

A BIZOTTSÁG VÉLEMÉNYE

(2005. június 9.)

a TANKTECH Co. által a Koreai Köztársaságban gyártott, NEW-ISO-HV típusú nagysebességű nyomáskiegyenlítő szelepek tárgyában Dánia kormánya által hozott ideiglenes intézkedésekről

(2005/C 148/03)

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a tengerészeti felszerelésekről szóló, 1996. december 20-i 96/98/EK tanácsi irányelvre⁽¹⁾ és különösen annak 13. cikkére,

mivel:

(1) A lángoknak az olajszállító tartályhajók rakománytartályába való behatolását megakadályozni hivatott eszközökre alkalmazandó vizsgálati előírásokat (csak a nagysebességű szelepekre vonatkozóan) a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet MSC 677. és MSC 1009. körlevelében állapították meg, amelyek közül az utóbbi az ISO 15364:2000 nemzetközi szabványra vonatkozik.

(2) 2004. február 24-én kelt levelében a Dán Tengerészeti Hatóság tájékoztatta a Bizottságot a TANKTECH Co. (a továbbiakban: „a gyártó”) által a Koreai Köztársaságban gyártott, NEW-ISO-HV típusú nagysebességű nyomáskiegyenlítő szelepek (a továbbiakban: „a szelepek”) vonatkozásában tett ideiglenes intézkedéseiről, amelyek értelmében a dán lobogó alatt közlekedő hajók fedélzetén elhelyezett összes ilyen szelepet adott időtartamon belül – amelyet meg kell határozni – el kell távolítani, mivel azok nem felelnek meg a 96/98/EK irányelv 5. cikke (1) és (2) bekezdésének, és az irányelv 5. cikke (2) bekezdésében előírt tesztelési követelményeket sem alkalmazták náluk megfelelően. A Dán Tengerészeti Hatóság levele tartalmazott továbbá egy figyelmeztetést az ilyen típusú szelepekkel felszerelt tartályok feltöltése során keletkező túlnyomásra vonatkozóan.

(3) A Dán Tengerészeti Hatóság leveléhez csatolták a Bureau Veritas bejelentett szervezet által 2002. március 4-én 11582/A1 EC hivatkozási számon kibocsátott EK-típusvizsgálati tanúsítvány egy másolatát, amely a NEW-ISO-HV-65, a NEW-ISO-HV-80, a NEW-ISO-HV-100, a NEW-ISO-HV-125, a NEW-ISO-HV-150, a NEW-ISO-HV-200, a NEW-ISO-HV-250 és a NEW-ISO-HV-300 típusú, lángvédelmi berendezéssel ellátott nagysebességű kieresztő és vákuumos nyomáscsökkentő szelepekre vonatkozik, a következő megfelelő névleges méretekben: 65A, 80A, 100A, 125A, 150A, 200A, 250A, 300A.

(¹) HL L 46., 1997.2.17., 25. o. A legutóbb a 2002/84/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvél (HL L 324., 2002.11.29., 53. o.) módosított irányelv.

(4) A Dán Tengerészeti Hatóság a fent említett ideiglenes intézkedéseit azt követően hozta, hogy a hajókról jelentések érkeztek a tényleges tartálynomás és a gyártó termékleírásában található adatok közti jelentős eltérésről, majd ezután a később M/T „Orahope”-ként azonosított dán tartályhajóról eltávolított szelepeket részletesen megvizsgálták. A dán tartályhajóról származó szelepeken szerepelt a 96/98/EK irányelv 11. cikkében említett jelölés (a továbbiakban: „a jelölés”), és később azt állapították meg, hogy a NEW-ISO-HV-80 típusból valók.

(5) A szóban forgó egységeken a Dán Tengerészeti Hatóság megbízásából lefolytatott vizsgálat a jelentések szerint a szelep gyártója által feltüntetettől jelentősen magasabb nyomáshullámot mutatott ki. A Dán Tengerészeti Hatóság a tartálynomás így keletkező különbségét nagyon nagyra és – a kapcsolódó biztonsági szempontok alapján – elégségesnek ítélte meg annak indoklására, hogy e szelepek használatát betiltsa a dán hajók fedélzetén.

