

## I

(Állásfoglalások, ajánlások és vélemények)

## VÉLEMÉNYEK

## BIZOTTSÁG

## A BIZOTTSÁG VÉLEMÉNYE

(2008. január 7.)

**a Se-won Ind Co. által a Koreai Köztársaságban gyártott, HPV típusú, lángfogóval ellátott, nagysebességű nyomáskiegyenlítő szelepek tárgyában Dánia kormánya által hozott ideiglenes intézkedésekről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 3/01)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre

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

mivel:

(1) Az olajszállító tartályhajókon a láng rakománytartályokba történő behatolását meggátoló eszközökre (kizárólag a nagysebességű szelepekre vonatkozóan) alkalmazandó vizsgálati előírásokat a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet MSC 677 és MSC 1009 körlevelei állapítják meg, amelyek közül ez utóbbi az ISO 15364:2000 nemzetközi szabványra vonatkozik.

(2) 2004. február 27-i levelében a Dán Tengerészeti Hatóság tájékoztatta a Bizottságot a Se-won Ind Co. (a továbbiakban a „gyártó”) által a Koreai Köztársaságban gyártott HPV típusú, lángfogóval ellátott, nagysebességű nyomáskiegyenlítő szelepek (a továbbiakban a „szelepek”) tárgyában hozott ideiglenes intézkedéseiről, amelyek értelmében a dán lobogó alatt közlekedő hajók fedélzetén felszerelt valamennyi ilyen szelepet el kell távolítani egy meghatározandó időn belül, mivel nem felelnek meg a 96/98/EK irányelv 5. cikke (1) és (2) bekezdésének.

(3) A Dán Tengerészeti Hatóság leveléhez mellékelték a Bureau Veritas bejelentett szervezet által 06842/A1 EC és 09149/A2 EC hivatkozási számmal 2002. május 6-án kiadott két EK-típusvizsgálati tanúsítvány másolatát. A 06842/A1 EC számú tanúsítvány a „HPV 3, 4, 5, 6 és 8 típusú, lángfogóval ellátott, kombinált, nagysebességű nyomáskiegyenlítő szelepekre”, míg a 09149/A2 EC tanúsítvány a HPV 10 típusú szelepekre vonatkozott.

(4) A 06842/B0 EC számú típusbizonyítványt a Bureau Veritas adta ki 2004. május 8-án, amely bizonyítvány a fent említett két típusbizonyítvány helyébe lépett. Ez az új bizonyítvány a „HPV (P)-3, 4, 5, 6, 8 és 10 típusú, 80, 100, 125, 150, 200, 250 névleges átmérőjű (a mértékegységet nem határozták meg) nagysebességű nyomáskiegyenlítő szelepekre” vonatkozott.

(5) A Dán Tengerészeti Hatóság a fent említett ideiglenes intézkedéseket a dán lobogó alatt közlekedő hajók fedélzetén felszerelt szelepek vizsgálatát követően adta ki, és a gyártó által a számára átadott dokumentumok vizsgálatára támaszkodott, amely dokumentáció az értesülések szerint többnyire 1996-ra nyúlt vissza.

(6) E dokumentáció átvizsgálása alapján a Dán Tengerészeti Hatóság a következőket állapította meg: a) a vizsgálati jegyzőkönyvek nem rögzítették a gázkoncentráció-mérők, hőmérők, áramlásmérők és időmérő készülékek kalibrálását; b) nem adtak át jegyzőkönyvet a tesztgáz vizsgálati koncentrációjáról és hőmérsékletéről, sem az alkalmazott gázáramlási sebességről; c) nem adtak át jegyzőkönyvet annak megerősítéséről, hogy a vizsgálatra az előírt sorrendben került sor; d) nem dokumentálták a 30 m/s minimális kiáramlási sebességgel kapcsolatos követelmény

<sup>(1)</sup> 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.

