



Türk Loydu Özet Raporu - SDC 7

25 NISAN 2020

TLR /SDC7

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

IMO Gemi Dizaynı ve Konstrüksiyonu Alt Komitesi (SDC) 7. oturumu, 3-7 Şubat 2020 tarihleri arasında Londra'da yapılmıştır. Alınan kararlar ve yapılan değerlendirmeler aşağıda özetlenmiştir.

Gündem Maddesi 3 : SOLAS II-1 BÖLMELEME ve HASARLI STABİLİTE KURALLARIYLA İLGİLİ AÇIKLAYICI NOTLARA İLİŞKİN DEĞİŞİKLİKLER (KARAR MSC.429(98))

SDC 7 komitesi, Solas II-1 Bölmeleme ve Hasarlı Stabilité Kurallarıyla İlgili Açıklayıcı Notlara İlişkin Değişikliklerle ilgili çalışmayı tamamlayarak, 1 Ocak 2024 tarihinde yürürlüğe konulmak ve onaylanmak üzere, Deniz Emniyeti Komitesi'ne (MSC 102) sunulmuştur.

Tamamlanmış taslak değişiklikler aşağıda listelenmiştir:

- Uygulama tarihleri ile ilgili netlik sağlamak üzere, SOLAS II-1/17.1 ve 17.2 maddeleri için açıklayıcı notlarda bazı değişiklikler yapılmıştır. SOLAS II-2/9.4.1.1.2 kuralı ile ilgili referanslar, II-2/9.4.1.1.3. kuralına güncellenmiş referansları ile değiştirilmiştir.
- SOLAS II-1 / 17.3 ile ilgili olarak, Kapılar, gerekli pozitif stabilite aralığında suya girdiklerinde suyun geçişini önlemek üzere en az 1 metrelik su basıncını sağlayacak şekilde su geçirmez standardını sağlamalıdır. Bu kapılar perde güvertesinin üzerinde bulunup su geçirmezlik ve yangından korunma gerekliliklerini bir arada sağlamalıdır.
- Boru sistemlerinin, perdelerin bir parçası olması ile ilgili olarak herhangi bir açıklama mevcut değildir. Boru sistemlerindeki valfler ile su geçirmez perde veya güverte arasındaki maksimum mesafe ile ilgili olarak, netlik kazandırılması hususunda, SOLAS II-1/7.7, 7-1.1.1 and II-1/7-1.1.2 maddelerine ait açıklayıcı notlara, bir ifade eklenmesi husunda anlaşmaya varıldı. Alt komite, perde veya güvertenin her tarafı ile valfin, perdeye veya güverteye yakın ucu arasındaki mesafenin 450 mm'den fazla olmamasına yönelik bir ifadenin eklenmesi husunda uzlaştı. Aynı husus, küçük girintiler, dreyn kuyuları vb.'lerinede uygulanacaktır. Alt komite, güç tahrikli su geçirmez kapılar için SOLAS II-2/9.4.1.1.5 maddesindeki "uygulama dışı" ifadesinin yarı su geçirmez kapıları da içerecek şekilde olması hususunda anlaşmaya vardı.
- SDC 7'de MSC.1/Circ.1572'in 3. maddesine taslak değişiklikler eklenmesi tamamlanarak, MSC'nin 102 nolu oturumuna onay için sunulmuştur. SDC 7 aşağıdaki değişikliklerin yapılması hususunda anlaşmaya varmıştır: 3.5.1 ve 3.5.4 maddeleri ile ilişkili olarak, yolcu gemilerinde, alarmların köprü güvertedeki merkezi çalıştırma konsolu üzerinde bulundurulmalıdır. Kargo gemileri için, alarmların köprü güvertede bulundurulmalıdır.

Gündem Maddesi 4 : KUTUPLARDA ÇALIŞAN ve SOLAS'A TABİ OLMAYAN GEMİLER İÇİN GÜVENLİK ÖNLEMLERİ

Boyu 24 metreden büyük ve kutuplarda çalışan balıkçı gemileri için 2012 Cape Town anlaşması ile uyumlu ve ticari faaliyette bulunmayan 300 gros tondan büyük gezi tekneleri için taslak kılavuzlar tamamlanarak MSC'nin 103 nolu oturumunda onaylanmak üzere HTW 7'ye gönderilmiştir. Ayrıca, 300 ila 500 gros ton arasındaki gezi tekneleri ve 300 ila 500 gors ton arasındaki yük gemileri için bir düzenleme eksikliği tespit edildi. İlgili Üye Devletlerin, söz konusu gemiler için görüşlerini sunmaya davet edilmişlerdir.

