

Брюксел, 31.7.2015 г.
COM(2015) 382 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**съгласно член 10, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 391/2009 относно общи правила
и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби**

I. Въведение

В настоящия доклад се прави преглед на прилагането от страна на признатите организации на член 10, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 391/2009 (наричан по-долу „регламентът“) по отношение на хармонизирането на техните правила и процедури и създаването на система за взаимно признаване на техните свидетелства за клас за оборудване, материали и части.

Настоящият доклад се основава на независимо проучване съгласно член 10, параграф 2 от горепосочения регламент¹.

При упражняване на своите отговорности по отношение на държавата на флага администрациите на държавите на флага могат да делегират законоустановени отговорности, произтичащи от международни конвенции, на организации за проверка и преглед на кораби („класификационни организации“). Всяка организация носи отговорност и се отчита пред администрацията на държавата на флага за дейностите, които тя извършва от името на администрацията.

Основните отговорности, делегирани на тези организации, са описани в международни конвенции на Международната морска организация или в съответното законодателство на Съюза. В рамките на ЕС регламентът и Директива 2009/15/ЕО² предвиждат общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и установяват правната рамка за признаване на организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации на държавите членки, които могат да упълномощават единствено признати организации съгласно регламента (ПО в ЕС) за горепосочената работа по приемане на правила.

На международно равнище инструментът за прилагане на Международната морска организация и кодексите на признатите организации, които са в сила от 1^{-ви} януари 2015 г., установяват съответната правна рамка. С цел гарантиране на съответствие на законодателството на Съюза с посочените кодекси Комисията прие Директива за изпълнение 2014/111/ЕС на Комисията³ и Регламент за изпълнение (ЕС) № 1355/2014 на Комисията⁴.

В съображение (25) от Регламент за изпълнение (ЕС) № 1355/2014 на Комисията се разяснява, че схемата за взаимно признаване на свидетелствата за клас за материали, оборудване и части, предвидена в член 10, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 391/2009, е приложима в рамките на Съюза само по отношение на кораби, плаващи под флага на държава членка. Преценката за това дали такива свидетелства ще бъдат приемани по отношение на чуждестранни плавателни съдове остава в прерогативите на съответните трети държави на флага извън ЕС в рамките на упражняваната от тях изключителна компетентност, а именно съгласно Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право (UNCLOS).

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

² Директива 2009/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 47).

³ Директива за изпълнение 2014/111/ЕС на Комисията от 17 декември 2014 г. за изменение на Директива 2009/15/ЕО във връзка с приемането от Международната морска организация (ММО) на някои кодекси и свързаните с тях изменения в някои конвенции и протоколи.

⁴ Регламент за изпълнение (ЕС) № 1355/2014 на Комисията от 17 декември 2014 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 391/2009 във връзка с приемането от Международната морска организация (ММО) на някои кодекси и свързаните с тях изменения в някои конвенции и протоколи.

В хода на извършване на своите дейности класификационните организации задължават производителите да спазват различни набори от изисквания, разработени от всяка организация. Тези изисквания са важни за изграждането и експлоатацията на кораби и тяхната роля е да гарантират на собственика на кораба и застрахователя, и в крайна сметка държавата на флага, че корабът е безопасен.

Липсата на взаимно признаване на свидетелства за клас между отделните организации води до необходимостта от многократни сертифицирания: за да могат да осъществяват дейност в глобален мащаб (и да имат достъп до широк кръг от корабособственици, които избират класификационна организация да осъществява контрол върху строежа на даден кораб), от доставчиците на морско оборудване се изисква да се снабдяват за едно и също оборудване със свидетелство от различни класификационни организации, с което се удостоверява съответствието с често много подобни изисквания и понякога сертифицирането се базира на идентични изпитвания, които дори се извършват в едни и същи лаборатории (често това са лабораториите на производителя). Този въпрос е разгледан в член 10, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 391/2009, тъй като това дали даден продукт следва да се сертифицира от една или повече класификационни организации също така е важен и от гледна точка на вътрешния пазар на ЕС.

