků pro omezený počet (v současnosti 34, do 1. července 2015 má být zvýšeno na 44) výrobků, které podléhají

<sup>7</sup> Viz strana 12 (Přístup uznaných subjektů EU k plnění článku 10) ve:  
[http://www.euromr.org/SiteAssets/Document%20Archive/EU\\_report\\_1212\\_L02.pdf](http://www.euromr.org/SiteAssets/Document%20Archive/EU_report_1212_L02.pdf)

osvědčení „schválení typu“ a jež spadají do třetí úrovně výše uvedené stupnice bezpečnostní kritičnosti. Tento specifický typ vydávání osvědčení je znám jako „režim vzájemného uznávání“.

Mezi uznanými subjekty EU byly dohodnuty technické požadavky<sup>8</sup> pro příslušná osvědčení a byly zveřejněny v částkách. V důsledku zkušeností nahromaděných za poslední roky se postupné vypracování těchto částek zrychlilo a je uvedeno (od prvotního konceptu až po konečné zveřejnění) v tabulce níže:

Číslo částky	Prvotní koncept	Konečné zveřejnění
#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	předpoklad 1. 7. 2015
#5	21. 4. 2015	práce probíhá

První částka obsahovala technické požadavky pro 11 výrobků (třetí úroveň bezpečnostní kritičnosti), jež vstoupily v platnost na počátku roku 2013; poté následovala druhá částka (11 výrobků, červenec 2013) a třetí částka (12 výrobků, červenec 2014), vždy se jednalo o tutéž (třetí) úroveň bezpečnostní kritičnosti. Čtvrtá částka s technickými požadavky pro 10 výrobků, opět na třetí úrovni bezpečnostní kritičnosti, vstoupí v platnost 1. července 2015. Začaly přípravy páté částky, přičemž na výběru technických požadavků pro výrobky v páté částce se podílí průmyslové odvětví na základě konsolidovaného seznamu výrobků (třetí úroveň bezpečnostní kritičnosti), který mu předala skupina pro vzájemné uznávání uznaných subjektů EU. Všechny částky režimu vzájemného uznávání se týkají výrobků v kategorii vyžadující schválení typu, jelikož se ukázalo, že jejich kritičnost je nízká; lze tak získat zkušenosti s novým režimem a současně omezit riziko pro bezpečnost. Po přijetí čtvrté částky bude 44 technických požadavků pro výrobky podléhající tomuto režimu pokrývat přibližně 50 % všech osvědčení schválení typu, jež vyžadují pravidla uznaných subjektů EU pro klasifikaci. Subjekty jsou toho názoru, že s tím, jak se zvyšuje úroveň bezpečnostní kritičnosti, bude nutné zvažovat stále složitější procesy; má se však za to, že nyní dostupný seznam výrobků nejde dosti daleko, aby měl přidanou hodnotu pro podniky, protože se podle názoru výrobního odvětví vztahuje pouze na malý segment trhu.

I se zaměřením na harmonizaci technických požadavků se subjekty současně mohly rozhodnout pro pouhé vzájemné uznávání osvědčení vydaných ostatními subjekty, alespoň pokud jde o výrobky s bezpečnostní kritičností třetí úrovně. Je možné, že by tak bylo bývalo dosaženo rychlejšího pokroku, který by více odpovídal očekávání výrobců námořního zařízení.

### **III. Aktuální otázky**

#### ***Dodržování bezpečnostních požadavků***

Režim vzájemného uznávání je, jak se zdá, v souladu s bezpečnostními hledisky zdůrazněnými v čl. 10 odst. 1 nařízení. Všechny hlavní dotčené subjekty se shodují na tom, že nanejvýš důležitá je bezpečnost.

<sup>8</sup> Dohodnuté technické požadavky pro vzájemné uznávání: <http://www.euromr.org/technical-requirements>.

Při přípravě a provádění technických požadavků pro vydávání osvědčení o vzájemném uznávání jsou uplatňována nejprísnější pravidla a všechny uznané subjekty EU sledují při vydávání nových osvědčení o vzájemném uznávání stejná pravidla. Veškerá nová osvědčení o vzájemném uznávání, jež budou vydána, navíc budou mít přesně stejný status na celém světě. Pokud však dojde ke kolizi, kdy určitý uznaný subjekt EU osvědčení o vzájemném uznávání nepřijme, zavedla skupina uznaných subjektů EU v souladu s čl. 10 odst. 1 třetím pododstavcem vnitřní postupy podávání zpráv ke zjištění důvodů, proč se tak stalo, a pro odpovídající řešení této situace.

### ***Zapojení dotčených subjektů***

Je třeba zdůraznit, že odvětví námořního zařízení je do procesu vydávání osvědčení o vzájemném uznávání zapojeno pouze v omezené míře.

