

## I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

## OPINIE

## KOMISJA

## OPINIA KOMISJI

z dnia 7 stycznia 2008 r.

**w sprawie środków tymczasowych podjętych przez rząd Danii w odniesieniu do ciśnieniowych/próżniowych zaworów nadmiarowych wysokiej szybkości z osłoną płomieniową typu HPV produkowanych przez Se-won Ind Co. w Republice Korei**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 3/01)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

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,

a także mając na uwadze, co następuje:

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

(2) W piśmie z dnia 27 lutego 2004 r. Duński Urząd Morski powiadomił Komisję o środkach tymczasowych podjętych przez niego w odniesieniu do ciśnieniowych/próżniowych zaworów nadmiarowych wysokiej szybkości z osłoną płomieniową typu HPV (zwanymi dalej „zaworami”) produkowanych przez przedsiębiorstwo Se-won Ind Co. w Republice Korei (zwane dalej „producentem”), zgodnie z którymi wszelkie takie zawory zainstalowane na statkach pływających pod banderą duńską miały zostać usunięte w pozostającym do ustalenia okresie z powodu niespełniania wymogów art. 5 ust. 1 i 2 dyrektywy 96/98/WE.

(3) Do pisma Duńskiego Urzędu Morskiego załączono kopie dwóch certyfikatów badań typu WE o numerach 06842/A1 WE oraz 09149/A2 WE, wydanych w dniu 6 maja 2002 r. przez jednostkę notyfikowaną Bureau Veritas. Certyfikat o numerze 06842/A1 WE dotyczył „ciśnieniowego/próżniowego zaworu nadmiarowego wysokiej szybkości z osłoną płomieniową typów HPV 3, 4, 5, 6 oraz 8”, a certyfikat 09149/A2 WE dotyczył typu HPV 10.

(4) Certyfikat homologacji typu nr 06842/B0 WE został wydany w dniu 8 maja 2004 r. przez Bureau Veritas i zastąpił dwa certyfikaty homologacji typu, o których mowa wyżej. Nowy certyfikat dotyczył „ciśnieniowego zaworu nadmiarowego wysokiej szybkości typu HPV (P)-3, 4, 5, 6, 8, 10” o średnicach nominalnych: 80, 100, 125, 150, 200, 250 (jednostek miar nie podano).

(5) Duński Urząd Morski podjął wyżej wymienione środki tymczasowe na podstawie kontroli zaworów zainstalowanych na statkach pływających pod banderą duńską oraz na podstawie badania dokumentacji dostarczonej przez producenta, która według uzyskanych informacji obejmowała głównie 1996 r.

(6) Po zbadaniu dokumentacji Duński Urząd Morski stwierdził, że: a) zapisy z badań nie zawierają zapisów o kalibracji mierników stężenia gazu, termometrów, przepływomierzy i urządzeń rejestracji czasu; b) nie przedstawiono żadnych zapisów dotyczących stężenia i temperatury gazu doświadczalnego stosowanego podczas badania, ani stosowanych szybkości przepływu gazu; c) nie przedstawiono żadnych zapisów potwierdzających, że badania przeprowadzono we właściwej kolejności; d) nie udokumentowano zgodności z wymogiem zachowania minimalnej prędkości wypływu o wartości 30 metrów na sekundę w dowolnym czasie; e) nie

<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).

