



V Bruseli 31. 7. 2015
COM(2015) 382 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

**podľa článku 10 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 o
spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky
lodí**

I. Úvod

V tejto správe sa posudzuje, ako uznané organizácie vykonávajú článok 10 ods. 1 nariadenia (ES) č. 391/2009 (ďalej len „nariadenie“), pokiaľ ide o harmonizáciu pravidiel a postupov a zriadenie systému vzájomného uznávania osvedčení o triede pre materiály, vybavenie a súčiastky.

Táto správa je založená na nezávislom prieskume v súlade s článkom 10 ods. 2 uvedeného nariadenia¹.

Správne orgány vlajkových štátov pri výkone svojich povinností v úlohe vlajkových štátov môžu delegovať štatutárne povinnosti vyplývajúce z medzinárodných dohovorov na organizácie, ktoré vykonávajú inšpekcie a prehliadky lodí („klasifikačné spoločnosti“). Každá organizácia sa zodpovedá správnomu orgánu vlajkového štátu za prácu, ktorú vykonáva v jeho mene.

Kľúčové úlohy delegované na tieto organizácie sú opísané v medzinárodných dohovoroch Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) alebo v príslušnom práve Únie. V rámci EÚ sa v spomínanom nariadení, ako aj v smernici 2009/15/ES² stanovujú spoločné pravidlá a normy pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a vytvára právny rámec na ich uznávanie a na príslušné činnosti námorných úradov členských štátov, ktoré môžu na spomínanú štatutárnu úlohu oprávňovať iba organizácie uznané podľa nariadenia (ako tzv. uznané organizácie EÚ).

Na medzinárodnej úrovni príslušný právny rámec vytvárajú kódex na vykonávanie nástrojov IMO a kódex IMO pre uznané organizácie, ktoré sú v platnosti od 1. januára 2015. S cieľom zabezpečiť dodržiavanie právnych predpisov Únie s uvedenými kódexmi Komisia prijala vykonávaciu smernicu Komisie 2014/111/EÚ³ a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1355/2014⁴.

V odôvodnení 25 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 1355/2014 sa objasňuje, že systém vzájomného uznávania osvedčení o triede pre materiály, vybavenie a súčiastky stanovený v článku 10 ods. 1 nariadenia (ES) č. 391/2009 je v rámci Únie vymáhateľný len v prípade lodí, ktoré sa plavia pod vlajkou členského štátu. Pokiaľ ide o zahraničné plavidlá, uznanie príslušných osvedčení zostáva v právomoci príslušných vlajkových štátov, ktoré nie sú členmi EÚ v rámci ich výlučnej právomoci, najmä v rámci Dohovoru Organizácie Spojených národov o morskom práve (UNCLOS).

Klasifikačné spoločnosti pri výkone svojej činnosti ukladajú výrobcam, aby spĺňali rôzne súbory požiadaviek, ktoré vypracúvajú jednotlivé spoločnosti. Tieto požiadavky sú dôležité pri výstavbe a prevádzke lodí a sú dôležité, aby vlastníci lode a poisťovateľ – a v konečnom dôsledku aj vlajkový štát – mali dôveru v bezpečnosť plavidla.

Keď sa medzi spoločnosťami osvedčenia o triede vzájomne neuznávajú, musia sa vydávať viacnásobné osvedčenia: aby dodávatelia námorného vybavenia mohli pôsobiť v celosvetovom meradle (a mali prístup k širokej škále vlastníkov lodí, ktorí si vyberajú

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

² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/15/ES o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a pre príslušné činnosti námorných úradov (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 47).

³ Vykonávaciu smernicu Komisie 2014/111/EÚ zo 17. decembra 2014, ktorou sa mení smernica 2009/15/ES, pokiaľ ide o prijatie určitých kódexov a s tým súvisiacich zmien určitých dohovorov a protokolov Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO).

