



Bruksela, dnia 31.7.2015 r.
COM(2015) 382 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zgodnie z art. 10 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 391/2009 w sprawie wspólnych regul i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach

I. Wprowadzenie

Niniejsze sprawozdanie zawiera przegląd realizacji przez uznane organizacje art. 10 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 391/2009 (zwanego dalej „rozporządzeniem”) w odniesieniu do harmonizacji ich reguł i procedur oraz ustanowienia systemu wzajemnego uznawania świadectw klasy dla wyposażenia, materiałów i komponentów.

Sprawozdanie opiera się na niezależnej analizie, zgodnie z art. 10 ust. 2 wyżej wymienionego rozporządzenia¹.

Przy wykonywaniu obowiązków państwa bandery administracja państwa bandery może przekazać ustawowe obowiązki wynikające z konwencji międzynarodowych organizacjom dokonującym inspekcji i przeglądów na statkach („towarzystwom klasyfikacyjnym”). Każda organizacja jest odpowiedzialna przed administracją państwa bandery za działania, które wykonuje w imieniu jej organów.

Podstawowe obowiązki powierzone tym organizacjom są opisane w międzynarodowych konwencjach Międzynarodowej Organizacji Morskiej lub w odpowiednich przepisach prawa Unii. W obrębie UE wspólne reguły i normy dotyczące organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach zostały ustanowione w rozporządzeniu oraz dyrektywie 2009/15/WE², w których określono również ramy prawne uznawania organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich państw członkowskich, które mogą jedynie upoważniać organizacje uznane na podstawie rozporządzenia („uznane organizacje”) do wykonywania wspomnianych działań statutowych.

Na szczeblu międzynarodowym odpowiednie ramy prawne stanowią: Kodeks implementacji instrumentów IMO oraz Kodeks uznanych organizacji IMO, obowiązujące od dnia 1 stycznia 2015 r. W celu zapewnienia zgodności prawa unijnego ze wspomnianymi kodeksami Komisja przyjęła dyrektywę wykonawczą Komisji 2014/111/UE³ oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1355/2014⁴.

W motywie 25 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1355/2014 wyjaśniono, że system wzajemnego uznawania świadectw klasy dotyczących materiałów, wyposażenia i komponentów, ustanowiony w art. 10 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 391/2009, może być egzekwowany jedynie na terytorium Unii w odniesieniu do statków pływających pod banderą państw członkowskich. W odniesieniu do statków zagranicznych akceptacja odpowiednich świadectw pozostaje w gestii właściwych państw bandery niebędących członkami UE wykonujących swoją wyłączną jurysdykcję, przede wszystkim w ramach Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS).

Prowadząc swoją działalność, towarzystwa klasyfikacyjne zobowiązują producentów do przestrzegania różnych zestawów wymogów, które są opracowywane przez każde towarzystwo. Wymogi te są szczególnie ważne w odniesieniu do budowy i eksploatacji

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

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 47).

³ Dyrektywa wykonawcza Komisji 2014/111/UE z dnia 17 grudnia 2014 r. zmieniająca dyrektywę 2009/15/WE w związku z przyjęciem przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) określonych kodeksów i powiązanych zmian do niektórych konwencji i protokołów.

⁴ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1355/2014 z dnia 17 grudnia 2014 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 391/2009 w związku z przyjęciem przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) określonych kodeksów i powiązanych zmian do niektórych konwencji i protokołów.

statków i mają znaczenie dla upewnienia właściciela statku i ubezpieczyciela, a ostatecznie państwa bandery, o bezpieczeństwie statku.

Brak wzajemnego uznawania świadectw klasy między towarzystwami powoduje konieczność wielokrotnego poświadczania: aby móc prowadzić działalność na skalę światową (i mieć dostęp do wielu właścicieli, którzy dokonują wyboru towarzystwa klasyfikacyjnego mającego sprawować nadzór nad budową statków), dostawcy wyposażenia morskiego są zobowiązani do uzyskania, w odniesieniu do tego samego wyposażenia, świadectw wydanych przez różne towarzystwa klasyfikacyjne, poświadczających zgodność z często bardzo podobnymi, a niekiedy identycznymi wymogami, i niekiedy opartych na badaniach przeprowadzanych w tym samym laboratorium (które często należą do producenta). Zagadnieniem tym zajęto się w art. 10 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 391/2009, gdyż kwestia, czy produkt jest certyfikowany przez jedno towarzystwo klasyfikacyjne czy przez więcej takich towarzystw jest również istotna z punktu widzenia rynku wewnętrznego UE.

