

## OPINIA KOMISJI

z dnia 9 czerwca 2005 r.

**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**

(2005/C 148/03)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

wiednich nominalnych rozmiarach: 65A, 80A, 100A, 125A, 150A, 200A, 250A, 300A).

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,

(4) Duński Urząd Morski podjął wyżej wymienione środki tymczasowe na podstawie pochodzących ze statków doniesień o znacznych rozbieżnościach pomiędzy rzeczywistym ciśnieniem w zbiorniku a ciśnieniem podanym w danych producenta dotyczących produktu, oraz w wyniku przeprowadzonego następnie szczegółowego badania zaworów usuniętych z duńskiego zbiornikowca, zidentyfikowanego później jako M/T „Orahope”. Zawory pochodzące z duńskiego zbiornikowca nosiły oznaczenie wymienione w art. 11 dyrektywy 96/98/WE (zwane dalej „oznaczeniem”) i zostały później zidentyfikowane jako model NEW-ISO-HV-80.

a także mając na uwadze, co następuje:

(5) Według doniesienia, badanie wspomnianych urządzeń przeprowadzone w imieniu Duńskiego Urzędu Morskiego wykazało znacznie wyższe ciśnienie udarowe niż podane przez producenta zaworów. Duński Urząd Morski uznał różnicę powstałego ciśnienia w zbiorniku za bardzo dużą i, mając na względzie związane z tym aspekty bezpieczeństwa, wystarczającą dla uzasadnienia zakazu używania tych zaworów na pokładzie duńskich statków.

(1) Obowiązujące normy badań dla urządzeń służących do zapobiegania przechodzeniu płomienia do zbiorników ładunkowych w zbiornikowcach do przewozu ropy (dotyczy to tylko zaworów wysokiej szybkości) są ustalone w okólnikach MSC 677 i MSC 1009 Międzynarodowej Organizacji Morskiej, przy czym ostatni z nich odwołuje się do normy międzynarodowej ISO 15364:2000.

(2) Pismem z dnia 24 lutego 2004 r. Duński Urząd Morski (Danish Maritime Authority) powiadomił Komisję o środkach tymczasowych podjętych przez Urząd w odniesieniu do ciśnieniowych/próżniowych zaworów nadmiarowych modelu NEW-ISO-HV (zwanymi dalej „zaworami”) produkowanych przez firmę TANKTECH Co. w Republice Korei (zwaną dalej „producentem”), zgodnie z którymi wszelkie takie zawory zainstalowane na pokładzie statków pływających pod duńską banderą miały zostać usunięte w pozostającym do ustalenia okresie z powodu niespełniania wymagań art. 5 ust. 1 i 2 dyrektywy 96/98/WE oraz nieprawidłowego zastosowania norm badań wymienionych w art. 5 ust. 2 dyrektywy. Pismo Duńskiego Urzędu Morskiego zawierało ostrzeżenie odnośnie do nadciśnienia podczas załadowywania zbiorników wyposażonych w zawory tego modelu.

(6) Duński Urząd Morski stwierdził ponadto na podstawie badania zaworów, że operator nie mógł stwierdzić za pomocą systemu podnoszenia kontrolnego czy zawór był w stanie sprawnym, oraz że brak plastikowej części odległościowej mogłoby powodować, że zawór nie byłby samospustowy, czego operator nie byłby w stanie zauważyć.

(3) Do pisma Duńskiego Urzędu Morskiego dołączona była kopia certyfikatu badania typu WE wydanego w dniu 4 marca 2002 r. przez notyfikowaną jednostkę Bureau Veritas, oznaczonego numerem 11582/A1 EC, dotyczącego zaworów odpowietrzających wysokiej szybkości i próżniowych zaworów nadmiarowych wysokiej szybkości z osłoną płomieniową (modele NEW-ISO-HV-65, NEW-ISO-HV-80, NEW-ISO-HV-100, NEW-ISO-HV-125, NEW-ISO-HV-150, NEW-ISO-HV-200, NEW-ISO-HV-250 oraz NEW-ISO-HV-300 o następujących odp-

(7) Duński Urząd Morski zażądał od producenta pełnej dokumentacji badań. W piśmie do Komisji z dnia 24 lutego 2004 r. Duński Urząd Morski twierdził, że producent dostarczył dokumentację niewystarczającą dla potwierdzenia spełnienia obowiązujących wymagań, zwłaszcza jeśli chodzi o zapisy badań, informacje o produkcie, szczegóły konstrukcyjne oraz certyfikację.