Регламентът задължава признатите организации в ЕС да хармонизират своите правила за класификация и да създадат система за взаимно признаване на техните свидетелства за класификация за оборудване, материали и части. По-специално съгласно член 10, параграф 1 от този регламент: *„Признатите организации периодично се консултират помежду си с оглед поддържане на еквивалентност и постигане на хармонизация на техните правила и процедури и на тяхното прилагане. Те си сътрудничат с цел да постигнат еднозначно тълкуване на международните конвенции, без да се засягат правомощията на държавата на флага.*

В подходящи случаи признатите организации постигат договорености за техническите и процедурните условия, при които те взаимно ще признават свидетелства за клас за материали, оборудване и части, издадени въз основа на равностойни стандарти, като за образец се вземат стандартите с най-стриктни и строги изисквания.“

Този вид хармонизация трябва да бъде разграничена от хармонизацията на ЕС за законовите изисквания за морското оборудване. Директивата относно морското оборудване⁵ (ДМО) регулира оборудване, монтирано на борда на кораб, за което съществува „изискване относно оборудването“ съгласно една или повече от международните конвенции (напр. за предотвратяване на замърсяването на морската среда, противопожарни мерки, корабоплаване, спасителни средства). На държавите членки не се позволява да забраняват пускането на пазара или поставянето на борда на кораб под знамето на държава — членка на ЕС, на морско оборудване, което съответства на ДМО, нито пък да отказват да издават свидетелства, свързани с корабите, които плават под техния флаг. На съответния кораб трябва да бъде поставен знак за съответствие с ДМО, т.нар. „маркировка за съответствие“. Съюзът е сключил споразумение за взаимно признаване⁶ със САЩ, за да се улесни търговията и за да се избегне многократно сертифициране на оборудване с маркировка за съответствие.

⁵ Директива 96/98/ЕО на Съвета от 20 декември 1996 г. относно морското оборудване (ОВ L 046, 17.2.1997 г., стр. 25), както е изменена.

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

При все това голям брой различно морско оборудване (напр. оборудване, което не е включено в международните конвенции) не попада в приложното поле на ДМО, но е предмет на изисквания за сертифициране на класификационните организации. Това оборудване е предмет на член 10, параграф 1 от горепосочения регламент.

II. Напредък до момента

В регламента не се определят конкретни начини, по които следва да бъде осъществено взаимното признаване. В него не се определят и конкретни крайни срокове за това. По тази причина в него се предвижда гъвкавост за признатите организации в ЕС при сътрудничеството помежду им, както и с други заинтересовани страни, например Асоциацията за кораби и морско оборудване (SEA Europe), и при взимането на решение за необходимите стъпки за осъществяването на взаимното признаване.