Rozporządzeniem nałożono na unijne uznane organizacje obowiązek harmonizacji ich reguł klasyfikacji i ustanowiono system wzajemnego uznawania świadectw klasyfikacyjnych dla wyposażenia, materiałów i komponentów. W szczególności, zgodnie z art. 10 ust. 1 tego rozporządzenia, „Uznane organizacje okresowo konsultują się między sobą w celu zachowania równoważności i harmonizacji swoich reguł i procedur oraz ich wprowadzania w życie. Współpracują one ze sobą w celu zapewnienia jednolitej interpretacji konwencji międzynarodowych, bez uszczerbku dla uprawnień państw bandery.

Uznane organizacje w stosownych przypadkach uzgadniają techniczne i proceduralne warunki wzajemnego uznawania świadectw dla materiałów, wyposażenia i komponentów w oparciu o równoważne normy, przyjmując jako punkt odniesienia najbardziej wymagające i rygorystyczne normy”.

Tego rodzaju harmonizację należy odróżniać od harmonizacji unijnej na potrzeby ustawowych wymagań dotyczących wyposażenia morskiego. Dyrektywa w sprawie wyposażenia morskiego⁵ (MED) zawiera regulacje dotyczące wyposażenia zainstalowanego na pokładzie statku, w odniesieniu do którego obowiązuje wymóg posiadania na mocy jednej lub kilku konwencji międzynarodowych (np. w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza, ochrony przeciwpożarowej, nawigacji, sprzętu ratunkowego). Państwa członkowskie nie mogą zabronić wprowadzania na rynek lub umieszczenia na pokładzie statku pływającego pod banderą UE wyposażenia morskiego, które spełnia wymogi MED, ani odmówić wydania świadectw w odniesieniu do tego wyposażenia statkom pływającym pod ich banderą. Przedmiotowe wyposażenie musi być opatrzone widocznym znakiem zgodności z MED, tzw. „znakiem koła sterowego”. Unia zawarła porozumienie o wzajemnym uznawaniu⁶ z USA w celu ułatwienia wymiany handlowej oraz uniknięcia wielokrotnych certyfikacji wyposażenia oznaczonego znakiem koła sterowego.

Jednakże szeroki wachlarz wyposażenia morskiego (np. wyposażenie nieobjęte konwencjami międzynarodowymi) nie wchodzi w zakres dyrektywy w sprawie wyposażenia morskiego, lecz podlega certyfikacji towarzystw klasyfikacyjnych. Do urządzeń takich odnosi się art. 10 ust. 1 wyżej wymienionego rozporządzenia.

⁵ Dyrektywa Rady 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia morskiego (Dz.U. L 046 z 17.2.1997, s. 25).

⁶ http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL_2004_150_R_0042_01&from=EN

II. Dotychczasowe postępy

Rozporządzenie nie określa konkretnego sposobu wdrażania zasady wzajemnego uznawania. Nie określono w nim również konkretnych terminów. Rozporządzenie zapewnia w ten sposób elastyczność, która umożliwia unijnym uznanym organizacjom współpracę między nimi, a także współpracę z innymi zainteresowanymi stronami, np. Ships & Maritime Equipment Association (SEA Europe), oraz podejmowanie decyzji o działaniach niezbędnych dla jego realizacji.