⁴ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1355/2014 zo 17. decembra 2014, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 391/2009, pokiaľ ide o prijatie určitých kódexov a s tým súvisiacich zmien určitých dohovorov a protokolov Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO).

klasifikačnú spoločnosť na dohľad nad stavbou lode), musia pre ten istý kus vybavenia získať osvedčenia potvrdzujúce súlad s často veľmi podobnými požiadavkami od rôznych klasifikačných spoločností, pričom tieto osvedčenia sa niekedy zakladajú na rovnakých testoch, v niektorých prípadoch dokonca vykonávaných v tom istom laboratóriu (ktoré často patrí výrobcovi). Túto otázku rieši článok 10 ods. 1 nariadenia (ES) č. 391/2009, keďže to, či výrobok má osvedčiť jedna klasifikačná spoločnosť alebo viaceré, je dôležité aj z hľadiska vnútorného trhu EÚ.

Nariadenie ukladá uznaným organizáciám EÚ povinnosť harmonizovať klasifikačné pravidlá a vytvoriť systém vzájomného uznávania osvedčení o triede pre materiály, vybavenie a súčiastky. Podľa článku 10 ods. 1 tohto nariadenia „[u]znané organizácie sa navzájom pravidelne radia s cieľom harmonizovať svoje pravidlá a postupy a ich uplatňovania, pričom sa zameriavajú na ich zosúladovanie. Navzájom spolupracujú s cieľom dosiahnuť jednotný výklad medzinárodných dohovorov, bez toho, aby boli dotknuté právomoci vlajkových štátov.

Uznané organizácie sa vo vhodných prípadoch dohodnú na technických a procedurálnych podmienkach vzájomného uznávania svojich osvedčení o triede pre materiály, vybavenie a súčiastky, a to na základe rovnocenných noriem, pričom za referenčné kritérium budú považovať najnáročnejšie a najprísnejšie normy.“

Tento typ harmonizácie musí byť odlišný od harmonizácie EÚ pre štatutárne požiadavky na námorné vybavenie. Smernica o vybavení námorných lodí⁵ (Marine Equipment Directive – MED) upravuje vybavenie nainštalované na palube plavidla, na ktoré sa vzťahuje „prepravná požiadavka“ podľa jedného medzinárodného dohovoru alebo viacerých (napr. v prípade prevencie znečisťovania morí, požiarnej ochrany, navigácie či záchranných zariadení). Ak námorné vybavenie spĺňa požiadavky MED, členské štáty nesmú zakázať jeho uvádzanie na trh alebo umiestňovanie na palubu lode plaviacej sa pod vlajkou členského štátu EÚ a lodiam plaviacim sa pod ich vlajkou nesmú odmietnuť vydať osvedčenia týkajúce sa tohto vybavenia. Na vybavení musí byť viditeľné označenie, že je v súlade s MED (tzv. „značka kormidla lode“). Únia uzavrela dohodu o vzájomnom uznávaní⁶ so Spojenými štátmi s cieľom uľahčiť obchod a predísť viacnásobnému osvedčovaniu vybavenia označeného značkou kormidla lode.

Široká škála námorného vybavenia (napr. vybavenie nezahrnuté v medzinárodných dohovoroch) však nepatrí do rozsahu pôsobnosti MED, ale podlieha osvedčovacím požiadavkám klasifikačných spoločností. Takéto vybavenie je predmetom článku 10 ods. 1 uvedeného nariadenia.

II. Doterajší pokrok

Nariadenie nestanovuje konkrétne spôsoby, ktorými by sa malo uplatňovať vzájomné uznávanie. Nestanovuje ani konkrétne lehoty. Preto poskytlo uznaným organizáciám EÚ priestor, aby spolupracovali navzájom, ako aj s ďalšími zainteresovanými stranami, napríklad so Združením pre lode a námorné vybavenie (SEA Europe), a prijali opatrenia potrebné na jeho vykonávanie.

⁵ Smernica Rady 96/98/ES z 20. decembra 1996 o vybavení námorných lodí (Ú. v. ES L 046, 17.2.1997, s. 25) v znení zmien.

⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:01996L0098-20150430&qid=1436952397557&from=SK>.

