



Türk Loydu Özet Raporu -SLF 55

24 NİSAN 2013

TLR /SLF 55

"Türk Loydu Özet Raporu"na www.turkloydu.org web sayfasından ulaşabilirsiniz.

Stabilite, yükleme hattı ve balıkçı gemilerinin güvenliği alt komite toplantısının 55. oturumu, 18-22 Şubat 2013 tarihleri arasında IMO'nun Londra'daki merkezinde yapılmıştır.

Toplantıda, alt komitenin hali hazırda devam eden konu başlıkları hem çalışma grupları ve hem de genel oturumda tartışılmıştır. Toplam 17 adet gündem maddesi görüşülmüş ve çalışma gruplarının detaylı raporları, daha sonra MSC'ye sunulmak üzere genel kurulda değerlendirilmiştir.

Aşağıda, önemli gündem maddelerine ait değerlendirmeler özetlenmiştir.

Gündem Maddesi 3: İkinci nesil hasarsız stabilite kriterinin geliştirilmesi

Hasarsız stabilite çalışma grubu, özellikle parametrik yalpa ve toplam stabilite kaybı için 2. kademe stabilite değerlendirmesinde kullanılacak çevre şartları koşunda uzun tartışmalar gerçekleştirmiştir. Tartışmalar sonucunda, parametrik yalpa ve toplam stabilite kaybı hesaplarında kullanılacak dalga durumu üzerinde anlaşmaya varılmıştır. Buna göre, dalga seçimi, IACS tavsiye 34, Kuzey Atlantik denizi için dalga dağılım diyagramlarına göre yapılacaktır. Ayrıca, konunun oldukça karmaşık olması nedeniyle, devam eden çalışmaların tamamlanması için yeniden yazışma grupları oluşturulmuş ve hedeflenen tamamlanma tarihleri revize edilmiştir.

Gündem Maddesi 4: Yolcu gemileri için limana güvenli dönüş prosedürlerinin geliştirilmesi

Bu gündem maddesinde öncelikli olarak iki konu ele alınmıştır bunlar; çapraz su basmasının modellenmesi ve yolcu gemilerinde limana güvenli dönüşte kullanılacak hasarlı stabilite modülünün onaylanması için kullanılacak kılavuz hazırlanması gerekliliğidir. Zaman kısıtlılığı nedeniyle, limana güvenli dönüşte kullanılacak hasarlı stabilite modülünün onaylanması için kullanılacak kılavuzla alakalı konular yazışma grubuna bırakılmıştır. Diğer yandan, çapraz su basması için revize edilen karar taslağı onay için MSC 92'ye sunulmuştur. Tavsiye kararı onaylandığı tarihte ve sonrasında inşa edilen gemilerde uygulanacaktır.

Gündem Maddesi 5: Tankerlerde yaralı stabilite gerekliliklerinin doğrulanması için kılavuz geliştirilmesi

Bu toplantıda, daha önce SLF 54'te üzerinde fikir birliğine varılan tankerlerde yaralı stabilite gereklilikleri sonuçlandırılarak onay için MSC 92'ye sunulmuştur. Hazırlanan kılavuz iki ana bölümden oluşmaktadır;

Bölüm 1: tanker hasarlı stabilite hesaplarının hazırlanması ve onaylanması için kılavuz. Bu kılavuz belirlenecek bir tarihten sonra inşa edilecek petrol tankerleri, kimyasal tankerler ve gaz tankerlerine uygulanacaktır,

Bölüm 2: hasarlı stabilite uygunluğunun gösterilmesi ve operasyon için kılavuz. Bu kılavuz bütün petrol tankerleri, kimyasal tankerler ve gaz tankerlerine uygulanacaktır.

Çalışma grubu, hasarsız ve yaralı stabilite hesaplarında kullanılan farklı draft konusunu da ele almış, yapılan tartışmalar sonucunda, Load Line ve 2008 IS Kodda değişim gerekliliğini gözönünde bulundurmıştır ancak bu konuda alınacak kararın

tankerlerden başka gemi tiplerini de etkileyecek sonuçları olacağı bilinmektedir. Bu sebeple bu maddenin SDS çalışma grubunda ayrı bir çalışma konusu olarak değerlendirilmesine karar verilmiştir.