betartását; e) nem adtak át vizsgálati jegyzőkönyvet, amelyből megállapítható lenne az áramlási sebesség és a nyomásesés közötti összefüggés; f) nem adtak át olyan jegyzőkönyvet, amely megerősíti, hogy a tűzállósági vizsgálatot kopogás hiányában végezték el; g) nem adtak át jegyzőkönyvet az alkalmazott tesztgázra vonatkozó kísérletileg biztos maximális résvastagság (MESG) értékről, ami a Dán Tengerészeti Hatóság véleménye szerint lehetlenné tette az ISO 15364 rendelési információval kapcsolatos követelményeinek betartását; és h) az átadott dokumentáció nem bizonyította az említett szabvány 5. és 6. pontjának való megfelelést. Ezen felül a dán hatóságok által vizsgált szelepek az értesülések szerint nem feleltek meg az említett szabvány követelményeinek a szeleptányér kijelzői és a leeresztés kialakítása, valamint a elakadás/tisztítási igények megállapítására szolgáló ellenőrzési módszerek tekintetében.

- (7) A Dán Tengerészeti Hatóság kiemelte, hogy tanúja volt ilyen típusú szelepek megfelelő gázkeverékekkel és áramlási sebesség mellett történő, két bejelentett szervezet által végzett vizsgálatának Dániában, és ez a vizsgálat lángvisszacsapás miatt megbukott. Az e vizsgálatokról szóló jelentéseket mindenesetre nem adták át, és ennél fogva időpontjuk nem ismert; úgy tűnhet mindazonáltal, hogy a dán hatóságok ezen észrevétele olyan vizsgálatokra vonatkozott, amelyek arra indították őket, hogy az ilyen típusú szelepekkel szemben nemzeti tilalmat vezessenek be az irányelv hatálybalépése előtt. Levelükben a dán hatóságok megerősítették, hogy a megfelelőségi jellel ellátott és a dán hajók fedélzetén felszerelt szelepek vizsgálata azt mutatta, hogy azonosak, vagy majdnem azonosak voltak azokkal a szelepekkel, amelyeket a múltban betiltottak.
- (8) Levelében a Dán Tengerészeti Hatóság nem tért ki a vizsgálati előírások esetleges hiányosságainak értékelésére, mivel úgy ítélte meg, hogy az észlelt 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 kormányval mint bejelentő tagállammal és a szóban forgó EK-típusvizsgálati tanúsítványokat ez utóbbi nevében kibocsátó bejelentett szervezettel (a továbbiakban együttesen a „felek”).
- (10) A gyártónak a bizottsági konzultációra adott válasza a Dán Tengerészeti Hatóság 2004. február 27-i levelében felvetett kérdések tételes cáfolatát tartalmazta. A válaszhoz mellékelt dokumentációban részletes rajzok, a szelepekre vonatkozó felhasználói kézikönyv, valamint kalibrálási jegyzőkönyvek és számos vizsgálatnak, többek között a kiáramlási sebesség vizsgálatának, a kopogásvizsgálatnak, a levegőszivárgás vizsgálatának, a hidrosztatikus nyomáspróbáknak és lángvisszacsapási vizsgálatoknak a jegyzőkönyvei szerepeltek.
- (11) A Bizottságnak adott válaszában a Bureau Veritas nem foglalkozott részletesen a Dán Tengerészeti Hatóság észrevételeivel, hanem hivatkozott a gyártó által átadott infor-

mációra és dokumentációra, és felhívta a figyelmet arra, hogy a szelepeknek adott EK-típusvizsgálati tanúsítvány olyan vizsgálatokra hivatkozott, amelyeket a japán Tengerészeti Gépészeti Kutatóintézet (RIME) végzett el.

