



Briselē, 31.7.2015.
COM(2015) 382 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**saskaņā ar 10. panta 2. punktu Regulā (EK) Nr. 391/2009 par kopīgiem noteikumiem un
standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un
apskates**

I. Ievads

Šajā ziņojumā iztirzāts tas, kā atzītās organizācijas ir īstenojušas Regulas (EK) Nr. 391/2009 (turpmāk "regula") 10. panta 1. punktu par noteikumu un procedūru saskaņošanu un tādas sistēmas izveidi, kas paredzēta aprīkojuma, materiālu un sastāvdaļu klasifikācijas apliecību savstarpējai atzīšanai.

Šā ziņojuma pamatā ir neatkarīgi veikts pētījums saskaņā ar minētās regulas 10. panta 2. punktu¹.

Pildot karoga valsts pienākumus, karoga valsts administrācijas savus likumā noteiktos pienākumus, kas izriet no starptautiskām konvencijām, var deleģēt organizācijām, kuras pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates ("klasifikācijas sabiedrības"). Katra organizācija ir atbildīga karoga valsts administrācijas priekšā un atskaitās tai par darbu, ko veic administrācijas vārdā.

Galvenie pienākumi, kas deleģēti šīm organizācijām, ir izklāstīti Starptautiskās Jūrniecības organizācijas starptautiskajās konvencijās vai attiecīgajos Savienības tiesību aktos. Eiropas Savienībā regula, kā arī Direktīva 2009/15/EK² paredz kopīgus noteikumus un standartus, kuri piemērojami organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, un izveido tiesisko regulējumu, kas attiecas uz organizāciju atzīšanu par pilnvarotām veikt kuģu inspekcijas un apskates un uz attiecīgajām darbībām, ko veic dalībvalstu jūras administrācijas, kuras minētā likumā noteiktā darba veikšanai var pilnvarot tikai saskaņā ar regulu atzītas organizācijas ("ES atzītās organizācijas").

Starptautiskā līmenī attiecīgo tiesisko regulējumu veido Starptautiskās Jūrniecības organizācijas instrumentu īstenošanas kodekss un atzīto organizāciju kodekss, kas ir spēkā no 2015. gada 1. janvāra. Lai nodrošinātu Savienības tiesību aktu atbilstību minētajiem kodeksiem, Komisija ir pieņēmusi Komisijas Īstenošanas direktīvu 2014/111/ES³ un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1355/2014⁴.

Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1355/2014 25. apsvērumā precizēts, ka Regulas (EK) Nr. 391/2009 10. panta 1. punktā noteiktā materiālu, aprīkojuma un sastāvdaļu klasifikācijas apliecību savstarpējās atzīšanas shēma Savienībā ir piemērojama tikai attiecībā uz kuģiem, kuri kuģo ar dalībvalsts karogu. Attiecībā uz ārvalstu kuģiem saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvenciju (*UNCLOS*) attiecīgo apliecību atzīšana paliek attiecīgo trešo karoga valstu ziņā, tām īstenojot savu ekskluzīvo jurisdikciju.

Veicot savu darbību, klasifikācijas sabiedrības uzliek par pienākumu ražotājiem ievērot dažādas prasības, kuras izstrādājusi katra sabiedrība. Šīs prasības ir svarīgas kuģu būvē un ekspluatācijā, un tām ir būtiska nozīme, lai kuģa īpašnieku, apdrošinātāju un, visbeidzot, arī karoga valsti pārliecinātu par attiecīgā kuģa drošību.

Ja klasifikācijas sabiedrības savstarpēji neatzīst klasifikācijas apliecības, ir jāveic vairākkārtēja sertificēšana: lai varētu darboties pasaules mērogā (un piekļūt plašam lokam

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

² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/15/EK par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā (OV L 131, 28.5.2009., 47.lpp.).

³ Komisijas 2014. gada 17. decembra Īstenošanas direktīva 2014/111/ES, ar ko saistībā ar to, ka Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) ir pieņēmusi dažus kodeksus un saistītus grozījumus dažās konvencijās un protokolos, groza Direktīvu 2009/15/EK.