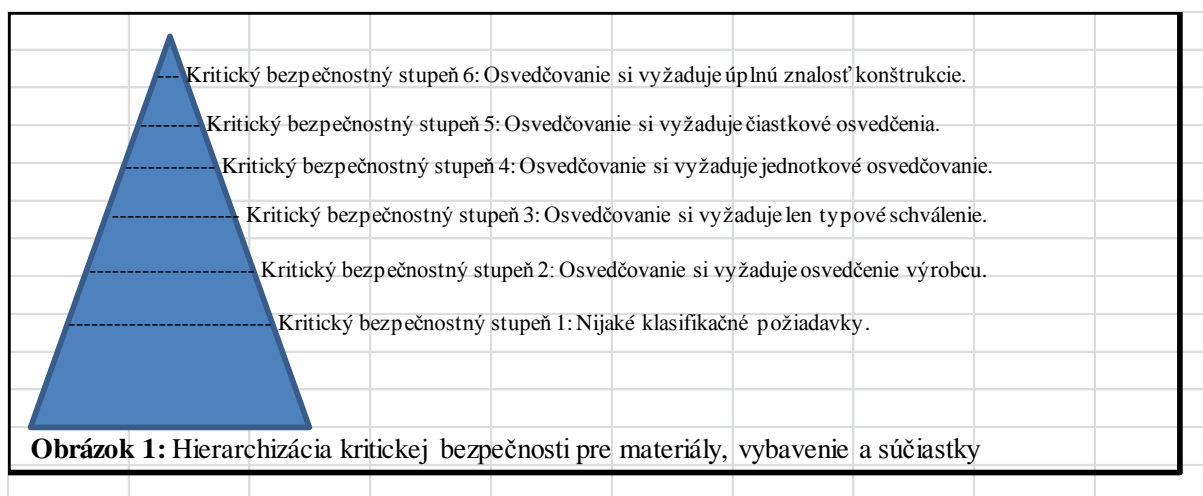
Pokiaľ ide o prvú požiadavku (harmonizácia), uznané organizácie EÚ zvolili systematický prístup pri harmonizácii technických a procedurálnych podmienok osvedčovania výrobkov, na ktoré sa vzťahuje systém vzájomného uznávania. Organizácie tvrdia, že pri tom ako referenciu využívajú tie najnáročnejšie a najprísnejšie normy. Pokiaľ ide o proces harmonizácie pravidiel a postupov, z preskúmania súčasného stavu vyplynulo, že zatiaľ je ešte v plienkach. Hoci v rámci „systému vzájomného uznávania“ už bolo vydaných niekoľko vzájomne uznávaných osvedčení, na trhu v prípade týchto konkrétnych výrobkov tieto osvedčenia existujú popri individuálnych osvedčeniach, ktoré vydali uznané organizácie. Inými slovami, individuálne osvedčenia vydané uznanými organizáciami sa nestiahli z trhu. Z toho vyplýva, že na praktické testovanie nového vzájomne uznávaného osvedčenia, ktoré sa môže stať bežnou praxou a jedného dňa nahradiť individuálne vydávané osvedčenia, treba viac času.

Pokiaľ ide o druhú požiadavku (vzájomné uznávanie), uznané organizácie EÚ zvažovali tieto scenáre:

1. priamo navzájom akceptovať svoje štandardy ako rovnocenné, pričom jednotlivé osvedčenia by sa uznávali v predkladanej podobe;
2. vybrať a priamo prijať pravidlá považované za najnáročnejšie a najprísnejšie po posúdení všetkých klasifikačných pravidiel pre dané výrobky (materiály/vybavenie/súčiastky) spomedzi všetkých uznaných organizácií EÚ;
3. stanoviť nové spoločné technické požiadavky ako základ pre prípadné vydávanie dodatočného osvedčenia, ktoré sa bude vzájomne uznávať. Individuálne osvedčenia vydané každou uznanou organizáciou EÚ naďalej existujú súbežne s navrhovaným (vzájomne uznávaným) osvedčením.

Organizácie si na vykonávanie povinností uvedených v článku 10 ods. 1 nariadenia zvolili tretí prístup.