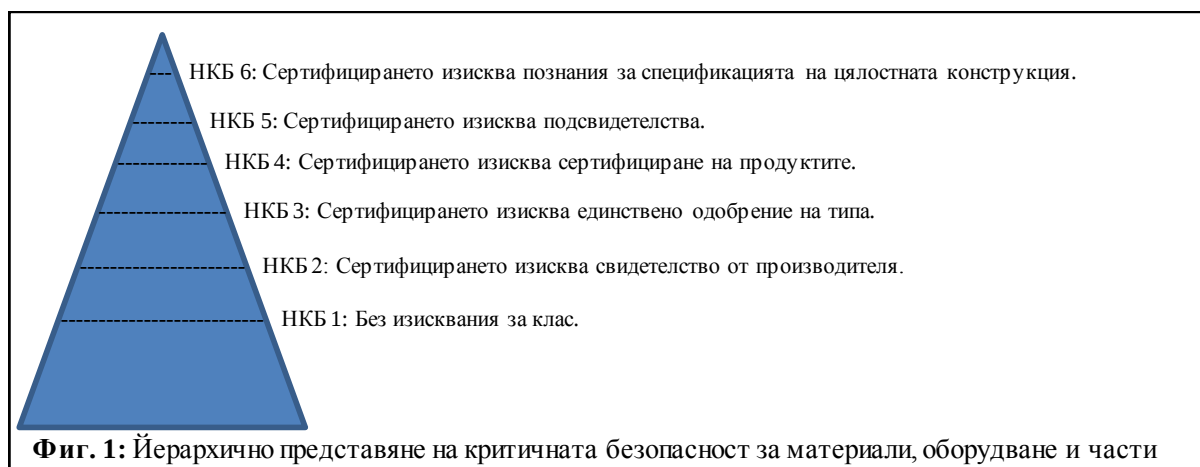
По отношение на първото изискване (хармонизация) признатите организации в ЕС са приложили систематичен подход за хармонизиране на техническите и процедурните условия за сертифициране на продукти, отговарящи на условията за участие в схемата за взаимно признаване. Организациите твърдят, че за тази цел те са използвали за образец стандартите с най-стриктни и строги изисквания. Що се отнася до процеса на хармонизация на правила и процедури, прегледът на текущото състояние на прилагането разкри, че до момента тази дейност все още е на ранен етап от развитието си. Макар и да са били издадени известен брой взаимно признавани свидетелства съгласно „схемата за взаимно признаване“, тези свидетелства съществуват на пазара заедно с индивидуалните свидетелства на признатите организации за тези конкретни продукти. С други думи индивидуалните свидетелства на признатите организации не са били изтеглени от пазара. Горепосоченото подчертава необходимостта от допълнително време за изпробване на практика на новото свидетелство за взаимно признаване, което може да стане обичайна практика и в крайна сметка да замени индивидуално издадените свидетелства.

По отношение на второто изискване (взаимно признаване) признатите организации в ЕС разгледаха следните сценарии:

1. да приемат директно своите стандарти за равностойни, като взаимно признават издаваните от тях свидетелства във вида, в който те са представени;
2. да подбират и приемат директно правила, определени като най-стриктни и строги след оценка на всички класификационни правила за въпросните продукти (материали/оборудване/части) на всички признати организации в ЕС.
3. да разработят нови общи технически изисквания като основа за издаване, когато е подходящо, на допълнително свидетелство, което те взаимно признават. Индивидуалните свидетелства, издадени от всяка призната организация в ЕС, продължават да съществуват успоредно с предложеното свидетелство (взаимно признато).

Организациите решиха да следват третия подход за изпълнение на задълженията, включени в член 10, параграф 1 от регламента.

Беше създаден механизъм за оценка на риска за оценяване на всякакви продукти съгласно скала с 6 нива на критична безопасност (НКБ), представена по-долу (фигура 1).



Скалата на критичната безопасност има формата на йерархична пирамида⁷. Сертифицирането за най-високото ниво (6-то) на тази пирамида изисква познания за спецификацията на цялостната конструкция. При преминаване надолу към 5-о ниво процесът на сертифициране изисква подсвидетелства. Ниво 4 изисква сертифициране на продуктите, а ниво 3 изисква единствено одобрение на типа. За по-ниските нива (1-во и 2-ро) няма изисквания за клас или се очаква само наличие на свидетелство от производителя. Признатите организации в ЕС договориха набор от технически изисквания за ограничен брой продукти (понастоящем 34, които предстои да бъдат увеличени на 44, считано от 1 юли 2015 г.), които отговарят на изискванията за сертифициране за „одобрение на типа“, попадащо в рамките на 3-то ниво от горепосочената скала на критичната безопасност. Този конкретен тип сертифициране е станал известен като „схема за взаимно признаване“.