⁴ Komisijas 2014. gada 17. decembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 1355/2014, ar ko saistībā ar to, ka Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) ir pieņēmusi dažus kodeksus un saistītus grozījumus dažās konvencijās un protokolos, groza Regulu (EK) Nr. 391/2009.

kuģu īpašnieku, kuri izvēlas klasifikācijas sabiedrību, kas uzrauga kuģa būvniecību), kuģu aprīkojuma piegādātājiem par vienu un to pašu aprīkojuma elementu ir jāsaņem apliecība no dažādām klasifikācijas sabiedrībām, kura apliecina atbilstību bieži vien ļoti līdzīgām prasībām un dažkārt pamatojas uz identiskiem testiem, kas veikti tajās pašās laboratorijās (kuras nereti pieder pašam ražotājam). Šis aspekts ir skarts Regulas (EK) Nr. 391/2009 10. panta 1. punktā, jo jautājums par to, vai attiecīgais ražojums ir jāsertificē vienai vai vairākām klasifikācijas sabiedrībām, ir svarīgs arī no ES iekšējā tirgus skatupunkta.

Regula uzliek pienākumu ES atzītajām organizācijām saskaņot klasifikācijas noteikumus un izveidot sistēmu aprīkojuma, materiālu un sastāvdaļu klasifikācijas apliecību savstarpējai atzīšanai. Konkrēti, saskaņā ar regulas 10. panta 1. punktu *“atzītās organizācijas regulāri apspriežas savā starpā, lai nodrošinātu noteikumu un procedūru savstarpēju atbilstību un mēģinātu tos saskaņot un piemērot. Tās savstarpēji sadarbojas, lai panāktu starptautisko konvenciju saskaņotu interpretāciju, neskarot karoga valstu pilnvaras.*

Atzītās organizācijas vajadzības gadījumā vienojas par tehniskiem un procedūras nosacījumiem, ar kādiem tās savstarpēji atzīs materiālu, iekārtu un sastāvdaļu klašu apliecības, kas balstīti uz vienādiem standartiem, vadoties pēc stingrākajiem un precīzākajiem standartiem.”

Šis saskaņošanas veids ir jānošķir no ES centieniem saskaņot tiesību aktos noteiktās prasības, kas piemērojamas kuģu aprīkojumam. Kuģu aprīkojuma direktīvā⁵ (KAD) ir noteiktas prasības uz kuģa uzstādītajam aprīkojumam, kuram obligāti jāatrodas uz kuģa saskaņā ar vienu vai vairākām starptautiskām konvencijām (piemēram, jūras piesārņojuma novēršanas, ugunsdrošības, navigācijas, dzīvības glābšanas vajadzībām). Dalībvalstīm nav atļauts nedz aizliegt laist tirgū vai uzstādīt uz ES karoga kuģa KAD prasībām atbilstošu aprīkojumu, nedz arī atteikties to karoga kuģim izdot apliecības, kuras attiecas uz šādu aprīkojumu. Uz attiecīgā aprīkojuma ir jābūt redzamam marķējumam, kas apliecina atbilstību KAD prasībām, proti, tā sauktajai “stūres rata zīmei”. Lai veicinātu tirdzniecību un novērstu nepieciešamību vairākkārt sertificēt ar “stūres rata zīmi” marķētu aprīkojumu, Savienība ir noslēgusi Savstarpējas atzīšanas nolīgumu⁶ ar Amerikas Savienotajām Valstīm.

Tomēr plašs kuģu aprīkojuma klāsts (piemēram, aprīkojums, uz kuru neattiecas starptautiskas konvencijas) neietilpst KAD darbības jomā, bet uz to attiecas klasifikācijas sabiedrību sertificēšanas prasības. Šāds aprīkojums ir minētās regulas 10. panta 1. punkta priekšmets.

II. Līdzšīnējā virzība

Regulā nav noteikti konkrēti veidi, kā būtu jāīsteno savstarpējā atzīšana. Tajā nav noteikti arī konkrēti termiņi. Tādējādi tā ir pavērusi ES atzītajām organizācijām iespēju būt elastīgām un sadarboties savā starpā, kā arī ar citām ieinteresētajām personām, piemēram, ar Kuģu un kuģu aprīkojuma asociāciju (*SEA Europe*), un lemt par regulas īstenošanai vajadzīgajiem pasākumiem.

Attiecībā uz pirmo prasību (saskaņošana) ES atzītās organizācijas ir izvēlējušās sistemātisku pieeju, lai saskaņotu tehniskos un procedūras nosacījumus tādu ražojumu sertificēšanai, kuri var pretendēt uz iekļaušanu savstarpējās atzīšanas shēmā. Organizācijas apgalvo, ka šajā

⁵ Padomes 1996. gada 20. decembra Direktīva 96/98/EK par kuģu aprīkojumu (OV L 046, 17.2.1997., 25. lpp.), ar grozījumiem.

⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004D0425&qid=1437062596498&from=EN>.

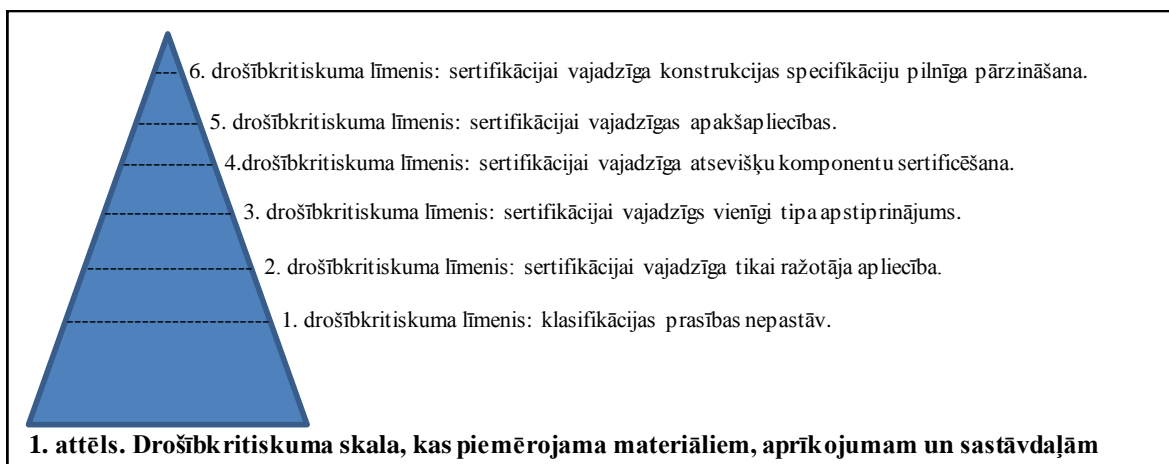
procesā tās ir ņēmušas vērā stingrākos un precīzākos standartus. Pārskats par pašreizējo stāvokli noteikumu un procedūru saskaņošanas jomā liecina, ka šis process pagaidām nav pavirzījies tālu uz priekšu. Lai gan saskaņā ar “savstarpējās atzīšanas shēmu” jau ir izdotas dažas savstarpēji atzītas apliecības, tās tirgū pastāv līdztekus apliecībām, kuras attiecīgajiem ražojumiem izdevušas atsevišķas atzītās organizācijas. Citiem vārdiem sakot, atsevišķas atzīto organizāciju izdotas apliecības nav izņemtas no tirgus. Iepriekšminētais liecina, ka vēl ir vajadzīgs laiks, lai praksē pārbaudītu to, kā darbojas jaunās savstarpēji atzītās apliecības, kuru izdošana var kļūt par ierastu praksi un kuras, iespējams, aizstās atsevišķi izdotas apliecības.

Attiecībā uz otro prasību (savstarpējā atzīšana) ES atzītās organizācijas ir izskatījušas šādas pieejas:

- 1) tieši atzīt par līdzvērtīgiem citu organizāciju standartus un bez atrunām atzīt citu organizāciju izdotās apliecības;
- 2) izvēlēties un tieši akceptēt noteikumus, kas atzīti par stingrākajiem un precīzākajiem, vadoties pēc visu ES atzīto organizāciju veiktā novērtējuma par visiem attiecīgo ražojumu (materiālu / aprīkojuma / sastāvdaļu) klasifikācijas noteikumiem;
- 3) izstrādāt jaunas kopīgas tehniskās prasības, kuras attiecīgā gadījumā būtu pamats tādas papildu apliecības izdošanai, ko organizācijas savstarpēji atzīst. Atsevišķas apliecības, ko izdevusi katra ES atzītā organizācija, turpina pastāvēt līdztekus ierosinātajai (savstarpēji atzītajai) apliecībai.

Regulas 10. panta 1. punktā noteikto pienākumu īstenošanai organizācijas ir nolēmušas izmantot trešo pieeju.

Ir izveidots riska novērtēšanas mehānisms ar mērķi visu ražojumu kritisko nozīmi drošības jomā jeb drošībkritiskumu novērtēt saskaņā ar 6 līmeņu skalu, kas redzama turpmākajā attēlā (1. attēls).



