



Türk Loydu Özet Raporu – SDC 8

NİSAN 2022

TLR /SDC 08

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

Gemi Dizaynı ve Konstrüksiyonu Alt Komitesi (SDC) 8. Oturumu 17-21 Ocak 2022 tarihleri arasında çevrimiçi olarak gerçekleştirilmiştir. Alınan kararlar ve yapılan değerlendirmeler aşağıda özetlenmiştir.

ULUSLARARASI SEFER YAPAN GEMİLERDE 12'DEN FAZLA ENDÜSTRİYEL PERSONELİN TAŞINMASINA İLİŞKİN EMNİYET STANDARTLARINI DÜZENLEYEN ZORUNLU SÖZLEŞMELER VE /VEYA HÜKÜMLER

Açık deniz tesislerinde çalışmak üzere taşınan personelin emniyetini sağlamak için taslak yeni SOLAS kısım XV (Endüstriyel Personeli Taşıyan Gemiler için Emniyet Önlemleri) ve yeni IP (Endüstriyel Personel) Kodu taslağı Alt Komite tarafından kabul edilmiştir. Yeni SOLAS kısım XV ve taslak kod, 1 Temmuz 2024 tarihinde yürürlüğe girmek üzere MSC 105'e (Nisan 2022) sunulacaktır.

Açık deniz tesisleri ve enerji sektörleri geliştikçe, yeni açık deniz endüstriyel faaliyetleri ortaya çıkmış ve böylece endüstriyel personelin diğer gemilere ve/veya açık deniz tesislerine (örneğin rüzgar türbini çiftlikleri) ve bunlardan geriye emniyetli şekilde taşınmasını sağlamak için açık deniz endüstrisini destekleyen denizcilik sektörü üzerinde artan bir talep yaratmıştır. Mevcut IMO kurallarındaki emniyet standartlarının, personel taşıma işlemleri gibi, açık deniz sektörlerindeki denizcilik operasyonlarının belirli risklerini tam olarak kapsamadığı kabul edilmektedir.

Endüstriyel Personel Taşıyan Gemiler için Uluslararası Emniyet Kod'u (IP Kod'u), açık deniz ve enerji sektörlerinden gelen talebi karşılamak ve karşılaşılan zorlukların üstesinden gelmek için mevcut IMO kurallarını desteklemek üzere geliştirilmiştir. IP Kod, SOLAS Kurallarındaki yük gemisi gereksinimlerine ek olarak, endüstriyel personel taşıyan gemiler için, taşıma ve transfer operasyonlarıyla bağlantılı ek riskleri ele alarak, emniyetli taşıma ve emniyetli personel transferini kolaylaştıracak uluslararası bir emniyet standardı sağlamaktadır.

IP Kod'u, uluslararası sefer yapan gemiler için geliştirilmiş olup, 12'den fazla endüstriyel personel taşıyan, 500 GT ve üzeri yeni ve mevcut yük gemileri ile yüksek hızlı yük gemilerine uygulanır. Kod ayrıca belirli bir kıyı devletinin sınırları içinde veya bir ana liman ile karasuları dışındaki bir açık deniz tesisi arasında da uygulanması teşvik edilmektedir. Benzer şekilde İdareler, mümkün olduğu ölçüde, 500 GT'dan küçük gemilere ve uluslararası sefer yapmayan gemilere IP Kod'unun gönüllü olarak uygulanmasını değerlendirmeye davet edilmektedir.

"12'den fazla endüstriyel personelin uluslararası sefer yapan gemilerde emniyetli taşınması için geçici tavsiyeler (MSC 418(97))" uyarınca, İdare tarafından 12'den fazla endüstriyel personeli taşımak üzere yetkilendirilmiş yük gemileri ve yüksek hızlı yük gemileri için Alt-Komite tarafından muafiyet hükümleri de geliştirilmiştir.

“IP Kodunun ve ilgili kılavuzun geliştirilmesi” gündem maddesi kapsamında aşağıdaki konuların ele alınmasına devam edilecektir:

- IP ve SPS Kod’ları arasındaki etkileşimi netleştirmek,
- IP kurallarında yolcu gemileri için hükümler,
- Endüstriyel personel taşıyan yüksek hızlı teknelerde yatma yerlerine ait hükümler,
- 60’dan fazla personel taşıyan yüksek hızlı tekneler için hükümler.