Техническите изисквания⁸ за съответните свидетелства са договорени между признатите организации в ЕС и са публикувани по редове. Прогресивното развитие на тези редове бе ускорено поради натрупания опит през последните години и това е видно (от първоначалната концепция до окончателното издаване) в таблицата по-долу:

Номер на ред	Първоначална концепция	Окончателно издаване
#1	29.6.2010 г.	1.1.2013 г.
#2	6.9.2011 г.	1.7.2013 г.
#3	24.9.2013 г.	1.7.2014 г.
#4	23.4.2014 г.	предвидено за 1.7.2015 г.
#5	21.4.2015 г.	Работата продължава

Първият ред включваше технически изисквания за 11 продукта (3^{-то} ниво на критична безопасност), които влязоха в сила в началото на 2013 г. и бяха последвани от втори

⁷ Вж. стр. 12 (Подходът на ПО в ЕС при изпълнението на член 10):

http://www.euromr.org/SiteAssets/Document%20Archive/EU_report_1212_L02.pdf

⁸ Договорени технически изисквания за взаимно признаване: <http://www.euromr.org/technical-requirements>

ред (11 продукта, юли 2013 г.) и трети ред (12 продукта, юли 2014 г.) все за същото (3^{то}) ниво на критична безопасност. Четвъртият ред на технически изисквания за 10 продукта, отново от 3^{то} ниво на критична безопасност, влезе в сила на 1 юли 2015 г. Подготовката за петия ред е в ход, като промишленият отрасъл участва в подбора на техническите изисквания за продуктите от петия ред въз основа на консолидиран списък на продуктите (с 3^{то} ниво на критична безопасност), представени им от Групата по взаимно признаване на признатите организации в ЕС. Всички редове на схемата за взаимно признаване са свързани с продукти от категорията за одобрение на типа, тъй като е доказано, че нейното ниво на критичност е ниско; по този начин може да се добие опит с новата схема, като същевременно се ограничи рискът за безопасността. Веднага след приемането на четвъртия ред 44-те технически изисквания за продуктите, които отговарят на условията за участие в тази схема, ще обхващат около 50 % от всички изисквания при сертифицирането за одобрение на типа, изисквано в класификационните правила на признатите организации в ЕС. Организацията са на мнение, че колкото повече расте нивото на критична безопасност толкова по-сложни процеси трябва да се разглеждат; същевременно списъкът с наличните понастоящем продукти не се смята за достатъчно всеобхватен, че да бъде от полза за предприемачите, тъй като се отнася само за един малък пазарен сегмент, според производствения отрасъл.

Едновременно с усилията за хармонизиране на техническите изисквания, организацията можеха да изберат опростеното взаимно признаване на своите свидетелства, поне по отношение на продуктите от 3^{то} ниво на критична безопасност. Това можеше да доведе до по-бърз напредък, който би отговарял в по-голяма степен на очакванията на производителите на морско оборудване.

III. Нерешени въпроси

Съответствие с изискванията за безопасност

Схемата за взаимно признаване изглежда е в съответствие със съображенията за безопасността, изведени в член 10, параграф 1 от Регламента. Всички основни заинтересовани страни са изразили съгласие, че безопасността е от първостепенно значение.

При изготвянето и изпълнението на техническите изисквания за свидетелството за взаимно признаване се прилагат най-строги правила и всички признати организации в ЕС следват едни и същи правила при издаване на ново свидетелство за взаимно признаване. Освен това новите свидетелства за взаимно признаване, които ще бъдат издадени, ще имат абсолютно еднакъв статут навсякъде по света. Ако обаче има случай на неприемане на свидетелство за взаимно признаване от определена призната организация в ЕС, групата на признатите организации в ЕС е създавала вътрешни процеси за докладване, за да се установят причините за това и въпросът да бъде съответно разрешен в съответствие с член 10, параграф 1, трета алинея.

Участие на заинтересовани страни

Следва да бъде подчертано, че отрасълът за морско оборудване участва ограничено в процеса на взаимно признаване на свидетелства.