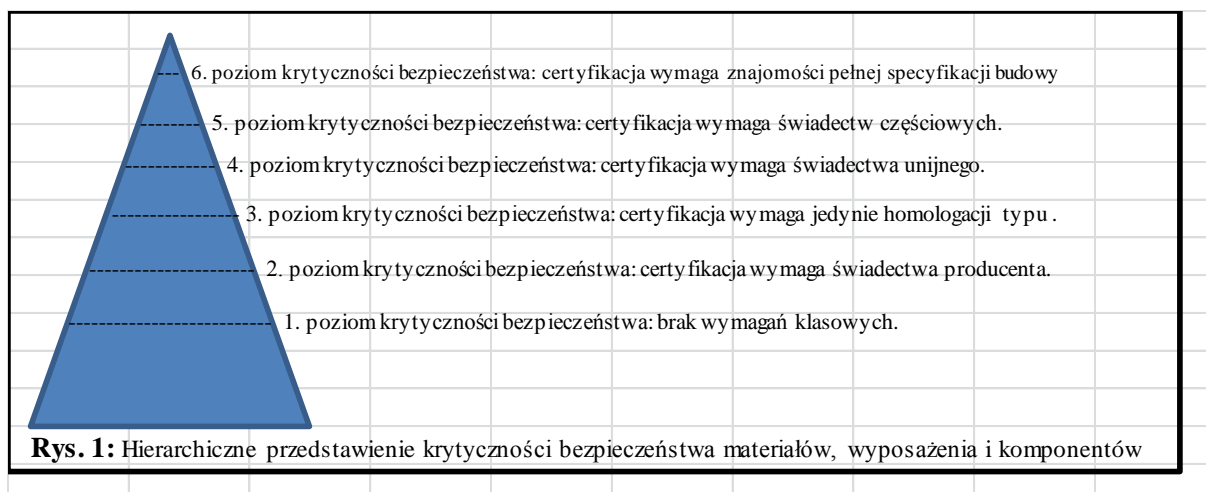
W odniesieniu do pierwszej przesłanki (harmonizacja) unijne uznane organizacje podeszły w sposób systematyczny do harmonizacji technicznych i proceduralnych warunków certyfikacji produktów kwalifikujących się do objęcia systemem wzajemnego uznawania. Postępując w ten sposób, organizacje te twierdzą, że jako odniesienie wykorzystywano najbardziej wymagające i rygorystyczne normy. W odniesieniu do procesu harmonizacji przepisów i procedur z przeglądu obecnego stanu wdrożenia wynika, że jak na razie jej zakres jest nadal minimalny. Chociaż niektóre świadectwa wzajemnego uznawania wydano w ramach „systemu wzajemnego uznawania”, istnieją one na rynku wraz z indywidualnymi świadectwami uznanych organizacji dla tych konkretnych produktów. Innymi słowy, indywidualne świadectwa uznanej organizacji nie zostały wycofane z rynku. Stan ten wskazuje na potrzebę dodatkowego czasu na sprawdzenie w praktyce nowych świadectw wzajemnego uznawania, które mogą stać się powszechne i ostatecznie zastąpić indywidualnie wydawane świadectwa.

W odniesieniu do drugiego wymogu (wzajemne uznawanie), unijne uznane organizacje przeanalizowały następujące scenariusze:

1. bezpośrednie wzajemne uznanie norm za równoważne, automatyczne wzajemne uznawanie świadectw;
2. dokonanie wyboru i bezpośrednie uznanie przepisów uważanych za najbardziej wymagające i rygorystyczne po ocenie wszystkich zasad klasyfikacji odnośnych produktów (materiały/wyposażenie/komponenty) obowiązujących we wszystkich unijnych uznanych organizacjach;
3. opracowanie na nowo wspólnych wymagań technicznych jako podstawa wydania, w stosownych przypadkach, dodatkowego świadectwa, które unijne uznane organizacje będą wzajemnie uznawać. Indywidualne świadectwa wydane przez unijne uznane organizacje nadal istnieją w sposób równoległy do proponowanych (wzajemnie uznawanych) .

Organizacje postanowiły uwzględnić trzecie podejście do realizacji zobowiązań zawartych w art. 10 ust. 1 rozporządzenia.

Stworzono mechanizm oceny ryzyka w celu ocenienia wszystkich produktów według 6-stopniowej skali krytyczności bezpieczeństwa, jak wskazano poniżej (rys. 1).



