

I

(Entschliefungen, Empfehlungen und Stellungnahmen)

STELLUNGNAHMEN

KOMMISSION

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

vom 7. Januar 2008

zu einstweiligen Maßnahmen der Regierung Dänemarks in Bezug auf Hochgeschwindigkeits-Überdruck-/Sicherheitsventile mit Flammenschutz (Modell HPV) der Firma Se-won Ind Co. (Republik Korea)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/C 3/01)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 13,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die geltenden Prüfnormen für Sicherheitseinrichtungen zur Verhinderung des Durchgangs von Flammen in die Ladetanks von Öltankschiffen (nur Hochgeschwindigkeitsventile), sind in den MSC-Rundschreiben 677 und 1009 der IMO (Internationale Seeschiffahrtsorganisation) enthalten, wobei letzteres sich auf die internationale Norm ISO 15364:2000 bezieht.

(2) Mit Schreiben vom 27. Februar 2004 unterrichtete die dänische Seeschiffahrtsbehörde die Kommission über einstweilige Maßnahmen, die sie in Bezug auf Hochgeschwindigkeits-Überdruck-/Sicherheitsventile mit Flammenschutz (Modell HPV) (nachstehend „Ventile“) der Firma Se-won Ind Co. (Republik Korea) (nachstehend „Hersteller“) getroffen hat. Danach sollen Ventile des genannten Modells innerhalb eines noch festzulegenden Zeitraums wegen Nichteinhaltung von Artikel 5 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 96/98/EG von Schiffen, die unter dänischer Flagge fahren, entfernt werden.

(3) Dem Schreiben der dänischen Seeschiffahrtsbehörde lagen Kopien zweier am 6. Mai 2002 von der benannten Stelle „Bureau Veritas“ ausgestellter EG-Baumusterprüfbescheinigungen bei (Nr. 06842/A1 EC und 09149/A2 EC). Die Bescheinigung Nr. 06842/A1 EC betraf kombinierte Hochgeschwindigkeits-Überdruck-/Sicherheitsventile mit Flammenschutz der Modelltypen HPV 3, 4, 5, 6 und 8, die Bescheinigung Nr. 09149/A2 EC betraf den Modelltyp HPV 10.

(4) Die Baumusterprüfbescheinigung Nr. 06842/B0 EC wurde am 8. Mai 2004 von Bureau Veritas ausgestellt und ersetzte die beiden oben genannten Bescheinigungen. Diese neue Bescheinigung betraf Hochgeschwindigkeits-Überdruckventile der Modelltypen (P)-3, 4, 5, 6, 8, 10 mit Nenndurchmesser 80, 100, 125, 150, 200, 250 (ohne Angabe der Einheit).

(5) Die dänische Seeschiffahrtsbehörde traf die oben genannten einstweiligen Maßnahmen nach der Inspektion von Ventilen, die auf Schiffen unter dänischer Flagge montiert waren, sowie nach Prüfung der vom Hersteller vorgelegten Unterlagen, die den Angaben zufolge größtenteils aus dem Jahr 1996 stammten.

(6) Bei der Prüfung dieser Unterlagen stellte die dänische Seeschiffahrtsbehörde folgendes fest: a) Die Prüfprotokolle umfassten keine Protokolle über die Kalibrierung von Gaskonzentrationsmessgeräten, Thermometern, Durchflussmessern und Zeitaufzeichnungsgeräten; b) weder über die Konzentration und die Temperatur des Testgases während der Prüfung noch über den gewählten Gasdurchsatz wurden Aufzeichnungen vorgelegt; c) es wurden keine Aufzeichnungen vorgelegt, die belegen, dass die Prüfungen in der vorgeschriebenen Reihenfolge durchgeführt wurden; d) die konstante Einhaltung der Mindestausströmgeschwindigkeit von 30 m/s wurde nicht belegt;

⁽¹⁾ ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/84/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