- podano żadnych zapisów z badań, zgodnie z którymi można by ustalić zależność pomiędzy szybkością przepływu a spadkiem ciśnienia; f) nie podano żadnych zapisów, z których wynikałoby, że badanie odporności na ogień przeprowadzono przy braku uderzenia tłoka; g) nie podano żadnych zapisów dotyczących wartości parametru maksymalnej bezpiecznej odległości doświadczalnej (ang. Maximum Experimental Safe Gap, MESH) dla zastosowanego gazu doświadczalnego, co w opinii Duńskiego Urzędu Morskiego uniemożliwiło zastosowanie się do wymogów normy ISO 15364 w zakresie specyfikacji zamówień; oraz h) dostarczona dokumentacja nie wykazywała zgodności z wymogami rozdziału 5 i 6 wyżej wymienionej normy. Ponadto, według otrzymanych informacji, zawory skontrolowane przez organy duńskie nie spełniały wymogów wspomnianej normy w zakresie wskaźnika przepływu zaworu i konstrukcji spustu, jak również sposobów kontroli w celu ustalenia zanieczyszczenia/potrzeby oczyszczenia.
- (7) Duński Urząd Morski podkreślił, że badanie tego rodzaju zaworów z zastosowaniem właściwej mieszaniny gazów i szybkości przepływów przeprowadziły dwie jednostki notyfikowane w Danii w obecności przedstawicieli Urzędu oraz, że badanie to nie udało się z powodu cofania się płomienia. Sprawozdania z tych badań nie zostały jednak dostarczone i dlatego nieznana jest ich data. Wydaje się jednak, że uwaga organów duńskich dotyczyła badań, które spowodowały wydanie krajowego zakazu stosowania zaworów tego typu przed wejściem w życie dyrektywy. Organ duński potwierdził w swoim piśmie, że kontrola zaworów ze znakiem „wheel mark” zainstalowanych na duńskich statkach wykazała, że były one identyczne lub prawie identyczne z zaworami, których stosowanie zabroniono w przeszłości.
- (8) W swoim piśmie Duński Urząd Morski nie wskazał na potencjalne wady norm dotyczących badań, uważając że z zaobserwowanych problemów nie wynikało, iż normy są niewystarczające.
- (9) Po otrzymaniu pisma od Duńskiego Urzędu Morskiego Komisja podjęła konsultacje z Duńskim Urzędem Morskim, producentem, rządem francuskim jako notyfikującym państwem członkowskim oraz z jednostką notyfikowaną, która w imieniu notyfikującego państwa członkowskiego wystawiła przedmiotowe certyfikaty badania typu WE (zwanymi dalej wspólnie „stronami”).
- (10) W odpowiedzi na zapytanie Komisji producent punkt po punkcie odrzucił wszystkie zarzuty, które Duński Urząd Morski zawarł w swoim piśmie z dnia 27 lutego 2004 r. Do odpowiedzi załączona była dokumentacja obejmująca szczegółowe rysunki i instrukcję użytkowania zaworów, jak również zapisy dotyczące kalibracji oraz zapisy z poszczególnych badań obejmujących m.in. badania prędkości wypływu, badania uderzenia tłoka, badania szczelności powietrznej, badania ciśnienia hydrostatycznego oraz badania cofania się płomienia.
- (11) W odpowiedzi skierowanej do Komisji Bureau Veritas nie odniosła się szczegółowo do uwag organów duńskich, ale nawiązała do informacji i dokumentacji dostarczonej przez producenta oraz przestrzegła, że certyfikaty badania typu WE przyznane zaworom dotyczyły badań przeprowadzonych przez Instytut Badań Inżynierii Morskiej (ang. Research Institute of Marine Engineering, RIME) w Japonii.
- (12) W dniu 19 października 2004 r. Duński Urząd Morski dostarczył sprawozdanie dotyczące badań przeprowadzonych na zaworach rzekomo usuniętych z duńskiego statku. Sprawozdanie to zostało sporządzone 8 października 2004 r. przez jednostkę notyfikowaną Force Technology dla przedsiębiorstwa Messrs Pres-Vac Engineering A/S, które produkuje podobne urządzenia i które najprawdopodobniej dostarczyło badane próbki, tzn. dwie sztuki zaworów HPV o rozmiarze 4. Badanie przeprowadzono w nieokreślonym obiekcie zgodnie z okólnikiem MSC 677 w obecności przedstawicieli Forces Technology, którzy odnotowali wystąpienie cofania się płomienia w 50 cyklach otwarcia dla obydwu zaworów podczas ich badania dla ładunków z grupy wybuchowej IIB (wartość MESH wynosiła zatem 0,65 mm).
- (13) Sprawozdaniu towarzyszyły dwa inne sprawozdania dla Messrs Pres-Vac Engineering A/S sporządzone odpowiednio przez duński Instytut Technologii Ogniowej (DBI) w 1997 r. oraz przez Force Technology w 2000 r. Instytuty te były obecne podczas badań próbki zaworu typu Se-won HPV4. Obydwa badania zostały przeprowadzone przez Pres-Vac Engineering z wykorzystaniem mieszaniny propanu (grupa wybuchowa IIA, wartość MESH wynosząca 0,9 mm) podobno zgodnie z okólnikiem MSC 677. W trakcie badań wystąpiło cofanie się płomienia. Instytut Technologii Ogniowej (DBI) oświadczył, że nie zweryfikował zgodności pomiędzy badaną próbką a rysunkami i specyfikacjami producenta.
- (14) Wprawdzie wiele danych wskazuje na to, że zawory mogłyby w określonych okolicznościach nie spełnić obowiązujących wymogów w zakresie cofania się płomienia, danych tych nie można traktować jako rozstrzygające z powodu niepewności co do okoliczności badań, dotyczących m.in. stanu badanych zaworów, szczególnie tych usuniętych ze statków, infrastruktury badawczej stosowanej do badań oraz kalibracji użytej aparatury.
- (15) Z dokumentacji dostarczonej przez producenta wynika jednak, że różne rodzaje badań, które podobno stanowiły podstawę badania typu były certyfikowane przez siedem różnych jednostek (Uniwersytet w Akwizgranie, Koreański Instytut Maszyn i Materiałów, RIME, Nippon Kaiji Kyokai, Amerykańskie Biuro Żeglugi, Lloyd's Register oraz Det Norske Veritas) w różnym czasie pomiędzy 1987 r. a 2002 r.
- (16) Dokumentacja dostarczona przez producenta wykazuje, że przynajmniej część wymaganych badań została przez niego przeprowadzona w obecności wyżej wymienionych jednostek certyfikujących. W niektórych przypadkach ustalenie kto przeprowadził badania i w czyjej obecności jest niemożliwe, ponieważ wyniki podano na papierze bez nagłówka firmowego, ani tożsamości osób podpisujących. Dostarczone dokumenty w żaden sposób nie potwierdzają, że Bureau Veritas przeprowadziła, była obecna lub w jakikolwiek inny sposób uczestniczyła w badaniach wymaganych przez obowiązujące normy.

