



Βρυξέλλες, 31.7.2015  
COM(2015) 382 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ  
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 391/2009 σχετικά με  
κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων**

## I. Εισαγωγή

Στην παρούσα έκθεση επανεξετάζεται η εφαρμογή από πλευράς των αναγνωρισμένων οργανισμών του άρθρου 10 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 391/2009 (εφεξής «ο κανονισμός») όσον αφορά την εναρμόνιση των οικείων κανόνων και διαδικασιών και την κατάρτιση καθεστώτος αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών κλάσης για υλικά, εξοπλισμό και δομικά στοιχεία.

Η παρούσα έκθεση βασίζεται σε ανεξάρτητη μελέτη, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού<sup>1</sup>.

Κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων του κράτους σημαίας, οι αρχές νηολόγησης μπορούν να αναθέτουν θεσμοθετημένες αρμοδιότητες που απορρέουν από διεθνείς συμβάσεις σε οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου των πλοίων («νηογνώμονες»). Κάθε οργανισμός είναι υπεύθυνος και υπόλογος στη διοικητική αρχή του κράτους σημαίας για τις εργασίες που πραγματοποιεί για λογαριασμό της.

Οι βασικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στους εν λόγω οργανισμούς περιγράφονται σε διεθνείς συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ή στη σχετική νομοθεσία της Ένωσης. Εντός της ΕΕ, ο κανονισμός όπως και η οδηγία 2009/15/ΕΚ<sup>2</sup> ορίζουν τους κοινούς κανόνες και τα πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου των πλοίων και θεσπίζουν το νομικό πλαίσιο όσον αφορά την αναγνώριση των οργανισμών επιθεώρησης και ελέγχου των πλοίων και τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών των κρατών μελών, οι οποίες μπορούν να εξουσιοδοτούν μόνον οργανισμούς αναγνωρισμένους δυνάμει του κανονισμού (ΑΟ της ΕΕ) για τις προαναφερθείσες θεσμοθετημένες εργασίες.

Σε διεθνές επίπεδο, το σχετικό νομικό πλαίσιο έχει θεσπισθεί με το μέσο εφαρμογής και τους κώδικες αναγνωρισμένων οργανισμών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που ισχύουν από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2015. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με τη νομοθεσία της Ένωσης με τους εν λόγω κώδικες, η Επιτροπή εξέδωσε την εκτελεστική οδηγία 2014/111/ΕΕ<sup>3</sup> της Επιτροπής και τον εκτελεστικό κανονισμό της Επιτροπής (ΕΕ) αριθ. 1355/2014<sup>4</sup>.

Στην αιτιολογική σκέψη (25) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1355/2014 της Επιτροπής διευκρινίζεται ότι το καθεστώς αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών κλάσης για υλικά, εξοπλισμό και δομικά στοιχεία που ορίζεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 391/2009 είναι εφαρμοστέο μόνον εντός της Ένωσης για πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους. Όσον αφορά τα αλλοδαπά σκάφη, η αποδοχή των πιστοποιητικών αυτών επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια των σχετικών τρίτων κρατών σημαίας κατά την άσκηση της αποκλειστικής τους αρμοδιότητας, ιδίως με βάση τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS).

Κατά την άσκηση της δραστηριότητάς τους, οι νηογνώμονες υποχρεώνουν τους κατασκευαστές να συμμορφώνονται με διάφορες δέσμες απαιτήσεων που εκπονεί ο εκάστοτε

<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> Οδηγία 2009/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου των πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 47).

<sup>3</sup> Εκτελεστική οδηγία 2014/111/ΕΕ της Επιτροπής, της 17ης Δεκεμβρίου 2014, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/15/ΕΚ σχετικά με την έγκριση ορισμένων κωδικών και συναφών τροποποιήσεων ορισμένων συμβάσεων και πρωτοκόλλων από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ).

<sup>4</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1355/2014 της Επιτροπής, της 17ης Δεκεμβρίου 2014, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 391/2009 σχετικά με την έγκριση ορισμένων κωδικών και συναφών τροποποιήσεων ορισμένων συμβάσεων και πρωτοκόλλων από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ).

νηογνώμονας. Οι απαιτήσεις αυτές είναι σημαντικές για τη ναυπήγηση και την εκμετάλλευση των πλοίων και ο ρόλος τους είναι να βεβαιώνεται η ασφάλεια του σκάφους στον πλοιοκτήτη και τον ασφαλιστή του και, εν τέλει, το κράτος σημαίας.

Η έλλειψη αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών κλάσης μεταξύ νηογνώμωνων συνεπάγεται την ανάγκη πολλαπλών πιστοποιήσεων: για να είναι σε θέση να δραστηριοποιούνται σε παγκόσμια κλίμακα (και να έχουν πρόσβαση σε ευρύ φάσμα πλοιοκτητών οι οποίοι επιλέγουν έναν νηογνώμονα για να επιβλέπει τη ναυπήγηση ενός πλοίου), οι προμηθευτές ναυτιλιακού εξοπλισμού οφείλουν να λαμβάνουν, για τον ίδιο εξοπλισμό, πιστοποιητικό από διαφορετικούς νηογνώμονες το οποίο να πιστοποιεί τη συμμόρφωση με απαιτήσεις συχνά πολύ παρεμφερείς που ενίοτε βασίζονται σε ταυτόσημες δοκιμές οι οποίες πραγματοποιούνται και στα ίδια εργαστήρια (που συχνά ανήκουν όλως τυχαίως στον κατασκευαστή). Αυτό το πρόβλημα πραγματεύεται το άρθρο 10 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 391/2009, δεδομένου ότι το θέμα εάν ένα προϊόν πρέπει να πιστοποιείται από έναν ή περισσότερους νηογνώμονες είναι σημαντικό και από την άποψη της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ.