Drošībkritiskuma skala ir izveidota hierarhiskas piramīdas formā⁷. Sertifikācijai šīs piramīdas visaugstākajā līmenī (6. līmenis) ir pilnībā jāpārzina visas konstrukcijas specifikācijas.

⁷ Sk. 12. lpp. (ES atzīto organizāciju pieeja 10. panta izpildei) dokumentā http://www.euromr.org/SiteAssets/Document%20Archive/EU_report_1212_L02.pdf.

Sertifikācijai nākamajā zemākajā līmenī (5. līmenis) vajadzīgas apakšapliecības. 4. līmenī ir vajadzīga atsevišķu komponentu sertifikācija, bet 3. līmenī nepieciešams vienīgi tipa apstiprinājums. Zemākajos līmeņos (1. un 2. līmenis) klasifikācijas prasības nepastāv vai ir vajadzīga tikai ražotāja apliecība. ES atzītās organizācijas ir vienojušas par tehnisko prasību kopumu nelielam skaitam (patlaban 34, no 2015. gada 1. jūlija būs jau 44) ražojumu, kuri var pretendēt uz sertificēšanu ar tipa apstiprinājumu un uz kuriem attiecas minētās drošībkritiskuma skalas 3. līmenis. Šis konkrētais sertifikācijas veids ir pazīstams ar nosaukumu “savstarpējās atzīšanas shēma”.

Par tehniskajām prasībām⁸, kas piemērojamas attiecīgajām apliecībām, savstarpēji vienojas ES atzītās organizācijas, un šīs prasības tiek publicētas laidienos. Pateicoties pēdējos gados uzkrātajai pieredzei, šo laidienus pakāpeniski sagatavošana ir paātrinājusies, un tā ir apkopota turpmākajā tabulā (no sākotnējās koncepcijas līdz galīgajam izdevumam).

Laidiena Nr.	Sākotnējā koncepcija	Galīgais izdevums
1	29.6.2010.	01.01.2013.
2	06.09.2011.	01.07.2013.
3	24.09.2013.	01.07.2014.
4	23.04.2014.	paredzēts publicēt 01.07.2015.
5	21.04.2015.	darbs turpinās

Pirmajā laidienā ir iekļautas tehniskās prasības, kas piemērojamas 11 ražojumiem (3. drošībkritiskuma līmenis), un tās stājās spēkā 2013. gada sākumā. Pēc tam sekoja otrais laidienis (11 ražojumi, 2013. gada jūlijs) un trešais laidienis (12 ražojumi, 2014. gada jūlijs), un arī tie attiecās uz to pašu, proti, 3. drošībkritiskuma līmeni. Ceturtais tehnisko prasību laidienis attiecībā uz 10 ražojumiem, kas pieder pie 3. drošībkritiskuma līmeņa, stājās spēkā 2015. gada 1. jūlijā. Ir sāktā piektā laidiena sagatavošana, un nozares pārstāvji piedalās šā laidiena ražojumiem piemērojamo tehnisko prasību noteikšanā, pamatojoties uz konsolidētu 3. drošībkritiskuma līmeņa ražojumu sarakstu, kuru iesniegusi ES atzīto organizāciju savstarpējās atzīšanas grupa. Visi savstarpējās atzīšanas shēmas laidieni attiecas uz ražojumiem, kam nepieciešams tipa apstiprinājums, jo to kritiskuma līmenis ir zems. Tādā veidā iespējams gūt pieredzi darbā ar jauno shēmu, vienlaikus ierobežojot drošības apdraudējumu. Pēc ceturta laidiena pieņemšanas būs spēkā 44 tehniskās prasības, kas piemērojamas šīs shēmas aptvertajiem ražojumiem, un tās aptvers 50 % sertificēšanas ar tipa apstiprinājumu, kas paredzēta ES atzīto organizāciju klasifikācijas noteikumos. Organizācijas uzskata, ka attiecībā uz augstākiem drošībkritiskuma līmeņiem būs jāapsver sarežģītāki procesi; tomēr patlaban pieejamo ražojumu sarakstu nevar uzskatīt par pietiekami pilnīgu, lai tas nozarei dotu ievērojamu pievienoto vērtību, jo, pēc ražotāju domām, tas aptver tikai nelielu tirgus segmentu.

Paturot redzeslokā tehnisko prasību saskaņošanas mērķi, organizācijas varēja izvēlēties iespēju vienkārši savstarpēji atzīt citai citas apliecības – vismaz attiecībā uz 3. drošībkritiskuma līmeņa ražojumiem. Tādā veidā būtu nodrošināts ātrāks progress, kas labāk atbilstu kuģu aprīkojuma ražotāju vēlmēm.