- e) es wurden keine Prüfprotokolle zur Ermittlung der Zusammenhänge zwischen Durchsatz und Druckabfall vorgelegt; f) es wurden keine Aufzeichnungen vorgelegt, die belegen, dass die Brandprüfungen ohne Hämmern verliefen; g) es wurden keine Aufzeichnungen über den Wert der Normspaltweite (NSW) des verwendeten Prüf gases vorgelegt, weshalb nach Auffassung der dänischen Seeschiffverkehrsbehörde die Einhaltung der Bestellinfor mationsanforderungen nach ISO 15364 unmöglich war; h) die eingereichten Unterlagen belegen nicht die Einhal tung der Anforderungen der Abschnitte 5 und 6 der genannten Norm. Außerdem entsprachen die von den dänischen Behörden untersuchten Ventile den Prüfunter lagen zufolge nicht den Anforderungen der genannten Norm in Bezug auf die Ventilanzeige und die Auslegung des Abflusses sowie die Vorrichtungen zur Prüfung auf Ventilverklebung bzw. Feststellung des Reinigungsbedarfs.
- (7) Die dänische Seeschiffverkehrsbehörde betonte, dass sie der Prüfung von Ventilen dieser Bauart mit ordnungsge mäßigen Gasmischungen und Durchsätzen durch zwei benannte Stellen in Dänemark beiwohnte, wobei das Ergebnis wegen Flammenrückschlag negativ ausgefallen sei. Allerdings wurden die entsprechenden Prüfprotokolle nicht vorgelegt, so dass der Zeitpunkt der Prüfungen unbekannt ist; dem Anschein nach bezieht sich diese Feststellung der dänischen Behörden jedoch auf Prüfungen, die sie dazu veranlasst haben, Ventile dieses Typs vor Inkrafttreten der Richtlinie landesweit zu verbieten. In ihrem Schreiben haben die dänischen Behörden bestätigt, dass sich bei der Prüfung der mit einem Steuerrad gekennzeichneten Ventile auf dänischen Schiffen gezeigt hat, dass diese mit den zuvor verbotenen Ventilen bau gleich oder nahezu baugleich waren.
- (8) In ihrem Schreiben machte die dänische Seeschiffverkehrsbehörde keine Angaben zu potenziellen Mängeln der Prüf normen selbst, da die festgestellten Probleme ihrer Ansicht nach nicht auf Unzulänglichkeiten der Normen hinwiesen.
- (9) Nach Eingang des Schreibens der dänischen Seeschiff verkehrsbehörde konsultierte die Kommission diese Behör de, den Hersteller, die französische Regierung (notifizie render Mitgliedstaat) und die benannte Stelle, die für Frankreich die EG-Baumusterprüfbescheinigungen aus ge stellt hat (nachstehend gemeinsam als „die Parteien“ bezeichnet).
- (10) In der Antwort auf die Anfrage der Kommission wider sprach der Hersteller Punkt für Punkt den Feststellungen im Schreiben der dänischen Seeschiffverkehrsbehörde vom 27. Februar 2004. Die Antwort beinhaltete Unterlagen mit detaillierten Zeichnungen und der Betriebsanleitung für die Ventile sowie Kalibrierungsprotokolle und die Pro tokolle mehrerer Prüfungen, die sich unter anderem auf Ausströmgeschwindigkeit, Hämmern, Luftaustritt, hydro statischen Druck und Flammenrückschlag erstreckten.
- (11) Bureau Veritas ging in dem Antwortschreiben an die Kommission nicht im Einzelnen auf die Feststellungen der dänischen Behörden ein, sondern nahm auf die Anga ben und Unterlagen des Herstellers Bezug und verwies darauf, dass die für die Ventile ausgestellte EG-Baumuster prüfbescheinigung sich auf Prüfungen des japanischen Forschungsinstituts für Schiffstechnik (RIME) bezieht.
- (12) Am 19. Oktober 2004 legte die dänische Seeschiffver kehrsbehörde einen Bericht über die Prüfung von Ventilen vor, die den Angaben zufolge aus einem dänischen Schiff ent fernt worden waren. Dieser Bericht wurde am 8. Oktober 2004 von der benannten Stelle „Force Technology“ für die Firma Pres-Vac Engineering A/S angefertigt, die ähnl che Geräte herstellt und offenbar die geprüften Exemplare geliefert hatte, nämlich zwei HPV-Ventile der Größe 4. Die Prüfung wurde in nicht bezeichneten Anlagen ge mäß dem Rundschreiben MSC 677 in Anwesenheit von Force Technology vorgenommen; dabei stellte Force Technology bei der Prüfung mit Ladungen der Explo sionsgruppe II B (also mit einem NSW-Wert von 0,65 mm) im Fall beider Ventile innerhalb von 50 Öff nungszyklen Flammenrückschlag fest.
- (13) Diesem Bericht lagen zwei weitere Berichte bei, die vom dänischen Brandschutzinstitut (DBI) und Force Technology selbst im Jahr 2000 für Pres-Vac Engineering A/S erstellt wurden. Jede dieser Organisationen hatte der Prüfung eines Se-won HPV4-Ventils beigewohnt; beide Prüfungen wurden von Pres-Vac Engineering mit einer Propangas mischung (Explosionsgruppe II A, also NSW-Wert von 0,9 mm) und den Angaben zufolge in Übereinstimmung mit dem MSC-Rundschreiben 677 durchgeführt, wobei Flammenrückschlag auftrat; das DBI gab an, die Überein stimmung zwischen den geprüften Exemplaren und den Zeichnungen und Spezifikationen des Herstellers nicht überprüft zu haben.
- (14) Es liegen zwar in beträchtlichem Umfang Daten vor, die darauf hinweisen, dass die Ventile unter bestimmten Bedingungen nicht den geltenden Anforderungen für den Rückschlag entsprechen, doch können diese Informatio nen nicht als schlüssiger Nachweis betrachtet werden, da Unsicherheiten im Zusammenhang mit den Prüfungs bedingungen bestehen, z. B. bezüglich des Zustands der geprüften Ventile (insbesondere jener, die von Schiffen entfernt wurden), der Prüfanlagen und der Kalibrierung der verwendeten Instrumente.
- (15) Allerdings geht aus den vom Hersteller vorgelegten Unter lagen deutlich hervor, dass die diversen Prüfungen, auf welche die Baumusterprüfung sich den Angaben zufolge stützte, zu unterschiedlichen Zeitpunkten zwischen 1987 und 2002 von bis zu sieben verschiedenen Stellen zerti fiziert worden waren (Universität Aachen, Koreanisches Institut für Maschinen und Werkstoffe, RIME, Nippon Kaiji Kyokai, American Bureau of Shipping, Lloyd's Register und Det Norske Veritas).
- (16) Aus den vom Hersteller vorgelegten Unterlagen geht her vor, dass dieser die vorgeschriebenen Prüfungen zumin dest teilweise selbst in Anwesenheit der oben genannten Zertifizierungsstellen durchgeführt hat. In einigen Fällen ist es nicht möglich, festzustellen, von wem und in wes sen Anwesenheit die Prüfungen durchgeführt wurden, da die Ergebnisse auf Papier ohne Kopf sowie ohne Angabe der Unterzeichner vorgelegt werden. In keinem der vorge legten Dokumente wird Bureau Veritas bescheinigt, die von den geltenden Normen vorgeschriebenen Prüfungen selbst durchgeführt zu haben, diesen beigewohnt zu haben oder in irgendeiner Weise daran beteiligt gewesen zu sein.