Ο κανονισμός επιβάλλει στους αναγνωρισμένους οργανισμούς της ΕΕ την υποχρέωση να εναρμονίσουν τους κανόνες ταξινόμησης και θεσπίζει καθεστώς αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών κλάσης για υλικά, εξοπλισμό και δομικά στοιχεία. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού, *«Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί προβαίνουν περιοδικά σε διαβουλεύσεις μεταξύ τους, με σκοπό τη διατήρηση της ισοδυναμίας και προκειμένου να επιτευχθεί εναρμόνιση των κανόνων και των διαδικασιών και της εφαρμογής τους. Συνεργάζονται μεταξύ τους με σκοπό να επιτύχουν συνεπή ερμηνεία των διεθνών συμβάσεων, με την επιφύλαξη των εξουσιών των κρατών σημαίας.»*

*Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί συμφωνούν όποτε κρίνεται σκόπιμο επί των τεχνικών και διαδικαστικών όρων υπό τους οποίους αναγνωρίζουν αμοιβαία τα πιστοποιητικά κλάσης για υλικά, εξοπλισμούς και δομικά στοιχεία βάσει ισοδύναμων προτύπων, λαμβάνοντας ως σημείο αναφοράς τα πλέον απαιτητικά και αυστηρά πρότυπα.»*

Αυτού του είδους η εναρμόνιση πρέπει να διακρίνεται από την ενωσιακή εναρμόνιση των υποχρεωτικών απαιτήσεων για τον θαλάσσιο εξοπλισμό. Η οδηγία για τον εξοπλισμό των πλοίων<sup>5</sup> (ΟΕΠ) ρυθμίζει θέματα εξοπλισμού των πλοίων, τον οποίο απαιτείται να «φέρει» το σκάφος βάσει μιας ή περισσότερων διεθνών συμβάσεων (π.χ. για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, την πυροπροστασία, την πλοήγηση, τα σωστικά μέσα). Τα κράτη μέλη δεν επιτρέπεται να απαγορεύουν τη διάθεση θαλάσσιου εξοπλισμού στην αγορά ή την τοποθέτησή του σε πλοίο της ΕΕ που πληροί τις απαιτήσεις της ΟΕΠ, ούτε να αρνούνται την έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών για τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Ο σχετικός εξοπλισμός πρέπει να φέρει ευδιάκριτο σήμα ως ένδειξη της συμμόρφωσης με την ΟΕΠ, το λεγόμενο «πηδαλιόσχημο σήμα». Η Ένωση έχει συνάψει συμφωνία αμοιβαίας αναγνώρισης<sup>6</sup> με τις Ηνωμένες Πολιτείες για τη διευκόλυνση του εμπορίου και την αποφυγή πολλαπλών πιστοποιητικών εξοπλισμού με το πηδαλιόσχημο σήμα.

Ωστόσο, ευρύ φάσμα θαλάσσιου εξοπλισμού (π.χ. εξοπλισμός που δεν περιλαμβάνεται σε διεθνείς συμβάσεις) δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της ΟΕΠ αλλά υπόκειται σε απαιτήσεις πιστοποίησης από νηογνώμονες. Ο εξοπλισμός αυτός καλύπτεται από το άρθρο 10 παράγραφος 1 του ανωτέρω κανονισμού.

<sup>5</sup> Οδηγία 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με τον θαλάσσιο εξοπλισμό (ΕΕ L 046 της 17.2.1997, σ. 25), όπως έχει τροποποιηθεί.

<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)

## **II. Η μέχρι στιγμής πρόοδος**

Ο κανονισμός δεν καθορίζει συγκεκριμένους τρόπους εφαρμογής της αμοιβαίας αναγνώρισης. Επίσης, δεν καθορίζει συγκεκριμένες προθεσμίες. Έτσι, παρέχεται η ευελιξία στους αναγνωρισμένους οργανισμούς της ΕΕ να συνεργάζονται μεταξύ τους, καθώς και με άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως η Ένωση Ευρωπαϊών Πλοιοκτητών και Κατασκευαστών ναυτιλιακού εξοπλισμού (SEA Europe), και να αποφασίζουν τις αναγκαίες ενέργειες για την εφαρμογή του.