- (12) 2004. október 19-én a Dán Tengerészeti Hatóság jelentést adott át egy, a jelentés szerint dán hajóról eltávolított szelepeken végzett vizsgálatokat érintően. Az említett jelentést 2004. október 8-án adta ki a Force Technology bejelentett szervezet a Pres-Vac Engineering A/S-nek, amely hasonló berendezések gyártója, és amely úgy tűnik, átadta a vizsgált mintákat, nevezetesen két 4-es méretű HPV-szelepegységet. A vizsgálatokat egy meg nem határozott létesítményben végezték el az MSC 677 körlevéllel összhangban; azt a Force Technology tanúsította, amely lángvisszacsapást jelentett mindkét szelep tekintetében 50 nyitási cikluson belül, a IIB. robbanási osztályba tartozó (így tehát 0,65 mm MESG-értékű) rakományokra vonatkozó tesztek során.
- (13) E jelentést két másik, a Pres-Vac Engineering A/S-nek a Dán Tűzszervezeti Intézet (DBI) által 1997-ben és maga a Force Technology által 2000-ben kiadott jelentés kísérte. Ezen intézetek mindegyike tanúsította a Se-won HPV4 típusú szelepminta vizsgálatát; mindkét vizsgálatot a Pres-Vac Engineering végezte el propángáz-keverékkel (IIA. osztály, tehát 0,9 mm MESG-érték), a jelentés szerint az MSC 677 körlevéllel összhangban, az eredmény lángvisszacsapás lett; a DBI kijelentette, hogy nem igazolta a vizsgált minta és a gyártók rajzai és előírásai közötti megfelelőséget.
- (14) Míg jelentős mennyiségű adat sugallja, hogy a szelepek bizonyos feltételek mellett nem felelnek meg a lángvisszacsapás tekintetében alkalmazandó követelményeknek, ezek az adatok nem tekinthetők döntőnek, tekintettel a vizsgálati körülmények bizonytalanságára, többek között a vizsgált szelepek, különösen a hajókról eltávolított szelepek állapotára, a vizsgálatoknak otthont adó vizsgálati létesítményekre és az alkalmazott eszközök kalibrálására nézve.
- (15) A gyártó által átadott dokumentációból azonban egyértelműen kiderül, hogy a különböző vizsgálatokat, amelyek a jelentés szerint a típusvizsgálat alapját képezték, hét különböző szervezet hitelesítette (az Aacheni Egyetem, a Koreai Gép- és Anyagtani Intézet, a RIME, a Nippon Kaiji Kyokai, az Amerikai Hajózási Hivatal, a Lloyd's Register és a Det Norske Veritas) 1987 és 2002 között különböző időpontokban.
- (16) A gyártó által átadott dokumentáció azt mutatja, hogy az előírt vizsgálatok legalább egy részét saját maga végezte el és azokat a fent említett tanúsító intézmények tanúsították. Néhány esetben nem lehet megállapítani, hogy ki végezte el és ki tanúsította a vizsgálatokat, mivel az eredményeket fejléc nélküli papíron tüntették fel, az aláíró személy megjelölése nélkül. Az átadott dokumentumok egyike sem igazolta, hogy az alkalmazandó előírásokban előírt vizsgálatokat a Bureau Veritas végezte el, tanúsította azokat vagy bármilyen módon részt vett volna azokban.