От една страна големите производители на оригинално оборудване (ПОО) участват в по-голяма степен в процеса на взаимно признаване поради собствения си интерес и поради това, че вече са срещали подобни процеси на сертифициране в миналото в рамките на други международни сътрудничества, напр. международни дейности по стандартизация на електрически или механични продукти и оборудване. По-малките ПОО обаче не са така добре информирани или не участват в такава степен в процеса поради присъщите им пазарни характеристики, напр. по-малък размер и ограничени административни и финансови ресурси. Тази част от производителите на морско оборудване би оценила наличието на повече информация за схемата за взаимно признаване на свидетелства. Следователно именно тази конкретна група заинтересовани страни би могла да се възползва от регламента в най-голяма степен, тъй те по-рядко могат да посрещнат разходите по издаване на повече от едно свидетелство.

Различни заинтересовани страни са на мнение, че липсва информация или че тя е ограничена⁹. Причина за това може да е ограниченият период от време, в който схемата за взаимно признаване функционира и е представена на пазара (всички съществуващи свидетелства за взаимно признаване са били издадени през последните 18 месеца).

Всички признати организации в ЕС са разработили вътрешни процеси за взаимно признаване на свидетелства, за да повишат осведомеността в рамките на своите организации. Това е било прилагано както в рамките на ЕС, така и в световен мащаб (т.е. в седалищата на признатите организации в ЕС и в офисите на техни обекти по целия свят) и е до голяма степен свързано с дейностите в световен мащаб на всяка организация. Към момента на изготвяне на настоящия доклад са били публикувани общо 14 свидетелства за взаимно признаване¹⁰. Важно е да се отбележи, че производителите, които са придобили тези свидетелства, имат седалища не само в държави — членки на ЕС, но и в САЩ, Тайван и Южна Корея. Това подчертава в допълнителна степен глобалния характер на отрасъла и колко важно е издаваните свидетелства за взаимно признаване да бъдат възможно най-широко приемани.

Въпроси, свързани с разходите и административната тежест

Понастоящем също така липсва прозрачност по отношение на **разходите** за придобиване на свидетелство за взаимно признаване.

Трудно може да се получи пълна представа за общите разходи, тъй като размерът на разходите за ново свидетелство за взаимно признаване варира в зависимост от артикула, за който то ще бъде издадено. В този смисъл за обикновени масово произвеждани изделия (напр. клапани, електрически компоненти и др.) разходът за новото свидетелство може да варира от сходна до двойна цена на свидетелство за един и същ продукт, за който по-рано са се изисквали свидетелства за одобрение на типа от ПО. За друга категория специфични продукти обаче (напр. уникални непроизвеждани масово артикули), разходът за ново свидетелство за взаимно признаване е възможно да бъде значително по-висок от този за индивидуално свидетелство за одобрение на типа от призната организация. От друга страна таксите за подновяване изглеждат подобни на тези за свидетелства за одобрение на типа. Подновяването на свидетелства за

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 Вж. допълнение V към независимото проучване, посочено в член 10, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 391/2009: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

взаимно признаване на интервал от пет години е обичайна практика сред признатите организации в ЕС, която се отнася не само за свидетелства, издадени съгласно схемата за взаимно признаване, но също така и за индивидуалните свидетелства за одобрение на типа от ПО (за последните вж. също така циркулярно писмо на ММО MSC.1/Circ.1221¹¹). Фактът, че за някои от новите свидетелства за взаимно признаване се изисква изпитване в присъствие на възложителя в съчетание с необходимостта от спазване на по-строги стандарти, вероятно е причина за увеличение на разходите в определени случаи.

Предварителните данни от независимото проучване сочат, че **срокът** за получаване на свидетелство за взаимно признаване варира значително (от 6 месеца до 2 години) в зависимост от продукта и сложността на цялостния процес (т.е. административната тежест). Тези разлики може отчасти да се дължат и на факта, че все още са издадени само ограничен брой свидетелства за взаимно признаване, поради което е трудно да се направят общи изводи относно аспектите, свързани с необходимите срокове. Докладвано бе¹², че за един конкретен продукт свидетелството за взаимно признаване и индивидуалното свидетелство за одобрение на типа от признати организации в ЕС са били издадени едновременно. Трябва обаче да се признае, че колкото повече свидетелства за взаимно признаване биват издавани, толкова повече цялостният процес става по-стандартизиран и срокът за придобиване на ново свидетелство за взаимно признаване може да бъде значително съкратен.