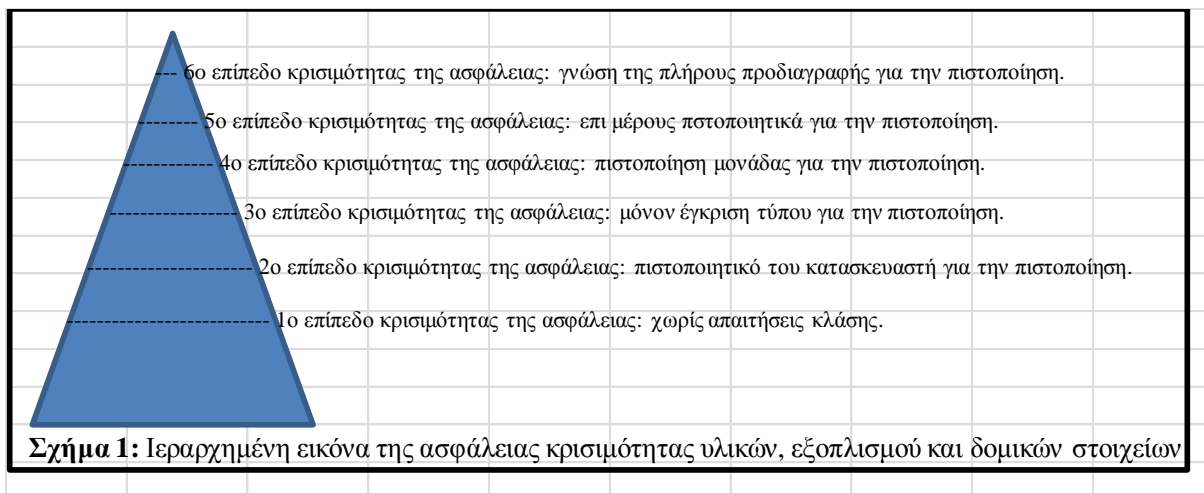
Όσον αφορά την πρώτη απαίτηση (εναρμόνιση), οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί της ΕΕ έχουν εφαρμόσει συστηματική προσέγγιση όσον αφορά την εναρμόνιση των τεχνικών και διαδικαστικών όρων πιστοποίησης των προϊόντων που είναι επιλέξιμα για το καθεστώς αμοιβαίας αναγνώρισης. Εν προκειμένω, οι οργανισμοί ισχυρίζονται ότι έχουν χρησιμοποιήσει ως βάση αναφοράς τα πλέον απαιτητικά και αυστηρά πρότυπα. Όσον αφορά τη διαδικασία εναρμόνισης κανόνων και διαδικασιών, από επανεξέταση της τρέχουσας κατάστασης εφαρμογής προέκυψαν στοιχεία ότι μέχρι στιγμής η εναρμόνιση βρίσκεται ακόμη σε πρώιμο στάδιο. Παρά το γεγονός ότι ορισμένα αμοιβαία αναγνωρισμένα πιστοποιητικά έχουν εκδοθεί με το «καθεστώς αμοιβαίας αναγνώρισης», αυτά συνυπάρχουν στην αγορά μαζί με ατομικά πιστοποιητικά αναγνωρισμένων οργανισμών για αυτά τα συγκεκριμένα προϊόντα. Τουτέστιν, τα ατομικά πιστοποιητικά αναγνωρισμένου οργανισμού δεν έχουν αποσυρθεί από την αγορά. Το ανωτέρω αναδεικνύει ότι χρειάζεται επιπλέον χρόνος για να δοκιμασθεί στην πράξη το νέο αμοιβαία αναγνωρισμένο πιστοποιητικό, το οποίο μπορεί να καταστεί κοινή πρακτική και τελικώς να αντικαταστήσει τα πιστοποιητικά που εκδίδονται ατομικά.

Όσον αφορά τη δεύτερη απαίτηση (αμοιβαία αναγνώριση), οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί της ΕΕ έλαβαν υπόψη τα ακόλουθα σενάρια:

1. να αποδεχθούν απευθείας αμοιβαία τα πρότυπα τους ως ισοδύναμα, αναγνωρίζοντας αμοιβαία τα πιστοποιητικά στην ονομαστική τους αξία·
2. να επιλέξουν και να δέχονται απευθείας τους κανόνες που κρίνονται ως οι πλέον απαιτητικοί και αυστηροί μετά από αξιολόγηση όλων των κανόνων ταξινόμησης για τα συγκεκριμένα προϊόντα (υλικά/εξοπλισμού/δομικά στοιχεία) από όλους τους αναγνωρισμένους οργανισμούς της ΕΕ·
3. να εκπονήσουν εκ νέου κοινές τεχνικές απαιτήσεις ως βάση για την έκδοση, σε ενδεδειγμένες περιπτώσεις, συμπληρωματικού πιστοποιητικού το οποίο θα αναγνωρίζουν αμοιβαία. Τα ατομικά πιστοποιητικά που έχει εκδώσει κάθε αναγνωρισμένος οργανισμός της ΕΕ εξακολουθούν να υφίστανται παράλληλα με το προτεινόμενο (αμοιβαία αναγνωρισμένο) πιστοποιητικό.

Οι οργανισμοί αποφάσισαν να ακολουθήσουν την τρίτη προσέγγιση για να εφαρμόσουν τις υποχρεώσεις που περιλαμβάνει το άρθρο 10 παράγραφος 1 του κανονισμού.

Δημιουργήθηκε μηχανισμός αξιολόγησης της επικινδυνότητας για να αξιολογούνται προϊόντα όλων των τομέων σύμφωνα με την κλίμακα κρισιμότητας της ασφάλειας 6 επιπέδων, όπως φαίνεται παρακάτω (σχήμα 1).



Η κλίμακα της κρισιμότητας της ασφάλειας έλαβε τη μορφή ιεραρχικής πυραμίδας<sup>7</sup>. Η πιστοποίηση στο (6<sup>ο</sup>) υψηλότερο επίπεδο της πυραμίδας αυτής απαιτεί γνώση της πλήρους τεκμηριωμένης προδιαγραφής. Για τη μετατόπιση προς τα κάτω στο 5<sup>ο</sup> επίπεδο, η πιστοποίηση απαιτεί επιμέρους πιστοποιητικά. Για το 4<sup>ο</sup> επίπεδο απαιτείται πιστοποίηση μονάδας και για το 3<sup>ο</sup> επίπεδο απαιτείται μόνον έγκριση τύπου. Για τα χαμηλότερα επίπεδα (1<sup>ο</sup> και 2<sup>ο</sup>) δεν υπάρχουν απαιτήσεις κλάσης ή αναμένεται μόνον πιστοποιητικό του κατασκευαστή. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί της ΕΕ συμφώνησαν σε μια σειρά τεχνικών απαιτήσεων για περιορισμένο αριθμό (επί του παρόντος 34 που θα αυξηθούν σε 44 από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2015) προϊόντων, επιλέξιμων για πιστοποίηση «έγκριση τύπου», τα οποία εμπίπτουν στο 3<sup>ο</sup> επίπεδο κρισιμότητας της ασφάλειας που προαναφέρθηκε. Το συγκεκριμένο είδος πιστοποίησης έχει γίνει γνωστό ως «καθεστώς αμοιβαίας αναγνώρισης».