Günden Maddesi 6: Tankerlerde stabilite aygıtlarının zorunlu olarak bulundurulma gerekliliklerinin geliştirilmesi

Toplantıda yapılan tartışmalar sonucunda, aşağıdaki kod ve kurallarda değişiklik yapılmasına karar verilmiştir; MARPOL, BCH Kodu, IBC Kodu, Dökme olarak sınıflandırılmış gaz taşıyan mevcut gemilerle ilgili Kod, GC Kodu, IGC Kodu ve HSSC sözvey kılavuzu. Bu kodlara hasarlı ve hasarsız stabilite doğrulaması yapabilen yükleme aleti taşınması zorunluluğu eklenmiştir. Taslak değişiklikler bir sonraki toplantıda kabul edilmek üzere MEPC 65'e onaya sunulmuştur.

Kural değişikiminin yürürlüğe giriş tarihinden önce inşa edilmiş tankerler kural yürürlüğe girdikten sonra beş yılı geçmeyecek şekilde ilk planlanan yenileme sözveyinde gereklilikleri sağlamalıdır.

Gündem Maddesi 7: Ro-ro yolcu gemileri için yaralı stabilite kurallarının değerlendirilmesi

Bölmeleme ve yaralı stabilite çalışma grubu (SDS), halen devam etmekte olan bilimsel çalışmaları da dikkate alarak, güvertede su toplanması konusunda tartışmalar gerçekleştirmiştir. Sonuçta, ro-ro yolcu gemilerinde güvertede su toplanması etkisini de dikkate alacak şekilde yeni bir "s faktörü" (hayatta kalabilme faktörü, SOLAS II-1/7-2) belirlenmesi konusunda fikir birliğine varmıştır. Bu yeni faktör, 0.2 metre olan minimum GZ ve 20 derecelik stabilite aralığı ile uyumlu olacaktır. Bu yeni öneri tamamlandığında diğer SOLAS değişiklikleri ile birlikte onay için MSC'ye sunulacaktır. Bölüm II-2'de geçen mevcut Ro-Ro mahalleri ve özel kategori mahalleri tanımlarının, yeni hasarlı stabilite gereksinimlerinin uygulanmasında kullanılmasının uygun olup olmadığı konusunda yoğun tartışmalar yapılmıştır. Belirsizlikten dolayı, hasarlanma senaryolarından özel kategori alanlarının çıkarılması kararlaştırılmıştır. Grupta SOLAS II-1/13-1.4 ve SOLAS II-1/17-1.1.2 arasındaki tutarsızlık görüşülmüştür ve Kural II-1/13-1.4'te bir değişiklik yapılmasına gerek olmadığına karar verilmiştir. Kural II-1/17-1.1.2 ile ilgili olarak, son denge durumunda su geçmez (weathertight) açıklığın su altında kaldığında s=0 alınmasına daha açık bir tanım getirilmesini kararlaştırmıştır. Grup geniş alt ambarlardaki rampa sınırlarının muhtemel yukarı su basmayı (up-flooding) önlemek için su geçirmez (watertight) olması gerektiğini değerlendirmiş ve olasılık yönteminin bu durum için uygun bir hesap aracı olacağına karar vermiştir.

Gündem Maddesi 8: SOLAS Bölüm II-1 bölmeleme ve yaralı stabilite kuralları değişiklikleri

Konu ile ilgili çalışma grubu, mevcut SOLAS Bölüm II-1'de (MSC 194(80) ve MSC.216(82)) geliştirilmesi gereken noktaları tartışmaya açarak bunlar üzerinde çalışmalar gerçekleştirmiştir. Toplantı süresince, SOLAS II-1 ve R indeksini de içeren (SOLAS II-1/6) açıklamalar için değişiklikler üzerinde belli bir ilerleme kaydedildi. Ancak, diğer bir konu olan çatışma perdesi önüne konulacak kelebek valfi konusu kısaca değerlendirildi. Yapılan tartışmalar sonucunda çalışma grubu prensip olarak, kelebek valflerinin çatışma perdesinin arkasında yer alması gerektiği konusunda fikir birliğine vardı. Ancak, MSC'ye onaya gönderilmeden önce bu konunun daha detaylı değerlendirilip tartışılması gerektiği vurgulandı.

Gündem Maddesi 9: 1969 TM Konvansiyonunun bütünlüğü ve ortak yorumu konusunda koşulların geliştirilmesi

Toplantı süresince, 1969 Tonaj Ölçümü konvansiyonunun uygulanması hususunda karşılaşılan zorluk ve problemler görüşülmüştür. Problemler konularının bazılarında aşama kaydedilmiştir. Ancak, zamanın kısıtlı olması nedeniyle, diğer konular tekrar ve

daha detaylı görülmek üzere yazışma grubuna aktarılmıştır. Diğer önemli bir konu olan yaşam mahallerinin gros tonajdan düşülmesi hakkında bir sonuca varılamamıştır.

