

Wszedł w życie kodeks IGF

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) ogłosiła, że z dniem 01 stycznia 2017 r. wszedł w życie Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF).

Paliwa gazowe i inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu doceniane są ze względu na niską zawartość siarki i stosunkowo niewielką ilość zanieczyszczeń powstających w wyniku ich spalania. Niemniej jednak, ze względu na swoją łatwopalność, paliwa te mogą być niebezpieczne, w związku z czym wymagają objęcia odpowiednimi regulacjami i wymaganiami. Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu ma za zadanie zminimalizować ryzyka płynące z używania tych paliw dla statków, ich załóg i środowiska naturalnego.

Rezolucją MSC.392(95), którą wprowadzono wymóg stosowania kodeksu IGF do konwencji SOLAS, dokonano jednocześnie poprawek rozdziału II-1 konwencji (Budowa- konstrukcja, niezatapialność i stateczność, urządzenia maszynowe i instalacje elektryczne) oraz II-2 (Konstrukcja - Ochrona przeciwpożarowa, wykrywanie i gaszenie pożarów). Dokonane zmiany dotyczyły w głównej mierze legislacyjnego przystosowania konwencji do wprowadzenia kodeksu IGF do obrotu prawnego.

Zgodnie z powyższym, stosowanie kodeksu IGF zostało przewidziane w konwencji SOLAS, w związku z czym obowiązuje on bezwzględnie na terenie wszystkich krajów-sygnatariuszy konwencji. Przepisy kodeksu stosuje się do statków pasażerskich i statków towarowych o pojemności brutto ≥ 500 GT, używających paliwa o niskiej temperaturze zapłonu, budowanych po 01 stycznia 2017 roku, oraz statków przebudowywanych po tej dacie. Wyłączone spod przepisów kodeksu są statki używane w służbie rządowej, a także statki, które wprawdzie używają paliwa o niskiej temperaturze zapłonu, ale podlegają kodeksowi budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (kodeks IGC) i używają przewożonego ładunku jako paliwa. Kodeks nie obowiązuje również statków przewożących skroplone gazy luzem i nie używających ich jako paliwa, jeżeli instalacja paliwowa spełnia wymagania przewidziane dla instalacji używającej ładunku jako paliwa.

Sam kodeks stanowi kompleksowe opracowanie dotyczące wszelkich wymogów związanych z zasilaniem statków paliwem o niższej niż standardowej temperaturze zapłonu. Jego przedmiotem są w szczególności rozwiązania techniczne w zakresie projektowania i budowy statków, takie jak systemy składowania i podawania paliwa, wytyczne dla materiałów stosowanych przy budowie czy minimalne warunki instalacji przeciwpożarowych i wentylacyjnych. Ponadto kodeks dotyka takich kwestii jak zalecenia bezpieczeństwa podczas bunkrowania oraz szkolenia załogi.

Obecnie kodeks IGF skupia się na paliwie LNG, przewidując przy jego stosowaniu bardzo konkretne wymagania dotyczące m. in. zbiorników paliwa czy systemów jego podawania, jednocześnie formułując jedynie ogólne zasady co do pozostałych rodzajów paliw. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest fakt, iż w początkowych fazach prac legislacyjnych, kodeks miał dotyczyć wyłącznie zasilania statków gazem ziemnym, a dopiero na dalszym etapie zdecydowano, że powinien odnosić się również do innych paliw takich jak metanol czy destylaty olejowe. W założeniu, w przyszłości mają zostać dodane szczegółowe wymogi obejmujące te paliwa, jednak do tego czasu przy budowie statków zasilanych innymi niż LNG należy kierować się regulacjami ogólnymi.

Ponadto należy zauważyć, że nowe przepisy, znacznie uproszczą procedury morskie w stosunku do jednostek wybudowanych i przebudowanych po 01 stycznia 2017 r. Obecnie bowiem statki napędzane LNG muszą uzyskiwać specjalne pozwolenia na żeglugę od każdego państwa-portu, w którym będą zawijać. Po wejściu kodeksu IGF w życie, statki które odpowiadają zawartym w nim wymaganiom, mogą swobodnie żeglować i zawijać do portów wszystkich krajów-sygnatariuszy konwencji SOLAS bez konieczności otrzymywania pozwoleń. Dzieje się tak ze względu na przewidziane w konwencji SOLAS certyfikaty potwierdzające zgodność z wymogami kodeksu IGF.

Na marginesie warto wskazać, iż razem z kodeksem IGF weszły w życie zmiany do Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (konwencja STCW), przewidujące minimalne wymagania dla szkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów i innych osób wchodzących w skład załogi statków napędzanych paliwami o niskiej temperaturze zapłonu.



Autor:
Sebastian Kita



Autor:
Maciej Jaśkiewicz