Skala krytyczności bezpieczeństwa przybrała kształt hierarchicznej piramidy⁷. Certyfikacja na najwyższym (szóstym) poziomie tej piramidy wymaga znajomości pełnej specyfikacji budowy. Na niższym (piątym) poziomie certyfikacja wymaga subcertyfikatów. Na poziomie czwartym wymagana jest certyfikacja unijna, a na poziomie trzecim – jedynie homologacja typu. W odniesieniu do niższych poziomów (pierwszego i drugiego) nie istnieją wymagania klasowe lub oczekuje się jedynie posiadania świadectwa producenta. Unijne uznane organizacje uzgodniły zestaw wymogów technicznych w odniesieniu do ograniczonej liczby produktów (obecnie 34, od dnia 1 lipca 2015 r. liczba ta ulega zwiększeniu do 44), kwalifikujących się do certyfikacji „homologacja typu”, odpowiadającej trzeciemu poziomowi skali krytyczności bezpieczeństwa, o której mowa powyżej. Ten szczególnie rodzaj certyfikacji określa się mianem „procedury wzajemnego uznawania”.

Wymagania techniczne⁸ dotyczące odpowiednich świadectw zostały uzgodnione między unijnymi uznanymi organizacjami i są sukcesywnie publikowane w pakietach. Stopniowe przygotowywanie kolejnych pakietów uległo przyspieszeniu ze względu na nagromadzone doświadczenia z ostatnich lat i zostało ujęte (od początkowej koncepcji do ostatecznego ogłoszenia) w poniższej tabeli:

Numer pakietu	Początkowa koncepcja	Ostateczne ogłoszenie
# 1	29.6.2010 r.	1.1.2013 r.
# 2	6.9.2011 r.	1.7.2013 r.
# 3	24.9.2013 r.	1.7.2013 r.
# 4	23.4.2014 r.	Przewidziano na 1.7.2015 r.
# 5	21.4.2015 r.	Prace w toku

Pierwszy pakiet obejmował wymagania techniczne dotyczące 11 produktów (trzeci poziom krytyczności bezpieczeństwa), które weszły w życie na początku 2013 r., po czym w lipcu 2013 r. przyjęto drugi (11 produktów), a w lipcu 2014 r. – trzeci pakiet (12 produktów), przy czym poziom krytyczności bezpieczeństwa pozostawał ten sam (trzeci). Czwarty pakiet wymagań technicznych w odniesieniu do 10 produktów, również na trzecim poziomie

⁷ Zob. s. 12 („The EU ROs’ approach to meeting Article 10” [Podejście unijnych uznanych organizacji do spełnienia wymogów art. 10]): http://www.euromr.org/SiteAssets/Document%20Archive/EU_report_1212_L02.pdf

⁸ Uzgodnione wymogi techniczne dotyczące wzajemnego uznawania: <http://www.euromr.org/technical-requirements>

krytyczności bezpieczeństwa, wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2015 r. Rozpoczęto przygotowania obejmujące piąty pakiet: sektor przemysłowy uczestniczy w doborze wymogów technicznych dla produktów z piątej partii w oparciu o skonsolidowaną listę (trzeci poziom krytyczności bezpieczeństwa) produktów, przedstawioną przez Grupę ds. wzajemnego uznawania wyłonioną przez unijne uznane organizacje. Wszystkie pakiety systemu wzajemnego uznawania odnoszą się do produktów objętych kategorią homologacji typu, ponieważ wykazano, że poziom ich krytyczności był niski; doświadczenia związane z nowym systemem można zatem uzyskać przy jednoczesnym ograniczeniu ryzyka dla bezpieczeństwa. Po przyjęciu czwartego pakietu 44 wymogi techniczne dotyczące produktów kwalifikujących się do tego systemu obejmą około 50 % wszystkich świadectw homologacji typu wymaganych przepisami klasyfikacyjnymi unijnych uznanych organizacji. Organizacje te są zdania, że w miarę wzrostu poziomu krytyczności bezpieczeństwa konieczne będzie uwzględnienie bardziej skomplikowanych procesów; wykazu produktów dostępnych obecnie nie uważa się jednak za dostatecznie rozbudowany, by wnosił wartość dodaną dla przedsiębiorstw, ponieważ – według sektora wytwórczego – dotyczy on jedynie niewielkiego segmentu rynku.

Koncentrując się na harmonizacji wymagań technicznych, organizacje mogły wypowiedzieć się za prostym wzajemnym uznawaniem świadectw, przynajmniej w odniesieniu do trzeciego poziomu bezpieczeństwa produktów krytycznych z punktu widzenia bezpieczeństwa. Może to skutkować szybszymi postęпами, które bardziej odpowiadają na oczekiwania producentów wyposażenia statków.