III. Aktuālie jautājumi

⁸ Savstarpējās atzīšanas vajadzībām pieņemtās tehniskās prasības: <http://www.euomr.org/technical-requirements>.

Drošības prasību ievērošana

Savstarpējās atzīšanas shēma šķiet atbilstoša drošības apsvērumiem, kas izklāstīti regulas 10. panta 1. punktā. Visas galvenās ieinteresētās personas ir vienojušās, ka drošība ir ārkārtīgi svarīga.

Savstarpēji atzītai apliecībai piemērojamo tehnisko prasību sagatavošanai un īstenošanai piemēro visstingrākos noteikumus, un visas ES atzītās organizācijas, izdodot jaunu savstarpēji atzītu apliecību, ievēro vienādus noteikumus. Turklāt visas jaunizdotās savstarpēji atzītās apliecības tiks vienādi atzītas visā pasaulē. Gadījumiem, kad kāda ES atzīta organizācija tomēr neatzīst savstarpēji atzītu apliecību, ES atzīto organizāciju grupa atbilstīgi 10. panta 1. punkta trešajai daļai ir izveidojusi iekšējās ziņošanas procesus, lai noskaidrotu iemeslus, kāpēc apliecība nav tikusi atzīta, un attiecīgi risinātu šo problēmu.

Ieinteresēto personu iesaistīšanās

Jāuzsver, ka kuģu aprīkojuma nozare ir tikai daļēji iesaistījusies savstarpēji atzītu apliecību izdošanas procesā.

No vienas puses, lielie oriģinālā aprīkojuma ražotāji ir vairāk iesaistījušies savstarpējās atzīšanas procesā, jo tie ir ieinteresēti šajā jautājumā un tiem jau ir zināšanas par līdzīgiem sertificēšanas procesiem, kuri norisinājušies citas starptautiskas sadarbības satvarā (piemēram, elektrisko vai mehānisko ražojumu un aprīkojuma starptautiskā standartizācija). Tomēr mazāki oriģinālā aprīkojuma ražotāji nav tik labi informēti vai iesaistīti savas komerciālās specifikas dēļ (piemēram, tie ir mazāki, to administratīvie un finansiālie resursi ir ierobežoti). Tieši šī kuģu aprīkojuma ražotāju daļa atzinīgi vērtētu iespēju iegūt vairāk informācijas par sertifikācijas savstarpējās atzīšanas shēmu. Attiecīgi šī ir tā ieinteresēto personu grupa, kura no regulas īstenošanas varētu gūt lielāko labumu, jo šie ražotāji daudz retāk var atļauties iegūt vairākas apliecības.

Daudzas ieinteresētās personas ir vienprātis, ka ir pieejama nepietiekama informācijas vai ka tā vispār nav pieejama⁹. To var izskaidrot ar neilgo laiku, kopš savstarpējās atzīšanas shēma ir izveidota, darbojas un ir tirgū pamanāma (visas pašreizējās savstarpēji atzītās apliecības ir izdotas pēdējo 18 mēnešu laikā).

Visas ES atzītās organizācijas ir izstrādājušas iekšējus procesus apliecību savstarpējai atzīšanai, lai palielinātu informētību savā organizācijā. Tas veikts gan ES, gan visā pasaulē (t. i., ES atzīto organizāciju galvenajā mītnē un vietējos birojos visā pasaulē), un šis process ir ļoti lielā mērā saistīts ar katras organizācijas pasaules mērogā veiktajām darbībām. Šā ziņojuma sagatavošanas laikā bija izdotas 14 savstarpēji atzītas apliecības¹⁰. Jānorāda, ka ražotājiem, kas saņēmuši šīs apliecības, galvenās mītnes ir ne tikai ES valstīs, bet arī ASV, Taivānā un Dienvidkorejā. Šis fakts vēl vairāk apstiprina šīs nozares globālo raksturu un to, cik svarīgi ir pēc iespējas plašāk akceptēt izdotās savstarpēji atzītās apliecības.

Ar izmaksām un administratīvo slogu saistīti jautājumi

Patlaban arī trūkst pārredzamības tādā jomā kā savstarpēji atzītas apliecības iegūšanas izmaksas.

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 Skatīt Regulas (EK) Nr. 391/2009 10. panta 2. punktā minētā neatkarīgi veiktā pētījuma V papildinājumu: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm.