(6) Ezenkívül a szelepek vizsgálata során a Dán Tengerészeti Hatóság azt tapasztalta, hogy a gépkezelő a felemelkedést ellenőrző rendszer (check-lift system) révén nem volt képes annak megállapítására, hogy a szelep működőképes állapotban van-e, továbbá azt, hogy egy műanyag távolságtartó betétdarab hiánya esetén a szelep megszűnhet önkürrítő lenni, miközben a gépkezelő ezt nem veszi észre.

(7) A Dán Tengerészeti Hatóság teljes vizsgálati dokumentációt kért a gyártótól. A Bizottsághoz intézett, 2004. február 24-én kelt levelében a Dán Tengerészeti Hatóság kijelentette, hogy az előírt követelményeknek való megfelelés bizonyítására a gyártó által benyújtott dokumentáció nem kielégítő, különösen a vizsgálati jegyzőkönyvek, a termékismertető, a szerkezeti részletek és a tanúsítás vonatkozásában.

(8) Levelében a Dán Tengerészeti Hatóság nem tért ki a vizsgálati előírások esetleges hiányosságainak értékelésére, úgy ítélve meg, hogy a megfigyelt problémákból nem következik, hogy az előírások nem kielégítőek.

- (9) A Dán Tengerészeti Hatóság levelének kézhezvételekor a Bizottság konzultációt kezdeményezett a Dán Tengerészeti Hatósággal, a gyártóval, a francia kormánnyal mint bejelentő tagállammal és a szóban forgó EK-típusvizsgálati tanúsítványt az utóbbi nevében kibocsátó bejelentett szervezettel (a továbbiakban mindezek együttesen: „a felek”). A Bizottság a Pres-Vac Engineering A/S dán gyártótól is kapott dokumentációt a Danish Maritime nevű szövetségen keresztül.
- (10) A Dán Tengerészeti Hatóság által az eljárás során a Bizottság elé tárt kiegészítő információk között szerepeltek a hajókról az ideiglenes intézkedéseket követően eltávolított szelepekről készített vizsgálati jelentések is. E vizsgálatok a NEW-ISO-HV-80, a NEW-ISO-HV-65 és a NEW-ISO-HV-100 típusú szelepekre vonatkoztak, és megerősítették a Dán Tengerészeti Hatóság 2004. február 24-én kelt levelében említett megállapításokat; ezenkívül a vizsgálatok felvetették a potenciális lángviszszacsapás problémáját is, amely, ha beigazolódik, különösen komoly biztonsági kockázatot jelentene.
- (11) A Bureau Veritas a Bizottság megkeresésére adott válaszában tételről tételre megcáfolta azokat a pontokat, ahol a Dán Tengerészeti Hatóság 2004. február 24-én kelt levelében azt állapította meg, hogy a szelepek nem felelnek meg az előírt követelményeknek. A válasz magában foglalta a gyártótól származó dokumentációt, amely vizsgálati jegyzőkönyvekből, áramlástan mérési jegyzőkönyvekből, kalibrálási vizsgálatokból, a felhasználói kézikönyv egy pontosításából, valamint a lángviszszacsapásra és a tűzállósági fárasztópróbára vonatkozó típus-jóváhagyási vizsgálati jegyzőkönyvből származó bizonyítékokat tartalmaz.
- (12) Ez a dokumentáció elégséges annak ellenőrzéséhez, hogy az előírt követelmények teljesülnek-e, és így megfelel a 96/98/EK irányelv B. mellékletében foglalt B. modul 7. bekezdésének.
- (13) A felemelkedést ellenőrző rendszer összeszerelését illetően a Dán Tengerészeti Hatóság azon nézetének adott kifejezést, hogy annak a szelep minden mozgó részére ki kell terjednie, beleértve a rásegítő (avagy nyomáserősítő) szeleptányért (booster-disc) is. Mivel azonban az alkalmazandó előírás csak annak ellenőrzésére vonatkozik, hogy a „szelep” könnyen felemelkedik és nem marad nyitott helyzetben, a bejelentett szervezet hatáskörébe tartozónak tekintendő annak eldöntése, hogy a szelep úgy, ahogy megszerkesztették, összhangban állt-e a követelményekkel. Megjegyzendő az is, hogy a Dán Tengerészeti Hatóság értékelésének figyelembevételével a Bureau Veritas a felemelkedést ellenőrző rendszer módosítására biztatta a gyártót, és ismeretes, hogy már folyamatban vannak bizonyos eljárások a módosítások elvégzésére és az EK-típusvizsgálati tanúsítvány hozzájuk igazítására.