III. Kwestie bieżące

Zgodność z wymogami bezpieczeństwa

System wzajemnego uznawania wydaje się zgodny z aspektami bezpieczeństwa wskazanymi w art. 10 ust. 1 rozporządzenia. Wszystkie zainteresowane strony uznały bezpieczeństwo za sprawę najwyższej wagi.

Najbardziej rygorystyczne przepisy obowiązują w odniesieniu do przygotowania i wprowadzenia wymagań technicznych dotyczących wzajemnego uznawania świadectw i wszystkie unijne uznane organizacje kierują się tymi samymi zasadami wzajemnego uznawania przy wydawaniu nowego świadectwa. Ponadto wszelkie nowe świadectwa wzajemnego uznania, które będą wydawane, będą miały dokładnie taki sam status na całym świecie. Na wypadek zaistnienia incydentu nieuznania świadectwa wzajemnego uznania przez którąś z unijnych uznanych organizacji, grupa unijnych uznanych organizacji opracowała wewnętrzne procedury sprawozdawczości służące ustalaniu przyczyn tego faktu i odpowiedniego działania, zgodnie z art. 10 ust. 1 akapit trzeci.

Zaangażowanie zainteresowanych podmiotów

Należy podkreślić, że przemysł wyposażenia morskiego jest jedynie w ograniczonym zakresie zaangażowany w proces wzajemnego uznawania procesu certyfikacji.

Z jednej strony duzi producenci sprzętu oryginalnego są bardziej zaangażowani w proces wzajemnego uznawania, co wynika z ich własnych interesów i wcześniejszej wiedzy o podobnych procesach certyfikacji w przeszłości w ramach innych międzynarodowych kontaktów, np. międzynarodowych działań normalizacyjnych dotyczących produktów i urządzeń elektrycznych lub mechanicznych. Mniejsi producenci sprzętu nie są jednak tak

dobrze poinformowani lub zaangażowani z uwagi na nieodłączne cechy rynkowe, np. mniejszą wielkość, ograniczenia pod względem zasobów administracyjnych i finansowych. Ta właśnie część producentów wyposażenia morskiego chciałaby uzyskać więcej informacji dotyczących systemu wzajemnego uznawania świadectw. W konsekwencji ta szczególna grupa podmiotów mogłaby najbardziej skorzystać z rozporządzenia, gdyż wielofunkcyjne świadectwa są rzadziej przystępne cenowo dla tych producentów.

Wiele zainteresowanych podmiotów podziela pogląd o braku lub ograniczonej dostępności informacji⁹. Można to przypisać ograniczonemu jak dotąd okresowi funkcjonowania systemu wzajemnego uznawania i propagowania go na rynku (wszystkie istniejące świadectwa wzajemnego uznawania zostały wydane w ciągu ostatnich 18 miesięcy).

Wszystkie unijne uznane organizacje opracowały wewnętrzne procedury dotyczące poświadczania wzajemnego uznawania w celu podniesienia poziomu znajomości zagadnienia w ramach swojej organizacji. Podejście takie zastosowano zarówno w UE, jak i na całym świecie (np. w centralach unijnych uznanych organizacji oraz w biurach na całym świecie), w ścisłym powiązaniu z globalną działalnością każdej organizacji. W momencie przygotowywania niniejszego sprawozdania ogłoszono łącznie 14 świadectw wzajemnego uznania¹⁰. Należy zauważyć, że siedziby producentów, którzy pozyskali te świadectwa, znajdują się nie tylko w UE, lecz również w USA, na Tajwanie i w Korei Południowej. To kolejne potwierdzenie globalnego charakteru przemysłu i znaczenia możliwie jak najszerszej akceptacji wydanych świadectw wzajemnego uznawania.

Kwestie związane z kosztami i obciążeniem administracyjnym

Obecnie brakuje też przejrzystości w odniesieniu do **kosztów** uzyskania świadectwa wzajemnego uznawania.