Gündem Maddesi 5 : İKİNCİ NESİL HASARSIZ STABİLİTE KRİTERLERİNİN SONUÇLANDIRILMASI

IMO'nun ikinci nesi hasarsız stabilite kriterleriyle olan genel amacı, gemilerin aşağıda belirtilen hareket modlarından herhangi birine karşı zafiyeti olup olmadığını kontrol etmektir.

- Parametrik yalpa hareketi
- Dalgaya binme/ yön stabilitesi kaybı
- Dalga tepesinde toplam stabilite kaybı
- Ölü gemi durumu
- Aşırı ivmeler

Geminin beş hareket modundan her biri için bu 3 aşamalı kontrollerden en basiti olan birincisini (level 1) geçmesi durumunda, daha karmaşık hesaplamalar içeren ikinci kademeye (level 2) geçmesine gerek kalmayacaktır. Ancak, ikinci kademeye ihtiyaç duyan bir gemi, bu seviyeyi geçmemesi halinde daha karmaşık olan üçüncü kademe hesaplamalarına maruz kalacaktır. Üçüncü Kademe "doğrudan stabilite değerlendirmesi" (direct stability assessment), operasyonel kısıtlar ve/veya operasyonel kılavuzluk gerekmektedir. Üçüncü kademe çok karmaşık ve bu tür gemilere bazı operasyonel kılavuzluk zorunluluğu getirdiğinden aşağıda belirlen kılavuz dokümanlar oluşturulmuştur.

- İkinci nesil stabilite kuralları için zafiyet kriterleri kılavuzu
- Doğrudan stabilite değerlendirmesi kılavuzu
- Operasyonel yaptırımlar üzerine kılavuz.

Bu geçici taslak kılavuzların amacı; üye devletlerin 2008 IS Code'un zorunlu kriterlerini uygularken tamamlayıcı ölçüt olarak ikinci nesil stabilite kriterlerini denemelerine yardımcı olmaktır. Bu sayede belli bir bilgi birikimi oluşacak ve IMO'ya uluslararası kuruluşlar ve üye devletler vasıtasıyla geri dönüş yapılabilecektir. Bu geri dönüşler sayesinde kılavuzlarda düzeltme ve iyileştirmeler yapılarak amaca uygun hale getirilmesi sağlanacaktır.

Alt komite bu nedenle ikinci nesil hasarsız stabilite kriteri için hazırlanmış bu geçici kılavuz dokümanlar üzerine mutabakata varmış ve üç kılavuzun birleşiminden oluşan sirküleri onay için MSC 102'ye sunulmasına karar vermiştir.

Uzatılmış hava güvertesine sahip gemilerin özgün karakteristikleri nedeniyle, Grup açıklayıcı bilgilerin (explanatory notes), kılavuzun bu gemilere uygulanabilirliğini açıklığa kavuşmaya yönelik olarak geliştirilmesine karar vermiştir. Grubun, açıklayıcı notların önümüzdeki SDC8'e kadar yazışma grubunda üzerinde çalışılmasına karar vermiştir.

Gündem Maddesi 6: ULUSLARARASI SEFER YAPAN GEMİLERDEKİ 12'DEN FAZLA ENDÜSTRİYEL PERSONELİN TAŞINMASINA İLİŞKİN EMNİYET STANDARTLARINI DÜZENLEYEN ZORUNLU SÖZLEŞMELER VE /VEYA HÜKÜMLER

Alt komite taslak Endüstriyel Personel (IP) kodunun geliştirilmesine devam etmiştir. Yeni ve mevcut gemilerin endüstriyel personel taşıyabilmesi için SOLAS Kısım XV ve dolayısıyla yeni IP Kod'a göre sertifikalanması üzerinde mutabakata varılmıştır. Halihazırda 12'den fazla endüstriyel personelin emniyetli taşınması için geçici tavsiyelere (MSC 418(97))'a göre sertifikalandırılmış olan gemiler için, geçici tavsiye dokümanında belirtilen "tavsiyelerin endüstriyel personel taşınması için geliştirilecek zorunlu kodun uygulamaya alınacağı tarihe kadar uygulanması" ibaresi hatırlatılarak karar MSC 102'ye bırakılmıştır.