IV. Предстоящи етапи

Механизъм за оценка на критичната безопасност

По отношение на броя на продуктите, които отговарят на условията за издаване на свидетелство за взаимно признаване, досега е налице напредък единствено по отношение на ниво на критична безопасност 3. Признатите организации в ЕС са се стремили да включат отрасъла за морско оборудване в процеса, както разкрива дългият списък¹³ със срещи и инициативи от 2009 г. досега. На този етап е важно да се отдели внимание на опасенията в областта на въздействието върху безопасността. Тук би бил целесъобразен същият подход, основан на риска, който се използва от признатите организации в ЕС, включително както най-строгите технически изисквания за всички продукти¹⁴ от ниво на критична безопасност 3, включени в съществуващите редове (1, 2 и 3), както и за продуктите от двата реда (4 и 5), които предстои да бъдат публикувани (1.7.2015 г. и съответно лятото на 2016 г.), така и необходимостта от изпитване в присъствие на възложителя, когато това е необходимо за придобиване на свидетелство за взаимно признаване. По този начин подходът, при който се прибегва до схемата за взаимно признаване може занапред да набере инерция и да разсее опасенията във връзка с безопасността.

За разработването на по-усъвършенстван и изчерпателен модел на риска по отношение на подбора на продуктите от следващото (4^{то}) ниво на критична безопасност ще се изисква участието на различни организации на заинтересованите страни, включително

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

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

¹³ Вж. допълнение I към независимото проучване, посочено в член 10, параграф 2 от Регламент (ЕО) 391/2009: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

¹⁴ Вж. допълнение II към независимото проучване, посочено в член 10, параграф 2 от Регламент (ЕО) 391/2009: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en.htm

на застрахователи. Признатите организации в ЕС планират да проведат шестмесечно пилотно проучване, за да гарантират, че безопасността се запазва на по-високото (4^{то}) ниво.

Участие на крайни потребители

Заинтересованите страни от отрасъла в рамките на ЕС изглежда участват по-активно в процеса на консултация между признатите организации в ЕС, докато представителите на отрасъла в световен мащаб биха оценили едно по-активно участие в бъдеще. Показател за гореизложеното е фактът, че от седем производителя, които вече използват новото свидетелство за взаимно признаване за някои от своите продукти, трима са със седалища извън ЕС (напр. САЩ, Тайван и Южна Корея). Това би могло да засили приемането на свидетелствата за взаимно признаване в световен мащаб. Допълнителното участие на малки ПОО също така ще бъде насърчено чрез асоциации, информационни семинари и други подобни мероприятия, тъй като те представляват групата, която участва по-рядко в настоящото прилагане на схемата за взаимно признаване. В този случай свидетелствата за взаимно признаване биха позволили на малките и средни предприятия (МСП) да бъдат по-широко представени на пазара. На практика обаче поради съществуващия понастоящем субективизъм при доброволното приемане на свидетелствата за взаимно признаване от администрациите в световен мащаб, това се отнася само за МСП, базирани в ЕС, които доставят продукти за кораби, плаващи под флага на държава членка. Ако обаче продължи подкрепата за доброволното приемане в световен мащаб, ще се съкрати времето за пускане на пазара и ще се намалят административните разходи за дружествата, които имат за цел привличане на по-широк кръг клиенти.

Допълнителни съображения

На този етап не е ясно дали признатите организации в ЕС ще успеят да разработят изисквания за свидетелства за взаимно признаване за **по-сложни продукти в близко бъдеще**. Производителите на оборудване са готови да предложат списък с възможни нови продукти с по-високо ниво на критична безопасност. За тази цел от SEA Europe и признатите организации в ЕС бяха предложени по-нататъшни стъпки, включително планирани срещи между основните заинтересовани страни от отрасъла в международен план за обсъждания и обмен на информация и препоръки относно включването на допълнителни продукти в схемата.