Bol vytvorený mechanizmus na posúdenie rizika s cieľom posúdiť všetky druhy výrobkov, ktorý sa opiera o šesť kritických bezpečnostných stupňov uvedených nižšie (obrázok 1).



Kritické bezpečnostné stupne sú pyramídovo zoradené⁷. Osvedčovanie na najvyššej (šiestej) úrovni tejto pyramídy si vyžaduje úplnú znalosť konštrukcie. Osvedčovanie na nižšej (piatej) úrovni si vyžaduje čiastkové osvedčenia. Štvrtá úroveň si vyžaduje jednotkové osvedčovanie a tretia len typové schválenie. Na najnižších úrovniach (prvej a druhej) neexistujú žiadne klasifikačné požiadavky, prípadne sa očakáva len osvedčenie výrobcu. Uznané organizácie EÚ sa dohodli na súbore technických požiadaviek pre obmedzený počet výrobkov (v súčasnosti ich je 34 a od 1. júla 2015 sa ich počet zvyšuje na 44) vhodných na osvedčovanie o „typovom schválení“, ktoré patria do tretieho kritického bezpečnostného stupňa podľa stupnice uvedenej vyššie. Tento osobitný typ osvedčovania je známy ako „systém vzájomného uznávania“.

Technické požiadavky⁸ na príslušné osvedčenia sú dohodnuté medzi uznanými organizáciami EÚ a uverejňujú sa v súboroch. Postupný rozvoj týchto súborov sa urýchlil vďaka skúsenostiam z posledných rokov a ilustruje ho táto tabuľka, kde sa uvádzajú dátumy počiatkovej koncepcie a konečného uverejnenia:

Číslo súboru	Počiatková koncepcia	Konečné uverejnenie
#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	predpokladaný dátum: 1. 7. 2015
#5	21. 4. 2015	Prebiehajúca práca

Prvý súbor zahŕňal technické požiadavky na 11 výrobkov (tretí kritický bezpečnostný stupeň), ktoré nadobudli účinnosť na začiatku roka 2013, po ňom nasledoval druhý súbor (11 výrobkov, júl 2013) a tretí súbor (12 výrobkov, júl 2014), opäť v rámci tretieho kritického bezpečnostného stupňa. Štvrtý súbor technických požiadaviek pre 10 výrobkov, opäť v rámci tretieho kritického bezpečnostného stupňa, nadobúda platnosť 1. júla 2015. Začala sa už aj príprava piateho súboru, pričom priemyselný sektor sa zúčastňuje na výbere technických požiadaviek na výrobky piateho súboru na základe konsolidovaného zoznamu výrobkov (patriacich do tretieho kritického bezpečnostného stupňa), ktorý im predložila skupina uznaných organizácií EÚ pre vzájomné uznávanie. Všetky súbory v rámci systému vzájomného uznávania sa týkajú výrobkov kategórie typového schválenia, lebo ich bezpečnostný význam sa ukázal nízky; tak možno odskúšať nový systém a neohroziť pri tom bezpečnosť. Po prijatí štvrtého súboru 44 technických požiadaviek výrobkov, na ktoré sa vzťahuje tento systém, bude pokrývať približne 50 % celkového schvaľovacieho osvedčovania požadovaného v klasifikačných pravidlách uznaných organizácií EÚ. Organizácie zastávajú názor, že čím vyšší je kritický bezpečnostný stupeň, tým zložitejšie procesy bude treba zvažovať; podľa spracovateľského priemyslu zároveň však v súčasnosti dostupný zoznam výrobkov nejde dostatočne ďaleko, aby mal pridanú hodnotu pre podniky, lebo sa vzťahuje len na malý segment trhu.

Pri zameriavaní sa na harmonizáciu technických požiadaviek organizácie mohli zvoliť jednoduché vzájomné uznávanie osvedčení, aspoň pokiaľ ide o výrobky tretieho kritického bezpečnostného stupňa. To mohlo viesť k rýchlejšiemu pokroku, ktorý by bol viac zodpovedal očakávaniam výrobcov námorného vybavenia.