- (17) Entgegen den Angaben der benannten Stelle wurden den vom Hersteller vorgelegten Unterlagen zufolge offenbar nur Brandsicherheitsprüfungen 1998 vom RIME selbst oder in Anwesenheit seiner Vertreter durchgeführt.
- (18) Die von Lloyd's Register und Det Norske Veritas ausstellten Bescheinigungen basieren anscheinend teilweise oder vollständig auf einer Aktenprüfung. Die von Lloyd's Register ausgestellte Bescheinigung bezieht sich auf die Einhaltung des eigenen Genehmigungssystems; die von Det Norske Veritas ausgestellte Bescheinigung ist dem Anschein nach unvollständig und keinem genauen Zweck zuzuordnen, obwohl sie auf eine große Anzahl von Prüfungen Bezug nimmt, die nach den geltenden Prüfnormen vorgeschrieben sind.
- (19) Nur in einem Teil der Prüfberichte, die der Kommission vorgelegt wurden, wird die angewandte Prüfnorm angegeben; in einigen Fällen wird diese in einer vom Hersteller selbst verfassten, getrennten Erläuterung genannt.
- (20) In Bezug auf die Rückschlag- und Feuerbeständigkeitsprüfungen gibt der Hersteller an, dass die Ventile 1987 anhand des MSC-Rundschreibens 373 der IMO geprüft und daraufhin modifiziert worden seien, wobei gleichwohl die wichtigsten Bauteile unverändert blieben. Die im MSC-Rundschreiben 677 enthaltenen Normen ersetzen 1994 — lange vor Inkrafttreten der Richtlinie — jene des Rundschreibens 373, um unter anderem eine Reihe von Ungewissheiten bezüglich der Prüfung auf Hämmern und mithin Flammenrückschlag auszuräumen. Der Hersteller legte eine Reihe von Tabellen unter der Überschrift „Baumusterprüfung: Sewon/KIMM“ mit den Ergebnissen von Prüfungen auf Rückschlag und Hämmern vor, die 1996 durchgeführt worden seien; diese Unterlagen enthalten weder die Angabe der angewandten Norm noch sonstige offizielle Angaben, die notwendig sind, um ihre Relevanz für den vorliegenden Fall gemäß Erwägung 16 zu ermitteln.
- (21) Offenbar genügen die vom Hersteller vorgelegten Kalibrierscheine den Anforderungen der dänischen Behörden insofern, als sie alle Geräte betreffen, für welche diese Anforderungen gelten, und zwar für den Zeitraum zwischen 1995 und 1997; allerdings ist der Bezug zwischen diesen Kalibrierscheinen und den diversen in Erwägung 15 genannten Prüfungen unklar.
- (22) Die der Kommission übermittelten Informationen und Unterlagen lassen also erhebliche Zweifel daran aufkommen, dass die benannte Stelle Bureau Veritas die Konformität eines für die beabsichtigte Produktion repräsentativen Exemplars mit den geltenden internationalen Vorschriften tatsächlich überprüft hat, bevor sie dem Hersteller eine Baumusterprüfbescheinigung für die Ventile ausstellte. Insbesondere die Einhaltung der Bestimmungen von Punkt 4 im Abschnitt „EG-BAUMUSTERPRÜFUNG (MODUL B)“ von Anhang B der Richtlinie 96/98/EG sowie mit Abschnitt 7.1 der Norm ISO 15364:2000 wurde nicht hinreichend belegt.