Οι τεχνικές απαιτήσεις<sup>8</sup> για τα σχετικά πιστοποιητικά έχουν συμφωνηθεί μεταξύ των αναγνωρισμένων οργανισμών της ΕΕ και δημοσιεύονται κατά κατηγορίες. Η σταδιακή ανάπτυξη των εν λόγω κατηγοριών έχει επιταχυνθεί λόγω της πείρας που συσσωρεύθηκε τα τελευταία έτη και συνοψίζεται (από την αρχική ιδέα έως την τελική τους έκδοση) σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα:

Αριθμός κατηγορίας	Αρχική ιδέα	Τελική έκδοση
#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	Προβλέπεται για την 1/7/2015
#5	21/4/2015	Συνεχιζόμενες εργασίες

Η πρώτη κατηγορία περιλάμβανε τεχνικές απαιτήσεις για 11 προϊόντα (3<sup>ο</sup> επιπέδου κρισιμότητας της ασφάλειας) οι οποίες άρχισαν να ισχύουν στις αρχές του 2013, μετά την οποία ακολούθησε δεύτερη κατηγορία (11 προϊόντα τον Ιούλιο του 2013) και τρίτη κατηγορία (12 προϊόντα τον Ιούλιο του 2014) πάντοτε του ίδιου επιπέδου (3<sup>ο</sup>) κρισιμότητας

<sup>7</sup> Βλ. σελίδα 12 (προσέγγιση των ΑΟ της ΕΕ) για την εκπλήρωση των απαιτήσεων του άρθρου 10) στη διεύθυνση: [http://www.euromr.org/SiteAssets/Document%20Archive/EU\\_report\\_1212\\_L02.pdf](http://www.euromr.org/SiteAssets/Document%20Archive/EU_report_1212_L02.pdf)

<sup>8</sup> Συμπεφωνημένες τεχνικές απαιτήσεις για την αμοιβαία αναγνώριση: <http://www.euromr.org/technical-requirements>

της ασφάλειας. Μια τέταρτη κατηγορία τεχνικών απαιτήσεων για 10 προϊόντα, και πάλι του 3<sup>ου</sup> επιπέδου κρισιμότητας της ασφάλειας, αρχίζει να ισχύει την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2015. Οι προετοιμασίες για την πέμπτη κατηγορία έχουν αρχίσει με τη συμμετοχή του κλάδου στην επιλογή των τεχνικών απαιτήσεων για τα προϊόντα της πέμπτης κατηγορίας, με βάση ενοποιημένο κατάλογο προϊόντων (3<sup>ου</sup> επιπέδου κρισιμότητας της ασφάλειας), τις οποίες υπέβαλε η Ομάδα Αμοιβαίας Αναγνώρισης των Αναγνωρισμένων Οργανισμών. Όλες οι κατηγορίες του καθεστώτος αμοιβαίας αναγνώρισης σχετίζονται με τα προϊόντα της κατηγορίας έγκρισης τύπου διότι κρίθηκε χαμηλή η κρισιμότητά τους· ως εκ τούτου, μπορεί να αποκτηθεί πείρα στο νέο καθεστώς και, ταυτόχρονα, να περιορισθεί ο κίνδυνος στην ασφάλεια. Όταν εγκριθεί η τέταρτη κατηγορία, οι 44 τεχνικές προδιαγραφές προϊόντων που είναι επιλέξιμα για το καθεστώς αυτό θα καλύψουν περίπου το 50 % της συνολικής πιστοποίησης έγκρισης τύπου που απαιτείται από τους κανόνες ταξινόμησης των αναγνωρισμένων οργανισμών της ΕΕ. Οι οργανισμοί είναι της γνώμης ότι, όσο ανεβαίνει το επίπεδο κρισιμότητας της ασφάλειας, θα χρειασθούν πιο πολύπλοκες διαδικασίες· ωστόσο, ο προς το παρόν διαθέσιμος κατάλογος προϊόντων δεν θεωρείται αρκετά διεξοδικός, ώστε να παρέχει προστιθέμενη αξία για τις επιχειρήσεις, διότι κατά την άποψη του μεταποιητικού τομέα εφαρμόζεται μόνο σε μικρό τμήμα της αγοράς.

Έχοντας πάντοτε ως στόχο την εναρμόνιση των τεχνικών απαιτήσεων, οι οργανισμοί θα μπορούσαν να επιλέξουν την απλή αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών τους, τουλάχιστον για τα προϊόντα του 3<sup>ου</sup> επιπέδου κρισιμότητας της ασφάλειας. Αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την ταχύτερη πρόοδο που θα καλύπτει περισσότερο στις προσδοκίες των κατασκευαστών θαλάσσιου εξοπλισμού.

### **III. Τρέχοντα ζητήματα**

#### ***Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ασφαλείας***

Το καθεστώς αμοιβαίας αναγνώρισης φαίνεται να ανταποκρίνεται στα θέματα ασφαλείας που επισημαίνονται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 του κανονισμού. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη συμφώνησαν ότι η ασφάλεια είναι υψίστης σημασίας.

