

I

(Állásfoglalások, ajánlások, iránymutatások és vélemények)

VÉLEMÉNYEK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG VÉLEMÉNYE

(2007. június 20.)

a TANKTECH Co. által a Koreai Köztársaságban gyártott, NEW-ISO-HV típusú nagysebességű nyomáskiegyenlítő szelepek tárgyában Dánia kormánya által hozott ideiglenes intézkedésekről szóló, 2005. június 9-i C(2005) 1694 végleges bizottsági vélemény nyomán tett lépésekről

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2007/C 137/01)

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 Bizottság 2005. június 9-én véleményt ⁽²⁾ fogadott el a TANKTECH Co. (a továbbiakban: gyártó) által a Koreai Köztársaságban gyártott, NEW-ISO-HV típusú nagysebességű nyomáskiegyenlítő szelepek tárgyában Dánia kormánya által hozott ideiglenes intézkedésekről.

(2) Ebben a véleményében a Bizottság azt ajánlotta a feleknek (a Dán Tengerészeti Hatóságnak, a gyártónak, a francia kormánynak mint kijelölt tagállamnak, valamint annak a kijelölt szervezetnek, amely ez utóbbi nevében az EK-típusvizsgálati bizonyítványt kiadta), hogy együttesen, egy közösen kijelölt laboratóriumban, a vizsgálatra irányadó szabványok, ezen belül különösen az EN 12874:2001 európai szabvány alapján végezzenek új vizsgálatot egy új szelepekből álló, a NEW-ISO-HV modellen belül valamennyi méretet magában foglaló reprezentatív mintán annak meghatározása érdekében, hogy a típus megfelel-e a rendes hajóüzemi körülményekre előírt minimumkövetelményeknek.

(3) A NEW-ISO-HV típust már nem forgalmazzák, helyette új szelepmodell, az U-ISO sorozat van jelen a piacon. A két modell közötti különbség abban áll, hogy a dán hatóságok által a felemelkedést ellenőrző rendszer (*check-lift mechanism*) biztonságos működésével kapcsolatban tett kifogások nyomán módosult e rendszer kialakítása.

(4) A modell újra cserélése nem érintette a NEW-ISO-HV modellre kiadott 11582/A2 EC típus-jóváhagyási bizonyítvány hatályát, amely azonban 2007. március 19-én lejárt; a fentiek miatt a bizonyítványt nem indokolt megújítani.

(5) A bizottsági vélemény nyomán a PTB németországi és a KIMM dél-koreai laboratóriumában a NEW-ISO-HV modellen végrehajtott vizsgálatok nem mutatták ki, hogy a kérdéses modell más tekintetben hibás lenne. Az azonban kiderült, hogy a próbapad elrendezése nagyban befolyásolja az eredményeket, ami kiemeli annak fontosságát, hogy a szelepeket a hajókon helyesen kell felszerelni. Ezért nagyon fontos, hogy a szelepek viselkedéséről és használati korlátairól (különösen az alkalmazandó szabványok által előírt ilyen korlátozásokról) a gyártó kimerítő tájékoztatást adjon a szelep beépítéséért felelős tervezőnek, és ezáltal elkerülhető legyen a téves alkalmazás és az ennek folytán a várt viselkedéshez képest előálló esetleges eltérések lehetősége.

(6) A gyártó iratokkal igazolta, hogy kimerítő gyártási ellenőrzéseket végez, és ennek során minden szelepet részletes méréseknek és nyomás alatti, illetve vákuumos vizsgálatnak vet alá; ezzel kapcsolatban minden szelepszállítványhoz konkrét információkat mellékelnek.

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

⁽²⁾ HL C 148., 2005.6.18., 4. o.