İKİNCİ NESİL HASARSIZ STABİLİTE KRİTERLERİNE İLİŞKİN GEÇİCİ KILAVUZA AİT AÇIKLAYICI NOTLARIN GELİŞTİRİLMESİ

Alt Komite, MSC 105’e onay için sunulmak üzere, ikinci nesil hasarsız stabilite kriterlerine ilişkin geçici kılavuza ait açıklayıcı notlarla alakalı taslak MSC sirkülerini kabul etmiştir. Açıklayıcı notlar, geçici kılavuzun üniform olarak yorumlanmasına ve uygulanmasına yardımcı olacak esasları içermektedir (MSC.1/Circ.1627).

ESP 2011 KOD DEĞİŞİKLİKLERİ

Alt Komite, onaylanmak ve daha sonra kabul edilmek üzere, 2011 ESP Kodundaki taslak değişikliklerin MSC 105’e sunulması konusunda anlaşmaya varmıştır. Anlaşmaya varılan ana konular şunlardır:

- Yapıdan bağımsız olarak, tüm dökme yük gemilerindeki balast tankları için muayene kriterleri ZAYIF’tan İYİ’den daha az’a revize edilmiştir.
- Kargo ambarlarını çevreleyen balast tankları ve boş mahallerin muayene gereksinimleri ayrılmıştır.
- Kargo ambarlarını çevreleyen boş mahalleri bulunan 20 yaşından büyük, boyları 150 m ve üzerinde olan çift cidarlı dökme yük gemileri için yıllık sörvey gereksinimleri getirilmiştir.
- Petrolü, bünye tankı olmayan bağımsız tanklarda taşıyan petrol tankerleri ESP Kod’u kapsamı dışındadır.

SOLAS KISIM II-1 VE III İÇİN ALTERNATİF DİZAYN VE DÜZENLEMELERE İLİŞKİN KILAVUZUN EMNİYET HEDEFLERİ VE İŞLEVSEL GEREKLİLİKLERİ

IMO, yeni dizaynların ve alternatif teknolojilerin geliştirilmesini kolaylaştırmak için mevcut kuralların hedeflerini ve işlevsel gerekliliklerini geliştirmektedir. Bu bağlamda, Alt Komite, SOLAS Kısım II-1 Bölüm D için alternatif dizayn ve düzenlemelerin yanısıra ilgili fonksiyonel gereklilikler ve beklenen performans hedefleri için prensipte anlaşmaya varmıştır.

SOLAS Kısım II-1, Bölüm C, D ve E için hedeflerin, işlevsel gerekliliklerin ve beklenen performansların geliştirilmesinin devamı ile ilgili olarak Uzmanlar Grubu tarafından oluşturulan zaman çerçevesi Alt Komitede onaylanmıştır.

IMO EMNİYET, GÜVENLİK ve ÇEVRE İLE İLGİLİ SÖZLEŞMELERE AİT HÜKÜMLERİN BİRLEŞTİRİLMİŞ YORUMLARI

Aşağıdaki birleştirilmiş yorumların onaylanmak üzere MSC 105’e (Nisan 2022) sunulması kabul edilmiştir.

1988 Yükleme Sınırı Protokolünün 37 (3) kuralının birleştirilmiş yorumu

Alt Komite, üst yapı indirimini netleştirmek için taslak MSC sirkülerini kabul

etmiştir. Bu yoruma göre; azatılmış "B" tipi dahil, "B" tipi fribord verilen gemiler için, baş kasaranın etkin boyu 0,07L'den küçük ise, üst yapı indirimi uygulanmayacaktır. Geminin tam bir üst yapıya sahip olması durumunda (1988 Yükleme Sınırı Protokolü Ek B Kural 3 (10) (h) uyarınca AP'den FP'ye kadar devam eden bir üst yapı), 1988 Yükleme Sınırı Protokolü Ek B Kural 37 (1)'e göre bir üst yapı indirimi uygulanabilir.