Οι πλέον αυστηροί κανόνες ισχύουν για την εκπόνηση και την εφαρμογή των τεχνικών απαιτήσεων για το πιστοποιητικό αμοιβαίας αναγνώρισης και όλοι οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί της ΕΕ ακολουθούν τους ίδιους κανόνες για την έκδοση του νέου πιστοποιητικού αμοιβαίας αναγνώρισης. Επιπλέον, κάθε νέο πιστοποιητικό αμοιβαίας αναγνώρισης που θα εκδίδεται θα έχει ακριβώς την ίδια ισχύ σε παγκόσμιο επίπεδο. Ωστόσο, σε περίπτωση μη αποδοχής πιστοποιητικού αμοιβαίας αναγνώρισης από αναγνωρισμένο οργανισμό της ΕΕ, η ομάδα αναγνωρισμένων οργανισμών της ΕΕ έχει καθιερώσει εσωτερικές διαδικασίες αναφοράς, ώστε να διαπιστώνει τους λόγους για τους οποίους συνέβη αυτό και να το αντιμετωπίζει αναλόγως, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο.

#### ***Συμμετοχή ενδιαφερομένων***

Πρέπει να τονιστεί ότι ο κλάδος του θαλάσσιου εξοπλισμού συμμετέχει σε περιορισμένο βαθμό στη διαδικασία πιστοποίησης αμοιβαίας αναγνώρισης.

Από τη μία πλευρά, οι μεγάλοι αρχικοί κατασκευαστές εξοπλισμού (ΑΚΕ) συμμετέχουν περισσότερο στη διαδικασία αμοιβαίας αναγνώρισης λόγω ιδίου συμφέροντος και λόγω της κτηθείσας γνώσης στο παρελθόν από παρόμοιες διαδικασίες πιστοποίησης μέσω άλλων διεθνών συνεργασιών, π.χ. διεθνείς δραστηριότητες τυποποίησης ηλεκτρικών ή μηχανικών

προϊόντων και εξοπλισμού. Ωστόσο, οι μικρότεροι ΑΚΕ ούτε είναι τόσο ενήμεροι ούτε συμμετέχουν εξαιτίας των εγγενών χαρακτηριστικών της αγοράς π.χ. μικρότερο μέγεθος, διοικητικοί και χρηματοδοτικοί περιορισμοί. Αυτό είναι το τμήμα κατασκευαστών θαλάσσιου εξοπλισμού που θα ήθελε περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το καθεστώς πιστοποίησης αμοιβαίας αναγνώρισης. Συνεπώς, αυτή είναι και η ομάδα ενδιαφερόμενων μερών που θα μπορούσε να ωφεληθεί περισσότερο από τον κανονισμό, διότι συχνά στους κατασκευαστές αυτούς συμφέρουν λιγότερο από οικονομική άποψη τα πολλά πιστοποιητικά.

Ευρύ φάσμα ενδιαφερόμενων μερών συμμερίζονται την άποψη ότι είναι ελλειπείς ή περιορισμένες οι διαθέσιμες πληροφορίες<sup>9</sup>. Ο λόγος είναι ότι το καθεστώς αμοιβαίας αναγνώρισης άρχισε να εφαρμόζεται και να προβάλλεται πρόσφατα στην αγορά (όλα τα υπάρχοντα αμοιβαία αναγνωρισμένα πιστοποιητικά έχουν εκδοθεί τους τελευταίους 18 μήνες).

Όλοι οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί της ΕΕ έχουν αναπτύξει εσωτερικές διαδικασίες για την πιστοποίηση αμοιβαίας αναγνώρισης, ώστε να αυξήσουν τις γνώσεις τους επί του θέματος. Αυτό ισχύει τόσο εντός της ΕΕ όσο και παγκοσμίως (δηλ. κεντρικά γραφεία αναγνωρισμένων οργανισμών της ΕΕ και υποκαταστήματα ανά τον κόσμο) και συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με τις παγκόσμιες δραστηριότητες κάθε οργανισμού. Κατά τη διάρκεια της σύνταξης της παρούσας έκθεσης, δημοσιεύθηκαν συνολικά 14 πιστοποιητικά αμοιβαίας αναγνώρισης<sup>10</sup>. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι κατασκευαστές που απέκτησαν τα πιστοποιητικά αυτά όχι μόνο έχουν την έδρα τους σε χώρες της ΕΕ αλλά και στις ΗΠΑ, την Ταϊβάν και τη Νότια Κορέα. Αυτό αναδεικνύει ακόμη περισσότερο τον διεθνή χαρακτήρα του κλάδου και τη σημασία της κατά το δυνατόν ευρύτερης αποδοχής των εκδιδόμενων πιστοποιητικών αμοιβαίας αναγνώρισης.

### ***Θέματα σχετικά με το κόστος και τον διοικητικό φόρτο***

Επί του παρόντος, υπάρχει επίσης έλλειψη διαφάνειας σχετικά με το κόστος απόκτησης πιστοποιητικού αμοιβαίας αναγνώρισης.

Είναι δύσκολο να διαμορφωθεί πλήρης εικόνα για το συνολικό κόστος, διότι το κόστος ενός νέου πιστοποιητικού αμοιβαίας αναγνώρισης ποικίλλει ανάλογα με το είδος για το οποίο εκδίδεται. Εν προκειμένω, για απλά είδη μαζικής παραγωγής (π.χ. βαλβίδες, ηλεκτρικά εξαρτήματα, κ.λπ.), το κόστος του νέου πιστοποιητικού μπορεί να ποικίλλει από παρόμοιο έως το διπλάσιο της τιμής του πιστοποιητικού για το ίδιο προϊόν για το οποίο στο παρελθόν ήταν απαραίτητα μεμονωμένα πιστοποιητικά έγκρισης τύπου από τους ΑΟ. Ωστόσο, για άλλη κατηγορία συγκεκριμένων προϊόντων (π.χ. εφάπαξ παραγόμενα είδη εκτός σειράς), το κόστος του νέου πιστοποιητικού αμοιβαίας αναγνώρισης θα μπορούσε ενδεχομένως να είναι αισθητά υψηλότερο του κόστους για ατομικό πιστοποιητικό έγκρισης τύπου αναγνωρισμένου οργανισμού. Από την άλλη πλευρά, τα τέλη ανανέωσης φαίνονται παρόμοια με εκείνα που εφαρμόζονται για τα πιστοποιητικά έγκρισης τύπου. Η 5ετούς διάρκειας ανανέωση των πιστοποιητικών αμοιβαίας αναγνώρισης αποτελεί γενική πρακτική μεταξύ των αναγνωρισμένων οργανισμών της ΕΕ όχι μόνο για τα πιστοποιητικά που εκδίδονται με το καθεστώς αμοιβαίας αναγνώρισης, αλλά και για τα ατομικά πιστοποιητικά έγκρισης τύπου των ΑΟ (βλ. επίσης την εγκύκλιο IMO MSC.1/Circ.1221<sup>11</sup>). Το γεγονός ότι απαιτείται

