

ANEXO 2

RESOLUCIÓN MSC.567(109) (adoptada el 6 de diciembre de 2024)

ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA LOS BUQUES QUE UTILICEN GASES U OTROS COMBUSTIBLES DE BAJO PUNTO DE INFLAMACIÓN (CÓDIGO IGF)

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC.391(95), mediante la cual adoptó el Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), que ha adquirido carácter obligatorio en virtud del capítulo II-1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 ("el Convenio"), y las enmiendas al Código IGF adoptadas posteriormente,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN del artículo VIII b) y la regla II-1/2.28 del Convenio relativos al procedimiento para enmendar el Código IGF,

HABIENDO EXAMINADO, en su 109º periodo de sesiones, las enmiendas al Código IGF propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Código IGF cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 DISPONE, de conformidad con lo estipulado en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2027, a menos que, antes de dicha fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o los Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del arqueo bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado al Secretario General que recusan las enmiendas;

3 INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del mismo, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2028, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4 PIDE al Secretario General que, a los efectos del artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5 PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA LOS BUQUES QUE UTILICEN GASES U OTROS COMBUSTIBLES DE BAJO PUNTO DE INFLAMACIÓN (CÓDIGO IGF)

PARTE A

2 Generalidades

2.2 Definiciones

1 Se añade el siguiente nuevo párrafo 2.2.44 a continuación del párrafo 2.2.43:

"2.2.44 Por buque construido el 1 de enero de 2028 o posteriormente se entiende:

- .1 los buques cuyo contrato de construcción se adjudique el 1 de enero de 2028 o posteriormente; o
- .2 en ausencia de un contrato de construcción, los buques cuyas quillas se coloquen o cuya construcción se halle en una fase equivalente de construcción el 1 de julio de 2028 o posteriormente; o
- .3 los buques cuya entrega se produzca el 1 de enero de 2032 o posteriormente."

PARTE A-1

Prescripciones específicas relativas a los buques que utilicen gas natural como combustible

5 Proyecto y disposición del buque

5.3 Reglas – Generalidades

2 Se intercala el siguiente nuevo párrafo 5.3.3.5.1 a continuación del párrafo 5.3.3.5 y antes del párrafo 5.3.3.6:

"5.3.3.5.1 En el caso de buques con pozos de aspiración instalados en los tanques de combustible, el fondo del pozo de aspiración podrá adentrarse en la extensión vertical de distancia mínima especificada en 5.3.3.5, a condición de que tales pozos sean de las menores dimensiones posibles y que la medida en que se adentren por debajo de la chapa del forro interior no exceda del 25 % de la profundidad del doble fondo o bien de 350 mm, si esta magnitud es inferior."

3 En el párrafo 5.3.4.2, se sustituye la definición de "H" por el texto siguiente:

"H es la distancia (en metros) desde la línea de base al límite inferior del tanque de combustible, excluyendo el pozo de aspiración, en su caso; y"

7 Proyecto general de tuberías y de materiales

7.3 Reglas aplicables al proyecto general de tuberías

4 Se intercala el nuevo párrafo 7.3.1.4 a continuación del párrafo 7.3.1.3 y los párrafos 7.3.1.4 y 7.3.1.5 se reenumeran y pasan a ser los párrafos 7.3.1.5 y 7.3.1.6:

"7.3.1.4 En el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2028 o posteriormente, las válvulas aliviadoras de presión que permiten la descarga de líquido o gas desde el sistema de tuberías deberán verter su contenido en los tanques de combustible siempre que el valor de presión MARVS del tanque sea inferior al tarado de las válvulas aliviadoras de presión, de conformidad con lo dispuesto en 9.4.2, y se proyectarán de manera que se garantice la capacidad de descarga prescrita. En su defecto, podrán descargar su contenido al mástil de ventilación, si disponen de medios para detectar y eliminar cualquier líquido que pudiera entrar en el sistema de ventilación."

9 Suministro de combustible a los dispositivos de consumo

9.4 Reglas aplicables a las funciones de seguridad del sistema de suministro de gas

5 Se intercala el siguiente nuevo párrafo 9.4.2 a continuación del párrafo 9.4.1 y los párrafos 9.4.2 a 9.4.10 siguientes se reenumeran y pasan a ser los párrafos 9.4.3 a 9.4.11:

"9.4.2 En el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2028 o posteriormente, los conductos de descarga de las válvulas aliviadoras de presión de las entradas de los tanques de combustible, que protegen el sistema de tuberías según lo establecido en el párrafo 7.3.1.4, deberán estar provistas de válvulas de retención en lugar de válvulas que se accionen automáticamente cuando se active el sistema de seguridad prescrito en el párrafo 15.2.2. Se dispondrá de medios seguros para el aislamiento del tanque durante el mantenimiento de conformidad con lo estipulado en 18.3 sin afectar el funcionamiento adecuado de las válvulas aliviadoras de presión."