Boş gemi ağırlığındaki değişikliklerle bağlantılı olarak stabilite/yükleme bilgilerinin değiştirilmesine ilişkin birleştirilmiş yorum

Alt Komite, boş gemi ağırlığındaki değişikliklerle bağlantılı olarak stabilite/yükleme bilgilerinde yapılacak değişikliklerle ilgili SOLAS Kısım II-1'deki SOLAS II-1/5.4 ve II-1/5.5 kurallarının birleştirilmiş yorumuna ilişkin taslak MSC sirkülerini kabul etmiştir. Taslak sirküler, bir geminin boş ağırlığı özelliklerinin belirtilen sapma sınırlarının ötesinde değiştiği hallerde, boş gemi ağırlığı özelliklerinin kullanıldığı aletlerin/dokümanların (yükleme kitapçığı, yükleme bilgisayarı ve stabilite bilgisayarı gibi), yeni boş gemi ağırlığı özelliklerine göre değiştirilmesi gerektiğini açıklamaktadır. Ayrıca, boş gemi ağırlığı hesapları gemide de doğrulanmalıdır.

Yaralı stabilite gereksinimleri bağlamında güverte kereste yükü

Alt Komite, yaralı stabilite gereksinimleri bağlamında güverte kereste yüküne ilişkin birleştirilmiş yorum hakkındaki taslak MSC sirkülerini (MSC/Circ.998) kabul etmiştir. Revizyon, 2011 güverte kereste yükü taşıyan gemiler için emniyetli uygulama Kod'u ile değiştirilen 1991 Kereste Kod'unun iptal edilmesinden kaynaklanmıştır.

Atölyelerdeki gürültü gereksinimleri için önerilen yorum

Alt Komite, "makina mahallerinin bir bölümünü oluşturanlar dışındaki atölyeler" için gürültü sınırı ile ilgili olarak, gemilerdeki gürültü seviyelerine ilişkin Kod'un (MSC.337(91)) üniform bir şekilde uygulanmasını sağlamak amacıyla taslak MSC sirkülerini kabul etmiştir. Bu sirküler, "makina mahallerinin bir bölümünü oluşturanlar dışındaki atölyelerin", makina dairesinden, perde ile eşdeğer ses yalıtımı özelliklerine sahip erişim kapıları içeren perdelerle ayrılmış kapalı atölyeler olması gerektiğine açıklık getirmektedir. Makina mahallinde bulunan çalışma tezgahları ve iş istasyonları, "makina mahallerinin bir bölümünü oluşturanlar dışındaki atölyeler" olarak kabul edilmemelidir. Makina mahallinin bir parçasını oluşturan atölyeler için gürültü seviyesi sınırı, makina mahallinde olduğu gibi olmalıdır : 110 dB(A).

DÖKME YÜK GEMİLERİNDEKİ VE DÖKME YÜK GEMİLERİ DIŞINDAKİ TEK AMBARLI YÜK GEMİLERİNDEKİ SU SEVİYE DEDEKTÖRLERİNİN PERFORMANS STANDARTLARININ REVİZYONU (MSC.188(79))

MSC 103, 1 Ocak 2024'e yürürlüğe girmesi beklenen dökme yük gemileri ve tankerler dışındaki çok amaçlı kargo gemilerinde bulunan su seviyesi dedektörlerine ilişkin SOLAS II-1/25-1 kuralını kabul etmişti (MSC.482(103)). MSC 103 ayrıca, dökme yük gemileri ile dökme yük gemileri dışındaki tek ambarlı yük gemilerindeki su seviyesi dedektörleri için performans standartlarına (MSC.188(79)) atıf yapılırken, çok ambarlı yük gemilerindeki su seviyesi dedektörlerini değerlendirmek üzere bir inceleme gerektiğini de kabul etmişti.

SDC Alt Komitesi, SOLAS II-1/25, II-1/25-1 ve XII/12 kurallarına tabi olan gemilerdeki su seviyesi dedektörleri için revize edilmiş performans standartlarına ilişkin taslak MSC kararını, kabul edilmek üzere MSC 105'e sunulması hususunda mutabık kalmıştır.

Revizyon, yeni SOLAS II-1/25-1 kuralına uyum için, çok ambarlı yük gemilerinde su seviyesi dedektörleri olarak sintine alarmlarının kullanımına ve gemideki su seviyesi dedektörlerinin periyodik testine ilişkin performans standartlarında iki yeni bölüm içermektedir.

