

## I

(Rezolucje, zalecenia, stanowiska i opinie)

## OPINIE

## KOMISJA

## OPINIA KOMISJI

z dnia 20 czerwca 2007 r.

**w sprawie sprawozdania dotyczącego opinii Komisji C(2005)1694 wersja ostateczna z dnia 9 czerwca 2005 r. na temat środków tymczasowych podjętych przez rząd Danii w odniesieniu do ciśnieniowych/próżniowych zaworów nadmiarowych wysokiej szybkości modelu NEW-ISO-HV produkowanych przez TANKTECH Co. w Republice Korei**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 137/01)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 13,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dnia 9 czerwca 2005 r. <sup>(2)</sup> Komisja przekazała opinię w sprawie środków tymczasowych podjętych przez rząd Danii w odniesieniu do ciśnieniowych/próżniowych zaworów nadmiarowych wysokiej szybkości modelu NEW-ISO-HV produkowanych przez TANKTECH Co. w Republice Korei (dalej zwanego „producentem”).
- (2) W powyższej opinii Komisja zaleciła, aby strony (a mianowicie Duński Urząd Morski, producent, rząd francuski jako państwo notyfikujące oraz jednostka notyfikowana, która wydała przedmiotowy certyfikat badania typu WE w imieniu rządu francuskiego) przeprowadziły wspólnie nowe badanie na reprezentatywnej próbie nowych zaworów modelu NEW-ISO-HV dla wszystkich rozmiarów we wspólnie wybranym laboratorium, zgodnie z obowiązującymi normami badań, w szczególności obejmujące europejską normę EN12874:2001, w celu stwierdzenia, czy typ ten spełnia obowiązujące minimalne wymogi w normalnych warunkach eksploatacji statku.

- (3) Nowy model zaworów, a mianowicie seria U-ISO, zastąpił serię NEW-ISO-HV, która nie jest już wprowadzana do obrotu. Różnica pomiędzy tymi dwoma modelami polega na zmianie mechanizmu zatrzymującego z podnośnikiem w celu sprostania zastrzeżeniom władz duńskich dotyczących bezpiecznego działania tego mechanizmu.
- (4) Świadectwo homologacji typu WE nr 11582/A2 obejmujące model NEW-ISO-HV nie zostało anulowane w związku z wprowadzeniem nowego modelu, ale jego termin ważności upłynął dnia 19 marca 2007 r. i w związku z tym nie powinno ono być wznowiane.
- (5) Badania modelu NEW-IS-HV, przeprowadzone w laboratorium PTB w Niemczech oraz w laboratorium KIMM w Korei Południowej w związku z opinią Komisji, nie wykazały żadnych innych istotnych wad w przedmiotowym modelu. Badania wykazały jednak znaczny wpływ konfiguracji stanowisk do badań na wyniki, co wskazuje na znaczenie prawidłowej instalacji zaworów na pokładach statków. Dlatego też zasadnicze znaczenie ma przekazanie przez producenta konstruktorom wyczerpujących informacji na temat zachowania się zaworów i ograniczeń w ich użytkowaniu (w szczególności w odniesieniu do obowiązujących norm) w celu uniknięcia wszelkich niezgodności oraz możliwych odstępstw od spodziewanych osiągnięć.
- (6) Producent dostarczył dokumentację potwierdzającą przeprowadzanie drobiazgowych kontroli produkcyjnych, w trakcie których dokonuje się szczegółowych pomiarów każdego zaworu oraz badań ciśnieniowo-próżniowych. Taka szczegółowa informacja towarzyszy każdej dostawie zaworów.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 46 z 17.2.1997, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/84/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 53).

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 148 z 18.6.2005, str. 4.