11 Seguridad contra incendios

11.3 Reglas aplicables a la prevención contra incendios

6 Se sustituye el párrafo 11.3.2 por el siguiente:

"11.3.2.1 Todo límite de los espacios de alojamiento, los espacios de servicio, los puestos de control, las vías de evacuación y los espacios de máquinas que den a tanques de combustible en cubiertas expuestas estarán protegidos por divisiones de clase A-60. Las divisiones de clase A-60 se extenderán hasta el lado inferior de la cubierta del puente de navegación. En el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2028 o posteriormente, se considerarán aceptables tales límites que den al tanque de combustible en la cubierta expuesta, que estén separados por una distancia mínima, determinada satisfactoria a juicio de la Administración mediante un análisis térmico, que proporcione una protección equivalente a una división de clase A-60. También se podrán considerar aceptables las estructuras intermedias que proporcionen protección térmica a los espacios mencionados. No obstante las prescripciones antedichas:

- .1 en los petroleros y quimiqueros construidos el 1 de enero de 2028 o posteriormente, se considerará que el aislamiento de clase A-60, prescrito en la regla II-2/9.2.4.2.5 del Convenio SOLAS, cumple las prescripciones antedichas siempre que el tanque de combustible esté situado en la zona de carga situada a proa de los espacios de alojamiento, los espacios de servicio, los puestos de control, las vías de evacuación y los espacios de máquinas. Es posible que sea necesario tener en cuenta la protección de los laterales de los bloques de alojamiento; y
- .2 en el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2028 o posteriormente, cuando no se considere posible ninguna fuente de escape de gas del sistema de contención de combustible, por ejemplo, un tanque de tipo C en el que las conexiones del tanque se encuentren en un espacio de las conexiones de los tanques, no se exigirá blindaje de clase A 60.

11.3.2.2 Los tanques de combustible estarán separados de la carga, de conformidad con lo dispuesto en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), cuando los tanques de combustible se consideren embalajes/envases para productos a granel. Por lo que se refiere a las prescripciones sobre estiba y segregación del Código IMDG, los tanques de combustible en cubiertas expuestas se considerarán embalajes/envases de clase 2.1."

7 Se sustituye el párrafo 11.3.3.1 por el texto siguiente:

"11.3.3.1 No obstante lo dispuesto en la última oración del párrafo 11.3.3, para los buques construidos el 1 de enero de 2028 o posteriormente, el espacio de bodega de almacenamiento de combustible podrá considerarse un coferdán a condición de que:

- .1 el tanque de tipo C no esté emplazado directamente encima de espacios de máquinas de categoría A u otros recintos de alto riesgo de incendio; y
- .2 la distancia mínima al límite de clase A-60 desde la superficie exterior del sistema de aislamiento del un tanque de tipo C o el límite del espacio de las conexiones de los tanques, si lo hubiera, sea de 900 mm como mínimo. En el caso del tanque de tipo C aislado al vacío, por superficie exterior del sistema de aislamiento se entiende la superficie exterior del forro exterior."

12 Prevención de explosiones

12.5 Emplazamientos de zonas potencialmente peligrosas

12.5.2 Emplazamiento 1 de una zona potencialmente peligrosa

8 Se sustituye el párrafo 12.5.2.3 por el siguiente:

- .3 En el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2028 o posteriormente, las zonas de cubiertas expuestas, o los espacios semicerrados en cubierta, situados a menos de 3 m de cualquier salida del tanque de combustible o de cualquier salida de gas o vapor,* válvulas colectoras de la toma de combustible, otras válvulas de combustible, bridas de tuberías de combustible, salidas de ventilación de los espacios del

emplazamiento 1 y aberturas de tanques de combustible para aliviar la presión dispuestas a fin de permitir el flujo de pequeños volúmenes de mezclas de gas o de vapor ocasionado por la variación térmica;

* Dichas zonas son, por ejemplo, todas las zonas situadas a menos de 3 m de las escotillas de los tanques de combustible, las aberturas de los espacios vacíos o las tuberías de sondeo de los tanques de combustible situadas en la cubierta expuesta y las salidas de vapor y gas."

