



Türk Loydu Özet Raporu - SDC 5

23 MART 2018

TLR /SDC5

"Türk Loydu Summary Report"lara www.turkloydu.org websayfasından ulaşabilirsiniz.

IMO Gemi Dizaynı ve Yapısı Alt Komitesi (SDC) 5. oturumu, 22-26 Ocak 2018 tarihleri arasında Londra'da yapılmıştır. Alınan kararlar ve yapılan değerlendirmeler aşağıda özetlenmiştir.

Gündem Maddesi 3: Borda Yaralanmasından (Raking) Dolayı Su Dolumu Durumunda, Yolcu Gemilerinin Elektrik Güç Kaynağının Kullanılabilirliği ile İlgili SOLAS II-1/8-1 Kuralının Değişimi

Borda yaralanmasından (raking) dolayı su dolumu durumunda, yolcu gemilerinin elektrik güç kaynağının kullanılabilirliği ile ilgili olarak işlevsel ve performans gereksinimleri dahil SOLAS II-1/8-1 kuralının değişimini sağlamak üzere, dördüncü oturumunda alt komite, Bölmeleme ve Yaralı Stabilité (SDS) Yazışma Grubunu tekrar kurmuştur.

Alt komite SDC 5/3 (Yazışma Grubu raporu) ve 5/3/1'nolu (raporla ilgili yorumlar) dokümanları incelemiş ve, değişikliklerin taslak düzenlemelerinin getirilmesinde SOLAS II-1 / 8-1.2 maddesinin değişimini nihai hale getirmeye başlamadan önce, Deniz Emniyeti Komitesi'nden (MSC) bu çalışmanın kapsamının açıklığa kavuşturulması ve konunun çözümünün, gemi inşa düzenlemelerinden ziyade elektrik mühendisliği çözümleri ile mi çözüleceğinin netleştirilmesi yönünde görüş istenmesi hususunda uzlaşmaya varmıştır.

Gündem Maddesi 4: Mevcut Yolcu Gemilerinin Yaralanması Durumunda Gemi Kaptanına Yardımcı Olacak Yükleme Bilgisayarı Desteği

1 Ocak 2014 tarihinden önce inşa edilen yolcu gemilerinde yükleme bilgisayarları ve kıyı esaslı destek ile ilgili taslak kılavuzu nihayetlendirmek üzere editöryal grup kurulmuştur.

Alt komite "1 Ocak 2014 tarihinden önce inşa edilen yolcu gemileri için yaralanma durumunda gemi kaptanına operasyonel bilgi sağlayacak kılavuz"a son şeklini vererek, komitenin mevcut yolcu gemilerine yükleme bilgisayarları desteği ile ilgili olarak SOLAS II-1/1 ve II-1/8-1.3 kurallarındaki değişimi kabulü ile birlikte, yeni bir MSC sirküleri olarak onaylanmak üzere Deniz Emniyeti Komitesi (MSC) 99'a göndermiştir.

Alt komite mevcut yolcu gemilerine, bu değişimlerin uygulanmasının, kılavuzun yürürlüğe girdikten sonraki ilk yenileme sörveyinden geç olmamak üzere 5 yıllık bir süre içinde uygulanmasını ön görmüştür ve yaralı durumda mukavemet analizine gerek olmadığı konusunda görüş birliğine varmıştır.

Gündem Maddesi 5: Su Geçirmez Bütünlük Açısından B ve B-1 Kısımlarıyla Tutarlılık Sağlamak için SOLAS Bölüm II-1,B-2'den B-4'e Kadar Olan Kısımların Gözden Geçirilmesi

SOLAS bölüm II-1 B ve B-1 kısımlarındaki olasılıklı hasarlı stabilite gereklilikleri ile SOLAS bölüm II-1'in B-2'den B-4'e kadar olan kısımlarındaki su geçirmez bütünlük gereklilikleri arasındaki tutarlılığı sağlamak üzere SOLAS Bölüm II-1'in gözden geçirilmesi ve revize edilmesi için Norveç tarafından sunulan dokümanı dikkate alarak, alt komite, Bölmeleme ve Hasarlı Stabilite Yazışma Grubunun (SDS) kurulması yönünde görüş birliğine varmıştır. Yazışma grubu aşağıdaki yorumları da dikkate alacaktır:

- Öneride ICLL'a atıfta bulunarak, SOLAS isteklerinin gözden kaçırılmamasının temini,
- Önerilen çözümlerin, çatışma perdesinden geçen boru devresindeki valflerle ilgili mevcut isteklerle çelişmemesi,
- Kapsamın, isteklerin herhangi bir surette artırılmayacağı şekilde tutulması,
- Önerilen çözümde, SOLAS II-1/22'nin 7. maddesi için "su geçirmez güverte" tanımının yapılması.