- (23) Die Normalspaltweite ist eine messbare Kenngröße eines Gases, die dessen Reaktivität widerspiegelt. Den vom Hersteller vorgelegten Unterlagen zufolge wurden die Ventile mit einer Propangasmischung mit einem NSW-Wert von 0,9 mm geprüft. Während die Ventile nach der von Bureau Veritas 2004 ausgestellten Baumusterprüfbescheinigung auf Ladetanks von Chemikalienschiffen verwendet werden können, die entzündliche Chemikalien mit einem NSW-Wert von 0,9 mm oder darüber befördern, enthielten die zuvor im Jahr 2002 ausgestellten Bescheinigungen keine derartige Bestimmung. Die Kommission hat bei der Prüfung der Akte jedoch festgestellt, dass die in der Betriebsanleitung vom Hersteller angegebenen technischen Daten sich auf einen NSW-Wert von „0,53 (Gruppe B)“ beziehen. Diese unrichtige Angabe kann für den Anlagenkonstrukteur und für die Behörde, die die Schiffssicherheitszeugnisse ausstellt, irreführend sein; deshalb ist es wahrscheinlich, dass mit diesem Ventiltyp ausgestattete Schiff zur Beförderung von Ladungen der Gruppe II B — für welche die Ventile jedoch nie geprüft wurden — zugelassen wurden. Dies kann zu einem erheblichen Sicherheitsrisiko führen, da es für eine Flammenrückschlagsicherung mit abnehmendem NSW-Wert des Mediums zunehmend schwieriger wird, die Ausbreitung einer Flamme zu verhindern.
- (24) Was die Einhaltung der Abschnitte 5 und 6 von ISO 15364 angeht, haben die dänischen Behörden ihre Behauptungen in Bezug auf Ventilanzeiger sowie die Vorrichtungen zur Prüfung auf Ventilverklebung bzw. Feststellung des Reinigungsbedarfs nie präzisiert, weshalb der Hersteller oder die benannte Stelle diese nie gezielt beantworteten. Allerdings stellten die dänischen Behörden am 28. Juli 2004 gestützt auf die vom Hersteller vorgelegten Zeichnungen fest, dass entgegen den Bestimmungen von ISO 15364 a) die Vakuumpindel durch ein gläsernes Visier beobachtet wird und b) Ladungsdampf durch die Ausströmvorrichtung horizontal entweicht.
- (25) Nach Abschnitt 5.2 der genannten Norm dürfen abgesehen von Dichtungen und Verschlüssen für druckhaltende Bauteile keine nichtmetallischen Werkstoffe verwendet werden. Bei der Prüfung der vom Hersteller vorgelegten Zeichnungen ergeben sich Zweifel, ob das von den dänischen Behörden genannte Glasvisier tatsächlich ein druckhaltendes Bauteil ist oder als Verschluss betrachtet werden sollte. Deshalb kann anhand der Unterlagen, die der Kommission vorliegen, ein Verstoß gegen diese spezifische Anforderung nicht mit hinreichender Sicherheit festgestellt werden.
- (26) Nach Abschnitt 6.5 der genannten Norm darf die Ausströmvorrichtung keinen Dampf entweichen lassen, sofern der Durchgang von Flammen nicht durch geeignete Vorkehrungen verhindert wird und sämtliche Anforderungen in Bezug auf Ausströmgeschwindigkeit und -richtung eingehalten werden. Nach Abschnitt 6.9 müssen alle Geräte am Ende des Stromes so ausgelegt sein, dass die Ausströmung bei allen herstellereitig vorgesehenen Durchsätzen vertikal nach oben erfolgt. Die vom Hersteller vorgelegten Zeichnungen zeigen eine Ausströmvorrichtung mit horizontalem Auslass. Allerdings ist unklar, ob die Ausströmvorrichtung an ihrer Position Dampf entweichen lassen kann. Deshalb ist es der Kommission nicht möglich, die Einschätzung der dänischen Behörden zu bestätigen.
- (27) Der Kommission wurden für diesen Ventiltyp keine Fälle von Fehlfunktion zur Kenntnis gebracht; allerdings ist jede sinnvolle Maßnahme zu ergreifen, um eine potenzielle Gefährdung der Sicherheit im Seeverkehr auszu schließen —