- (17) W przeciwieństwie do oświadczenia jednostki notyfikowanej, z dostarczonej przez producenta dokumentacji wynika, że jedynie badania bezpieczeństwa ogniowego w 1998 r. zostały prawdopodobnie przeprowadzone przez RIME lub w jego obecności.
- (18) Certyfikaty dostarczone przez Lloyd's Register i Det Norske Veritas prawdopodobnie zostały wystawione w całości lub części na podstawie przeglądu dokumentacji. Certyfikat dostarczony przez Lloyd's Register odnosi się do zgodności z jego własnym systemem homologacji typu. Certyfikat dostarczony przez Det Norske Veritas wydaje się niekompletny i nie można dokładnie określić celu jego wystawienia, pomimo iż odnosi się do dużej liczby badań wymaganych przez obowiązujące normy.
- (19) Jedynie część sprawozdań z badań dostarczonych Komisji wskazuje na zastosowaną normę. W niektórych przypadkach jest ona podana w oddzielnym dokumencie wyjaśniającym opracowanym przez producenta.
- (20) W odniesieniu do badań na cofanie się płomienia oraz badań trwałości podczas palenia, producent oświadcza, że w 1987 r. zawory były badane na zgodność z okólnikiem IMO MSC 373 oraz że następnie były modyfikowane i ulepszone, chociaż komponenty główne się nie zmieniły. Obowiązujące normy podane w okólniku MSC 677 zastąpiły normy podane w okólniku MSC 373 w 1994 r., a więc znacznie wcześniej niż dyrektywa weszła w życie, w celu m.in. rozstrzygnięcia wielu niejednoznaczności dotyczących badań na uderzenie tłoka oraz badań na cofanie się płomienia. Producent dostarczył liczne tabele opatrzone sformulowaniem „badanie homologacyjne typu: Sewon/KIMM” i zawierające wyniki badań na cofanie się płomienia i badań na uderzenie tłoka, które podobno zostały przeprowadzone w 1996 r. W dokumentach tych nie podano zastosowanych norm ani nie uwzględniono elementów formalnych niezbędnych do ustalenia ich adekwatności dla przedmiotowego przypadku, jak przedstawiono w punkcie 16.
- (21) Certyfikaty kalibracji dostarczone przez producenta wydają się spełniać wymogi organów duńskich w tym sensie, że dotyczą całej aparatury pomiarowej, do której organy te się odnosiły i obejmują okres pomiędzy 1995 r. a 1997 r. Jednak niejasne jak owe certyfikaty wiążą się z różnymi badaniami, o których mowa w punkcie 15.
- (22) W związku z powyższymi informacjami i dokumentami dostarczone Komisji prowadzą do powstania wątpliwości, czy przed dostarczeniem producentowi certyfikatu badania typu dotyczącego zaworów jednostka notyfikowana Bureau Veritas skutecznie ustaliła, że próbka reprezentatywna dla przewidywanej produkcji była zgodna z postanowieniami stosownych dokumentów międzynarodowych. W szczególności nie wykazano wystarczającej zgodności z punktem 4 rozdziału „BADANIE TYPU WE (MODUŁ B)” załącznika B do dyrektywy 96/98/WE oraz rozdziałem 7.1 normy ISO 15364:2000.
- (23) MESH jest wymiernym parametrem gazu, określającym jego reaktywność. Dokumentacja dostarczona przez producenta wskazuje, że zawory badano mieszaniną propanu, dla którego wartość MESH wynosi 0,9 mm. Wprawdzie certyfikat homologacji dostarczony przez Bureau Veritas w 2004 r. określa, że zawory mogą być stosowane w zbiornikach ładunkowych w zbiornikowcach przewożących chemiczne substancje łatwopalne o MESH równej 0,9 mm lub większej, to jednak poprzedni certyfikat dostarczony w 2002 r. nie zawierał takiego zapisu. Z drugiej strony badanie dokumentacji sprawy przez Komisję wykazało, że dane techniczne zawarte w instrukcji użytkownika dostarczonej przez producenta dotyczyły MESH równej „0,53 (grupa B)”. Taka niepełna informacja może wprowadzać w błąd konstruktora oraz organ wystawiający certyfikat bezpieczeństwa statku. Zatem prawdopodobnym jest, że statki wyposażone w zawory tego typu mogły uzyskać zezwolenie do przewożenia ładunków z grupy IIB, dla których zawory nigdy nie były badane. Fakt ten może w konsekwencji powodować istotne obniżenie bezpieczeństwa biorąc pod uwagę, że w przypadku zmniejszenia się wartości MESH ośrodka niezmiernie trudno zapobiec propagacji płomienia poprzez zastosowanie urządzenia odcinającego.
- (24) W zakresie zgodności z rozdziałem 5 i 6 normy ISO 15364 organy duńskie nigdy nie zgłosiły zastrzeżeń w odniesieniu do wskaźników przepon zaworów ani metod kontroli w celu ustalenia zanieczyszczenia/potrzeby oczyszczenia, w związku z tym nigdy nie otrzymały odpowiedzi od producenta ani jednostki notyfikowanej. Jednak w dniu 28 lipca 2004 r. organy duńskie zgłosiły, na podstawie rysunków przedłożonych przez producenta, że występują niezgodności z przepisami normy ISO 15364: a) przez szklany wziernik zaobserwowano trzpień próżniowy oraz b) konstrukcja spustu odprowadzała parę gazową w kierunku poziomym.
- (25) Punkt 5.2 wspomnianej normy zabrania stosowania w urządzeniu materiałów niemetalowych do konstrukcji elementów utrzymujących ciśnienie innych niż uszczelki i zamknięcia. Badanie rysunków dostarczonych przez producenta powoduje powstanie wątpliwości, czy rurka szklana, do której odnoszą się organy duńskie jest elementem utrzymania ciśnienia czy też należy ją uznać za zamknięcie. Dlatego w oparciu o dostępną dokumentację Komisja nie jest w stanie ustalić z odpowiednim stopniem pewności, że występuje niezgodność z tym konkretnym wymogiem.
- (26) Punkt 6.5 wymienionej normy stanowi, że spust nie może umożliwiać wydostawania się pary jeśli nie jest wyposażony w odpowiednie zabezpieczenia przed przedostawaniem się płomienia albo nie spełnia wszystkich wymogów dotyczących prędkości i kierunku wypływu; natomiast punkt 6.9 stanowi, że urządzenia końcowe muszą być skonstruowane w taki sposób, aby ukierunkowywać wypływ pionowo w górę przy każdej szybkości przepływu przewidywanej przez producenta. Rysunki dostarczone przez producenta pokazują spust z poziomym otworem wylotowym. Jednak niejasne jest, czy spust może umożliwiać wydostawanie się pary po zainstalowaniu w swojej docelowej lokalizacji. Dlatego Komisja nie może potwierdzić oceny dokonanej przez organy duńskie.
- (27) Dotychczas nie zgłoszono do Komisji przypadków wadliwego funkcjonowania zaworów tego typu. Jednakże należy podjąć wszelkie możliwe działania w celu wyeliminowania potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa statków,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ OPINIĘ:

*Artykuł 1*

Środki tymczasowe zgłoszone Komisji przez rząd duński w piśmie z dnia 27 lutego 2004 r. w odniesieniu do zaworów typu HPV produkowanych przez Se-won Ind Co. w Republice Korei, są odpowiednie i współmierne dla ochrony bezpieczeństwa morskiego i dlatego są uzasadnione.

*Artykuł 2*

Komisja zaleca, aby państwa członkowskie zapewniły usunięcie z ich rynków wyżej wymienionych zaworów do czasu dostarczenia nowego certyfikatu badania typu w pełni zgodnego z wymogami dyrektywy.

*Artykuł 3*

Komisja zaleca, aby państwa członkowskie, w celu zagwarantowania bezpieczeństwa statków pływających pod ich banderą i wyposażonych w wymienione wyżej zawory, podjęły wszelkie

stosowne działania obejmujące co najmniej: a) badanie każdego przypadku znamionującego wadliwe funkcjonowanie zaworu, w szczególności dotyczącego uderzeń tłoka oraz ciśnienia szczytowego podczas ładowania i rozładowania; oraz b) dopilnowanie, aby żaden statek wyposażony w wyżej wymienione zawory nie otrzymał zezwolenia na przewożenie ładunków o wartości MESH mniejszej niż 0,9 mm.

*Artykuł 4*

Państwa członkowskie powinny jak najszybciej poinformować Komisję i inne państwa członkowskie o wszelkich środkach podjętych na podstawie niniejszej opinii.

Sporządzono w Brukseli dnia 7 stycznia 2008 r.

*W imieniu Komisji*

Jacques BARROT

*Wiceprzewodniczący*

---