9 Se intercala el siguiente nuevo párrafo 12.5.2.4 a continuación del párrafo 12.5.2.3, y los párrafos 12.5.2.4 a 12.5.2.9 siguientes se reenumeran 12.5.2.5 a 12.5.2.10 en consecuencia:

"4 en el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2028 o posteriormente, las zonas de cubiertas expuestas, o los espacios semicerrados en cubiertas expuestas, por encima y en las proximidades de cualquier mástil de respiración de un tanque de combustible dentro de un cilindro vertical de altura ilimitada y 6 m de radio centrado en el centro de la salida, y dentro de una semiesfera de 6 m de radio por debajo de la salida. Cuando no sea posible mantener las distancias mencionadas debido al tamaño y a la disposición del buque, podrá aceptarse una zona reducida sobre la base de un análisis de dispersión, utilizando criterios del 50 % de LEL. Las dimensiones de la zona nunca serán inferiores a las indicadas en el párrafo 12.5.2.3, e incluirán un emplazamiento 2 de una zona potencialmente peligrosa circundante que se ajuste a las dimensiones indicadas en 12.5.3.1."

12.5.3 Emplazamiento 2 de una zona potencialmente peligrosa

10 Se intercala el siguiente nuevo párrafo 12.5.3.3 a continuación del párrafo 12.5.3.2:

"12.5.3.3 En lugar de lo dispuesto en el párrafo 12.5.3.1, en el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2028 o posteriormente, esta zona incluye los espacios a 4 m de distancia del cilindro y a 4 m de distancia de la semiesfera definida en 12.5.2.4."

13 Ventilación

13.3 Reglas – Generalidades

11 Se sustituye el párrafo 13.3.5 por el texto siguiente:

"13.3.5 En el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2028 o posteriormente, las tomas de aire para los espacios cerrados potencialmente peligrosos admitirán aire de zonas que, salvo las tomas, no serían potencialmente peligrosas. Las tomas de aire que sirven a espacios cerrados no potencialmente peligrosos admitirán aire de zonas no potencialmente peligrosas y estarán emplazadas a 1,5 m, como mínimo, de los límites de cualquier zona potencialmente peligrosa."

12 Se intercala el siguiente nuevo párrafo 13.3.8 a continuación del párrafo 13.3.7 y los párrafos 13.3.8 a 13.3.10 se reenumeran y pasan a ser los párrafos 13.3.9 a 13.3.11 en consecuencia:

"13.3.8 En el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2028 o posteriormente:

.1 en los casos en los que los conductos de ventilación que dan servicio a espacios no potencialmente peligrosos atraviesen un

espacio potencialmente peligroso, tales conductos serán estancos al gas y tendrán una sobrepresión en comparación con dicho espacio potencialmente peligroso; y

- .2 en los casos en los que los conductos de ventilación que dan servicio a espacios potencialmente peligrosos atraviesen espacios potencialmente menos peligrosos o no potencialmente peligrosos, tales conductos serán estancos al gas y tendrán una subpresión en comparación con los espacios potencialmente menos peligrosos o no potencialmente peligrosos. Las tuberías de ventilación que den servicio a espacios potencialmente peligrosos que atraviesan espacios potencialmente menos peligrosos espacios o no potencialmente peligrosos serán aceptables sin necesidad de una subpresión, a condición de que estén completamente soldadas y proyectadas de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 7."

ANEXO 3

HOJA DE RUTA REVISADA PARA ELABORAR UN CÓDIGO BASADO EN OBJETIVOS PARA LOS BUQUES MARÍTIMOS AUTÓNOMOS DE SUPERFICIE (MASS)

PERIODOS DE SESIONES DEL MSC	PLAN DE TRABAJO
MSC 110 (junio de 2025)	<ul style="list-style-type: none"> - Examinar los resultados del Grupo de trabajo por correspondencia sobre los MASS (MASS-CG) constituido en el MSC 108 - Seguir elaborando el Código MASS no obligatorio - Actualizar la presente hoja de ruta
MASS-ISWG 4 (segundo semestre de 2025)	<ul style="list-style-type: none"> - Seguir elaborando el Código MASS no obligatorio
MSC 111 (mayo de 2026)	<ul style="list-style-type: none"> - Examinar los resultados del MASS-ISWG 4 - Finalización y adopción del Código MASS no obligatorio - Invitar a los subcomités pertinentes a que examinen el Código no obligatorio - Actualizar la presente hoja de ruta
MSC 112 (diciembre de 2026)	<ul style="list-style-type: none"> - Elaborar un marco para la fase de adquisición de experiencia posterior a la adopción del Código MASS no obligatorio
MSC [...] (2028)	<ul style="list-style-type: none"> - Empezar a elaborar el Código MASS obligatorio, tomando como base el Código no obligatorio y los resultados de la fase de adquisición de experiencia y el examen llevado a cabo por los subcomités pertinentes, y considerar enmiendas al Convenio SOLAS (capítulo nuevo) para la adopción del Código
MSC [...]	<ul style="list-style-type: none"> - Adopción del Código obligatorio (a más tardar el 1 de julio de 2030, para su entrada en vigor el 1 de enero de 2032)