SU ALTI GÜRÜLTÜSÜNÜN AZALTIKMASI KILAVUZUNUN GÖZDEN GEÇİRİLMESİ (MEPC.1/CIRC.833) ve ATILACAK ADIMLARIN BELİRLENMESİ

MEPC 76'nın bir sonucu olarak, MEPC.1/Circ.833'ün gözden geçirilmesi için SDC'ye yeni bir gündem maddesi eklenmiştir. Alt Komite, aşağıdaki ana talimatlar dahilinde bir yazışma grubu oluşturmaya karar vermiştir:

- Gemilerden kaynaklanan su altında yayılan gürültünün ölçülmesi, analiz edilmesi ve raporlanması için karşılaştırılabilir ve yaygın yöntemleri belirlemek
- Coğrafi özellikleri dikkate alarak yeni ve gelişen teknolojileri ve/veya gemi dizayn çözümlerini entegre etme seçenekleri de dahil olmak üzere, gemilerden kaynaklanan su altı gürültüsünü önleyici ve azaltıcı eylemleri belirlemek
- Gemi emniyeti, enerji verimliliği ve Örgütün gemilerden kaynaklanan kirliliği azaltma vizyonu ve yetkisi dahil olmak üzere diğer düzenleyici hedeflere ulaşma bağlamında yukarıdaki maddede önerilen eylemlerin etkisini ve karşılıklı ilişkisini değerlendirmek
- Daha detaylı değerlendirme ve araştırma gerektiren alanları belirlemek
- Su altı gürültüsünün azaltılması ve sonraki adımların belirlenmesi ile ilgili 2014 kılavuzunun gözden geçirilmesi için atılacak adımları ve çalışma planını belirlemek

Yazışma grubu, SDC 9'a yazılı bir rapor sunmakla görevlendirilmiştir.

Daha detaylı bilgi için:

Bekir Sıtkı TÜRKMEN

Kural Geliştirme ve Yasal Mevzuat
Bölüm Müdürü
Deniz Sektörü
Tel: +90-216-5813783
Faks: +90-216-5813800
E-posta: bsturkmen@turkloydu.org
Web: www.turkloydu.org

Mehmet Faruk ELBAN

Plan Onay Baş Mühendisi
Plan Onay ve Mühendislik Bölümü
Deniz Sektörü
Tel : +90-216-5813775
Faks : +90-216-5813840
E-mail: felban@turkloydu.org
Web: www.turkloydu.org

Yasal Uyarı: Tüm hakları saklıdır.

Burada verilen bilgiler sadece genel amaçlı olarak verilmiştir. Türk Loydu, bu belgede açıkça veya zımnî olarak verilen herhangi bir bilgi veya tavsiye ile ilgili olarak veya buradaki herhangi bir yanlışlık veya buradaki herhangi bir eksiklik veya herhangi bir (varsa) içerdiği bilgi veya tavsiyelerle birlikte bu belgenin yayınlanmasına neden olan veya katkıda bulunan eylem veya ihmalden dolayı herhangi bir kişiye karşı bir yükümlülük, sözleşmesel bir sorumluluk, ihmal veya herhangi başka bir şekilde sorumluluğu olmayacaktır.



Türk Loydu Summary Report – SDC 8

APRIL 2022

TLR /SDC 08

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

The eighth session of the Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC) was held remotely from 17 to 21 January 2022. Main decisions and discussions have been summarized hereunder.

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

Draft new SOLAS chapter XV (Safety Measures for Ships Carrying Industrial Personnel) and the draft new IP (Industrial Personnel) Code to ensure the safety of people transported to work on offshore facilities were agreed by the Sub-Committee. New SOLAS Chapter XV and the draft code will be submitted to the MSC 105 (April 2022) with entry into force date of 1 July 2024.

As the maritime offshore and energy sectors are expanding, new offshore industrial activities have emerged and have in turn created a growing demand on the shipping sectors' supporting industry offshore to provide for the safe carriage of industrial personnel to and from other ships and/or offshore facilities (e.g. wind farms). It is recognized that the safety standards in the existing IMO instruments do not fully cover specific risks of maritime operations within the offshore sectors, such as personnel transfer operations.