(8) W swoim piśmie Duński Urząd Morski nie dokonywał oceny potencjalnych braków w samych normach badań, uważając że z obserwowanych problemów nie wynikało, iż normy są niewystarczające.

<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).

- (9) Po otrzymaniu pisma od Duńskiego Urzędu Morskiego Komisja podjęła konsultacje z Duńskim Urzędem Morskim, producentem, rządem francuskim jako notyfikującym Państwem Członkowskim oraz jednostką notyfikowaną, która wydała przedmiotowy certyfikat badania typu WE w imieniu tego ostatniego (dalej zwanymi wspólnie „stronami”). Komisja otrzymała również za pośrednictwem stowarzyszenia o nazwie Danish Maritime dokumentację od duńskiego producenta Pres-Vac Engineering A/S.
- (10) Wśród uzupełniających informacji dostarczonych przez Duński Urząd Morski w trakcie procedury przed Komisją znalazły się raporty z badań dotyczące zaworów usuniętych ze statków na skutek podjętych środków tymczasowych. Badania te odnosiły się do zaworów modeli NEW-ISO-HV-80, NEW-ISO-HV-65 i NEW-ISO-HV-100 oraz potwierdzały wnioski przedstawione w piśmie Duńskiego Urzędu Morskiego z dnia 24 lutego 2004 r. W trakcie badań wynikła także kwestia potencjalnego cofania się płomienia, co — gdyby zostało potwierdzone — oznaczałoby szczególnie poważne zagrożenie bezpieczeństwa.
- (11) W swojej odpowiedzi na zapytanie Komisji Bureau Veritas obaliło jeden po drugim punkty, w których Duński Urząd Morski w swoim piśmie z dnia 24 lutego 2004 r. stwierdził, że zawory nie spełniają obowiązujących wymagań. Do odpowiedzi załączona była dokumentacja producenta zawierająca dowody zapisów z badań, zapisów przepływów, prób kalibracyjnych, objaśnienie instrukcji użytkowania, raport z badań zatwierdzenia typu dotyczący prób cofania się płomienia oraz prób trwałości podczas palenia.
- (12) Dokumentacja ta jest wystarczająca do zweryfikowania czy obowiązujące wymagania zostały spełnione, a tym samym odpowiada ust. 7 modułu B w załączniku B do dyrektywy 96/98/WE.
- (13) Odnośnie do wymagań dotyczących zespołu systemu podnoszenia kontrolnego, według opinii wyrażonej przez Duński Urząd Morski powinien on obejmować wszystkie ruchome części zaworów, w tym również przeponę wspomagającą. Jednakże ponieważ obowiązująca norma nakazuje jedynie sprawdzenie, czy zawór łatwo się podnosi i nie pozostaje w położeniu otwartym, należy stwierdzić, iż uznanie, że zawór w zaprojektowanej postaci spełnia wymagania, mieściło się w zakresie swobody decyzji jednostki notyfikowanej. Należy również zauważyć, że Bureau Veritas, należycie uwzględniając interpretację Duńskiego Urzędu Morskiego, zachęciło producentów do zmodyfikowania systemu podnoszenia kontrolnego i należy sądzić, że przygotowywane są procedury mające na celu przyspieszenie modyfikacji oraz stosowną aktualizację certyfikatu badania typu WE.
- (14) Ponadto, instrukcja obsługi dostarczona do serii NEW-ISO-HV, w tym również rysunki części w postaci rozłożonej przedstawione w kolejności rozkładania i ponownego montażu, choć podstawowa pod względem formy i treści, jest wystarczająca dla sumiennego operatora do bezpiecznej eksploatacji zaworów i jest dobrze dostosowana do poziomu biegłości, jakiego należy spodziewać się od personelu dokonującego przeglądów zaworów.
- (15) Dlatego należy uznać, że spełnione są wymagania ISO 15364:2000 dotyczące certyfikacji oraz ręcznych środków weryfikacji.
- (16) Według informacji dostarczonych przez Bureau Veritas, wydany został certyfikat badania typu WE o numerze 11582/A1 EC odnośnie do modelu NEW-ISO-HV-80 dla zaworów o nominalnej średnicy przepływu wspomagającej 155 mm na podstawie zbadanego w tym celu prototypu.
- (17) W dniu 15 października 2004 r., w odpowiedzi na zapytanie włoskich władz, Bureau Veritas potwierdziło, że zawory NEW-ISO-HV-80 produkowane do dnia 27 listopada 2002 r. były wyposażane w przeponę wspomagającą o średnicy 150 mm z powodu błędu na rysunku. Zawór z przeponą wspomagającą o średnicy 150 mm został przebadany pod względem cofania się płomienia oraz przepustowości i producent postanowił, aby niezwłocznie powiadomić wszystkich zainteresowanych armatorów mając na uwadze wymianę przepony wspomagającej. Błąd, choć wykryty przez producenta i usunięty z dniem 27 listopada 2002 r., nie został jednak wówczas zgłoszony do Bureau Veritas.
- (18) W zaworze modelu NEW-ISO-HV-80 o numerze seryjnym ISO 20277101, który został usunięty z M/T „Orahope”, rzeczywiście została stwierdzona przez Force Technology w Danii przepona wspomagająca o średnicy 150 mm. Podobnie zawór modelu NEW-ISO-HV-80 o numerze seryjnym ISO 20528101, zbadany przez Force Technology w Danii na żądanie Athenian Sea Carriers Ltd., posiadał przeponę wspomagającą o średnicy 150 mm. Jak można zauważyć z przekazanych oznaczeń na tabliczkach tych urządzeń, oznaczenia na tych zaworach zostały zamieszczone w 2002 r. Natomiast zawór modelu NEW-ISO-HV-80 o numerze seryjnym ISO 1841203, który został usunięty z M/T „Nord Africa”, jak wynika z pomiaru dokonanego przez Force Technology, został skonstruowany z przeponą wspomagającą o średnicy 156 mm, co mieści się w granicach tolerancji stosowanych przez producenta do tego typu, co należy uznać za uzasadnione. Oznaczenie tego zaworu zostało zamieszczone w 2003 r.
- (19) Ustalono więc, że co najmniej do dnia 27 listopada 2002 r. producent wprowadził do obrotu nieokreśloną ilość zaworów modelu NEW-ISO-HV-80 na podstawie certyfikatu badania typu WE o numerze 11582/A1 EC, które nie odpowiadały zatwierdzonemu typowi, oraz że oznaczenie było bezprawnie zamieszczone na tych zaworach.