Trudno jest uzyskać pełny obraz kosztów ogólnych, gdyż koszty nowego świadectwa wzajemnego uznawania są zróżnicowane, zależnie od pozycji, w odniesieniu do której zostanie ono wydane. W związku z tym w przypadku prostych produkowanych masowo wyrobów elektrycznych (np. zaworów, elementów elektrycznych itp.) koszt nowego świadectwa może wahać się od kwoty zbliżonej do ceny tego samego produktu, w odniesieniu do którego uprzednio wymagane było indywidualne świadectwo homologacji typu uznanej organizacji, do dwukrotności tej ceny. Jednakże dla innej kategorii określonych produktów (np. produktów nieseryjnych) jednorazowy koszt nowego świadectwa wzajemnego uznawania może być znacznie wyższy niż koszt świadectwo homologacji typu uznanej organizacji. Z drugiej strony opłaty za przedłużenie wydają się podobne do opłat dotyczących świadectw homologacji typu. Pięcioletni okres przedłużenia ważności świadectw wzajemnego uznawania jest powszechną praktyką wśród uznanych organizacji unijnych i odnosi się nie tylko do świadectw wydanych w ramach procedury wzajemnego uznawania, lecz również do indywidualnej homologacji typu uznanej organizacji (w odniesieniu do tego ostatniego zob. również okólnik IMO MSC.1/Circ.1221¹¹). Okoliczność, że w przypadku niektórych nowych świadectw wzajemnego uznawania wymagane są badania z osobistym udziałem przedstawiciela producenta, w połączeniu z koniecznością spełnienia bardziej rygorystycznych norm, mogła doprowadzić do wzrostu kosztów w niektórych przypadkach.

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 Zob. załącznik V do niezależnego badania, o którym mowa w art. 10 pkt 2 rozporządzenia (WE) nr 391/2009: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

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

Ze wstępnych danych z niezależnych badań wynika, że **czas** potrzebny do uzyskania świadectwa wzajemnego uznawania jest bardzo zróżnicowany (od 6 miesięcy do 2 lat), w zależności od produktu i stopnia złożoności całego procesu (tj. obciążeń administracyjnych). Za przyczynę takiego zróżnicowania można częściowo uznać fakt istnienia jedynie ograniczonej liczby wydanych już świadectw wzajemnego uznawania, co sprawia, że trudno jest wyciągnąć ogólne wnioski dotyczące kwestii związanych z potrzebami czasowymi. Zgłoszono¹², że w przypadku pewnego produktu świadectwo wzajemnego uznawania oraz świadectwo homologacji typu uznanej organizacji zostały wydane jednocześnie. Trzeba jednak przyznać, że w miarę wzrostu liczby wydawanych świadectw wzajemnego uznawania i większej standaryzacji całego procesu czas konieczny do uzyskania nowego świadectwa wzajemnego uznawania może ulec znacznemu skróceniu.

IV. Perspektywy

Mechanizm oceny krytyczności bezpieczeństwa

Jeżeli chodzi o liczbę produktów kwalifikujących się do uzyskania świadectw wzajemnego uznawania, postępy osiągnięto dotychczas jedynie w odniesieniu do 3. poziomu krytyczności bezpieczeństwa. Unijne uznane organizacje próbowały włączyć w ten proces przemysł wyposażenia morskiego, co można również prześledzić za pomocą długiej listy¹³ posiedzeń i inicjatyw podejmowanych od 2009 r. Na obecnym etapie ważne jest zajęcie się problemami w dziedzinie wpływu na bezpieczeństwo. Można tego dokonać, stosując tę samą procedurę opartą na podejściu uwzględniającym ryzyko, którą stosują unijne uznane organizacje, w tym najbardziej surowe wymagania techniczne w odniesieniu do wszystkich produktów¹⁴ zaliczanych do 3. poziomu krytyczności bezpieczeństwa uwzględnionych w ramach istniejących pakietów (1, 2 i 3), jak również w kolejnych dwóch pakietach (4 i 5) produktów, które mają zostać opublikowane w przyszłości (odpowiednio 1.7.2015 i latem 2016 r.), oraz konieczność przeprowadzenia badania z osobistym udziałem przedstawiciela producenta, jeżeli jest to niezbędne do uzyskania świadectwa wzajemnego uznawania. W ten sposób stosowanie zasady wzajemnego uznawania może z czasem nabierać tempa i w szerszym wymiarze przyczyni się do rozwiązania kwestii bezpieczeństwa.