Gündem Maddesi 6: İkinci Nesil Hasarsız Stabilite Kriterlerinin Sonuçlandırılması

Alt komite bu maddeyi bir çalışma grubu oluşturmadan üstlenmiş ve Japonya'nın koordinasyonunda yeni iş tanımları ile ve SDC 6'da değerlendirilmek üzere bir ilerleme raporu sunulması görüşüyle, hasarsız stabilite yazışma grubunu yeniden kurmayı kabul etmiştir. Yazışma grubu, SDC 7'de sonuçlandırılmak üzere seviye 1 ve 2 zafiyet kriterleri ile ilgili komple bir taslak paketin ve doğrudan stabilite değerlendirmesi, operasyonel sınırlamalar ve operasyonel esaslarla ilgili kılavuzların hazırlanması görüşüyle çalışmalarına devam edecektir.

Ayrıca, Alt komite, başkanın önerisiyle Deniz Emniyeti Komitesi'den 6 nolu SDC toplantısı esnasında gerekli çalışmaları yapmak üzere uzmanlar grubu kurulması konusunda SDC 6'ya yetki verilmesi ve işin tamamlanma tarihini 2019'dan 2020'ye (SDC 7) çekmesi talebinde bulunmuştur.

Gündem Maddesi 7: Uluslararası Sefer Yapan Gemilerdeki 12'den Fazla Endüstriyel Personelin Taşınmasına İlişkin Emniyet Standartlarını Düzenleyen Zorunlu Sözleşmeler ve / veya Hükümler

Çalışmayı ilerletmek için Alt Komite, Uluslararası sefer yapan gemilerdeki 12'den fazla endüstriyel personelin taşınmasına ilişkin Yazışma Grubunu yeniden oluşturmuştur.

Alt komite, Endüstriyel Personel kodunun geliştirilmesine devam etmek ve yazışma grubu tarafından hazırlanan ilgili SOLAS değişikliklerini uygulamak için

bir çalışma grubu kurmuştur.

Bu oturumdaki önemli değişiklikler arasında, 12'den fazla endüstriyel personeli taşıyan tüm gemilere yeni SOLAS bölümünün uygulanması ve 500 GT ve daha büyük gemiler için geliştirilecek standartlar bulunmakta olup, idarelerin 500 groston'dan küçük gemiler için gerekli kuralları belirlemesi gerekmektedir.

Alt komite, 2020 yılında tamamlanmak üzere gündem maddelerindeki ilerlemeyi sürdürmek için Norveç tarafından koordine edilen bir yazışma grubunu yeniden oluşturmuştur.

Gündem Maddesi 8 : ESP 2011 Kod'taki Değişiklikler

ESP 2011 Kodu, IACS (UR) Z10 gereklilikleri ile uyumlu olması için güncellenmektedir. Bunu yaparken SDC 4 toplantısında, IACS ve Sekreteryaya, tüm zorunlu gereklilikleri tanımlamak için metinsel değişiklik önerisinde bulunmak ve tablo ve formların formatını geliştirmek amacıyla gözden geçirme hususunda yetkilendirmişti. IACS ve Sekreteryaya tarafından sunulan öneriler, kurulan çalışma grubu tarafından dikkate alınmıştır. Çalışma grubu ESP 2011 kodunda yapılacak değişikliklerle ilgili, Deniz Emniyeti Komitesi'nin 99 nolu oturumunda onaylanmak üzere taslak bir MSC kararı hazırlamıştır.

Ancak konsolide edilmiş ESP kod tamamlanamamıştır. Bu yüzden, Alt komite, SDC 6 toplantısına sunulmak üzere, IACS ve IMO Sekreterya'sının, konsolide edilmiş taslak ESP kodun oluşturulması için ortak oturumda çalışmaya davet edilmeleri hususunda görüş birliğine varmıştır.