Ir grūti iegūt pilnīgu ainu par vispārējām izmaksām, jo jaunas savstarpēji atzītas apliecības izmaksas ir atkarīgas no elementa, par kuru tā tiks izdota. Attiecībā uz vienkāršiem masveidā ražotiem priekšmetiem (piemēram, vārsti, elektriskās detaļas u. c.) maksa par jauno apliecību var atšķirties – tā var būt tikpat augsta vai līdz pat divas reizes augstāka nekā cena, kas bija jāmaksā par apliecību šim pašam ražojumam, kuram iepriekš bija vajadzīga atsevišķa atzītas organizācijas izdota tipa apstiprinājuma apliecība. Tomēr par citu ražojumu kategoriju (piemēram, komponenti, kurus neražo masveidā) jaunas savstarpēji atzītas apliecības izmaksas varētu būt ievērojami lielākas nekā atsevišķas atzītās organizācijas izdotas tipa apstiprinājuma apliecības izmaksas. No otras puses, atjaunošanas maksas, šķiet, ir līdzīgas maksai par tipa apstiprinājuma apliecības atjaunošanu. 5 gadu termiņš, kas noteikts savstarpēji atzītu apliecību periodiskai atjaunošanai, ir ES atzīto organizāciju vispārēja prakse ne tikai attiecībā uz apliecībām, kas izdotas saskaņā ar savstarpējās atzīšanas shēmu, bet arī uz atsevišķām atzīto organizāciju izdotām tipa apstiprinājuma apliecībām (par šo sk. arī *IMO Circular MSC. 1/Circ.1221*¹¹). Iespējams, ka dažos gadījumos izmaksu pieaugumu ir izraisījis tas, ka dažu jauno savstarpēji atzīto apliecību izdošanai tiek prasīta testēšana novērotāja klātbūtnē un stingrāku standartu ievērošana.

Neatkarīgi veiktā pētījuma provizoriskie dati liecina, ka **laiks**, kas nepieciešams, lai iegūtu savstarpēji atzītu apliecību, ievērojami svārstās (no 6 mēnešiem līdz pat 2 gadiem) atkarībā no attiecīgā ražojuma un kopējā procesa sarežģītības (t. i., administratīvā sloga). Šādas svārstības daļēji var izskaidrot arī ar to, ka patlaban ir izdots tikai neliels skaits savstarpēji atzītu apliecību, un tāpēc ir grūti izdarīt vispārējus secinājumus par aspektiem, kas saistīti ar apliecību iegūšanai nepieciešamo laiku. Ir ziņots par gadījumiem¹², kad savstarpēji atzīta apliecība un atsevišķas ES atzītās organizācijas tipa apstiprinājuma apliecība konkrētam ražojumam ir izdotas vienlaicīgi. Tātad ir svarīgi apzināties šādu faktu: jo vairāk savstarpēji atzītu apliecību tiks izdots un process kopumā kļūs standartizētāks, jo būtiskāk var samazināties laiks, kas nepieciešams jaunas savstarpēji atzītas apliecības iegūšanai.

IV. Turpmākā virzība

Drošībkritiskuma novērtēšanas mehānisms

Jānorāda, ka līdz šim ir pieaudzis tikai pie 3. drošībkritiskuma līmeņa piederošo ražojumu skaits, par kuriem var saņemt savstarpēji atzītu apliecību. ES atzītās organizācijas ir centušās procesā iesaistīt kuģu aprīkojuma nozari – par to liecina arī apjomīgais saraksts¹³ ar sanāksmēm un iniciatīvām, kuras norisinājušās kopš 2009. gada. Patlaban ir svarīgi novērst bažas par ietekmi uz drošību. To var panākt, ievērojot to pašu riskorientēto pieeju, kuru izmanto ES atzītās organizācijas, arī piemērojot visstingrākās tehniskās prasības visiem ražojumiem¹⁴, kas pieder pie 3. drošībkritiskuma līmeņa un ir iekļauti jau publicētajos laidienos (1., 2. un 3. laidiens), kā arī attiecībā uz ražojumiem, kas tiks iekļauti nākamajos divos laidienos (4. un 5. laidiens), kuri vēl jāpublicē (attiecīgi 2015. gada 1. jūlijā un 2016. gadā vasarā), un saglabājot prasību veikt testēšanu novērotāja klātbūtnē, ja tas vajadzīgs savstarpēji atzītas apliecības saņemšanai. Tādā veidā savstarpējās atzīšanas shēmas pieeja var laika gaitā attīstīties un sekmīgāk kļūstēt bažas par drošību.