По отношение на настоящите продукти, както показва независимото проучване, значителна част от заинтересованите страни (например производители, корабни оператори, застрахователи, корабостроителници, корабостроители, корабни сервиси) не са разполагали с информация относно използването и приемането на свидетелство за взаимно признаване, нито са знаели дали свидетелствата за взаимно признаване се приемат в момента от всички признати организации на ЕС.

Поради това могат да се предвидят **информационни мероприятия** (например работни срещи, семинари и т.н.) заедно с едно по-широко разпространение на съществуващата информация относно техническите изисквания към допустимите продукти по схемата за взаимно признаване до повече заинтересовани страни с интереси в различни промишлени отрасли, за да се разшири обхватът на схемата за взаимно признаване, така че да включва по-широка аудитория. За тази цел двете работни срещи,

организиран от признати организации в ЕС и SEA Europe, се възприемат към момента като ефективна стъпка в тази посока и заслужават да имат продължение.

Ако се отдели време за обработка на получените чрез наличните канали за комуникация препоръки и информация относно схемата¹⁵, може да се повиши осведомеността и съответно да бъдат привлечени още заинтересовани страни. Продукти или изделия, които вече са предмет на общи правила сред признатите организации в ЕС, биха могли да бъдат добра основа за разширяване на схемата до следващото (4^{то}) ниво на критична безопасност. Информирането на корабособствениците, корабостроителите и местните инспектори относно схемата за взаимно признаване може допълнително да способства за нейното възприемане. Сред другите мерки, които могат да популяризират схемата за взаимно признаване, е налагането на повече прозрачност при разходите по получаване на свидетелства за взаимно признаване.

V. Заключение

Схемата за взаимно признаване, разработена от признатите организации на ЕС, е съобразена с нормативната уредба на ЕС, макар производителите да критикуват процеса на кандидатстване за свидетелства за взаимно признаване, смятайки го за все още не напълно оптимизиран. Съществуващият опит, който е много ограничен, показва, че доставчиците на части все още кандидатстват от една страна за индивидуални свидетелства и от друга — за свидетелството за взаимно признаване. Когато за свидетелството за взаимно признаване се изисква изпитване в присъствие на възложителя, цената често се смята за прекомерна (особено за МСП). Тъй като в общия случай информацията е достъпна само за непосредствено заинтересованите страни, мероприятията за допълнително информиране и разясняване могат да повишат осведомеността и участието в схемата за взаимно признаване на свидетелства. Доброволното международно приемане е основното препятствие, което трябва да бъде преодоляно, като диалогът между представителите на отрасъла и съответните публични органи може да способства за едно по-добро разбиране и възприемане на схемата за взаимно признаване на свидетелства извън ЕС. Посредством подхода, основан на анализ на риска при подбора на изделията, включени във всички редове на техническите изисквания за продукти от 3-то ниво на критична безопасност, и придържането към най-строги правила, схемата за взаимно признаване способства в пълна степен за гарантиране на безопасността. Възможно е обаче да се разшири обхватът на схемата за взаимно признаване на свидетелства, за да бъдат включени повече продукти за морско оборудване (напр. по-сложни продукти или материали) съгласно различните нива на критична безопасност.

Като цяло при тези обстоятелства може да бъде направено следното заключение:

¹⁵ Искания за промени или разяснения по техническите изисквания (ТИ) за взаимно признаване и съответна документация: <http://www.euromr.org/technical-requirements>

- Схемата за взаимно признаване, разработена от признатите организации в ЕС, е съобразена с нормативната уредба на ЕС, макар нейният обхват да е все още ограничен и да се нуждае от допълнително разширяване.
- Понастоящем свидетелствата за взаимно признаване съществуват заедно с индивидуалните свидетелства за одобрение на типа за едни и същи продукти. Признатите организации следва да помислят за опростяване на процедурите за свидетелствата за взаимно признаване, когато това е подходящо, за да може разходите за тях да станат по-конкурентни, а индивидуалните свидетелства да бъдат постепенно изведени от употреба.