The International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel (IP Code) has been developed to supplement existing IMO instruments in order to meet the demand from the offshore and energy sectors and overcome these difficulties. The Code, in addition to the cargo ship requirements in SOLAS regulations, provides an international standard of safety for ships carrying industrial personnel which will facilitate safe carriage and safe personnel transfer by addressing additional risks connected to such operations.

The IP Code has been developed for ships operating on international voyages and applies to new and existing cargo ships and high-speed cargo craft, of 500 gross tonnage and upwards, which carry more than 12 industrial personnel. The application of the Code is also encouraged within the confines of a particular coastal State or between a base port and an offshore installation outside territorial waters. Similarly, Administrations are invited to consider the voluntary application of the IP Code, as far as practicable, to ships of less than 500 gross tonnage and to ships not operating on international voyages.

Grandfathering provisions have also been developed by the Sub-Committee for cargo ships and high-speed cargo craft authorized by the Administration to carry more than 12 industrial personnel in accordance with "Interim recommendations on the safe carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages (resolution MSC.418(97))".

Further work will continue under the agenda item "Further development of the IP Code and associated guidance" to address:

- clarifying the interaction between the IP and SPS Codes,
- provisions for passenger ships in IP instruments,
- provisions for sleeping berths on high-speed craft carrying industrial personnel
- provisions for high-speed craft carrying more than 60 persons

DEVELOPMENT OF EXPLANATORY NOTES TO THE INTERIM GUIDELINES ON SECOND GENERATION INTACT STABILITY CRITERIA

The Sub-Committee agreed to the draft MSC circular on explanatory notes to the interim guidelines on the second generation intact stability criteria with a view to submission to MSC 105 for approval. The Explanatory Notes are intended to provide specific guidance to assist in the uniform interpretation and application of the Interim Guidelines (MSC.1/Circ.1627).

AMENDMENTS TO THE 2011 ESP CODE

The Sub-Committee agreed to the draft amendments to the 2011 ESP Code for submission to MSC 105 for approval, with a view to subsequent adoption. Main agreements were as follows:

- The examination criteria for ballast tanks in all bulk carriers, regardless of build, was revised from POOR to less than GOOD.
- The requirements of examining ballast tanks and void spaces bounding cargo holds were separated.
- Annual survey requirements for double side-skin bulk carriers exceeding 20 years of age and of 150m in length and upwards with void spaces bounding cargo holds were introduced.
- Oil tankers carrying oil in independent tanks which did not form part of the ship's hull were outside the scope of the ESP Code

SAFETY OBJECTIVES AND FUNCTIONAL REQUIREMENTS OF THE GUIDELINES ON ALTERNATIVE DESIGN AND ARRANGEMENTS FOR SOLAS CHAPTERS II-1 AND III

IMO has been developing goals and functional requirements of existing regulations to facilitate the development of new designs and alternative technology. In this respect, The Sub-Committee agreed, in principle, to the goal for alternative design and arrangements for SOLAS chapter II-1, part D, as well as the related functional requirements and expected performances.

Time frame developed by the Expert Group with respect to the further development of goals, functional requirements and expected performances for SOLAS chapter II-1, parts C, D and E, was endorsed in the Sub-Committee.

UNIFIED INTERPRETATION TO PROVISIONS OF IMO SAFETY, SECURITY, AND ENVIRONMENT-RELATED CONVENTIONS

Following unified interpretations agreed to be submitted to MSC 105 (April 2022) for approval.

Unified interpretation of regulation 37(3) of the 1988 Load Lines Protocol

The Sub-Committee agreed to the draft MSC circular to clarify deduction for superstructures. In accordance with this interpretation; deduction for superstructures cannot be applied for ships assigned a type 'B' freeboard, including reduced type 'B', if the effective length of a forecastle is less than 0.07L. In case the ship has a full superstructure (one that extends from AP to FP, per regulation 3(10)(h) of Annex B of the 1988 Load Lines Protocol), the deduction for a superstructure may be applied in accordance with regulation 37(1) of Annex B of the 1988 Load Lines Protocol.