Gündem Maddesi 10: 2008 IS Kod Kısım B'nin çekme ve demir elleçleme operasyonları üzerindeki değişikliklerin geliştirilmesi

Hasarsız stabilite çalışma grubu, çekme, demir elleçleme, ve kaldırma operasyonları gerçekleştiren gemilerin stabilitesine yönelik önerilen değişiklikleri de görüşmüştür. Ayrıca, operasyonel kriter formunda (hava koşulları, maksimum kaldırma kuvveti, limit eğrileri vb.) operasyonel kılavuzun geliştirilmesi konusu da dikkate alınmıştır. Ancak, bu konuda daha fazla araştırma ve çalışma yapılması gerekliliği üzerinde anlaşılmalıdır. Dolayısıyla, bu konu yazışma grubu içerisinde bir sonraki toplantıya kadar tüm detaylarıyla tekrar değerlendirilecektir.

Gündem Maddesi 11: IACS ortak yorumu ile değerlendirmeler

IACS, SLF alt komitesinden sürekli olmayan ambar kapaklarının kullanımı ile ilgili açıklamalar talep etmiştir. Alt komite, eşdeğer boyda ve sürekli olmayan ambar kapaklarının hesabının daha detaylı açıklaması gerektiğine karar vermiştir. Sonuç olarak; alt komite, sürekli olmayan ambar kapaklarının sürekli olan ambar kapaklarına eşdeğer bir koruma sağlamadığı görüşünde olduğunu ifade etmiştir. Bunun üzerine IACS, alt komitenin önerisini de dikkate alarak, yeni bir ortak yorum geliştireceğini açıklamıştır.

Gündem Maddesi 12: 2008 IS Kod, dönmede maksimum meyil açısı kriterindeki değişikliklerin geliştirilmesi

Mevcut 2008 IS Kod, dönmede maksimum meyil açısı kriterindeki değişikliklere ilişkin bazı öneriler sunulmuştur. Ancak grubun çalışma yükünün fazla olması nedeniyle, konu yüzeysel olarak ele alınmıştır. Bazı delegeler formülün değiştirilmesi gerektiğini savunmuşlardır. Formülde, geminin dönmesi esnasında, meydana gelen anlık ve sürekli durum bileşenlerine hangi derecelerde atıf yapıldığının tam olarak ifade edilemediği vurgulanmıştır. Konunun yazışma grubunda detaylı değerlendirilmesine karar verilmiştir.

Daha detaylı bilgi için

M. Faruk ELBAN
Bayrak Devleti Hizmetleri Birim Başkanı
TÜRK LOYDU PLAN KONT. ve ARAŞ. BÖLÜMÜ
Tel : +90-216-5813775
Faks : +90-216-5813840
E-posta: 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).



Türk Loydu Summary Report – SLF 55

24 APRIL 2013

TLR /SLF 55

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

The 55th session of the IMO Sub-Committee on Stability, Load Lines and Fishing Vessels (SLF 55) met from 18 to 22 February 2013, at IMO in London.

The ongoing issues of the Sub-Committee have been discussed both in the previously established working groups and plenary. A total of 17 agenda items were taken into account and detailed reports of the working groups were referred to MSC for decisive consideration.

Important agenda items have been summarized below according to the order on the approved agenda.

Agenda Item 3: Development of second generation intact stability criteria

The intact stability working group has spent quite some time on the level 2 evaluation of parametric roll and pure loss of stability especially on the environmental conditions. Finally, the group compromised on the wave conditions which will be utilized in parametric roll and pure loss of stability. Wave selection will be based on the IACS Recommendation 34 wave scatter diagram for the North Atlantic sea. It has been further agreed on re-establishment of the correspondance groups and revision of schedule for the development of second generation intact stability criteria.

Agenda Item 4: Development of guidelines on safe return to port for passenger ships

Primarily, two items were considered under this agenda item, namely; the modeling of cross flooding and development of guidelines for the approval of damage stability modules for safe return to port. Due to the time constraints the group deferred discussion on guidelines for the approval of damage stability modules for safe return to port to the correspondence group. On the other hand, a revised resolution on cross flooding has been concluded and will be submitted to MSC 92 for adoption. The Recommendation would apply to ships built on or after the date of its adoption.