- (17) A bejelentett szervezet állításával ellentétben a gyártó által átadott dokumentumok alapján úgy tűnik, egyedül a tűzállósági vizsgálatokat végezte el vagy tanúsította a RIME 1998-ban.
- (18) A Lloyd's Register és a Det Norske Veritas által kiállított tanúsítványok tekintetében úgy tűnik, hogy azokat részben vagy egészben a dokumentáció felülvizsgálata alapján állították ki. A Lloyd's Register által kiállított tanúsítvány e szervezet saját típusjóváahagyási eljárásának való megfelelésre hivatkozik; a Det Norske Veritas által kiállított tanúsítvány nem tűnik teljesnek, és nem lehet megállapítani pontos célját, jóllehet számos, az alkalmazandó vizsgálati előírásokban előírt vizsgálatra hivatkozik.
- (19) A Bizottság által átadott vizsgálati jelentéseknek csak egy része utal az alkalmazott vizsgálati előírásra; néhány esetben ezt maga a gyártó által kiállított külön magyarázó dokumentum tartalmazza.
- (20) A lángvisszacsapási vizsgálatok és tűzállósági ferasztópróbák tekintetében a gyártó azt állítja, hogy a szelepeket az IMO MSC 373 körlevelének megfelelően ténylegesen 1987-ben vizsgálták, továbbá, hogy a szelepeket később módosították és fejlesztették, jóllehet a főbb alkatrészek nem változtak. Az MSC 677 körlevelében foglalt alkalmazandó előírások 1994-ben, jóval az irányelv hatálybalépése előtt az MSC 373 körlevelében foglaltak helyébe léptek, többek között azért, hogy rendezzenek néhány bizonytalanságot a kopogásvizsgálattal és így a lángvisszacsapással kapcsolatban. A gyártó számos táblázatot adott át a következő megjegyzéssel: „Sewon/KIMM típusjóváahagyási vizsgálat”, amelyek a talán 1996-ban elvégzett lángvisszacsapási és kopogásvizsgálatok eredményeit tükrözték; e dokumentumok nem határozták meg az alkalmazott előírásokat és nem tartalmazták azokat a formai elemeket, amelyek elengedhetetlenek ahhoz, hogy meg lehessen állapítani az üggyel kapcsolatos relevanciájukat a (16) preambulumbekzdésben foglaltaknak megfelelően.
- (21) A gyártó által átadott kalibrálási tanúsítványok úgy tűnik, megfelelnek a dán hatóságok igényeinek, amennyiben valamennyi olyan készüléket érintenek, amelyre ez utóbbiak hivatkoznak és amennyiben az 1995 és 1997 közötti időszakra vonatkoznak; nem egyértelmű azonban, hogy e tanúsítványok hogyan kapcsolódnak a (15) preambulumbekzdésben említett különböző vizsgálatokhoz.
- (22) A Bizottságnak átadott információ és dokumentumok tehát ésszerű kétséget vetnek fel a tekintetben, hogy a szelepeket érintő típusvizsgálati tanúsítványnak a gyártó számára történő kiállítása előtt a Bureau Veritas bejelentett szervezet ténylegesen meggyőződött-e arról, hogy a tervezett termék mintája megfelel a vonatkozó nemzetközi jogi okmányok rendelkezéseinek; különösen nem igazolták kellő mértékben a 96/98/EK irányelv B. mellékletének „EK TÍPUSVIZSGÁLATI ELJÁRÁS (B MODUL)” című szakaszában található 4. pont rendelkezéseinek és az ISO 15364:2000 szabvány 7.1. pontjának való megfelelést.
- (23) A MESG a gáz mérhető jellemzője és reakcióképességére utal. A gyártó által átadott dokumentációban az áll, hogy a szelepeket propángáz-keverékkel tesztelték, amelynek MESG-értéke 0,9 mm. Míg a Bureau Veritas által 2004-ben kiállított típusbizonyítvány előírja, hogy a szelepeket olyan gyúlékony vegyi anyagokat szállító hajók rakománytartályain lehet használni, amelyek MESG-értéke 0,9 mm, vagy több, a korábbi, 2002-ben kiállított bizonyítványok nem tartalmaztak ilyen rendelkezést. Az ügy Bizottság általi vizsgálata azonban azt mutatta, hogy a gyártó által átadott felhasználói kézikönyvben foglalt műszaki adatok „0,53 (B. osztály)” MESG-értékre hivatkoznak. Ez a pontatlan információ félrevezető lehet a beszerelés tervezője és a hajóbiztonsági bizonyítványokat kiállító hatóságok számára; ezért valószínű, hogy az ilyen típusú szelepekkel felszerelt hajókat IIB. osztályú rakomány szállítása tekintetében engedélyezték, amely osztályra a szelepeket soha nem vizsgálták. Ez jelentős biztonsági kockázattal jár, tekintve, hogy meglehetősen nehéz lesz a lángzárnak a láng továbbterjedését megakadályoznia, ahogy a közeg MESG-értéke csökken.
- (24) Az ISO15364 szabvány 5. és 6. pontjának való megfelelést illetően a dán hatóságok soha nem határozták meg közelebről a szeleptányér-kijelzőkre és az elakadás/tisztítási igények megállapítását szolgáló ellenőrzési módszerekre vonatkozó követelményeiket, így nem is kaptak soha erre vonatkozó választ a gyártótól vagy a bejelentett szervezettől. 2004. július 28-án a dán hatóságok azonban azt állították a gyártó által átadott rajzok alapján, hogy az ISO 15364 szabvány rendelkezéseit megsértve: a) a vákuumcsapot üveg figyelőcsövön keresztül figyelték meg, és b) a leeresztő szerkezet vízszintesen rakománygőzt bocsátott ki.
- (25) Az említett szabvány 5.2. pontja tiltja a nem fém anyagok használatát az eszköz nyomásvisszatartó alkatrészeiben a tömítéseken és a zárósapkán kívül. A gyártó által átadott rajzok vizsgálata kétségeket vet fel abban a tekintetben, hogy a dán hatóságok által említett üvegcső ténylegesen nyomásvisszatartó alkatrész-e, vagy azt nem kellene-e zárósapkának tekinteni. Ezért, a Bizottság rendelkezésére álló dokumentáció alapján nem állapítható meg ésszerű bizonyossággal ezen egyedi követelmény megsértése.
- (26) A fent említett szabvány 6.5. pontja előírja, hogy a leeresztő vezetékéből nem szabadulhat ki gőz, kivéve, ha a leeresztő vezetékét ellátták a lángok áthatolását meggátoló megfelelő eszközökkel, és az megfelel a kiáramlási sebességgel és iránnyal kapcsolatos valamennyi követelménynek; míg a 6.9. pont előírja, hogy a vezeték végére helyezett eszközöket úgy kell kialakítani, hogy a kiáramlás függőlegesen felfelé irányuljon a gyártó által tervezett valamennyi áramlási sebesség mellett. A gyártó által átadott rajzok vízszintes kimenettel rendelkező leeresztő vezetékét ábrázolnak; nem egyértelmű azonban, hogy a leeresztő vezeték az adott helyen lehetővé teszi-e gőz kiszabadulását. A Bizottság ezért nem tudja megerősíteni a dán hatóságok értékelését.
- (27) Az ilyen típusú szelepeket érintően hibás szelepműködés előfordulását nem jelentették a Bizottságnak; minden ésszerű erőfeszítést meg kell tenni azonban a tengeri közlekedés biztonságával kapcsolatos lehetséges veszélyek megszüntetésére,