Gündem Maddesi 9: IMO'nun Emniyet, Güvenlik ve Çevre ile İlgili Konvansiyonlarına Yönelik Eş Yorumlar

Akışkan seviyesi izleme sistemleri için limana emniyetli dönüşün açıklığa kavuşturulması ile ilgili eş yorumun geliştirilmesi

Alt Komite, SOLAS'ın limana emniyetli dönüş ile ilgili akışkan seviyesi izleme sistemleri ile ilgili kurallara açıklık getirilmesi ve su dolumu algılama sistemi ile teçhiz edilmeyen, akışkan içeren tanklardaki akışkan seviyesi izleme sistemlerinin SOLAS'ın II-2/21.4.13. maddesi limana emniyetli dönüş gerekliliklerinin karşılanmasının gerekip gerekmediği ile ilgili iki zıt anlayışı konusunda görüş bildirmek üzere SDC 5/9 (IACS) dokümanını incelemiştir.

Alt Komite, çoğunluk tarafından ifade edilen, bu tür sistemlerin limana emniyetli dönüş gerekliliklerini karşılaması gerektiği görüşü konusunda uzlaşmaya varmış ve IACS'ı, kuralın geriye dönük uygulanmaması hususunu göz önünde bulundurarak, bir sonraki toplantıya sunması için bir eş yorum geliştirmesi hususunda çalışma yapmaya davet etmiştir.

Su dolumu durumunda kontrol istasyonları, yaşama ve servis mahallerinden kaçış yolları

Alt komite CLIA tarafından sunulan ve kapıların perde güvertesi altında yer

almaması koşuluyla, trankin hem kaçış hem de giriş için kullanımını sağlamak üzere, emercensi düzey kaçış tranklarındaki kapıların, trankın dışına açılabilmesi görüşünü içeren ve, yaralanma durumunda kontrol istasyonları, yaşama ve servis mahallerinden kaçış yolları ile ilgili SOLAS II-2/13.3.1.5.2 maddesiyle ilgili bir taslak eş yorumun getirilmesi önerisinde bulunan SDC 5/9/1 sayılı dokümanı değerlendirmiştir. Yapılan değerlendirmeler sonrasında, Alt Komite, bir eş yorumun getirilmesi yerine SOLAS II-2 / 13.3.1.5.2 maddesinde bir değişiklik yapılması hususunda uzlaşmıştır.

Alt Komite, CLIA'nın bu konuyu da Gemi Sistemleri ve Ekipmanları Alt Komite (SSE)'sinin 5. oturumunun dikkatine sunmak amacıyla olduğunu değerlendirerek Sekreteryadan SDC 5'in kararının SSE 5'e bildirilmesini talep etmiştir.

Gündem Maddesi 10: SOLAS II-1/3-8 Maddesi ve Bununla İlişkili Kılavuzun (MSC.1/Circ.1175) Revize Edilmesi ve Tüm Gemiler İçin Emniyetli Demirleme Operasyonları İçin Yeni Kılavuz

SDC-5, genel olarak,

- Taslak revize SOLAS II-1/3-8 kuralında, bağlama halatlarına atıfların dahil edilmesine karar vermiştir (sadece yeni gemiler için),
- "insan-merkezli dizayn yaklaşımı uygulaması" teriminin kullanımını kabul etmiştir,
- Taslak revize SOLAS II-1/3-8 kuralına, yapım tarihine bakılmaksızın mevcut gemiler dahil olmak üzere, tüm gemiler için bağlama donanımının muayenesi ve bakımı ile ilgili olarak yeni bir paragraf eklenmesini kabul etmiştir.

Emniyetli bağlama operasyonları ile ilgili yeni taslak kılavuz için;

- Kılavuzun başlığının, "Bağlama donanımının dizayn esasları ve emniyetli bağlamaya uygun bağlama donanımı ve fittinglerinin seçimi" olarak değişimini kabul etmiştir,
- Taslak kılavuzda, istisnai bağlama ve yedekleme operasyonları yer almayacaktır,
- Prensipte olarak, "makul olarak uygulanabilirliği kadarıyla" ifadesinin kullanımı en aza indirilecek ve tekil koşullar bağlamında her durumda ayrı ayrı olarak değerlendirilecektir.