<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> Βλ. παράρτημα V της ανεξάρτητης μελέτης που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 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>11</sup> [http://www.ihonet.org/mtg\\_docs/industry/ECDIS\\_workshop\\_12/MSC\\_Circ1221.pdf](http://www.ihonet.org/mtg_docs/industry/ECDIS_workshop_12/MSC_Circ1221.pdf)



εργαστηριακή δοκιμή για ορισμένα νέα πιστοποιητικά αμοιβαίας αναγνώρισης, σε συνδυασμό με την αναγκαιότητα τήρησης πιο αυστηρών προτύπων, ενδέχεται να οδηγήσει σε αύξηση του κόστους σε ορισμένες περιπτώσεις.

Τα πρώτα δεδομένα από την ανεξάρτητη μελέτη καταδεικνύουν ότι ο **χρόνος** που απαιτείται για την απόκτηση πιστοποιητικού αμοιβαίας αναγνώρισης ποικίλλει σε μεγάλο βαθμό (από 6 μήνες έως 2 έτη) ανάλογα με το συγκεκριμένο προϊόν και την πολυπλοκότητα της όλης διαδικασίας (δηλ. διοικητικός φόρτος). Οι διακυμάνσεις αυτές οφείλονται εν μέρει στο γεγονός ότι είναι περιορισμένος ο αριθμός πιστοποιητικών αμοιβαίας αναγνώρισης που έχουν ήδη εκδοθεί, με αποτέλεσμα να είναι δύσκολο να συναχθούν γενικά συμπεράσματα όσον αφορά το απαιτούμενο χρονικό διάστημα. Έχει αναφερθεί<sup>12</sup> ότι, για ένα συγκεκριμένο προϊόν, το πιστοποιητικό αμοιβαίας αναγνώρισης εκδίδεται ταυτόχρονα με το ατομικό πιστοποιητικό έγκρισης τύπου κάθε αναγνωρισμένου οργανισμού. Είναι, πάντως, σημαντικό να αναγνωρισθεί ότι, καθώς θα εκδίδονται περισσότερα πιστοποιητικά αμοιβαίας αναγνώρισης και θα τυποποιείται η συνολική διαδικασία, είναι δυνατόν να μειωθεί σημαντικά ο χρόνος που θα απαιτείται για την απόκτηση νέου πιστοποιητικού αμοιβαίας αναγνώρισης.

#### **IV. Προοπτικές**

##### ***Μηχανισμός αξιολόγησης της κρισιμότητας της ασφάλειας***

Όσον αφορά τον αριθμό των προϊόντων που είναι επιλέξιμα για την έκδοση πιστοποιητικού αμοιβαίας αναγνώρισης, έχει σημειωθεί μέχρι στιγμής πρόοδος μόνον όσον αφορά το 3<sup>ο</sup> επίπεδο κρισιμότητας της ασφάλειας. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί ΕΕ ζήτησαν να συμμετέχει στη διαδικασία ο κλάδος του θαλάσσιου εξοπλισμού, όπως έγινε αντιληπτό σε μακρά σειρά<sup>13</sup> συναντήσεων και πρωτοβουλιών που έχουν αναληφθεί από το 2009. Στο παρόν στάδιο, είναι σημαντικό να αντιμετωπιστούν οι προβληματισμοί όσον αφορά τις επιπτώσεις στο πεδίο της ασφάλειας. Προς τον σκοπό αυτόν είναι δυνατόν να γίνει χρήση της ίδιας προσέγγισης με βάση τον κίνδυνο που χρησιμοποιούν οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί της ΕΕ, καθώς και των πλέον αυστηρών τεχνικών απαιτήσεων για όλα τα προϊόντα<sup>14</sup> που ανήκουν στο 3<sup>ο</sup> επίπεδο κρισιμότητας της ασφάλειας τα οποία περιλαμβάνονται στις υπάρχουσες κατηγορίες (1, 2 και 3 και για τις προβλεπόμενες δύο κατηγορίες (4 και 5) των προϊόντων, οι οποίες θα δημοσιευθούν στο μέλλον (1/7/2015 και καλοκαίρι του 2016 αντίστοιχα), και της αναγκαιότητας εργαστηριακής δοκιμής, όταν αυτή είναι αναγκαία για την απόκτηση του πιστοποιητικού αμοιβαίας αναγνώρισης. Κατ' αυτόν τον τρόπο, θα αποκτήσει ώθηση με την πάροδο του χρόνου η προσέγγιση για το καθεστώς αμοιβαίας αναγνώρισης και θα αντιμετωπισθούν οι προβληματισμοί όσον αφορά την ασφάλεια.