Na jedné straně, velcí výrobci původního zařízení se do procesu vzájemného uznávání zapojují více, a to v důsledku svého vlastního zájmu a předchozí znalosti podobných certifikačních postupů, jež proběhly v minulosti prostřednictvím jiných forem mezinárodní spolupráce, např. mezinárodních normalizačních činností v oblasti elektrických či mechanických výrobků a zařízení. Menší výrobci původního zařízení však nejsou dobře informováni nebo zapojeni v důsledku své vlastní tržní povahy, např. menší velikosti nebo omezenosti svých administrativních a finančních zdrojů. Právě tato část výrobců námořního zařízení by ocenila více informací o režimu vydávání osvědčení o vzájemném uznávání. Tato konkrétní skupina dotčených subjektů by tudíž mohla mít z nařízení největší prospěch, neboť vícenásobné osvědčení je pro tyto výrobce často méně finančně dostupné.

Řada dotčených subjektů sdílí názor, že jsou k dispozici nedostatečné nebo omezené informace<sup>9</sup>. Lze to přičíst tomu, že režim vzájemného uznávání existuje, funguje a projevuje se na trhu jen omezenou dobu (všechna stávající osvědčení o vzájemném uznávání byla vydána v posledních 18 měsících).

Aby zvýšily informovanost v rámci své organizace, všechny uznané subjekty EU vytvořily vnitřní postupy pro vydávání osvědčení o vzájemném uznávání. Tyto postupy jsou používány jak v rámci EU, tak celosvětově (tj. ústředími uznaných subjektů EU i jejich pobočkami po celém světě), což je do značné míry spojeno s globálním působením jednotlivých subjektů. V době přípravy této zprávy bylo zveřejněno celkem 14 osvědčení o vzájemném uznávání<sup>10</sup>. Je důležité poznamenat, že výrobci, kteří tato osvědčení obdrželi, nemají své sídlo pouze v zemích EU, ale také v USA, na Tchaj-wanu a v Jižní Koreji. To jen podtrhuje globální povahu tohoto odvětví a význam co neširšího přijetí vydaných osvědčení o vzájemném uznávání.

### ***Otázky spojené s náklady a administrativní zátěží***

V současnosti rovněž není dostatečná transparentnost ohledně **nákladů** na získání osvědčení o vzájemném uznávání.

O celkových nákladech je obtížně si učinit úplnou představu, neboť náklady spojené se získáním osvědčení o vzájemném uznávání se liší podle položky, pro kterou bude vydáno. V této souvislosti se u jednoduchých, hromadně vyráběných položek (např. ventilů,

<sup>9</sup> <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](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm).

<sup>10</sup> Viz dodatek V nezávislé studie uvedené v čl. 10 odst. 2 nařízení (ES) č. 391/2009: [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm).

elektrických součástí atd.) náklady na nové osvědčení mohou pohybovat v rozmezí od podobné ceny, jako je cena jednoho osvědčení pro tentýž výrobek, pro který byla původně vyžadována individuální osvědčení schválení typu od uznaných subjektů, až po dvojnásobek této ceny. U jiné kategorie konkrétních výrobků (např. položky vyráběné jednorázově, nikoli hromadně) by však náklady na nové osvědčení o vzájemném uznávání mohly potenciálně značně převyšovat náklady na získání individuálního osvědčení schválení typu od uznaného subjektu. Na druhé straně poplatky za obnovení osvědčení se zdají být podobné jako náklady spojené s obnovením osvědčení schválení typu. Pětiletá lhůta pro obnovení osvědčení o vzájemném uznávání je mezi uznanými subjekty EU běžnou praxí, kterou uplatňují nejen v případě osvědčení vydávaných v rámci režimu vzájemného uznávání, ale i pro osvědčení schválení typu vydávaná jednotlivými uznanými subjekty (pro osvědčení schválení typu viz též oběžník IMO MSC.1/Circ.1221<sup>11</sup>). K růstu nákladů v některých případech potenciálně vedla skutečnost, že pro některé z nových osvědčení o vzájemném uznávání jsou vyžadovány zkoušky pod dohledem, spolu s nutností splnit důslednější normy.

Predběžné údaje z nezávislé studie ukazují, že množství času potřebné pro získání osvědčení o vzájemném uznávání se značně liší (od šesti měsíců až po dva roky) v závislosti na dotyčném výrobku a složitosti celkového procesu (tj. administrativní zátěži). Takové rozdíly lze zčásti vysvětlit i tím, že existuje jen omezený počet již vydaných osvědčení o vzájemném uznávání, takže je obtížné činit obecné závěry o aspektech týkajících se doby, která je k tomu zapotřebí. Bylo zjištěno<sup>12</sup>, že pro určitý konkrétní výrobek bylo osvědčení o vzájemném uznávání i individuální osvědčení od uznaného subjektu EU vydáno současně. Je však důležité si uvědomit, že až bude vydáváno více osvědčení o vzájemném uznávání a celkový proces se více znormalizuje, čas nezbytný pro získání nového osvědčení o vzájemném uznávání se může výrazně zkrátit.