- (20) W dniu 20 października 2004 r. Bureau Veritas poinformowało Komisję, że dalsze badania przeprowadzone w dniach 6 i 7 października 2004 r. przez Korean Institute of Machinery and Materials, któremu zlecono zbadanie wpływu średnicy przepływu wspomagającej (150 mm/155 mm) na krzywą przepływu, potwierdzają wzrost ciśnienia szczytowego (ciśnienia udarowego) oraz potwierdzają wyniki prób cofania się płomienia. Badania wykazały, że zawór z przeponą wspomagającą o średnicy 150 mm ma zupełnie inne ciśnienie udarowe i charakterystykę przepływu niż wykazywane przez urządzenie odpowiadające zatwierdzonemu prototypowi w identycznych warunkach badania.
- (21) Dane dotyczące przepływu muszą być przedstawione w sposób prawdziwy i prawidłowy, ponieważ są one wykorzystywane w celach konstrukcyjnych, zapewnienia integralności zbiornika, wymiarowania rur oraz do określenia maksymalnych szybkości załadowywania i rozładowywania statku. Od listopada 2002 r. producent zdawał sobie w pełni sprawę z tego, że dane dotyczące przepływu, które zostały dostarczone projektantom systemu i wykorzystane przez nich w doborze zaworu o odpowiednim rozmiarze dla statków wyposażonych w nietypowe zawory, były w rzeczywistości błędne biorąc pod uwagę fakt, że dostarczone dane dotyczące przepływu odnosiły się do próby prototypu w ramach wspólnotowego badania typu. Z dokumentacji przekazanej Komisji wynika, że dopiero po komunikacie z dnia 15 października 2004 r. wysłanym przez Bureau Veritas do włoskich władz oraz na żądanie tych ostatnich — w następstwie środków tymczasowych zakomunikowanych przez Duński Urząd Morski — producent postanowił zidentyfikować statki wyposażone w uszkodzone zawory i podjąć działania naprawcze.
- (22) Według doniesienia, działania naprawcze polegają na wymianie przepony wspomagającej bez dalszej modyfikacji zaworu. Nie przedstawiono Komisji dowodów na to, że naprawione w ten sposób zawory spełniają obowiązujące wymagania zgodnie z art. 5 ust. 1 dyrektywy 96/98/WE i pozwalają na bezpieczną eksploatację dotkniętych tym problemem statków.
- (23) Dostarczone Komisji wyniki badań i raporty z kontroli statków w związku z zaworami objętymi środkami tymczasowymi są w dużej mierze sprzeczne. Istnieje wprawdzie znaczna ilość danych, które sugerują, że zawory NEW-ISO-HV odpowiadające typowi mogą w pewnych warunkach nie spełniać obowiązujących wymagań odnośnie do cofania się płomienia i odbiegać od danych dotyczących przepływu dostarczonych przez producenta. Dane takie nie mogą być jednak uważane za rozstrzygające, biorąc pod uwagę niepewność co do okoliczności badań, jeżeli chodzi między innymi o stan badanych zaworów, które zostały usunięte ze statków, obiekty badawcze, w których zostały przeprowadzone badania oraz kalibrację użytych przyrządów.
- (24) Ponadto wydaje się, że badania te zostały przeprowadzone na różnych stanowiskach badawczych, na skutek różnych interpretacji stosownej normy ISO 15364, która odwołuje się do „uznanej normy krajowej lub międzynarodowej”.
- (25) Za „uznaną normę krajową lub międzynarodową” do celów dyrektywy 96/98/WE należy uważać normę EN 12874:2001, która określa dokładne warunki zamocowania dla badania przedmiotowych urządzeń.
- (26) Oznaczenie ma być zamieszczone na końcu fazy produkcji i ma zawierać ostatnie dwie cyfry roku, w którym zostało zamieszczone.
- (27) Należy dołożyć wszelkich możliwych starań, aby wyeliminować potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa statków wyposażonych w zawory tego modelu,