Η ανάπτυξη πιο προηγμένου και ολοκληρωμένου μοντέλου κινδύνου για την επιλογή των προϊόντων που ανήκουν στο επόμενο (4<sup>ο</sup>) επίπεδο κρισιμότητας της ασφάλειας θα απαιτούσε τη συμμετοχή διαφόρων ενδιαφερομένων οργανισμών, συμπεριλαμβανομένων των ασφαλιστών. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί της ΕΕ προγραμματίζουν πιλοτική μελέτη βμηνης διάρκειας για να διασφαλισθεί ότι η ασφάλεια διατηρείται στο υψηλότερο επίπεδο (4<sup>ο</sup>).

<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> Βλ. παράρτημα V της ανεξάρτητης μελέτης που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 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> Βλ. προσάρτημα II της ανεξάρτητης μελέτης που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 391/2009: [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm)



## *Συμμετοχή των τελικών χρηστών*

Τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου εντός της ΕΕ φαίνεται ότι συμμετέχουν πιο δραστήρια στη διαδικασία διαβούλευσης με τους αναγνωρισμένους οργανισμούς της ΕΕ, αλλά ο κλάδος σε παγκόσμια κλίμακα θα επιθυμούσε μεγαλύτερη συμμετοχή στο μέλλον. Ένδειξη αυτού είναι ότι από τους 7 κατασκευαστές που χρησιμοποιούν ήδη το νέο πιστοποιητικό αμοιβαίας αναγνώρισης για ορισμένα προϊόντα τους, οι 3 έχουν την έδρα τους εκτός ΕΕ (δηλ. στις ΗΠΑ, την Ταϊβάν και τη Νότια Κορέα). Το γεγονός αυτό θα μπορούσε να ενισχύσει την αποδοχή των πιστοποιητικών αμοιβαίας αναγνώρισης παγκοσμίως. Πρέπει να ενθαρρυνθεί επίσης και η συμμετοχή των ΑΚΕ, διότι πρόκειται για μια ομάδα που δεν εμπλέκεται συχνά στην εφαρμογή του ισχύοντος καθεστώτος αμοιβαίας αναγνώρισης μέσω ενώσεων, ενημερωτικών ημερίδων και άλλων παρόμοιων εκδηλώσεων. Στην περίπτωση αυτή τα πιστοποιητικά αμοιβαίας αναγνώρισης θα μπορούσαν να αυξήσουν την πρόσβαση στην αγορά για τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ). Στην πράξη πάντως, λόγω της σημερινής ασάφειας της εθελοντικής αποδοχής του πιστοποιητικού αμοιβαίας αναγνώρισης από τις αρμόδιες αρχές ανά τον κόσμο, αυτό μπορεί να ισχύσει μόνο για τις ΜΜΕ που έχουν την έδρα τους στην ΕΕ και προμηθεύουν πλοία με τη σημαία κράτους μέλους. Ωστόσο, παράλληλα με την ανάγκη περαιτέρω προώθησης της εθελοντικής αποδοχής, αναμένεται ότι θα μειωθεί ο χρόνος για τη διάθεση στην αγορά και το διοικητικό κόστος για τις εν λόγω επιχειρήσεις που απευθύνονται σε ευρύτερο κοινό.

## *Άλλα ζητήματα*

Δεν είναι σαφές στην παρούσα συγκυρία κατά πόσον οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί της ΕΕ θα καταφέρουν να εκπονήσουν απαιτήσεις για τα πιστοποιητικά αμοιβαίας αναγνώρισης για **πιο σύνθετα προϊόντα στο εγγύς μέλλον**. Οι κατασκευαστές εξοπλισμού είναι πρόθυμοι να προτείνουν κατάλογο με τα πιθανά νέα προϊόντα με υψηλότερη κρισιμότητα της ασφάλειας. Προς τον σκοπό αυτό, προτάθηκαν νέες ενέργειες από την SEA Europe και τους αναγνωρισμένους οργανισμούς της ΕΕ, όπως επίσης προγραμματίστηκαν συνεδριάσεις με κύριους ενδιαφερόμενους διεθνείς φορείς του κλάδου, προκειμένου να συζητήσουν και να λάβουν τις παρατηρήσεις και τις συστάσεις για ένταξη και άλλων προϊόντων στο καθεστώς.

Όσον αφορά τα υφιστάμενα προϊόντα, όπως καταδεικνύεται από την ανεξάρτητη μελέτη, σημαντικό ποσοστό των ενδιαφερομένων μερών (όπως κατασκευαστές, εφοπλιστές, ασφαλιστικές εταιρείες, ναυπηγεία, ναυπηγικές εταιρείες, επιχειρήσεις επισκευής πλοίων) δεν είχαν καμιά ενημέρωση σχετικά με τη χρήση και την αποδοχή του πιστοποιητικού αμοιβαίας αναγνώρισης, ούτε γνώριζαν κατά πόσον τα πιστοποιητικά αμοιβαίας αναγνώρισης γίνονται δεκτά από όλους τους αναγνωρισμένους οργανισμούς της ΕΕ.

Ως εκ τούτου, θα μπορούσαν να προταθούν για περισσότερους ενδιαφερόμενους διαφορετικών κλαδικών συμφερόντων **εκδηλώσεις διάδοσης** (π.χ. ημερίδες, σεμινάρια, κλπ.) σε συνδυασμό με την ευρύτερη γνωστοποίηση των υφισταμένων στοιχείων σχετικά με τις τεχνικές απαιτήσεις για τα προϊόντα που είναι επιλέξιμα για το καθεστώς αμοιβαίας αναγνώρισης, ώστε να γίνει γνωστό το καθεστώς αμοιβαίας αναγνώρισης σε ευρύτερο κοινό. Προς τον σκοπό αυτό, οι δύο ημερίδες που διοργανώθηκαν από αναγνωρισμένους οργανισμούς της ΕΕ και τη SEA Europe θεωρήθηκαν αποτελεσματικό βήμα προς αυτή την κατεύθυνση και πρέπει να συνεχισθούν.

