

## I

(Usnesení, doporučení, obecné směry a stanoviska)

## STANOVISKA

## KOMISE

## STANOVISKO KOMISE

ze dne 20. června 2007

**k následným opatřením přijatým na základě stanoviska Komise K(2005) 1694 v konečném znění ze dne 9. června 2005 k prozatímním opatřením přijatým vládou Dánska v souvislosti s vysokorychlostními tlakovými/vakuovými pojistnými ventily modelu NEW-ISO-HV, vyrobenými společností TANKTECH Co. v Korejské republice**

(Text s významem pro EHP)

(2007/C 137/01)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na směrnici Rady 96/98/ES ze dne 20. prosince 1996 o námořním zařízení <sup>(1)</sup>, a zejména na článek 13 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Dne 9. června 2005 <sup>(2)</sup> vydala Komise stanovisko k prozatímním opatřením přijatým vládou Dánska v souvislosti s vysokorychlostními tlakovými/vakuovými pojistnými ventily modelu NEW-ISO-HV, vyrobenými společností TANKTECH Co. v Korejské republice (dále jen „výrobce“).

(2) Ve výše uvedeném stanovisku Komise doporučila, aby strany (jmenovitě Dánský námořní úřad, výrobce, francouzská vláda jakožto oznamující členský stát a oznámený subjekt, jemuž byl jménem uvedeného státu vydán příslušný certifikát ES přezkoušení typu) společně provedly novou zkoušku reprezentativního vzorku nových ventilů modelu NEW-ISO-HV všech velikostí ve vzájemně dohodnuté laboratoři a v souladu s platnými zkušebními normami, zejména pak s evropskou normou EN12874:2001, s cílem určit, zda uvedený typ splňuje minimální platné požadavky běžných podmínek lodního provozu.

(3) Řadu NEW-ISO-HV, která už se neuvádí na trh, nahradil nový model ventilů, konkrétně řada U-ISO. Rozdíl mezi oběma modely spočívá v úpravě mechanismu ruční kontroly, který má vyhovět námitkám dánských úřadů, týkajícím se bezpečného provozu tohoto mechanismu.

(4) Certifikát o schválení typu 11582/A2 ES vydaný k modelu NEW-ISO-HV nebyl po náhradě tohoto modelu zrušen, nýbrž vypršel dne 19. března 2007, a neměl by být proto obnoven.

(5) Zkoušky modelu NEW-ISO-HV provedené v návaznosti na stanovisko Komise v laboratoři PTB v Německu a v laboratoři KIMM v Jižní Koreji u dotyčného modelu neodhalily žádnou jinou skrytou vadu. Zkoušky nicméně ukázaly, že na výsledky má zásadní vliv dispozice zkušebního zařízení, což zdůrazňuje důležitost správné montáže ventilů na palubě lodí. Je proto zcela nezbytné, aby výrobce poskytl projektantům montáže vyčerpávající informace o chování ventilů a o omezeních při jejich používání (zejména podle požadavků platných norem), aby se předešlo použití špatného ventilu a následně možné odchylce od očekávaného výkonu.

(6) Výrobce dodal dokumentaci, která prokazuje, že provádí důkladné výrobní kontroly, při nichž je každý ventil pečlivě proměřen a přezkoušen přetlakem/podtlakem; tyto specifické informace provázejí každou dodávku ventilů.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 46, 17.2.1997, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/84/ES (Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 53).

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 148, 18.6.2005, s. 4.

- (7) V únoru 2005 vydal oznámený subjekt Bureau Veritas, jednající z pověření francouzské vlády, po zkoušce kapacity a klepání u všech osmi velikostí a po zkoušce zpětného rázu u velikostí 80 a 150 certifikát o schválení typu č. 14473/A0 (následně nahrazený certifikátem č. 14473/A) k modelu U-ISO.
- (8) Změny provedené na modelu NEW-ISO-HV mohou nepříznivě ovlivnit soulad s požadavky nebo předepsanými podmínkami používání výrobku, a proto musí být k novému modelu získán dodatečný souhlas. Je tudíž nutné provést kompletní zkoušky všech velikostí pod dohledem oznámeného subjektu, jednajícího z pověření členského státu, aby se prokázalo, že nový model U-ISO je v souladu s požadavky směrnice.
- (9) Strany se dohodly, že poněvadž se k tomu výrobce zavázal, je třeba stávající certifikát o schválení typu odpovídajícím způsobem nahradit. Pokud jde o jednotky uvedené na trh se současným certifikátem o schválení typu, strany se shodly, že částečné zkoušky, jež u nich byly provedeny, dávají jen omezenou jistotu s tím, že odpovídajícím a přiměřeným opatřením k zajištění úplné bezpečnosti bude individualizované sledování jednotek, které jsou na palubě lodí již umístěny.
- (10) Toto individualizované sledování je nutno provést bez prodloužení a tak, aby majitelé mohli ohlásit všechny události, jež by ukazovaly na nesprávné fungování – zejména tlaková maxima a klepání –, a prošetřit je kvůli stanovení jejich příčiny a přijetí všech nezbytných opatření. Výrobce se zavázal, že toto sledování bude provádět a bude o něm zpětně informovat Komisi a ostatní strany; má se za to, že v době, kdy se toto stanovisko vydává, je tento postup již zaveden.
- (11) Kromě doporučení členskými státy, jež Komise vydala ve svém stanovisku ze dne 9. června 2005 v souvislosti s ventily velikosti 80, vyrobenými do 31. prosince 2002, je rozumné provádět podobné sledování i u jiných ventilů modelu NEW-ISO-HV umístěných na palubě lodí. Výrobce se zavázal, že toto sledování bude provádět a bude o něm zpětně informovat Komisi a ostatní strany; má se za to, že v době, kdy se toto stanovisko vydává, je tento postup již zaveden.

- (12) Výrobce se zavázal, že v budoucnu uplatní moduly posuzování shody B (ES přezkoušení typu) a F (ověřování výrobků),

PŘIJALA TOTO STANOVISKO:

#### Článek 1

Strany přijaly vhodná následná opatření na základě stanoviska vydaného Komisí dne 9. června 2005 a podnikly přiměřená opatření k ochraně bezpečnosti.

#### Článek 2

Nebude-li kompletní zkouška modelu U-ISO provedena v rozumném časovém rámci a neprokáže-li soulad s platnými požadavky, odpovídají za přijetí vhodných opatření francouzské úřady, z jejichž pověření byl současný certifikát vydán.

#### Článek 3

Komise doporučuje, aby:

1. všechny události, jež výrobce zjistí a jež by mohly ukazovat na nesprávné fungování ventilů modelů NEW-ISO-HV a U-ISO, které jsou již na palubě lodí umístěny, byly neprodleně ohlášeny nejen Komisi a ostatním stranám, jak je dohodnuto, nýbrž i státu vlajky bez ohledu na vlajku lodí,
2. členské státy prováděly podobné ověřování i u lodí plujících pod jejich vlajkou a vybavených tlakovými/vakuovými pojistnými ventily stejného druhu bez ohledu na jejich značku a aby tyto události prošetřily kvůli stanovení jejich nejpravděpodobnější příčiny.

V Bruselu dne 20. června 2007.

Za Komisi

Jacques BARROT  
místopředseda Komise