## PRZYJMUJE NINIEJSZĄ OPINIĘ:

1. Środki tymczasowe zgłoszone Komisji przez rząd duński pismem z dnia 24 lutego 2004 r. w odniesieniu do zaworów modelu NEW-ISO-HV produkowanych przez TANKTECH Co. Ltd. są odpowiednie i współmierne dla ochrony bezpieczeństwa morskiego i dlatego są uzasadnione.
2. Komisja zaleca, ażeby Państwa Członkowskie zapewniły, aby zawory modelu NEW-ISO-HV-80, na których oznaczenie wymienione w art. 11 dyrektywy 96/98/WE (zwane dalej „oznaczeniem”) zostało zamieszczone przed dniem 1 stycznia 2003 r., zostały usunięte z ich rynków.
3. Komisja zaleca, aby w wypadku, gdy zawory wymienione w ust. 2 są zainstalowane na pokładzie statków pływających pod ich banderą, Państwa Członkowskie zapewniły ich usunięcie.
4. Komisja zaleca ponadto, ażeby Państwa Członkowskie zapewniły, aby wszystkie zawory modelu NEW-ISO-HV-80 produkowane przez TANKTECH Co. Ltd., na których oznaczenie zostało zamieszczone po dniu 1 stycznia 2003 r., i które zostały zainstalowane na pokładzie statków pływających pod ich banderą, zostały możliwie jak najszybciej zbadane w celu ustalenia, czy odpowiadają typowi. Gdy na podstawie badania stwierdzone zostanie, że zawory te nie odpowiadają typowi, Komisja zaleca, aby zostały one usunięte i aby przypadek został zgłoszony Komisji i innym Państwom Członkowskim.

5. Jeśli zawory modelu NEW-ISO-HV-80 produkowane przez TANKTECH Co. Ltd. nienoszące oznaczenia otrzymały świadectwo równoważności zgodnie z art. 8 ust. 3 dyrektywy 96/98/WE, stosuje się *mutatis mutandis* ustępy 2 do 4.
6. Komisja zaleca, aby w rozsądnym terminie, który zwykle nie powinien przekraczać sześciu miesięcy, strony przeprowadziły wspólnie nowe badanie na reprezentatywnej próbce nowych zaworów modelu NEW-ISO-HV wszystkich rozmiarów, we wspólnie uzgodnionym laboratorium zgodnie z obowiązującymi normami badań, w tym w szczególności z normą europejską EN12874:2001, w celu stwierdzenia, czy typ spełnia obowiązujące minimalne wymagania w normalnych warunkach eksploatacji statku. Powinny one niezwłocznie przekazać wyniki Komisji i Państwu Członkowskim.
7. Komisja zaleca, aby do czasu uzyskania wyników badania wymienionego w poprzednim ustępie, Państwa Członkowskie podjęły wszelkie inne środki zapobiegawcze, jakie uznają za niezbędne w odniesieniu do zaworów modelu NEW-ISO-HV produkowanych przez TANKTECH Co. Ltd., zainstalowanych na pokładzie statków pływających pod ich banderą.

Sporządzono w Brukseli, dnia 9 czerwca 2005 r.

W imieniu Komisji  
Jacques BARROT  
Członek Komisji