Rozwój bardziej zaawansowanego i wszechstronnego modelu ryzyka przy wyborze produktów należących do kolejnego (4.) poziomu krytyczności bezpieczeństwa wymaga zaangażowania różnych zainteresowanych organizacji, w tym firm ubezpieczeniowych. Unijne uznane organizacje zamierzają przeprowadzić 6-miesięczne badanie pilotażowe w celu zagwarantowania utrzymania bezpieczeństwa na wyższym (4.) poziomie.

Zaangażowanie użytkowników końcowych

Podmioty przemysłowe w UE okazują się aktywniejsze, jeżeli chodzi o uczestnictwo w procesie konsultacji prowadzonych przez unijne uznane organizacje uznane, przemysł światowy zaś mógłby w przyszłości uznać wartość większego zaangażowania. Potwierdzeniem powyższego jest fakt, że siedziby trzech spośród siedmiu producentów, już stosujących nowe świadectwa wzajemnego uznawania w odniesieniu do niektórych produktów, znajdują się poza UE (tj. w USA, na Tajwanie i w Korei Południowej). Mogłoby

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

¹³ Zob. załącznik I do niezależnego badania, o którym mowa w art. 10 pkt 2 rozporządzenia (WE) nr 391/2009: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

¹⁴ Zob. załącznik II do niezależnego badania, o którym mowa w art. 10 pkt 2 rozporządzenia (WE) nr 391/2009: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

to przyczynić się do poprawy globalnej akceptacji dla świadectw wzajemnego uznawania. Zachęciłoby to także do dalszego angażowania się małych producentów sprzętu oryginalnego, gdyż stanowią oni grupę rzadziej zaangażowaną w obecnym systemie wdrażania wzajemnego uznawania za pośrednictwem stowarzyszeń, warsztatów informacyjnych, seminariów i podobnych wydarzeń. W tym przypadku świadectwa wzajemnego uznawania mogłyby wpłynąć na zwiększenie dostępu do rynku dla małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP). W praktyce jednak, ze względu na obecne niejasności dotyczące dobrowolnej akceptacji świadectw wzajemnego uznawania przez administracje na całym świecie, może to mieć zastosowanie wyłącznie do MŚP z siedzibą w UE, zaopatrujących statki pływające pod banderą państwa członkowskiego. Jednakże, chociaż należy szerzej popierać dobrowolną akceptację w skali światowej, czas wprowadzenia na rynek, jak również koszty administracyjne, uległyby ograniczeniu w przypadku przedsiębiorstw nastawionych na szerszy krąg odbiorców.

Dodatkowe uwagi

Nie jest jasne, czy na obecnym etapie unijne uznane organizacje zdołają opracować wymogi dotyczące wzajemnego uznawania świadectw dla **bardziej złożonych produktów w najbliższej przyszłości**. Producenci sprzętu są gotowi zaproponować wykaz ewentualnych nowych produktów o wyższym poziomie krytyczności bezpieczeństwa. W tym celu stowarzyszenie SEA Europe i unijne uznane organizacje zaproponowały podjęcie prowadzących do tego działań, m. in. odbycie planowanych posiedzeń z udziałem głównych międzynarodowych podmiotów z branży w celu omówienia zagadnień dotyczących objęcia systemem dodatkowych produktów i uzyskania na ten temat opinii oraz zaleceń.

W odniesieniu do obecnie istniejących produktów, co znajduje potwierdzenie w niezależnym badaniu, znaczna część zainteresowanych stron (takich jak producenci, operatorzy statków, ubezpieczyciele, stocznie, konstruktorzy statków, stocznie remontowe) nie posiadała żadnych informacji odnośnie do stosowania i akceptowania świadectw wzajemnego uznawania, ani nie wiedziała, czy świadectwa wzajemnego uznawania zostały obecnie zaakceptowane przez wszystkie unijne uznane organizacje.