Gemideki yedekleme ve bağlama donanımı ile ilgili taslak revize Kılavuz (MSC.1/Circ. 1175) için;

Alt komite aşağıdaki hususları kabul etmiştir:

- Olağandışı yedekleme operasyonları için "diğer yedekleme" teriminin kullanımı,
- IACS UR A2 ile uyumunun ayrıca değerlendirilmesi,
- Operasyonel bir konu olması nedeniyle, bağlama halatlarının babalara bağlı olmasına yer verilmemesi,
- Hem bağlama hem de yedekleme amacıyla kullanılan fittinglerin hem

emniyetli taşıma yükü (SWL) hem de emniyetli yedekleme yükü (TOW) belirtilecek şekilde işaretlenmesi,

- Yedekleme ve bağlama aranjmanı planının taslak revize kılavuza eklenmesi ve bu planın içeriğinin en son IACS UR A2'ye göre güncellenmesi

BU konudaki sonuçlar üzerinde çalışmayı sürdürmek üzere, Alt Komite, Japonya'nın koordinasyonunda, Emniyetli Bağlama Operasyonları için Yazışma Grubu'nu yeniden kurmuş ve aşağıdaki konular hususunda görevlendirmiştir:

.1 Emniyetli bağlama için, uygun bağlama donanımı ve fittinglerin seçimi ve bağlama düzeneklerinin dizaynı ile ilgili yeni bir taslak kılavuzun hazırlanması,

.2 Halatlar dahil bağlama donanımının muayene ve bakımı için yeni bir taslak kılavuzun hazırlanması,

.3 Gemideki yedekleme ve bağlama donanımı ile ilgili olarak (MSC.1 / Circ.1175), yeni bir revize edilmiş taslak kılavuzun hazırlanması,

.4 İlgili IMO dokümanlarında yapılacak her türlü değişikliğin değerlendirilmesi,

.5 SDC 6'ya bir rapor sunulması.

Gündem Maddesi 11:Yüzey Etkisiyle Uçan Teknelerle (WIG) İlgili Kılavuz

Alt komite, yüzey etkisiyle uçan teknelerle (WIG) ilgili kılavuzun hazırlanmasına yönelik bir editöryel grup kurmuş ve şu konularda görevlendirmiştir: Yüzey etkisiyle uçan tekneler için geçici kılavuzun mevcut halini (MSC/Circ.1054 ve 1 nolu düzeltme ve MSC/Circ.1126) esas alarak, genel kurulda alınan kararlar ve yapılan önerileri de göz önünde bulundurup, yüzey etkisiyle uçan teknelerle (WIG) ilgili taslak kılavuza son halinin verilmesidir.

Bunu takiben, alt-komite, Yüzey Etkisiyle Uçan Tekneler (WIG) ile ilgili taslak Kılavuzun ve ilgili taslak MSC sirkülerinin, onaylanmak üzere MSC 99'a sunulmasını kararlaştırmıştır.

Daha detaylı bilgi için:

Mehmet Faruk ELBAN

Plan Onay Baş Mühendisi

TÜRK LOYDU PLAN ONAY ve MÜHENDİSLİK BÖLÜMÜ

Tel : +90-216-5813775

Fax : +90-216-5813840

E-mail: felban@turkloydu.org

Web: www.turkloydu.org



Türk Loydu Summary Report – SDC 5

23 MARCH 2018

TLR /SDC 5

Please log on
www.turkloydu.org
for Türk Loydu
summary report

The 5th session of the IMO Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC) was held from 22 to 26 January 2018 in London. Decisions and discussions have been summarized hereunder.

Agenda Item 3: Amendments to SOLAS Regulation II-1/8-1 on the Availability of Passenger Ships' Electrical Power Supply in Cases of Flooding from Side Raking Damage

The Sub-Committee at its fourth session had re-established the Correspondence Group on Subdivision and Damage Stability (SDS) for the development of draft amendments to SOLAS regulation II-1/8-1 including functional and performance requirements, in order to improve the availability of passenger ships' electrical power supply in cases of flooding from side raking damage.

The Sub-Committee reviewed both SDC 5/3 (Correspondence Group's report) and 5/3/1 (comments on the report) documents and decided not to proceed with the finalization of the draft amendments to SOLAS regulation II-1/8-1.2 and agreed to request Maritime Safety Committee (MSC) for clarification of the scope of this work and confirmation whether the matter should be solved by applying electrical engineering solutions rather than naval architectural solutions.

Agenda Item 4: Computerized Stability Support for the Master in case of Flooding for Existing Passenger Ships

The SDS Drafting Group had established to finalize the draft Guidelines on stability computers and shore-based support for passenger ships constructed before 1 January 2014.