#### **IV. Další postup**

##### ***Mechanismus pro posuzování bezpečnostní kritičnosti***

Pokud jde o počet výrobků způsobilých pro vydání osvědčení o vzájemném uznávání, bylo až dosud dosaženo pokroku pouze v souvislosti s třetí úrovní bezpečnostní kritičnosti. Uznané subjekty EU se snažily do procesu zapojit odvětví námořního zařízení, jak je též patrné z dlouhého seznamu<sup>13</sup> setkání a iniciativ, jež se uskutečnily od roku 2009. V této fázi je důležité se zabývat obavami v oblasti bezpečnostních dopadů. Lze přitom uplatnit stejný přístup založený na posouzení rizik, jaký používají uznané subjekty EU, včetně nejprísnějších technických požadavků pro všechny výrobky<sup>14</sup> patřící do třetí úrovně bezpečnostní kritičnosti, které jsou zahrnuty do stávajících částek (1, 2 a 3), a pro připravované dvě částky (4 a 5) s výrobky, jež mají být zveřejněny v budoucnu (1. 7. 2015 a v létě 2016), a s nutností zkoušek pod dohledem, jsou-li nezbytné pro získání osvědčení o vzájemném uznávání. Takovým způsobem může přístup založený na režimu vzájemného uznávání s postupem času nabýt na významu a dále řešit bezpečnostní aspekty.

Vytvoření pokročilejšího a komplexnějšího modelu rizik pro výběr výrobků náležejících do příští (čtvrté) úrovně bezpečnostní kritičnosti by vyžadovalo zapojení různých organizací

<sup>11</sup> [http://www.iho.int/mtg\\_docs/industry/ECDIS\\_workshop\\_12/MSC\\_Circ1221.pdf](http://www.iho.int/mtg_docs/industry/ECDIS_workshop_12/MSC_Circ1221.pdf).

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm).

<sup>13</sup> Viz dodatek I nezávislé studie uvedené v čl. 10 odst. 2 nařízení (ES) č. 391/2009: [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm).

<sup>14</sup> Viz dodatek II nezávislé studie uvedené v čl. 10 odst. 2 nařízení (ES) č. 391/2009: [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm).

dotčených subjektů včetně pojistitelů. Uzané subjekty EU plánují provést šestiměsíční pilotní studii s cílem zajistit zachování bezpečnosti na vyšší (čtvrté) úrovni.

### ***Zapojení koncových uživatelů***

Dotčené subjekty z řad průmyslu v EU jsou, pokud jde o účast v procesu konzultací uznaných subjektů EU, zřejmě aktivnější, zatímco v budoucnu by mohl ocenit větší zapojení průmysl na celosvětové úrovni. Naznačuje to skutečnost, že tři ze sedmi výrobců, kteří pro některé ze svých výrobků již používají nové osvědčení o vzájemném uznávání, mají ústředí mimo EU (tj. v USA, na Tchaj-wanu a v Jižní Koreji). To by mohlo posílit přijetí osvědčení o vzájemném uznávání v celosvětovém měřítku. Žádoucí by bylo i další zapojení malých výrobců původního zařízení, neboť ti tvoří skupinu, která se prostřednictvím sdružení, informačních workshopů a jiných podobných akcí méně často zapojuje do provádění současného režimu vzájemného uznávání. V tomto případě by osvědčení o vzájemném uznávání mohla zlepšit přístup malých a středních podniků na trh. V praxi to však – v důsledku současného nejednoznačného postoje k dobrovolnému přijetí osvědčení o vzájemném uznávání ze strany správ po celém světě – může platit pouze pro malé a střední podniky v EU, jež jsou dodavateli pro lodě plující pod vlajkou některého z členských států. Sice by mělo být dále podporováno celosvětové dobrovolné přijetí, zkrátila by se však doba pro uvedení na trh a snížily by se správní náklady pro společnosti zaměřené na širší cílové skupiny.

### ***Další úvahy***

V této fázi není jasné, zda se uznaným subjektům EU **v blízké budoucnosti** podaří vypracovat požadavky pro vydávání osvědčení o vzájemném uznávání pro **složitější výrobky**. Výrobci zařízení chtějí navrhnout seznam možných nových výrobků s vyšší bezpečnostní kritičností. Za tímto účelem sdružení SEA Europe a uznané subjekty EU navrhly další kroky včetně plánovaných setkání velkých dotčených subjektů z řad mezinárodního průmyslu, aby bylo možné vést diskusi a získat reakce a doporučení ohledně zařazení dalších výrobků do tohoto režimu.