⁷ Pozri stranu 12 (Prístup uznaných organizácií EÚ k plneniu požiadaviek článku 10) v tomto dokumente: http://www.euromr.org/SiteAssets/Document%20Archive/EU_report_1212_L02.pdf.

⁸ Dohodnuté technické požiadavky na vzájomné uznávanie: <http://www.euromr.org/technical-requirements>.

III. Nevyriešené otázky

Zhoda s bezpečnostnými požiadavkami

Zdá sa, že systém vzájomného uznávania spĺňa bezpečnostné aspekty zdôraznené v článku 10 ods. 1 nariadenia. Všetky kľúčové zainteresované strany sa zhodli, že bezpečnosť má rozhodujúci význam.

Najprísnejšie pravidlá platia pre prípravu a vykonávanie technických požiadaviek na vydávanie vzájomne uznávaných osvedčení a všetky uznané organizácie EÚ dodržiavajú rovnaké pravidlá vydávania nových vzájomne uznávaných osvedčení. Okrem toho akékoľvek novo vydané vzájomne uznávané osvedčenie bude mať všade na svete presne rovnaké postavenie. Pre prípady, že určitá uznaná organizácia EÚ neuzná vzájomne uznávané osvedčenie, skupina pre uznané organizácie EÚ zaviedla vnútorné postupy podávania správ s cieľom zistiť dôvody, prečo sa tak stalo, a primerane reagovať v súlade s článkom 10 ods. 1 tretím pododsekom.

Zapojenie zainteresovaných strán

Treba zdôrazniť, že odvetvie výroby námorného vybavenia sa do procesu vzájomného uznávania osvedčení zapája len v obmedzenom rozsahu.

Na jednej strane veľkí výrobcovia pôvodného zariadenia (original equipment manufacturers – OEM) sú viac zapojení do procesu vzájomného uznávania vzhľadom na ich vlastný záujem a predchádzajúce znalosti o podobných procesoch osvedčovania zaužívaných v minulosti v rámci iných foriem medzinárodnej spolupráce, napr. v rámci medzinárodných normalizačných činností v prípade elektrických alebo mechanických výrobkov a vybavenia. Menší OEM nie sú tak dobre informovaní ani zapojení vzhľadom na samotnú povahu ich trhového pôsobenia (napr. menšia veľkosť, obmedzenia z hľadiska administratívnych a finančných zdrojov a pod.). Práve táto skupina výrobcov námorného vybavenia by ocenila viac informácií týkajúcich sa systému vzájomného uznávania osvedčení. Preto by práve táto konkrétna skupina zainteresovaných strán mohla najviac ťažiť z nariadenia, keďže takíto výrobcovia majú častejšie finančné ťažkosti pri získavaní viacerých osvedčení.

Viaceré zúčastnené strany zastávajú názor, že informácie nie sú dostupné vôbec, prípadne len v obmedzenej miere⁹. Dôvodom môže byť, že systém vzájomného uznávania funguje a využíva sa na trhu ešte len krátko (všetky existujúce vzájomne uznávané osvedčenia boli vydané za posledných 18 mesiacov).

Všetky uznané organizácie EÚ vypracovali vnútorné postupy vzájomného uznávania osvedčení s cieľom zvýšiť informovanosť svojho personálu. To platí v rámci EÚ aj vo svete (t. j. v ústrediach uznaných organizácií EÚ a ich zahraničných pobočkách) a úzko to súvisí s globálnym pôsobením jednotlivých organizácií. V čase prípravy tejto správy bolo celkom vydaných 14 vzájomne uznávaných osvedčení¹⁰. Je dôležité poznamenať, že tieto osvedčenia nezískali len výrobcovia s ústrediami v krajinách EÚ, ale aj v USA, na Taiwane a v Južnej Kórei. To ešte podčiarkuje globálnu povahu odvetvia a význam čo najširšej akceptácie vydávaných vzájomne uznávaných osvedčení.

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 Pozri dodatok V nezávislého prieskumu uvedeného v článku 10 ods. 2 nariadenia (ES) č. 391/2009: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm.