Η γνώση σχετικά με το καθεστώς μπορεί να αυξηθεί εάν δοθεί χρόνος για την επεξεργασία των συστάσεων και την παραλαβή παρατηρήσεων μέσω των διαθέσιμων διαύλων

επικοινωνίας<sup>15</sup>, ώστε να προωθηθεί περαιτέρω η συμμετοχή μεγαλύτερου ποσοστού ενδιαφερόμενων φορέων. Προϊόντα/μονάδες που υπόκεινται ήδη σε κοινούς κανόνες από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς της ΕΕ θα μπορούσαν να αποτελέσουν καλό σημείο εκκίνησης για την επέκταση του καθεστώτος στο επόμενο (4<sup>ο</sup>) επίπεδο κρισιμότητας της ασφάλειας. Η ενημέρωση πλοιοκτητών, ναυπηγικών επιχειρήσεων και τοπικών επιθεωρητών για το καθεστώς αμοιβαίας αναγνώρισης θα μπορούσε να ενισχύσει περαιτέρω την αποδοχή του. Ένα άλλο μέτρο που θα μπορούσε να προαγάγει το καθεστώς αμοιβαίας αναγνώρισης θα ήταν η μεγαλύτερη διαφάνεια όσον αφορά το κόστος απόκτησης των πιστοποιητικών αμοιβαίας αναγνώρισης.

## V. Συμπεράσματα

Το καθεστώς αμοιβαίας αναγνώρισης που έχουν καταρτίσει οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί της ΕΕ συνάδει με τον κανονισμό της ΕΕ, παρά την κριτική που ασκούν οι κατασκευαστές ότι η διαδικασία εφαρμογής των πιστοποιητικών αμοιβαίας αναγνώρισης δεν είναι ακόμη ορθολογικά οργανωμένη. Η αποκτηθείσα πείρα, η οποία είναι πολύ περιορισμένη, δείχνει ότι οι προμηθευτές δομικών στοιχείων εξακολουθούν να εφαρμόζουν τα ατομικά πιστοποιητικά επιπλέον του πιστοποιητικού αμοιβαίας αναγνώρισης. Όταν απαιτείται εργαστηριακή δοκιμή για το τελευταίο πιστοποιητικό, το κόστος θεωρείται συχνά υπέρμετρο (ιδίως για τις ΜΜΕ). Υπάρχει εν γένει έλλειψη πληροφοριών στους κύκλους εκτός των άμεσα ενδιαφερόμενων, αλλά η ευρύτερη πληροφόρηση και οι εκδηλώσεις διάδοσης θα μπορούσαν να βελτιώσουν τη γνωστοποίηση και τη συμμετοχή στο καθεστώς πιστοποίησης της αμοιβαίας αναγνώρισης. Το πιο ανυπέρβλητο εμπόδιο είναι η εθελοντική αποδοχή σε διεθνή κλίμακα και ο διάλογος μεταξύ των εκπροσώπων του κλάδου, καθώς και μεταξύ των αρμόδιων δημόσιων αρχών, μπορεί να καταστήσει πιο κατανοητό το καθεστώς πιστοποίησης της αμοιβαίας αναγνώρισης και να αυξήσει την αποδοχή του εκτός της ΕΕ. Με την υιοθέτηση της προσέγγισης με βάση τον κίνδυνο για την επιλογή των στοιχείων που περιλαμβάνονται σε όλες τις κατηγορίες των τεχνικών απαιτήσεων για την ασφάλεια των προϊόντων του 3<sup>ου</sup> επιπέδου κρισιμότητας της ασφάλειας, και η συμμόρφωση προς τους πλέον αυστηρούς κανόνες, η ασφάλεια προάγεται πλήρως με το καθεστώς αμοιβαίας αναγνώρισης. Υπάρχει πάντως ακόμη περιθώριο να επεκταθεί το καθεστώς πιστοποίησης της αμοιβαίας αναγνώρισης, ώστε να καλυφθεί ευρύτερο φάσμα προϊόντων θαλάσσιου εξοπλισμού (π.χ. πιο σύνθετα προϊόντα ή υλικά) σε διαφορετικά επίπεδα ασφάλειας κρισιμότητας.

Συνολικά, στην παρούσα φάση, μπορούν να συναχθούν το ακόλουθα:

- Το καθεστώς αμοιβαίας αναγνώρισης που έχουν αναπτύξει οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί της ΕΕ συνάδει με τη νομοθεσία της ΕΕ, μολονότι το πεδίο εφαρμογής του εξακολουθεί να είναι περιορισμένο και χρειάζεται να αναπτυχθεί περαιτέρω.
- Προς το παρόν, για τα ίδια προϊόντα συνυπάρχουν τα πιστοποιητικά αμοιβαίας αναγνώρισης με τα ατομικά πιστοποιητικά έγκρισης τύπου. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο απλούστευσης των διαδικασιών για τα πιστοποιητικά αμοιβαίας αναγνώρισης σε ενδεδειγμένες περιπτώσεις, ώστε το κόστος τους να καταστεί πιο ανταγωνιστικό και να καταστεί δυνατόν να καταργηθούν σταδιακά τα ατομικά πιστοποιητικά.

<sup>15</sup> Ζητούμενες τροποποιήσεις ή διευκρινίσεις των τεχνικών απαιτήσεων για το καθεστώς αμοιβαίας αναγνώρισης (ΤΑ) και σχετική τεκμηρίωση: <http://www.euromr.org/technical-requirements>