Pokud jde o stávající výrobky, jak doložila nezávislá studie, významná část dotčených subjektů (např. výrobců, provozovatelů lodí, pojistitelů, loděnic, stavitelů a opravářů lodí) neměla o použití a přijetí osvědčení o vzájemném uznávání žádné informace a nevěděla, zda osvědčení o vzájemném uznávání jsou v současnosti přijímána všemi uznanými subjekty EU.

Proto by mohly být naplánovány **akce zaměřené na šíření informací** (např. workshopy, semináře atd.) v kombinaci se širší distribucí stávajících informací o technických požadavcích pro výrobky, na něž se vztahuje režim vzájemného uznávání, mezi větší část dotčených subjektů s různými průmyslovými zájmy s cílem zvýšit zapojení širších cílových skupin do režimu vzájemného uznávání. Dva workshopy, které až dosud uspořádaly uznané subjekty EU a sdružení SEA Europe, byly vnímány jako účinný krok v tomto směru a mělo by v nich být pokračováno.

Poskytnutí času na zpracování doporučení a získání reakcí na tento režim prostřednictvím dostupných kanálů<sup>15</sup> může zvýšit informovanost, a tedy podpořit další zapojení větší skupiny zainteresovaných dotčených subjektů. Výrobky/jednotky, které již podléhají společným pravidlům mezi uznanými subjekty EU, by mohly být dobrým výchozím bodem pro rozšíření tohoto režimu na příští (čtvrtou) úroveň bezpečnostní kritičnosti. Jeho přijetí by mohlo být

<sup>15</sup> Vyžádání změn nebo objasnění technických požadavků pro vzájemné uznávání a související dokumentace: <http://www.euromr.org/technical-requirements>.



dále podpořeno informováním majitelů lodí, stavitelů lodí a místních subjektů pověřených prohlídkami o režimu vzájemného uznávání. Dalšími opatřeními, jež mohou režim vzájemného uznávání podpořit, by bylo zvýšení transparentnosti v souvislosti s náklady na získání osvědčení o vzájemném uznávání.

## V. Závěry

Režim vzájemného uznávání, který vypracovaly uznané subjekty EU, je v souladu s nařízením EU, i když výrobci kritizují, že postup podávání žádostí o osvědčení o vzájemném uznávání zatím není zcela jednoduchý. Z dosavadních zkušeností, jež jsou velmi omezené, vyplývá, že dodavatelé součástí stále žádají o jednotlivá osvědčení a vedle toho i o osvědčení o vzájemném uznávání. Jsou-li pro vydání osvědčení o vzájemném uznávání vyžadovány zkoušky pod dohledem, náklady jsou často považovány za příliš vysoké (zejména pro malé a střední podniky). Mimo okruh bezprostředně dotčených subjektů existuje všeobecný nedostatek informací, avšak informovanost a účast v režimu osvědčení o vzájemném uznávání by mohly zlepšit další akce zaměřené na šíření informací. Nejvýznamnější překážkou, kterou je nutné překonat, je dobrovolné mezinárodní přijetí, a dialog mezi zástupci průmyslu i mezi příslušnými veřejnými orgány může zvýšit pochopení a přijetí režimu osvědčení o vzájemném uznávání za hranicemi EU. Uplatňováním přístupu založeného na posouzení rizik při výběru položek zahrnutých do všech částek s technickými požadavky pro výrobky na třetí úrovni bezpečnostní kritičnosti a dodržováním nejpřísnějších pravidel je v celém režimu vzájemného uznávání prosazována bezpečnost. Stále však existuje prostor pro rozšíření režimu osvědčení o vzájemném uznávání tak, aby pokrýval širší okruh výrobků námořního zařízení (např. složitější výrobky či materiál) na různých úrovních bezpečnostní kritičnosti.

Celkově lze v této fázi učinit tyto závěry:

- Režim vzájemného uznávání vypracovaný uznanými subjekty EU je v souladu s nařízením EU, ačkoli jeho působnost je stále omezená a měl by být dále rozvíjen.
- Osvědčení o vzájemném uznávání v současné době existují vedle individuálních osvědčení schválení typu pro tytéž výrobky. Uznané subjekty by měly zvážit zjednodušení postupů pro vydávání osvědčení o vzájemném uznávání ve vhodných případech tak, aby náklady na ně byly více konkurenceschopné a aby individuální osvědčení mohla být postupně ukončena.