Otázky súvisiace s nákladmi a administratívnou záťažou

V súčasnosti nie je dostatočná transparentnosť, pokiaľ ide o **náklady** na získanie vzájomne uznávaného osvedčenia.

Je ťažké získať úplný obraz o celkových nákladoch, lebo náklady na nové vzájomne uznávané osvedčenie sa líšia v závislosti od produktu, pre ktorý sa vydáva. V prípade sériovo vyrábaných jednoduchých produktov (napr. ventilov, elektrických súčiastok atď.) tak náklady na nové osvedčenie pri tom istom výrobku, pri ktorom sa predtým vyžadovali individuálne osvedčenia o typovom schválení vydávané uznanými organizáciami, môžu byť podobné až dvojnásobné. Avšak v prípade inej kategórie výrobkov (napr. vyrábaných nesériovo, resp. len v obmedzenom počte) náklady na nové vzájomne uznávané osvedčenie môžu byť výrazne vyššie než na individuálne osvedčenie o typovom schválení vydané uznanou organizáciou. Na druhej strane sa zdá, že poplatky za obnovenie platnosti osvedčenia sú podobné tým za osvedčenia o typovom schválení. Medzi uznanými organizáciami EÚ je všeobecnou praxou päťročné obdobie platnosti vzájomne uznávaných osvedčení. To sa týka jednak osvedčení vydaných v rámci systému vzájomného uznávania, jednak individuálnych osvedčení o typovom schválení, ktoré vydávajú uznané organizácie (v súvislosti s druhou skupinou pozri aj obežník IMO MSC.1/Circ. 1221¹¹). Skutočnosť, že pri niektorých nových vzájomne uznávaných osvedčeniach sa vyžaduje testovanie za osobnej prítomnosti pozorovateľa, a potreba plniť prísnejšie normy mohla v určitých prípadoch viesť k zvýšeniu nákladov.

Predbežné údaje z nezávislého prieskumu ukazujú, že **čas** potrebný na získanie vzájomne uznávaného osvedčenia sa značne líši (od šiestich mesiacov do dvoch rokov) v závislosti od výrobku a zložitosti celého procesu (t. j. administratívneho zaťaženia). Tieto výkyvy možno čiastočne pripísať aj skutočnosti, že doteraz bolo vydaných len málo vzájomne uznávaných osvedčení, čo sťažuje všeobecné závery o aspektoch súvisiacich s časovou náročnosťou. Vyskytli sa informácie¹² o tom, že v prípade istého výrobku bolo vzájomne vydávané osvedčenie aj individuálne osvedčenie o typovom schválení udelené uznanou organizáciou EÚ vydané súčasne. Je však dôležité uvedomiť si, že čím viac vzájomne uznávaných osvedčení sa vydáva, tým je celkový proces štandardizovanejší a čas potrebný na získanie nového vzájomne uznávaného osvedčenia sa môže významne skrátiť.

IV. Ďalší postup

Mechanizmus posudzovania kritického bezpečnostného stupňa

Pokiaľ ide o množstvo výrobkov oprávnených na získanie vzájomne uznávaného osvedčenia, pokrok sa doteraz dosiahol iba na treťom kritickom bezpečnostnom stupni. Uzané organizácie EÚ sa do procesu snažili zahrnúť aj odvetvie námorného vybavenia, ako je zrejmé z mnohých stretnutí¹³ a iniciatív prebiehajúcich od roku 2009. V tejto fáze je dôležité riešiť obavy o bezpečnostný dosah. To možno dosiahnuť na základe takého istého prístupu založeného na riziku, aký používajú uznané organizácie EÚ: ten by sa mal opierať jednak o najprísnejšie technické požiadavky pre všetky výrobky¹⁴ patriace do tretieho kritického

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

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

¹³ Pozri dodatok I nezávislého prieskumu uvedeného v článku 10 ods. 2 nariadenia (ES) č. 391/2009: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm.