- (14) Ezenkívül az új NEW-ISO-HV-sorozathoz kiadott, a részeket perspektivikusan bontott formában, a szét-
- szedés, illetve az újbóli összeszerelés sorrendjében bemutatató rajzokat is tartalmazó felhasználói kézikönyv jellemben és tartalmában az alapokra korlátozódik ugyan, mégis kielégítő egy gondos gépkezelő számára a szelepek biztonságos üzemeltetéséhez, és megfelel a szelepek generáljavítását végző személyzettől elvárható szakértelem szintjének.
- (15) Ezért az ISO 15364:2000 szabványnak a tanúsításra és az ellenőrzés kézi módozataira vonatkozó követelményeit teljesítettnek kell tekinteni.
- (16) A Bureau Veritas által szolgáltatott információk szerint a 11582/A1 EC EK-típusvizsgálati tanúsítványt a NEW-ISO-HV-80-as típus tekintetében 155 mm-es névleges átmérőjű rásegítő szeleptányérral rendelkező szelepekhez bocsátották ki, az ilyen célból vizsgált prototípusnak megfelelően.
- (17) Az olasz hatóságok érdeklődésére adott válaszában a Bureau Veritas 2004. október 15-én elismerte, hogy a 2002. november 27-ig terjedő időszakban gyártott NEW-ISO-HV-80 típusú szelepeket egy, a műszaki rajzon szereplő hiba következtében 150 mm-es átmérőjű rásegítő szeleptányérral szerelték fel. A 150 mm-es átmérőjű rásegítő szeleptányérral ellátott szelepet újratesztelték a lángviszszacsapás és a kapacitás vonatkozásában, és a gyártók úgy döntöttek, hogy haladéktalanul értesítik valamennyi érintett hajó tulajdonosát, abból a célból, hogy a rásegítő szeleptányérokat kicserélik. A hibát, bár azt a gyártó felismerte és 2002. november 27-től kezdődően kijavította, a Bureau Veritas-nak annak idején mégsem jelentették be.
- (18) A NEW-ISO-HV-80 típusú, ISO 20277101 sorozatszámú szelepről, amelyet az M/T „Orahope”-ről távolítottak el, a dán Force Technology mérései kiderítették, hogy valójában 150 mm-es rásegítő szeleptányérral volt felszerelve. A NEW-ISO-HV-80 típusú, ISO 20528101 sorozatszámú szelep, amelyet a Force Technology vizsgált meg Dániában az Athenian Sea Carriers Ltd. felkérésére, ugyancsak 150 mm-es átmérőjű rásegítő szeleptányérral volt ellátva. Amint az ezen egységek borítólemezén szereplő, a jelentésben említett jelölésekből látható, ezeket a szelepeket 2002-ben látták el jelöléssel. Ezzel szemben a NEW-ISO-HV-80 típusú, ISO 1841203 sorozatszámú szelepet, amelyet az M/T „Nord Africa” nevű hajóról távolítottak el, a Force Technology mérése szerint 156 mm-es átmérőjű rásegítő szeleptányérral szerelték fel, ami még a gyártó által erre a típusra előírt, ésszerűnek tekinthető tűrőhatáron belül esik; e szelepet 2003-ban látták el jelöléssel.
- (19) Megállapítást nyert tehát, hogy legalább 2002. november 27-ig a gyártó a 11582/A1 EC EK-típusvizsgálati tanúsítvány alapján meghatározatlan számban forgalomba hozott olyan NEW-ISO-HV-80 típusú szelepeket, amelyek nem feleltek meg a jóváhagyott típusnak, és hogy a szelepeket jogellenesen látták el jelöléssel.