The sub-committee finalized the "Guidelines on operational information for masters in case of flooding for passenger ships constructed before 1 January 2014" and forwarded them to MSC 99 for approval as a new MSC Circular, in conjunction with the committee's adoption of amendments to SOLAS regulations II-1/1 and II-1/8-1.3 regarding computerized stability support for existing passenger ships. In addition, the sub-committee agreed that existing passenger ships should comply with these amendments not later than the first renewal survey after five years after its date of entry into force and it has been agreed that a strength assessment after damage is not required.

Agenda Item 5 : Review SOLAS Chapter II-1, Parts B-2 to B-4, to Ensure Consistency with Parts B and B-1 with regard to Watertight Integrity

Having considered document submitted by Norway proposing to review and revise regulations in SOLAS chapter II -1 to ensure consistency between the probabilistic damage stability requirements in parts B and B-1 of SOLAS chapter II-1 and the requirements for watertight integrity contained in parts B-2 to B-4 of SOLAS chapter II-1, the Sub-Committee agreed to re-establish the Correspondence Group on Subdivision and Damage Stability (SDS). The correspondence group will also consider following comments:

- to ensure SOLAS Requirements not missed out by referencing to ICLL in the proposals,
- not to contradict proposed solutions with the current requirements for valves on piping penetrating the collision bulkhead,
- to keep the scope to ensure consistency not any enhancements of requirements
- to define the “watertight deck” for paragraph 7 of SOLAS Regulation II-1/22 in the proposed solution.

Agenda Item 6: Finalization Of Second Generation Intact Stability Criteria

The sub-committee took up this item without establishing a working group and agreed to re-establish the correspondence group on intact stability under the coordination of Japan and with new Terms of Reference with a view to submitting a progress report for consideration at SDC 6. The corresponding group will continue its work, with a view to preparing a complete draft package of the levels 1 and 2 vulnerability criteria and the guidelines for direct stability assessment, operational limitations and operational guidance for finalization at SDC 7;

Further, the sub-committee agreed with the Chair’s proposal to request the MSC to authorize SDC 6 to establish an Experts group during SDC 6 and to request the MSC to extend the completion date from 2019 to 2020 (SDC 7).

Agenda Item 7 : Mandatory Instrument and/or Provisions Addressing Safety Standards for the Carriage of more than 12 Industrial Personnel On Board Vessels Engaged on International Voyages

In order to progress the work, the Sub-Committee re-established the Correspondence Group on Carriage of more than 12 Industrial Personnel (IP) on board Vessels engaged on International Voyages.

The sub-committee established a working group to continue the development of the Industrial Personnel Code and to implement the relevant SOLAS amendments prepared by the correspondence group.

Significant changes to this session include application of the new SOLAS chapter to all vessels carrying more than 12 industrial personnel, and standards to be developed for ships of 500 GT and above, and Administrations need to specify requirements for ships less than 500 gross tonnage.

The sub-committee rebuilt a correspondence group coordinated by Norway to continue progress on the agenda item with the intention to complete by 2020.

Agenda Item 8: Amendments to the 2011 ESP Code

2011 ESP Code is updated in order for the Code to be aligned with IACS Unified Requirement (UR) Z10s. In doing so, SDC 4 authorized IACS and the Secretariat to review the 2011 ESP Code with a view to proposing editorial changes to identify all mandatory requirements and to improve the format of the tables and forms. The proposals submitted by Secretariat and IACS were used as consideration for the Working Group established. The Working Group has prepared draft MSC resolution on Amendments to the 2011 ESP Code for submission to MSC 99 for approval.

However, the consolidated version of the ESP Code could not be completed. Therefore, the Sub-Committee agree to invite the IMO Secretariat and IACS to work together intersessionally to further develop a new draft consolidated text of the ESP Code, for submission to SDC 6.

Agenda Item 9 : UNIFIED INTERPRETATION TO PROVISIONS OF IMO SAFETY, SECURITY, AND ENVIRONMENT-RELATED CONVENTIONS

Development of unified interpretation to clarify the safe return to port requirement for the liquid level monitoring systems

The Sub-Committee considered document SDC 5/9 (IACS), seeking clarification on the application of the SOLAS safe return to port requirements for liquid level monitoring systems and advising that there are two opposite understandings on the issue as to whether the liquid level monitoring systems for tanks containing liquids, which are not installed with a flooding detection system, need to meet the safe return to port requirement in SOLAS regulation II-2/21.4.13.

The Sub-Committee agreed to the view expressed by the majority of those that spoke that such systems should meet the safe return to port requirement and invited IACS to develop a unified interpretation, taking into account that there should be no retroactive application of the agreed understanding, and submit it for consideration at the next session.