¹⁴ Pozri dodatok II nezávislého prieskumu uvedeného v článku 10 ods. 2 nariadenia (ES) č. 391/2009: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm.

bezpečnostného stupňa, ktoré sú zahrnuté do existujúcich súborov (1, 2 a 3), ako aj do nadchádzajúcich dvoch súborov (4 a 5) výrobkov, ktoré sa majú uverejniť v budúcnosti (prvý 1. júla 2015 a druhý v lete 2016), jednak o potrebu testovania za osobnej prítomnosti pozorovateľa, ak je potrebná na získanie vzájomne uznávaného osvedčenia. Tak sa systém vzájomného uznávania môže časom rozbehnúť a priniesť ďalšie riešenia bezpečnostných otázok.

Vytvorenie vyspelejšieho a komplexnejšieho rizikového modelu na výber výrobkov patriacich do nasledujúceho kritického bezpečnostného stupňa (4) by si vyžadovalo zapojenie rôznych zainteresovaných strán vrátane poisťovateľov. Uznané organizácie EÚ plánujú realizáciu šesťmesačnej pilotnej štúdie, aby sa zabezpečilo udržiavanie bezpečnosti na vyššej úrovni (4).

Zapojenie koncových používateľov

Zdá sa, že priemyselné subjekty v EÚ sa zapájajú do konzultačného procesu s uznanými organizáciami EÚ aktívnejšie, no aj celosvetový priemysel by sa ho v budúcnosti mohol zúčastňovať vo väčšej miere. Naznačuje to skutočnosť, že zo siedmich výrobcov, ktorí pri niektorých zo svojich výrobkov už využívajú nové vzájomne uznávané osvedčenie, traja majú hlavné sídlo mimo EÚ (t. j. v USA, na Taiwane a v Južnej Kórei). To by mohlo zvýšiť globálnu akceptáciu vzájomne uznávaných osvedčení. Malo by sa podporovať aj ďalšie zapojenie OEM prostredníctvom združení, informačných seminárov a iných podobných podujatí, keďže tí sú menej často zapojení do súčasného vykonávania systému vzájomného uznávania. V tomto prípade by vzájomne uznávané osvedčenia mohli malým a stredným podnikom (MSP) uľahčiť prístup na trh. Vzhľadom na to, že v súčasnosti úradom po celom svete kritériá na dobrovoľné akceptovanie vzájomne uznávaných osvedčení nie sú jasné, v praxi sa to však môže týkať len MSP so sídlom v EÚ, ktoré dodávajú výrobky lodiam plaviacim sa pod vlajkami členských štátov. Celosvetová dobrovoľná akceptácia by sa však mala ďalej podporovať. Tým spoločnostiam, ktoré sa zameriavajú na širšiu klientelu, by sa mohol znížiť čas uvádzania výrobkov na trh, ako aj administratívne náklady.

Ďalšie úvahy

V súčasnosti nie je jasné, či sa uznaným organizáciám EÚ **v blízkej budúcnosti** podarí vypracovať požiadavky na vzájomne uznávané osvedčenie **pre komplexnejšie produkty**. Výrobcovia vybavenia sú ochotní navrhnúť zoznam možných nových výrobkov s vyššími kritickými bezpečnostnými stupňami. Na tento účel SEA Europe a uznané organizácie EÚ navrhli ďalšie kroky vrátane plánovaných stretnutí medzi hlavnými medzinárodnými zainteresovanými stranami priemyselného odvetvia s cieľom diskutovať a získať spätnú väzbu a odporúčania na zaradenie ďalších výrobkov do systému.

Pokiaľ ide o existujúce produkty, nezávislý prieskum ukázal, že veľká časť zainteresovaných strán (výrobcov, prevádzkovateľov lodí, poisťovateľov, lodeníc, staviteľov lodí, opravovní lodí) nemala žiadne informácie o využívaní a akceptovaní vzájomne uznávaných osvedčení a nevedeli ani to, či vzájomne uznávané osvedčenia momentálne akceptujú všetky uznané organizácie EÚ.