ELFOGADTA EZT A VÉLEMÉNYT:

*1. cikk*

A Se-won Ind Co. által a Koreai Köztársaságban gyártott, HPV típusú szelepekre vonatkozó ideiglenes intézkedések, amelyeket a dán kormány 2004. február 27-i levelében jelentett be a Bizottságnak, megfelelőek és arányosak a tengeri közlekedés biztonságának védelme tekintetében, ezért indokoltak.

*2. cikk*

A Bizottság azt ajánlja, hogy a tagállamok biztosítsák a fent említett szelepek piacaikról történő kivonását, amíg az új típusvizsgálati tanúsítványt az irányelv követelményeinek teljes mértékben megfelelően ki nem adják.

*3. cikk*

A Bizottság azt ajánlja, hogy a tagállamok hozzanak meg minden megfelelő intézkedést annak érdekében, hogy biztosítsák a lobogójuk alatt közlekedő, az említett szelepekkel felszerelt

hajók biztonságát, beleértve legalább a következő intézkedéseket: a) minden olyan esemény kivizsgálása, amely a szelep hibás működésére utal, különös tekintettel a kopogásra és a nyomáscsúcsértékekre a feltöltés és kiürítés során; b) annak biztosítása, hogy az említett szelepekkel felszerelt egyetlen hajó se szállít hasson 0,9 mm-nél alacsonyabb MESG-értékű rakományt.

*4. cikk*

A tagállamok a lehető leghamarabb tájékoztatják a Bizottságot és a többi tagállamot az e vélemény értelmében hozott bármilyen intézkedésről.

Kelt Brüsszelben, 2008. január 7-én.

*a Bizottság részéről*

Jacques BARROT

*alelnök*

---