¹¹ http://www.imo.int/mtg_docs/industry/ECDIS_workshop_12/MSC_Circ1221.pdf.

¹² http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm.

¹³ Sk. Regulas (EK) Nr. 391/2009 10. panta 2. punktā minētā neatkarīgi veiktā pētījuma I papildinājumu: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm.

¹⁴ Sk. Regulas (EK) Nr. 391/2009 10. panta 2. punktā minētā neatkarīgi veiktā pētījuma II papildinājumu: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm.

Lai izstrādātu progresīvāku un visaptverošāku riskorientēto modeli to ražojumu atlasei, kuri pieder pie nākamā – 4. drošībkritiskuma līmeņa, būtu nepieciešama dažādu ieinteresēto personu organizāciju, tostarp apdrošinātāju, iesaistīšanās. ES atzītās organizācijas plāno veikt 6 mēnešu pilotpētījumu, lai nodrošinātu drošības uzturēšanu augstākā līmenī (4. līmenī).

Galalietotāju iesaiste

Šķiet, ka ES nozares ieinteresētās personas aktīvāk piedalās ES atzīto organizāciju apspriešanās procesā, taču globālā mērogā nozare varētu turpmāk iesaistīties vairāk. Iepriekš minēto apliecina tas, ka no 7 ražotājiem, kuri dažiem saviem ražojumiem jau izmanto jauno savstarpēji atzīto apliecību, 3 galvenie biroji ir ārpus ES (t. i., ASV, Taivānā un Dienvidkorejā). Lielāka iesaistīšanās varētu uzlabot savstarpēji atzīto apliecību akceptēšanu pasaules mērogā. Turklāt būtu jāveicina arī mazo oriģinālā aprīkojuma ražotāju aktīvāka iesaistīšanās, jo tie veido grupu, kas retāk iesaistās pašreizējās savstarpējās atzīšanas shēmas īstenošanā ar apvienību, informatīvu darbsemināru un citu līdzīgu pasākumu palīdzību. Šajā gadījumā savstarpēji atzītās apliecības varētu palielināt mazo un vidējo uzņēmumu (MVU) piekļuvi tirgum. Tā kā patlaban savstarpēji atzītu apliecību brīvprātīga akceptēšana ir jautājums, par ko administrācijas visā pasaulē nav vienprātis, praktiski tās var piemērot tikai tiem MVU, kas atrodas ES un apgādā dalībvalsts karoga kuģus. Tomēr vēl ir jāveicina šo apliecību brīvprātīga akceptēšana pasaules mērogā, un laiks, kas nepieciešams apliecību nonāksanai tirgū, kā arī administratīvās izmaksas varētu samazināties uzņēmumiem, kuru mērķis ir plašāka klientu loka piesaistīšana.

Papildu apsvērumi

Patlaban nav skaidrs, vai ES atzītajām organizācijām izdosies **tuvākajā nākotnē** izstrādāt prasības savstarpēji atzītu apliecību izdošanai **sarežģītākiem ražojumiem**. Aprīkojuma ražotāji vēlas ierosināt sarakstu ar iespējamajiem jauniem ražojumiem, kuri pieder pie augstāka drošībkritiskuma līmeņa. Šajā nolūkā *SEA Europe* un ES atzītās organizācijas ir ierosinājušas turpmākus pasākumus, tostarp plānotas sanāksmes starp nozares lielākajām starptautiskajām ieinteresētajām personām ar mērķi apspriest iespēju iekļaut shēmā vēl citus ražojumus un saņemt atgriezenisko saiti un ieteikumus saistībā ar šo ierosinājumu.

Kā liecina neatkarīgi veiktais pētījums, ievērojamai daļai ieinteresēto personu (piemēram, ražotājiem, kuģu operatoriem, apdrošinātājiem, kuģu būvētājiem, kuģu remonta rūpnīcām) nebija nekādas informācijas par savstarpēji atzītu apliecību izmantošanu un akceptēšanu attiecībā uz patlaban sarakstā esošajiem ražojumiem, un tās arī nezināja, vai savstarpēji atzītās apliecības pašreiz akceptē visas ES atzītās organizācijas.