Unified interpretation relating to the amendment of the stability/loading information in conjunction with the alterations of lightweight

The Sub-Committee agreed to the draft MSC circular on unified interpretation of SOLAS chapter II-1, for SOLAS regulations II-1/5.4 and II-1/5.5 relating to the amendment to the stability/loading information in conjunction with the alterations of lightweight. The draft circular clarifies where the lightship properties of a ship changed beyond the specified deviation limit/s, the instruments/documents (such as loading manual, loading computer and stability computer) utilizing the lightship properties should be amended, based on the new lightship properties; in addition, the lightweight calculation should also be verified on board.

Timber deck cargo in the context of damage stability requirements

The Sub-Committee agreed to the draft MSC circular (MSC/Circ.998) on unified interpretation regarding timber deck cargo in the context of damage stability requirements. The revision was due to the revocation of the 1991 Timber Code, which was replaced by the Code of safe practice for ships carrying timber deck cargoes, 2011.

Proposed interpretation of requirements for noise in workshops

The Sub-Committee agreed to the draft MSC circular in order to provide for a uniform application of the Code on noise levels on board ships (resolution MSC.337(91)) with respect to the noise limit for "workshops other than those forming part of machinery spaces". This circular clarifies that "workshops other than those forming part of machinery spaces" should be enclosed workshops which are separated from the engine-room with bulkheads, which may include access doors of the equivalent acoustic insulating properties as the bulkhead. Workbenches and workstations located inside the machinery space should not be considered as "workshops other than those forming part of machinery spaces". The noise level limit for workshops, which are forming part of machinery space, should be as for the machinery space: 110 dB(A).

REVISION OF THE PERFORMANCE STANDARDS FOR WATER LEVEL DETECTORS ON BULK CARRIERS AND SINGLE HOLD CARGO SHIPS OTHER THAN BULK CARRIERS (RESOLUTION MSC.188(79))

MSC 103 had adopted SOLAS regulation II-1/25-1 on water level detectors on multiple cargo ships other than bulk carriers and tankers, which is expected to enter into force on 1 January 2024 (resolution MSC.482(103)). MSC 103 had also agreed that the reference therein to the Performance standards for water level detectors on bulk carriers and single hold cargo ships other than bulk carriers (resolution MSC.188(79)) required a review, so as to address water

level detectors on multi-hold cargo ships.

The SDC Sub-Committee agreed to the draft MSC resolution on Revised performance standards for water level detectors on ships subject to SOLAS regulations II-1/25, II-1/25-1 and XII/12 for submission to MSC 105 for adoption.

The revision includes two new sections to the Performance standards with respect to the use of bilge alarms as water level detectors on multiple hold cargo ships for compliance with new SOLAS regulation II-1/25-1 and the periodic testing of water level detectors on board.

REVIEW OF THE GUIDELINES FOR THE REDUCTION OF UNDERWATER NOISE (MEPC.1/CIRC.833) AND IDENTIFICATION OF NEXT STEPS

As an outcome of MEPC 76, a new agenda item was added to SDC for review of MEPC.1/Circ.833. The Sub-Committee was agreed to establish a correspondence group with following main instructions:

- To identify comparable and common means of measuring, analysing and reporting of underwater radiated noise emissions from ships
- To identify actions to further prevent and reduce underwater noise from ships, including options to integrate new and advancing technologies and/or vessel design solutions taking into account geographical characteristics
- To consider the impact and interrelation of the proposed actions in above item in the context of achieving other regulatory goals, including ship safety, energy efficiency, as well as the vision and mandate of the Organization to reduce pollution from ships;
- To identify areas that required further assessment and research
- To consider next steps and the Work plan for the review of the 2014 Guidelines for the reduction of underwater noise and identification of next steps

The correspondence group is tasked to submit a written report to SDC 9.

For further information:

Bekir Sıtkı TÜRKMEN
Division Manager
Rule Development and
Statutory Legislation
MARINE SECTOR
Tel: +90-216-5813783
Fax: +90-216-5813800
E-mail: bsturkmen@turkloydu.org
Web: www.turkloydu.org

Mehmet Faruk ELBAN
Principal Plan Approval Engineer
Plan Approval and Engineering
Division, MARINE SECTOR
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).