Means of escape from control stations, accommodation and service spaces in case of flooding

The Sub-Committee considered document submitted by CLIA (SDC 5/9/1), providing the view that doors in vertical emergency escape trunks may open out of the trunk in order to permit the trunk to be used both for escape and for access, provided that such doors are not located below the bulkhead deck, and proposing a draft unified interpretation of SOLAS regulation II-2/13.3.1.5.2 regarding general requirements for means of escape from control stations, accommodation and service space in case of flooding. Following discussion, the Sub-Committee, agreed that the proposal should be considered as an amendment to SOLAS regulation II-2/13.3.1.5.2, rather than an interpretation.

The Sub-Committee, taking into account the intention of CLIA to also bring this matter to the attention of the fifth session of the Sub-Committee on Ship Systems and Equipment (SSE), requested the Secretariat to advise SSE 5 of the SDC 5's decision.

Agenda Item 10 : Revised SOLAS Regulation II-1/3-8 and Associated Guidelines (MSC.1/Circ.1175) and New Guidelines for Safe Mooring Operations for All Ships

SDC-5, in general :

- decided to include references to mooring lines in the draft revised SOLAS Reg. II-1/3-8 (for new ships only)
- agreed to use the term "applying a human-centred design approach"
- agreed to include a new paragraph in draft revised SOLAS Regulation II-1/3-8 with regard to inspection and maintenance of mooring equipment for all ships including existing ships regardless of date of construction.

For Draft new Guidelines for safe mooring operations,

- agreed to change the title the guideline to "Guidelines on the design of mooring arrangements and the selection of appropriate mooring equipment and fittings for safe mooring"
- exceptional mooring and towing operations should not be reflected in the draft Guidelines
- the use of the phrase "as far as reasonably practicable" should be minimized, in principle, and be considered on a case-by-case basis in the context of the individual circumstances;

For Draft revised Guidance on shipboard towing and mooring equipment (MSC.1/Circ.1175)

The Sub-Committee had agreed;

- to use the term "other towing" for not normal towing operations;
- that the consistency with IACS UR A2 should be further considered;
- not to refer to the attachment of the mooring lines to the bollards as it is an operational issue;
- that the appropriate marking of fittings used for both mooring and towing purposes is to indicate both the safe working load (SWL) and the safe towing load (TOW); and
- that the requirement for towing and mooring arrangements' plans should be included in this draft revised Guidance, and their content should be updated in accordance with the latest IACS UR A2.

In order to progress the work on this output intersessionally, the Sub-Committee re-established the Correspondence Group on Safe Mooring Operations, under the coordination of Japan, and instructed to:

.1 further develop the draft new Guidelines on the design of mooring arrangements and the selection of appropriate mooring equipment and fittings for safe mooring,

.2 further develop the draft Guidelines for inspection and maintenance of mooring equipment including lines,

.3 further develop the draft revised Guidance on shipboard towing and mooring equipment (MSC.1/Circ.1175),

.4 further consider any consequential amendments to relevant IMO instruments,

.5 submit a report to SDC 6.

Agenda Item 11: GUIDELINES FOR WING-IN-GROUND CRAFT

The Sub-Committee established a Drafting Group on Guidelines for Wing-in-ground Craft and instructed it, taking into account the comments made and decisions taken in plenary, to finalize the text of the draft Guidelines for wing-in-ground (WIG) craft, based on the existing text of the Interim guidelines for wing-in-ground craft (MSC/Circ.1054 and Corr.1, and MSC/Circ.1126). Subsequently, the Sub-Committee agreed to the draft Guidelines for wing-in-ground (WIG) craft and the associated draft MSC circular for submission to MSC 99 for approval.

For further information:

Mehmet Faruk ELBAN
Principal Plan Approval Engineer
TÜRK LOYDU PLAN APPROVAL and ENGINEERING DIVISION
Tel : +90-216-5813775
Fax : +90-216-5813840
E-mail: felban@turkloydu.org
Web: www.turkloydu.org

LEGAL NOTICE All rights reserved.

The information contained here is for general information purposes only. Turk Loydu shall be under no liability or responsibility in contract or negligence or otherwise howsoever to any person in respect of any information or advice expressly or impliedly given in this document, or in respect of any inaccuracy herein or omission here from or in respect of any act or omission which has caused or contributed to this document being issued with the information or advice it contains (if any).