- (7) Świadczenie homologacji typu nr 14473/A0 (następnie zastąpione świadectwem nr 14473/A) wydała w lutym 2005 r. dla modelu U-ISO jednostka notyfikowana Bureau Veritas, działająca w imieniu rządu francuskiego, w następstwie przeprowadzenia badań wszystkich ośmiu rozmiarów, jeśli chodzi o przepustowość i uderzenie tłoka, oraz rozmiarów 80 i 150, jeśli chodzi o cofanie się płomienia.
- (8) Zmiany wprowadzone w modelu NEW-ISO-HV mogą mieć wpływ na zgodność z wymogami lub ustalonymi warunkami dotyczącymi użytkowania produktu, a zatem nowy model musi uzyskać dodatkową homologację. W związku z tym pełne badania wszystkich rozmiarów muszą być przeprowadzone pod nadzorem jednostki notyfikowanej, działającej w imieniu państwa członkowskiego, w celu wykazania, że nowy model U-ISO jest zgodny z wymogami dyrektywy.
- (9) Ponieważ producent zobowiązał się do przeprowadzenia badań, strony ustaliły, że obecne świadectwo homologacji typu powinno zostać odpowiednio zastąpione. Jeśli chodzi o egzemplarze wprowadzone do obrotu na podstawie aktualnego świadectwa homologacji, strony stwierdzają, że przeprowadzone częściowo badania dają ograniczoną gwarancję i w związku z tym indywidualna kontrola egzemplarzy już zainstalowanych na pokładach statków stanowiłaby odpowiedni i proporcjonalny środek zapewniający całkowite bezpieczeństwo.
- (10) Taka indywidualna kontrola powinna być przeprowadzona niezwłocznie i w taki sposób, aby wszelkie przypadki potencjalnie wskazujące na jakiegokolwiek nieprawidłowości — w szczególności jeśli chodzi o ciśnienie szczytowe lub uderzenie tłoka — mogły być zgłaszane właścicielom i odpowiednio zbadane w celu stwierdzenia przyczyny i podjęcia niezbędnych działań. Producent zobowiązał się przeprowadzić takie kontrole i poinformować o ich wynikach Komisję oraz pozostałe strony. W momencie przekazywania niniejszej opinii zakłada się, że procedura ta jest już w trakcie realizacji.
- (11) Oprócz zalecenia przekazanego państwom członkowskim w opinii Komisji z dnia 9 czerwca 2005 r. odnośnie do zaworów o rozmiarze 80 produkowanych do dnia 31 grudnia 2002 r., wskazane jest przeprowadzenie podobnej kontroli, jeśli chodzi o pozostałe zawory modelu NEW-ISO-HV instalowanego na pokładach statków. Producent zobowiązał się przeprowadzić takie kontrole i poinformować o ich wynikach Komisję oraz pozostałe strony. W momencie przekazywania niniejszej

opinii zakłada się, że procedura ta jest już w trakcie realizacji.

- (12) Producent zobowiązał się do stosowania w przyszłości modułów oceny zgodności typu B (badanie typu WE) oraz typu F (weryfikacja produkcji),

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ OPINIĘ:

#### Artykuł 1

Strony podjęły właściwe czynności w związku z opinią przekazaną przez Komisję w dniu 9 czerwca 2005 r. oraz zastosowały odpowiednie działania w celu zapewnienia bezpieczeństwa.

#### Artykuł 2

Władze francuskie, w imieniu których wydano aktualne świadectwo, są odpowiedzialne za podjęcie właściwych działań w przypadku, gdyby nie przeprowadzono w odpowiednim terminie pełnych badań modelu U-ISO lub gdyby nie wykazano zgodności z obowiązującymi wymogami.

#### Artykuł 3

Komisja zaleca, aby:

- (1) Wszelkie przypadki stwierdzone przez producenta, które mogą wskazywać na nieprawidłowe działanie zaworów modeli NEW-ISO-HV i U-ISO już wprowadzonych do obrotu i zainstalowanych na pokładach statków, były niezwłocznie zgłaszane nie tylko Komisji i pozostałym stronom, zgodnie z ustaleniami, ale również państwu bandery, niezależnie od bandery statku.
- (2) Państwa członkowskie przeprowadzają podobną kontrolę dotyczącą statków pływających pod ich banderami i wyposażonych w ciśnieniowe/próżniowe zawory nadmiarowe tego samego rodzaju, niezależnie od ich marki, oraz badają wszelkie takie przypadki w celu określenia najbardziej prawdopodobnej przyczyny.

Sporządzono w Brukseli dnia 20 czerwca 2007 r.

W imieniu Komisji  
Jacques BARROT  
Wiceprzewodniczący