Dlatego można oczekiwać, że **wydarzenia upowszechniające wiedzę** (np. warsztaty, seminaria itp.) w połączeniu z szerszym rozpowszechnianiem informacji na temat istniejących wymagań technicznych produktów spełniających warunki dotyczące systemu wzajemnego uznawania w jak najszerszym kręgu zainteresowanych podmiotów, reprezentujących różne interesy przemysłu, rozszerzą zasięg systemu wzajemnego uznawania na szersze grono odbiorców. W związku z tym dwie sesje warsztatów zorganizowane dotychczas przez unijne uznane organizacje i SEA Europe zostały uznane za skuteczny krok w tym kierunku i należy takie działania kontynuować.

Zapewnienie czasu na rozpatrzenie zaleceń i uzyskanie informacji zwrotnej na temat tego systemu poprzez dostępne kanały komunikacji¹⁵ może podnieść poziom znajomości zagadnienia, a tym samym propagować dodatkowe zaangażowanie szerszej grupy zainteresowanych stron. Wyroby/podmioty, które już podlegają wspólnym zasadom między unijnymi uznanymi organizacjami mogłyby być dobrym punktem wyjścia do rozszerzenia systemu na kolejny (4.) poziom krytyczności bezpieczeństwa. Informowanie właścicieli statków, stoczni i lokalnych inspektorów system wzajemnego uznawania może dodatkowo zwiększać akceptację dla niego. Innym środkiem mogącym przyczynić się do propagowania

¹⁵ Żądania zmiany lub wyjaśnienia wymagań technicznych do wzajemnego uznawania (TR) i powiązane dokumenty: <http://www.euromr.org/technical-requirements>

systemu wzajemnego uznawania byłoby zwiększenie przejrzystości w odniesieniu do kosztów uzyskania świadectw wzajemnego uznawania.

V. Wnioski

Opracowany przez unijne uznane organizacje system wzajemnego uznawania jest zgodny z rozporządzeniem UE, chociaż producenci krytykują procedurę wnioskowania o świadectwa wzajemnego uznawania jako jeszcze nie w pełni ujednoliconą. Z dotychczasowych doświadczeń, które są bardzo ograniczone, wynika, że dostawcy części składowych nadal ubiegają się o indywidualne świadectwa i dodatkowo o świadectwo wzajemnego uznawania. Jeżeli w odniesieniu do tego ostatniego wymagane jest badanie z udziałem przedstawiciela producenta, koszt jest często uważany za przytłaczający (szczególnie dla MŚP). W sytuacji ogólnego braku informacji poza kręgiem bezpośrednio zainteresowanych stron dodatkowe informacje i wydarzenia upowszechniające wiedzę mogłyby przyczynić się do podnoszenia poziomu znajomości zagadnienia i zwiększenia uczestnictwa w systemie procesie wzajemnego uznawania certyfikacji. Dobrowolność międzynarodowego uznawania jest najważniejszą przeszkodą do pokonania, a dialog między przedstawicielami przemysłu, jak również między odpowiednimi organami publicznymi, może zwiększyć zrozumienie i akceptację systemu wzajemnego uznawania certyfikacji poza UE. Dzięki stosowaniu podejścia opartego na ocenie ryzyka przy doborze pozycji ujętych we wszystkich pakietach wymogów technicznych dla produktów o 3. poziomie krytyczności bezpieczeństwa oraz dzięki przestrzeganiu najsurowszych zasad, bezpieczeństwo jest w pełni propagowane w ramach systemu wzajemnego uznawania. Wciąż jednak istnieje pole do poszerzenia systemu wzajemnego uznawania certyfikacji w celu objęcia szerszego zakresu produktów wyposażenia morskiego (np. bardziej złożonych produktów lub materiałów) w obrębie różnych poziomów krytyczności bezpieczeństwa.

W ujęciu ogólnym na tym etapie można sformułować następujące wnioski:

- Opracowany przez unijne uznane organizacje system wzajemnego uznawania jest zgodny z unijnym rozporządzeniem, chociaż zakres tego systemu jest nadal ograniczony i należy go dalej rozwijać.
- Obecnie świadectwa wzajemnego uznawania współistnieją z indywidualnymi świadectwami homologacji typu w odniesieniu do tych samych produktów. Uznane organizacje powinny rozważyć uproszczenie procedur uzyskiwania świadectw wzajemnego uznawania w stosownych przypadkach, tak aby ich koszty stały się bardziej konkurencyjne i możliwe było odejście od indywidualnych świadectw.