- (20) 2004. október 20-án a Bureau Veritas tájékoztatta a Bizottságot, hogy 2004. október 6-án és 7-én a Korean Institute of Machinery and Materials további vizsgálatokat végzett; az intézményt arra kérték fel, hogy vizsgálja meg a rásegítő szeleptányér átmérőjének (150 mm/155 mm) hatását az áramlási görbére, és erősítse meg a csúcsnyomás-emelkedést (nyomáshullám), valamint a lángvisszacsapás vizsgálatának eredményeit. A vizsgálatok megmutatták, hogy a 150 mm-es átmérőjű rásegítő szeleptányérral ellátott szelepek csúcsnyomási és áramlási jellemzői azonos vizsgálati körülmények mellett meglehetősen eltértek a jóváhagyott prototípusnak megfelelő egység által mutatott jellemzőktől.
- (21) Az áramlási adatokat a valósággal egyezően és pontosan kell megadni, mivel ezeket használják a szerkezet illetve a tartály épségének ellenőrzésére, a csővezeték méretezéséhez, valamint a hajóra vonatkozó maximális feltöltési és kiürítési ütem meghatározásához. A gyártó 2002 novembere óta teljes tudatában volt annak, hogy a nem szabványos szelepekkel felszerelt hajók esetében az áramlási adatok, amelyeket a rendszer tervezőinek megadtak és ők a megfelelő méretű szelep kiválasztásánál használtak, valójában helytelenek voltak, tekintve, hogy a megadott áramlási adatok az EK-típusvizsgálati prototípus vizsgálatára vonatkoztak. A Bizottság rendelkezésére bocsátott dokumentáció azt bizonyítja, hogy a gyártó csak a Bureau Veritas 2004. október 15-én kelt, az olasz hatóságokhoz intézett közleménye után, és ez utóbbiaknak a Dán Tengerészeti Hatóság által közölt intézkedéseket követő kérésére kezdte el a hibás szelepekkel felszerelt hajókat azonosítani és a helyreállító intézkedéseket megtenni.
- (22) A helyreállító intézkedés a jelentések szerint a rásegítő szeleptányér kicseréléséből áll, a szelep további módosítása nélkül. A Bizottsághoz nem érkezett bizonyíték arra nézve, hogy az így megjavított szelepek megfelelnek az előírt követelményeknek a 96/98/EK irányelv 5. cikkének (1) bekezdésével összhangban, és hogy lehetővé tennék az érintett hajók biztonságos működtetését.
- (23) Az ideiglenes intézkedések által érintett szelepek tárgyában a Bizottsághoz benyújtott vizsgálati eredmények és hajófelügyeleti jelentések nagymértékben ellentmondásosak. Miközben jelentős mennyiségű adat utal arra, hogy bizonyos körülmények között előfordulhat, hogy a típusnak megfelelő NEW-ISO-HV szelepek nem felelnek meg a lángvisszacsapásra előírt követelményeknek és eltérnek a gyártó által megadott áramlási adatoktól, az ilyen adatokat nem lehet peröntőnek tekinteni, figyelembe véve a vizsgálatok körülményeinek bizonytalanságát, többek között a hajókról eltávolított megvizsgált szelepek állapotát, a vizsgálatok színhelyeül szolgáló vizsgáló létesítményeket és az alkalmazott műszerek kalibrálását illetően.
- (24) Ezenkívül úgy tűnik, hogy ezeket a vizsgálatokat különböző vizsgálópadokon végezték el, mert az alkalmazandó, ISO 15364 szabványt, amely egy „elismert nemzeti vagy nemzetközi szabvány”-ra hivatkozik, eltérően értelmezték.
- (25) A 96/98/EK irányelv alkalmazásában „elismert nemzeti vagy nemzetközi szabvány”-nak az EN 12874:2001 szabványt kell tekinteni, amely megállapítja a szóban forgó berendezések vizsgálatára vonatkozó pontos felszerelési feltételeket.
- (26) A jelölést a gyártási folyamat végén kell felhelyezni, és tartalmaznia kell a felhelyezés évének utolsó két számjegyét.
- (27) Minden ésszerű erőfeszítést meg kell tenni az ilyen típusú szelepekkel felszerelt hajók biztonságát fenyegető bármiféle lehetséges veszély elhárítása érdekében,