- (7) A mind a nyolc méreten elvégzett kapacitás- és kopogás-vizsgálatok, valamint a 80-as és a 150-es méreten elvégzett lángviszacsapási vizsgálatok alapján a francia kormány joghatósága alatt működő Bureau Veritas kijelölt szervezet 2005 februárjában 14473/A0 szám alatt típus-jóváhagyási bizonyítványt adott ki az U-ISO modellhez (ezt később az 14473/A számú bizonyítvány váltotta fel).
- (8) A NEW-ISO-HV modellhez képest bevezetett változtatások kihathatnak a követelmények teljesítésére és a termék előírt használati feltételeire, ezért az új modell kiegészítő jóváhagyást igényel. Ennek érdekében egy tagállami joghatóság alatt működő kijelölt szervezetben valamennyi méreten teljes körűen el kell végezni az előírt vizsgálatokat, és ki kell mutatni, hogy az új U-ISO modell teljesíti az irányelv követelményeit.
- (9) Mivel a gyártó mindezt vállalta, a felek megállapodtak, hogy a jelenleg hatályos típus-jóváhagyási bizonyítvány helyett ennek megfelelő új bizonyítványt kell kiadni. A jelenleg hatályos típus-jóváhagyási bizonyítvány alapján forgalomba hozott szelepek tekintetében a felek egyetértenek abban, hogy a részleges vizsgálatok csak korlátozott mértékű biztonságot nyújtanak, ezért a teljes biztonság garantálása érdekében megfelelő és arányos intézkedésnek minősül, ha a hajókra felszerelt szelepeket egyenkénti utólagos ellenőrzésnek vetik alá.
- (10) Ezeket az egyenkénti utólagos ellenőrzéseket haladéktalanul el kell végezni oly módon, hogy a rendellenes működésre utaló minden körülményt – így különösen a nyomáscsúcsok kialakulását és a kopogást – az ok kiderítése és a szükséges lépések megtétele érdekében a tulajdonosnak jegyzőkönyveznie kell és ki kell vizsgálnia. A gyártó vállalta, hogy ezeket az utólagos ellenőrzéseket elvégzi, és jelentést ad róluk a Bizottságnak és a többi félnek; a Bizottság információi szerint e vélemény megalkotásakor az erre irányuló eljárás már folyamatban van.
- (11) A 2005. június 9-i bizottsági véleményben a tagállamok számára a 2002. december 31-ig gyártott 80-as méretű szelepek tekintetében megfogalmazott ajánlason túlmenően az elővigyázatosság érdekében célszerű hasonló utólagos ellenőrzéseket végezni a hajókra már felszerelt, a NEW-ISO-HV modellhez tartozó más szelepeken is. A gyártó vállalta, hogy ezeket az utólagos ellenőrzéseket elvégzi, és jelentést ad róluk a Bizottságnak és a többi félnek; a Bizottság információi szerint e vélemény megalkotásakor az erre irányuló eljárás már folyamatban van.

- (12) A gyártó vállalta, hogy a jövőben a „B” (EK-típusvizsgálat) és az „F” (termékellenőrzés) megfelelőségértékelési modult alkalmazza,

ELFOGADTA EZT A VÉLEMÉNYT:

1. cikk

A felek a 2005. június 9-i bizottsági vélemény alapján helyesen jártak el, és a biztonság fenntartása érdekében megtették a megfelelő lépéseket.

2. cikk

A francia hatóságok – amelyeknek a joghatósága alatt a jelenleg hatályos típus-jóváhagyási bizonyítványt kiadták – feladata megfelelő intézkedéseket tenni abban az esetben, ha az U-ISO modell teljes vizsgálatára a kellő elővigyázatosság szempontjából szükséges időkereten belül nem kerül sor vagy ha ezek a vizsgálatok nem mutatják ki az alkalmazandó követelmények teljesülését.

3. cikk

A Bizottság azt ajánlja, hogy:

- (1) ha a gyártó a hajókra már felszerelt, a NEW-ISO-HV és az U-ISO modellhez tartozó szelepeken rendellenes működést valószínűsítő körülményt észlel, erről ne csak megállapodás szerint a Bizottság és többi fél, hanem a hajó lobogója szerinti állam is kapjon tájékoztatást, függetlenül attól, hogy mely államról van szó;
- (2) a tagállamok – függetlenül a szelep gyártmányától – hajtsanak végre hasonló vizsgálatokat a lobogójuk alatt közlekedő, hasonló jellegű nyomáskiegyenlítő szeleppel felszerelt hajókon, és a legvalószínűbb ok meghatározása érdekében vizsgálják ki a rendellenes működést valószínűsítő valamennyi körülményt.

Kelt Brüsszelben, 2007. június 20-án.

a Bizottság részéről

Jacques BARROT

a Bizottság alelnöke