Tādēļ lielākai daļai ieinteresēto personu no dažādām nozares jomām varētu organizēt **informācijas izplatīšanas pasākumus** (piemēram, darbseminārus, seminārus u. c.) un plašāk izplatīt esošo informāciju par tehniskajām prasībām, kas piemērojamas ražojumiem, kurus varētu iekļaut savstarpējās atzīšanas shēmā, lai tādā veidā ar savstarpējās atzīšanas shēmu iepazīstinātu plašāku auditoriju. Līdz šim iedarbīgs pasākums šā mērķa sasniegšanā ir izrādījušies divi ES atzīto organizāciju un *SEA Europe* rīkotie darbsemināri, un šis darbs būtu jāturpina arī nākotnē.

Lai veicinātu izpratni par shēmu un tādējādi sekmētu lielākas ieinteresēto personu grupas iesaistīšanos, vajadzētu paredzēt laiku ieteikumu izskatīšanai un atgriezeniskās saites

saņemšanai, izmantojot pieejamos saziņas kanālus¹⁵. Ražojumi / komponenti, kam jau piemēro kopīgus ES atzīto organizāciju noteikumus, varētu būt labs sākums, lai paplašinātu shēmu, pārejot uz nākamo – 4. drošībkritiskuma līmeni. Kuģu īpašnieku, kuģu būvētāju un vietējo inspektoru informēšana par savstarpējās atzīšanas shēmu varētu vēl vairāk veicināt tās akceptēšanu. Citi pasākumi, kas varētu popularizēt savstarpējās atzīšanas shēmu, būtu pārredzamības palielināšana savstarpēji atzīto apliecību izmaksu jomā.

V. Secinājumi

Savstarpējās atzīšanas shēma, ko izstrādājušas ES atzītās organizācijas, ir atbilstīga ES regulai, lai gan ražotāji kritizē pieteikšanos uz savstarpēji atzītām apliecībām, norādot, ka tā nav pilnībā racionalizēta. Līdzšinējā pieredze, kas ir ļoti neliela, liecina, ka kuģu sastāvdaļu piegādātāji vēl joprojām piesakās uz atsevišķām apliecībām un papildus arī uz savstarpēji atzītām apliecībām. Tā kā savstarpēji atzītas apliecības saņemšanai ir vajadzīga testēšana novērotāja klātbūtnē, izmaksas bieži tiek uzskatītas par pārāk lielām (īpaši MVU). Tā kā informācija ir pieejama galvenokārt tieši iesaistītajām ieinteresētajām personām, papildu informācija un informācijas izplatīšanas pasākumi varētu uzlabot informētību par sertifikācijas savstarpējās atzīšanas shēmu un iespējamo dalību tajā. Šo apliecību brīvprātīga akceptēšana starptautiskā mērogā ir būtiskākais šķērslis, kas jāpārvar, un dialogs starp nozares pārstāvjiem, kā arī starp attiecīgajām publiskajām iestādēm varētu uzlabot izpratni par sertifikācijas savstarpējās atzīšanas shēmu un tās akceptēšanu ārpus ES. Piemērojot riskorientēto pieeju to ražojumu atlasē, kas iekļauti visos tehnisko prasību laidienos un pieder pie 3. drošībkritiskuma līmeņa, un ievērojot visstingrākos noteikumus, savstarpējās atzīšanas shēma pilnībā garantē drošību. Taču sertifikācijas savstarpējās atzīšanas shēmu ir iespējams paplašināt, lai tā aptvertu plašāku kuģu aprīkojuma ražojumu klāstu (piemēram, sarežģītākus ražojumus vai materiālus), kas pieder pie dažādiem drošībkritiskuma līmeņiem.

Kopumā šobrīd var izdarīt šādus secinājumus.

- Savstarpējās atzīšanas shēma, ko izstrādājušas ES atzītās organizācijas, ir atbilstīga ES regulai, lai gan tās darbības joma joprojām ir ierobežota un būtu jāpaplašina.
- Patlaban savstarpēji atzītas apliecības pastāv līdztekus atsevišķām tipa apstiprinājuma apliecībām, ko izdod tiem pašiem ražojumiem. Atzītajām organizācijām būtu jāapsver iespēja attiecīgos gadījumos vienkāršot savstarpēji atzītu apliecību saņemšanas procedūras, lai to izmaksas kļūtu konkurētspējīgākas un atsevišķi izdotās apliecības varētu pakāpeniski atcelt.

¹⁵ Savstarpējās atzīšanas tehnisko prasību (TP) izmaiņu vai precizējuma un saistīto dokumentu pieprasīšana: <http://www.euromr.org/technical-requirements>.