Preto by sa mohli organizovať **propagačné podujatia** (napr. workshopy, semináre atď.) v kombinácii so širšou distribúciou existujúcich informácií o technických požiadavkách výrobkov oprávnených na zaradenie do systému vzájomného uznávania určené väčšiemu počtu zainteresovaných strán s rôznymi priemyselnými záujmami s cieľom rozšíriť dosah systému vzájomného uznávania medzi širšiu verejnosť. Dva workshopy, ktoré doteraz

zorganizovali uznané organizácie EÚ a SEA Europe, sú z tohto hľadiska považované za účinný krok týmto smerom a malo by sa v nich pokračovať.

Zvýšiť informovanosť a zapojiť ešte viac zainteresovaných strán možno aj tak, že sa poskytnú čas na spracovanie odporúčaní a získanie spätnej väzby o systéme cez dostupné komunikačné kanály¹⁵. Výrobky/jednotky, ktoré sú už predmetom spoločných pravidiel uznaných organizácií EÚ, by mohli byť dobrým východiskom pre rozšírenie systému na nasledujúci (štvrtý) kritický bezpečnostný stupeň. Akceptácia systému vzájomného uznávania by sa mohla ešte zvýšiť informovaním vlastníkov a staviteľov lodí a miestnych inšpektorov. Medzi ďalšie opatrenia, ktoré môžu podporiť systém vzájomného uznávania, patrí zvýšenie transparentnosti, pokiaľ ide o náklady na získanie vzájomne uznávaných osvedčení.

V. Záver

Systém vzájomného uznávania, ktorý vyvinuli uznané organizácie EÚ, je v súlade s nariadením EÚ, hoci výrobcovia procesu vzájomného uznávania osvedčení vytýkajú, že ešte nie je úplne bezproblémový. Z doterajších skúseností, hoci veľmi obmedzených, vyplýva, že dodávatelia súčiastok naďalej žiadajú popri vzájomne uznávaných osvedčeniach aj o individuálne osvedčenia. Ak sa v prípade vzájomne uznávaných osvedčení vyžaduje testovanie za osobnej prítomnosti pozorovateľa, náklady sa často považujú za prívysoké (najmä pre MSP). S výnimkou bezprostredne dotknutých zainteresovaných strán je povedomie vo všeobecnosti dosť nízke, no informovanosť o systéme vzájomného uznávania osvedčení a účasť na ňom by mohli zlepšiť dodatočné informácie a propagačné podujatia na zvyšovanie povedomia. Najdôležitejšou prekážkou, ktorú treba prekonať, je dobrovoľná medzinárodná akceptácia. Zvýšiť túto akceptáciu, ako aj pochopenie systému vzájomného uznávania osvedčení mimo EÚ by mohol dialóg medzi zástupcami priemyslu a príslušnými verejnými orgánmi. Bezpečnosť v systéme vzájomného uznávania sa plne rešpektuje uplatňovaním prístupu založeného na hodnotení rizík pri výbere položiek zahrnutých do všetkých súborov technických požiadaviek na bezpečnosť výrobkov tretieho kritického bezpečnostného stupňa a dodržiavaním najprísnejších pravidiel. Stále existuje priestor na rozšírenie systému vzájomného uznávania osvedčení na širšiu škálu námorného vybavenia (napr. zložitejšie výrobky alebo materiály) na rôznych kritických bezpečnostných stupňoch.

Celkovo v tomto štádiu možno konštatovať:

- Systém vzájomného uznávania, ktorý vyvinuli uznané organizácie EÚ, je v súlade s nariadením EÚ, hoci jeho rozsah je stále obmedzený a mal by sa ďalej rozširovať.
- V súčasnosti sa tým istým výrobkom vzájomne uznávané osvedčenia vydávajú popri individuálnych osvedčeniach o typovom schválení. Uznané organizácie by mali podľa možnosti zväziť zjednodušenie postupov vydávania vzájomne uznávaných osvedčení, aby sa náklady na ne stali konkurencieschopnejšími a mohlo sa ukončiť vydávanie individuálnych osvedčení.

¹⁵ Žiadosti o zmeny alebo objasnenia technických požiadaviek na vzájomné uznávanie a súvisiace dokumenty: <http://www.euromr.org/technical-requirements>.