Toplantı sırasında, ayrıca, SOLAS XV değişiklikleri ve iki fazlı bir yaklaşım üzerinde mutabakata varılmıştır. Bu iki fazlı yaklaşım, eğer endüstriyel personel taşıyan yüksek süratli tekneler için taslak kuralların 1 Ocak 2024'de yürürlüğe girecek şekilde bitirilememesi durumunda, geliştirilmiş SOLAS Kısım XV ve taslak IP Kodun SDC 8'de sonuçlandırılmasını ve sonrasında ikinci fazda yüksek süratli tekneler için gerekli SOLAS Kısım XV ve IP Kod değişimlerin yapılmasını içermektedir. Bu konularda çalışmaya devam etmek ve çalışmaların SDC 8 sunulması amacıyla bir yazışma grubu kurulmuştur.

Gündem Maddesi 7 : DÖKME YÜK TAŞIMAYAN ÇOK AMBARLI GEMİLERDE SU SEVİYE DEDEKTÖRLER İÇİN GEREKLİLİKLERİ İÇERMEK ÜZERE SOLAS II-1'E İLİŞKİN DEĞİŞİKLİKLER

Alt komite, dökme yük ve tankerler haricindeki çok ambarlı gemilerin, su seviye detektörleri teçhizi ile ilgili SOLAS' yeni bir madde, II-1/25-1, eklenmesi ile ilgili anlaşmaya vardı onaylanmak üzere MSC 102'ye sunuldu. Bu değişikliğin 1 Ocak 2024 veya sonrasında inşa edilen, dökme yük ve tankerler haricindeki çok ambarlı gemilere uygulanması önerilmiştir.

Gündem Maddesi 10 : ESP 2011 KOD DEĞİŞİKLİKLERİ

Alt Komite, 2011 ESP Kodu kapsamındaki sorveyler için RIT'lerin(Uzaktan Muayene Teknikleri) kullanımının genel olarak desteklenmesine rağmen, konunun Örgüt tarafından, diğer enstrümanlar altında değerlendirilebileceği dahil olmak üzere, RIT'lerin düzenlenmesinde bütünsel bir yaklaşım almayı düşünebilecek daha kapsamlı bir değerlendirme gerektirdiğine karar vermiştir.

Sonuç olarak, Alt Komite, ilgili Üye Devletleri ve uluslararası örgütleri, bu konudaki önerilerini Alt Komite'ye sunmaya davet etmiştir.

Çift cidarlı petrol tankerlerinin ilk yenileme sorveyinde kalınlık ölçümleri :

Alt Komite, çift cidarlı petrol tankerlerinin ilk yenileme sorveyi için yapılan kalınlık ölçümlerinde yalnızca şüpheli alanların dikkate alınmasının yeterli olacağıyla ilgili 2011 ESP Kod değişikliği önerisini değerlendirmiş ve sonucunda 2011 ESP Kodunda taslak değişiklik yapılmasını öngören MSC.461 (101) sayılı sirkülerin, MSC 102'ye, onaylanması ve daha sonra kabul edilmek üzere sunulması konusunda anlaşmaya varmıştır.

Gündem Maddesi 12 :KARGO GEMİLERİNDEKİ SU GEÇİRMEZ KAPILARLA İLGİLİ SOLAS, MARPOL, LOAD LINE SÖZLEŞMELERİ İLE IBC VE IGC KODLARDAKİ ZORUNLU GEREKLİLİKLERİN İNCELENMESİ

SOLAS, MARPOL, Load Line Sözleşmeleri ile IBC ve IGC Kodlardaki, hasarlı stabilite hesaplarındaki menteşeli kapılar ile ilgili gereksinimler arasındaki uyumsuzluğu gidermek için, alt komite aşağıdaki maddelere taslak değişiklikler yapılması husunda anlaşmaya vardı.

- 1988 LL Protokolü 27(13)(a) nolu madde;
- IBC Kod 2.9.2.1 nolu paragraf;
- IGC Kod 2.7.1.1 nolu paragraf; ve
- MARPOL Ek I, 28.3.1 nolu karar

Taslak değişiklikler 1 Ocak 2024 tarihinden sonra ve yeni gemilere uygulanacaktır. Mevcut taslak metine göre erişim için kullanılan menteşeli su geçirmez kapılar normal olarak denizde kapalı, yerel olarak ve köprü güvertede açık/kapalı olduğunu gösteren müşirli, ve hızlı veya tek hareketle kapanabilmelidir menteşeli su geçirmez kapılar ise denizde sürekli kapalı tutulmalıdır.