ELFOGADTA EZT A VÉLEMÉNYT:

1. A TANKTECH Co. Ltd. által gyártott, NEW-ISO-HV típusú szelepekre vonatkozó ideiglenes intézkedések, amelyeket a dán kormány 2004. február 24-én kelt levelében jelentett be a Bizottságnak, megfelelőek és arányosak a tengerészeti biztonság védelmére vonatkozóan, és ezért indokoltak.
2. A Bizottság azt ajánlja, hogy a tagállamok gondoskodjanak arról, hogy azokat a NEW-ISO-HV-80 típusú szelepeket, amelyekre a 96/98/EK irányelv 11. cikkében említett jelölés (a továbbiakban: „a jelölés”) 2003. január 1-je előtt került fel, kivonják a forgalomból.
3. A Bizottság azt ajánlja a tagállamoknak, hogy a (2) bekezdésben említett szelepekkel felszerelt, lobogójuk alatt közlekedő hajók esetében gondoskodjanak e szelepek eltávolításáról.
4. Ezenkívül a Bizottság azt ajánlja, hogy a tagállamok gondoskodjanak a TANKTECH Co. Ltd. által gyártott minden olyan NEW-ISO-HV-80 típusú szelep esetében, amelyre 2003. január 1-je után került jelölés, és amelyet a lobogójuk alatt közlekedő hajókon helyeztek üzembe, annak mihamarabbi átvizsgálásáról, hogy kiderüljön, megfelel-e a jóváhagyott típusnak. Ahol a vizsgálat során megállapítást nyer, hogy a szelepek nem felelnek meg a típusnak, a Bizottság azt ajánlja, hogy azokat távolítsák el, és az esetet jelentsék a Bizottságnak és a többi tagállamnak.

5. Abban az esetben, ha a TANKTECH Co. Ltd. által gyártott, NEW-ISO-HV-80 típusú, jelölés nélküli szelepeket egyenértékűséget igazoló bizonyítvánnyal látták el a 96/98/EK irányelv 8. cikkének (3) bekezdésével összhangban, értelemszerűen a (2)-(4) bekezdésben foglaltak érvényesek.
6. A Bizottság azt ajánlja, hogy ésszerű időn belül, ami rendes körülmények között nem több, mint hat hónap, a felek folytassanak le együttesen egy új vizsgálatot a NEW-ISO-HV típusú új szelepek összes méretkategóriájából vett reprezentatív mintacsoporton, egy közös megállapodás útján kijelölt laboratóriumban, az alkalmazandó vizsgálati előírásoknak megfelelően, beleértve különösen az EN 12874:2001 európai szabványt, abból a célból, hogy megállapítsák: a típus megfelel-e a hajóüzemeltetés szokásos körülményeire vonatkozó minimális követelményeknek. Az eredményeket haladéktalanul közölniük kell a Bizottsággal és a tagállamokkal.
7. Az előző bekezdésben említett eredmények megszületéséig a Bizottság azt ajánlja a tagállamoknak, hogy tegyenek meg minden egyéb elővigyázatossági intézkedést, amelyet a TANKTECH Co. Ltd. által gyártott, a lobogójuk alatt közlekedő hajókon üzembe helyezett, NEW-ISO-HV típusú szelepek tekintetében szükségesnek ítélnék meg.

Kelt Brüsszelben, 2005. június 9-én.

a Bizottság részéről
Jacques BARROT
a Bizottság tagja