



AUMENTA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES QUE NAVEGAN CON GNL

El 1 de enero entró en vigor el 'Código IGF', una norma que busca reducir al mínimo los riesgos al propio buque, al personal de a bordo, a las instalaciones portuarias y al medio ambiente

CONCHA RASO

El pasado 1 de enero entró en vigor el *Código IGF*, un código internacional de seguridad para los buques que utilizan gases y otros combustibles de baja temperatura de ignición, con el objetivo de constituir un marco internacional de carácter obligatorio para la operación segura y cuidadosa con el medio ambiente de los buques que utilicen Gas Natural Licuado (GNL) como combustible. En una segunda fase, se introducirán disposiciones específicas para otros combustibles, como el metanol, con una temperatura de ignición inferior a 60 grados centígrados.

Adoptado por el comité de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) en junio de 2015, el nuevo código se aplica a los buques de más de 500 GT -*Gross Tonnage*, sus siglas en inglés, o arqueo bruto, que hace referencia al volumen total interno de los buques- construidos o transformados a partir de esta fecha y que utilicen GNL como combustible.





En principio, no será de aplicación a los buques construidos anteriormente aunque, según apuntan desde la Asociación de Navieros Españoles (Anave), "es previsible que, en la medida en que estos buques operen en tráficos internacionales, soliciten a sus Estados de bandera un certificado de conformidad con el *Código IGF*".

Tampoco están incluidos los buques metaneros que transporten GNL como carga -y que también lo usen como combustible-, ya que cuentan con su propio código de seguridad, el denominado *Código IGC*, adoptado en 1983 y sobre el que existe una larga y positiva experiencia en su aplicación que ha servido como base para la elaboración del *Código IGF*.

Las razones de la adopción y puesta en marcha del *Código IGF* son claras. La Asociación de Navieros Españoles apunta que el GNL ofrece importantes ventajas para su uso como combustible marino, "ya que contribuye a la reducción de las emisiones de óxidos de azufre y partículas, reduce en un 85 por ciento las emisiones de óxidos de nitrógeno y en un 25 por ciento las de CO₂, de ahí el creciente interés por parte de los armadores por explorar su uso como combustible marino". No obstante, al tratarse de un combustible muy diferente a los que se utilizan en la mayoría de los buques, ya que se almacena en tanques criogénicos a -163 grados centígrados, "se hace necesario regular específicamente su uso", señala Anave.

Más de un centenar de buques usan GNL

Los primeros buques para el uso del GNL como combustible -pequeños ferries- se construyeron en Noruega en el año 2000. Nueve años después, la OMI adoptó unas Directrices Provisionales sobre este tipo de buques, de carácter no obligatorio. Inmediatamente, comenzó el desarrollo del *Código IGF*, cuyo contenido se aprobó provisionalmente en 2014. Hoy en día, la mayoría de los ferries de nueva construcción, así como algún petrolero de productos y portacontenedores, cuentan con motores duales que permiten la utilización del GNL como combustible. En general, explican desde Anave, "cualquier buque que vaya a operar parcial o totalmente en cualquiera de las zonas de control de emisiones del Báltico y EEUU puede utilizar GNL como combustible, aunque existen otros métodos para cumplir con la normativa".

Aunque la construcción de este tipo de buques se lleva a cabo en astilleros de todo el mundo, el país más importante en cuanto a proyectos de buques con GNL como combustible es Noruega. Según los últimos datos facilitados por Anave -correspondientes a noviembre de 2016-, existen 88 buques en operación que usan GNL como combustible y otros 98 en cartera de pedidos



ALAMY

Marco para el desarrollo del GNL

El pasado 9 de diciembre, el Gobierno aprobó el Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte, que incluye el uso del GNL como combustible marino. España cumple así la exigencia de la Directiva 2014/94/UE, que establece que cada Estado miembro adoptará un Marco de Acción Nacional para el desarrollo del mercado respecto de los combustibles

alternativos en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente. En esencia, el documento constata que, a día de hoy, es posible suministrar gas natural licuado a buques en todos los puertos españoles mediante camiones cisternas. Asimismo, describe los objetivos del denominado proyecto 'Core LNGas Hive' -coordinado

por Enagás-, en cuyo marco se van a desplegar instalaciones de suministro desde tierra y desde buque/barcaza en varios puertos españoles. El documento será revisado en el año 2019, en función de la evolución de la demanda de GNL como combustible marino, así como de los objetivos alcanzados en el citado proyecto.



de los cuales, alrededor de un tercio, se entregarán en 2017. Se estima que existen también unos 70 buques preparados para utilizar gas licuado como combustible en el momento en que se estime apropiado.

Aspectos básicos del convenio

En opinión de Manuel Lage, secretario general de la Asociación Española de Gas Natural para la Movilidad (Gasnam), "la entrada en vigor del *Código IGF* supone un paso hacia delante para hacer más ecológico el transporte, concretamente el sector marítimo, y será de gran ayuda para la construcción de nuevos buques con combustibles ecológicos como el gas natural licuado".

En líneas generales, el convenio se centra en dos aspectos básicos: el desarrollo de evaluaciones de riesgos de las diferentes operaciones que se realicen en estos buques y la formación del personal para llevarlas a cabo en las condiciones de seguridad requeridas. Concretamente, las nuevas normas se refieren al proyecto del buque, su disposición, instalaciones y equipos de propulsión y auxiliares para el debido almacenamiento, así como el uso y seguimiento del GNL como combustible para minimizar los riesgos a las personas a bordo, al buque, a terceros -instalaciones portuarias- y al medio

España, referente europeo en GNL gracias a sus infraestructuras

■ El GNL se ha convertido en el mejor sustituto del petróleo y sus derivados para el transporte marítimo. La Península Ibérica cuenta con una posición geoestratégica y unas infraestructuras gasistas claves para consolidarse como referente europeo en GNL. España es, con diferencia, el país de la UE que cuenta con más instalaciones de regasificación de GNL, lo que le confiere una posición de privilegio para fomentar el uso de este combustible en los buques, que derivará en grandes ventajas para la industria nacional y el medio ambiente.

ambiente.

Según Anave, la adopción del gas natural licuado como combustible para el cumplimiento de las distintas normativas sobre emisiones de NOx que han ido entrando en vigor estos años, "requiere de una adaptación de los motores, la utilización de depósitos específicos y demás instalaciones que encarecen la construcción del buque alrededor de un 20 por ciento, aunque es previsible que este sobreprecio se reduzca cuando el uso de estas tecnologías se vaya generalizando".

El transporte marítimo es una actividad internacional que no podría darse si cada país tuviese sus propias normas de seguridad y protección del medio ambiente, de ahí que, hace varios años, la Organización de Naciones Unidas crease la OMI para desarrollar convenios e instrumentos internacionales para uniformizar la normativa marítima. De este modo, explica Anave, "los buques que son certificados por su Estado de bandera como que cumplen las normas de la OMI, no precisan cumplir normas locales adicionales, lo que no significa que, en cada puerto, las autoridades nacionales puedan establecer ciertas medidas de seguridad como, por ejemplo, para las operaciones de suministro de combustible -en este caso GNL- a los buques".