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

LEGAL NOTICE All rights reserved.

The information contained here is for general information purposes only.

Türk 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).



Türk Loydu Summary Report – SDC 7

25 APRIL 2020

TLR /SDC 7

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

The 7rd session of the IMO Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC) was held from 3 to 7 February 2020 in London. Decisions and discussions have been summarized hereunder.

Agenda Item 3: AMENDMENTS TO THE EXPLANATORY NOTES TO SOLAS CHAPTER II-1 SUBDIVISION AND DAMAGE STABILITY REGULATIONS (RESOLUTION MSC.429(98))

SDC 7 finalized the Revised Explanatory Notes to the SOLAS chapter II-1 subdivision and damage stability regulations (resolution MSC.429(98)), for submission to MSC 102 for approval, with an entry into force date of Jan. 1, 2024

The finalized draft amendments are as follows:

- There are some modifications to the Explanatory Notes for SOLAS regulations II-1/17.1 and 17.2, in order to provide clarity with regard to grandfathering. The references to SOLAS regulation II-2/9.4.1.1.2 was also replaced with the updated references to regulation II-2/9.4.1.1.3.
- With regard to SOLAS II-1/17.3, the doors must comply with a watertight standard for at least 1 m head of water, so that it can be considered that it can prevent the passage of water when immersed in the required positive stability range. These doors are located above the bulkhead deck, they must comply with a combination of watertight and fire protection requirements
- There isn't any clarification in piping systems in order to regard them as part of the bulkhead. It was agreed that the ENs for SOLAS regulations II-1/7.7, II-1/7-1.1.1 and II-1/7-1.1.2 could be modified to improve clarification of the maximum separation distance between watertight bulkheads or deck and valves in piping systems. The Subcommittee agreed to add a provision that in no case should the separation distance on either side of the bulkhead or deck be more than 450 mm measured from the valve's near end to the bulkhead or deck. The same applies for small recesses, drain wells, etc. The subcommittee agreed that the intention had been to include these semi-watertight doors in the "non-application" statement in SOLAS regulation II-2/9.4.1.1.5 for power-operated watertight doors.
- SDC 7 has finalized the draft amendments to section 3 of MSC.1/Circ.1572, and submitted to MSC 102 for approval. SDC 7 agreed that: with regard to paragraphs 3.5.1 and 3.5.4, for passenger

ships, the alarms should be located at the central operating console at the navigation bridge. For cargo ships, the alarms should be located at the navigation bridge

Agenda Item 4: SAFETY MEASURES FOR NON-SOLAS SHIPS OPERATING IN POLAR WATERS

Draft guidelines for fishing vessels of at least 24 m in length and operating in polar waters, aligned with the 2012 Cape Town Agreement, and for pleasure yachts above 300 gross tonnage not engaged in trade were finalized and forwarded to HTW 7 with a view to submission to MSC 103 for approval. Furthermore, a lack of regulation for recreational craft between 300 and 500 gross tonnages was identified, as well as cargo vessels between 300 and 500 gross tonnes. Interested Member States were invited to submit proposals to address the identified vessel groups.

Agenda Item 5: FINALIZATION OF SECOND GENERATION INTACT STABILITY CRITERIA

The main purpose of IMO with the second generation intact stability criteria is to establish consistent criteria to check whether a ship is susceptible to any of the failure modes outlined below.

- Parametric rolling
- Surf riding/broaching
- Total loss of stability on wave crest
- Dead-ship condition
- Excessive accelerations

If a ship satisfies the level 1 criteria for any of the five failure mode, then it does not have to go through level 2 which requires more complex calculations. However, if a ship does not pass level 2 criteria, then it is subjected to even more complex level 3 calculations. Level 3 criteria requires direct stability assessment or operational limitations and/or operational guidance. Since level 3 criteria is much complex and imposes some guidance for subject ships, the following set of guidelines has been prepared:

- Guidelines on vulnerability criteria
- Guidelines for direct stability failure assessment
- Guidelines for operational measures

The purpose of these draft interim guidelines is to assist member states and related organizations applying these criteria as a complement to the mandatory criteria Part A of 2008 IS Code. As a result, certain experience will be gathered in their use and these experiences in turn will be fed back to IMO to improve and/or refine the guidelines towards its final state.