NIMMT WIE FOLGT STELLUNG:

Artikel 1

Die der Kommission mit Schreiben vom 27. Februar 2004 von der dänischen Regierung mitgeteilten einstweiligen Maßnahmen in Bezug auf Ventile des Modells HPV der Firma Se-won Ind Co. (Republik Korea) sind zur Wahrung der Sicherheit des Seeverkehrs angemessen und verhältnismäßig; sie sind daher gerecht fertigt.

Artikel 2

Die Kommission empfiehlt den Mitgliedstaaten, die oben genannten Ventile bis zur Ausstellung einer neuen Baumusterprüfbescheinigung unter vollständiger Einhaltung der Anforderungen der Richtlinie in ihrem Hoheitsgebiet aus dem Verkehr zu ziehen.

Artikel 3

Die Kommission empfiehlt den Mitgliedstaaten, alle zweckmäßigen Maßnahmen zu treffen, um die Sicherheit der unter ihrer

Flagge fahrenden Schiffe, die mit den betreffenden Ventilen ausgerüstet sind, zu gewährleisten, darunter mindestens die folgenden Maßnahmen: a) Untersuchung etwaiger Vorkommnisse, die auf Ventilfehlfunktion hinweisen, insbesondere Hämmern und Druckspitzen beim Be- und Entladen, sowie b) Verbot der Beförderung von Ladungen mit einem NSW-Wert unter 0,9 mm für die mit den betreffenden Ventilen ausgerüsteten Schiffe.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten sollten die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten möglichst umgehend von etwaigen gemäß dieser Stellungnahme getroffenen Maßnahmen unterrichten.

Brüssel, den 7. Januar 2008

Für die Kommission

Jacques BARROT

Vizepräsident
