

RESOLUSJON MSC.458(101)
(vedtatt torsdag onsdag fredag 14. juni 2019)

**ENDRINGER I DE INTERNASJONALE SIKKERHETSREGLENE FOR SKIP SOM BRUKER GASS ELLER ANDRE
DRIVSTOFF MED LAVT FLAMMEPUNKT (IGF-KODEN)**

VEDLEGG

**ENDRINGER I DE INTERNASJONALE SIKKERHETSREGLENE FOR SKIP SOM BRUKER GASS ELLER ANDRE
DRIVSTOFF MED LAVT FLAMMEPUNKT (IGF-KODEN)**

DEL A

2 GENERELT

2.2 Definisjoner

1 Følgende nytt punkt 2.2.42 tilføyes etter omnummererte punkt 2.2.41:

"2.2.42 *Skip bygget 1. januar 2024 eller senere* betyr:

.1 som det er inngått byggekontrakt for 1. januar 2024 eller senere, eller

.2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøp er strukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn 1. juli 2024 eller senere, eller

.3 hvis levering finner sted 1. januar 2028 eller senere."

DEL A-1

SÆRSKILTE KRAV TIL SKIP SOM BRUKER NATURGASS SOM DRIVSTOFF

5 SKIPSDESIGN OG INNRETNINGER

5.3 Regler – generelle bestemmelser

2 Teksten som definerer fv i punkt 5.3.4.2 erstattes med følgende:

"fv beregnes ved hjelp av formlene for faktor v i SOLAS regel II-1/7-2.6.1.1 og gjenspeiler sannsynligheten for at skaden ikke strekker seg vertikalt over den nederste kanten i drivstofftanken. Følgende formler skal brukes:"

6 DRIVSTOFFTANKER MED TILHØRENDE SYSTEM

6.8 Regler for lastegrenser for tanker for flytende gass

3 Følgende ny regel tilføyes etter eksisterende regel 6.8.2:

"6.8.3 For skip bygget 1. januar 2024 eller senere, i tilfeller der isolering og plassering av tanken gjør det svært lite sannsynlig at tankinnholdet blir oppvarmet av en brann på utsiden, kan det vurderes særskilt om en høyere lastegrense skal tillates enn det som er beregnet ved å bruke referansetemperaturene, men aldri mer enn 95 %."

9 DRIVSTOFF TIL KONSUMENTER

9.5 Regler for distribusjon av drivstoff utenfor maskinrom

4 Følgende ny regel tilføyes etter eksisterende regel 9.5.2:

"9.5.3 For skip bygget 1. januar 2024 eller senere skal kravene i 9.5.4 til 9.5.6 gjelde i stedet for kravene i 9.5.1 og 9.5.2.

9.5.4 Når gassrør går gjennom lukkede rom i skipet, må de beskyttes av en sekundær kapsel. Denne kapselen kan være en ventilert kanal eller et dobbeltvegget rørsystem. Kanalen eller det dobbeltveggede rørsystemet skal ha mekanisk ventilasjon med undertrykk og 30 luftutskiftninger per time, og det skal være gassdeteksjon i henhold til 15.8. Andre løsninger som gir et tilsvarende nivå av sikkerhet, kan også godkjennes av administrasjonen.

9.5.5 Kravet i 9.5.4 behøver ikke å bli oppfylt for helsveiste ventilasjonsrør for drivstoffgass som går gjennom mekanisk ventilerte rom.

9.5.6 Gassrør må være beskyttet av en sekundær kapsel som kan holde lekkasjer. Dersom rørsystemet befinner seg i et prosesseringsrom for drivstoff eller tanktilkoblingsrom, kan administrasjonen gi dispensasjon fra dette kravet. Når gassdeteksjon i henhold til 15.8.1.2 ikke er egnet til formålet, skal den sekundære kapselen rundt drivstoffrør ha lekkasjedeteksjon i form av systemer som overvåker trykk eller temperatur, eller en kombinasjon av slike. Den sekundære kapselen skal kunne motstå det største trykket som kan bygge seg opp i kapselen ved lekkasje fra drivstoffrørene. Til dette formålet kan den sekundære kapselen ha behov for et trykkavlastningssystem som hindrer at kapselen utsettes for trykk som er høyere enn konstruksjonstrykket."

10 KRAFTPRODUKSJON INKLUDERT FRAMDRIFT OG ANDRE GASSFORBRUKERE

10.3 Regler for forbrenningsmotorer av stempeltypen

5 En ny regel 10.3.1.1.1 tilføyes etter eksisterende regel 10.3.1.1, som følger:

"10.3.1.1.1 For skip bygget 1. januar 2024 eller senere skal avgassystemet ha eksplosjonstrykkavlastning, med mindre det ikke er utformet til å tåle høyest tenkelige overtrykk fra antente gasslekkasjer, eller kan rettfærdiggjøres med motorens sikkerhetskonsept. En detaljert evaluering av faren for ubrent gass i avgassystemet skal gjennomføres i hele systemet, fra sylindrene til den åpne enden. Denne detaljerte evalueringen skal vises i motorens sikkerhetskonsept."

11 BRANNSIKKERHET

11.3 Regler for brannvern

6 Regel 11.1.3.3 skal erstattes med følgende:

"11.3.3 Rommet som inneholder drivstofftanker med tilhørende system skal være adskilt fra maskinrom i kategori A eller andre rom med stor brannfare. Skillet skal dannes ved hjelp av en kofferdam på minst 900 mm med isolasjon av klasse A60. Når det skal velges isolasjon av rommet som inneholder drivstofftanker med tilhørende system, fra andre rom med lavere brannfare, skal drivstofftankene med tilhørende system anses som et maskinrom i kategori A, i samsvar med SOLAS regel II-2/9. For type C-tanker kan tankrommet regnes som kofferdam."

7 Følgende ny regel 11.3.3.1 tilføyes etter eksisterende regel 11.3.3:

"11.3.3.1 Uten hensyn til den siste setningen i 11.3.3, kan for skip som er bygget 1. januar 2024 eller senere, tankrommet anses som kofferdam dersom:

.1 type C-tanken ikke befinner seg rett over maskinrom av kategori A eller andre rom med høy brannfare, og

.2 den minste avstanden til A-60-grensen fra type C-tankens ytre skall eller grensen til et eventuelt tanktilkoblingsrom, ikke er mindre enn 900 mm."