The Sub-Committee agreed to the draft Interim guidelines on the second generation intact stability criteria and the associated draft MSC circular comprising three sets of interim guidelines, listed above, for submission to MSC 102 with a view to approval.

The group further agreed that explanatory notes would be developed in the future shall cover the ships with extended weather deck enabling the application

of these guidelines to this specific ship type. The explanatory notes will be drafted intersessionally within the correspondence group with the intention to be submitted to SDC8.

Agenda Item 6: MANDATORY INSTRUMENT AND/OR PROVISIONS ADDRESSING SAFETY STANDARDS FOR THE CARRIAGE OF MORE THAN 12 INDUSTRIAL PERSONNEL ON BOARD VESSELS ENGAGED ON INTERNATIONAL VOYAGES

The Sub-Committee continued development of the draft Industrial Personnel Code. It was agreed that both new and existing ships should be certified for the carriage of industrial personnel in accordance with the new SOLAS chapter XV and, consequently, the new IP Code. However, the application of the draft SOLAS chapter XV for existing ships certified to the Interim Recommendations on the safe carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels (MSC 418(97)) engaged on international was left to decision of MSC 102, by recalling that the Interim Recommendations was invited to apply to existing ships "until such time that the mandatory instrument for the carriage of industrial personnel enters into force".

During the meeting, both SOLAS Chapter XV amendments and a two-phase approach were agreed. In two-phase approach, if the draft provisions for high-speed craft carrying industrial personnel could not be finalized in time for entry into force on 1 January 2024, the draft SOLAS chapter XV and the draft IP Code would be finalized by SDC 8. In the second phase, the related amendments to SOLAS Chapter XV and the IP Code will be introduced when the provisions for high-speed craft is finalised. A correspondence group was established to continue working towards SDC 8.

Agenda Item 7: DEVELOPMENT OF AMENDMENTS TO SOLAS CHAPTER II-1 TO INCLUDE REQUIREMENTS FOR WATER LEVEL DETECTORS ON NON-BULK CARRIER CARGO SHIPS WITH MULTIPLE CARGO HOLDS

The Sub-Committee agreed to the new SOLAS regulation II-1/25-1 on water level detectors on multiple hold cargo ships other than bulk carriers and tankers for submission to MSC 102 for approval. This amendment was proposed to apply for ships constructed on or after 1 January 2024.

Agenda Item 10: AMENDMENTS TO THE 2011 ESP CODE

The Sub-Committee decided that, while the use of RITs (Remote Inspection Techniques) for surveys under the 2011 ESP Code had been generally supported, the matter required a broader consideration by the Organization, which might consider taking a holistic approach in regulating RITs, including those that might be considered under other instruments.

Consequently, the Sub-Committee invited interested Member States and international organizations to submit proposals on the matter to the Sub-Committee for consideration.

Thickness measurements at the first renewal survey of double hull oil tankers:

The Sub-Committee considered a proposal to amend the 2011 ESP Code whereby it would be sufficient to consider only suspect areas for thickness

measurements at the first renewal survey of double hull oil tankers.

Subsequently, the Sub-Committee agreed to draft amendments to 2011 ESP Code, as amended by resolution MSC.461(101) for submission to MSC 102 with a view to approval and subsequent adoption.

Agenda Item 12 : REVIEW OF MANDATORY REQUIREMENTS IN THE SOLAS, MARPOL AND LOAD LINES CONVENTIONS AND THE IBC AND IGC CODES REGARDING WATERTIGHT DOORS ON CARGO SHIPS

To resolve some inconsistencies between requirements in the SOLAS, MARPOL and Load Lines Convention and to the IBC and IGC Codes regarding the consideration especially of hinged watertight doors in the different damage stability calculations, The Sub-Committee agreed to the draft amendments to

- regulation 27(13) (a) of the 1988 LL Protocol;
- paragraph 2.9.2.1 of the IBC Code;
- paragraph 2.7.1.1 of the IGC Code; and
- regulation 28.3.1 of MARPOL Annex I,

The amendments will be applied to new ships as of January 1, 2024. The existing draft text requires that hinged watertight access doors with open/closed indication locally and at the navigation bridge and be of the quick-acting or single-action type that are normally closed at sea, hinged watertight doors that are permanently closed at sea.

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).