Agenda Item 5: Development of guidelines for verification of damage stability requirements for tankers

The guidance on damage stability requirements for tankers was agreed at SLF 54. At this session guideline was concluded and will be sent to MSC 92 for approval. The final guidelines are presented in two parts;

Part 1: Guidelines for preparation and approval of tanker damage stability calculations. This part should be applied to oil tankers, chemical tankers and gas carriers constructed on or after [date to be decided]

Part 2: Guidelines for operation and demonstration of damage stability compliance. This part should be applied to all oil tankers, chemical tankers and gas carriers.

The working group further discussed the issue of different draughts being used for damage and intact calculations and the group also recognized the potential need for amendments to the LL Convention and the 2008 IS Code, however, the group was of the opinion that as amendments to the Convention and the Code may have wide

ranging consequences affecting ship types other than tankers. Therefore this item needs to be taken into account separately in the SDS working group.

Agenda Item 6: Development of mandatory carriage requirements for stability instruments on board tankers

The Sub-Committee agreed on the following issues; amendments to MARPOL, BCH Code, IBC Code, Code for Existing Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, GC Code, IGC Code and to the Survey Guidelines under HSSC. According to amendments oil tankers should be fitted with stability instrument, capable of verifying compliance with intact and damage stability requirements. The draft amendments will be submitted to the MEPC 65 for approval with a view to subsequent adoption.

Oil tankers constructed before date of entry into force shall comply with this requirements at the first scheduled renewal survey of the ship after date of entry into force but not later than five years after date of entry into force.

Agenda Item 7: Review of damage stability regulations for ro-ro passenger ships

The working group on the subdivision and damage stability (SDS), has discussed water on deck issue in details considering the ongoing research on the subject. It was finally agreed that the "s factor" (survivability factor, SOLAS II-1/7-2) needs to be modified to take into account water on deck effect on ro-ro passenger ships. This new factor is going to be in line with the minimum GZ requirement, namely 0.2 meters, and 20 degree range of stability. Upon completion, the proposal will be referred to MSC for approval along with the other SOLAS amendments. During this process the group had an extensive discussion on whether the existing definitions of ro-ro spaces and special category spaces from Chapter II-2 were appropriate to be used for the applicability of the new damage stability requirement. It was decided to exclude special category spaces from damage cases to be considered due to the uncertainty that this might include unintended spaces. The group considered the potential inconsistency between SOLAS regulations II-1/13-1.4 and II-1/17-1.1.2. The group agreed that no change was needed to regulation II-1/13-1.4. Regarding regulation II-1/17-1.1.2, the group agreed to a new explanatory note to clarify that $s = 0$ if the weathertight opening is immersed at final equilibrium. The group also considered whether ramp boundaries to large lower holds would be made watertight by a prescriptive requirement to prevent up-flooding, and decided the probabilistic methodology adequately accounted for this situation.

Agenda Item 8: Revision of SOLAS chapter II-1 subdivision and damage stability regulations

The working group pinpointed and worked on the issues of the current SOLAS chapter II-1 (resolutions MSC 194(80) and MSC.216(82)) that need further enhancement. In due course, some progress has been achieved on the amendments to SOLAS II-1 and the explanatory notes including the required index R (SOLAS II-1/6). Another subject fitting butterfly valves before the collision bulkhead was discussed briefly. After discussions, the group agreed in principle that butterfly valves may be used if they were located on the aft side of the bulkhead. However, this amendment needs further consideration before it is ready to be sent to MSC for approval.

Agenda Item 9: Development of provisions to ensure the integrity and uniform implementation of the 1969 TM Convention

The problems and difficulties encountered in the application of the 1969 Tonnage Measurement Convention (1969 TMC) were discussed in details during the session. Certain progress has been made on some of the problem areas. However, because of time limitation, other issues were passed to the correspondence group for further evaluation. The important issue of a reduced gross tonnage to account for

accommodation spaces was also taken into consideration but no conclusive decision was reached.

Agenda Item 10: Development of amendments to part B of the 2008 IS Code on towing and anchor handling operations

Within the intact stability working group, various proposals to evaluate the stability of ships which are engaged in towing, anchor handling, and lifting operations were discussed. In addition, an operational guidance in the form of operational criteria (such as weather conditions, maximum lifting forces, limiting curves etc.) was also considered. However, it was mutually agreed that further evaluation was necessary. Therefore, the issue will be undertaken for further consideration in the intact stability correspondence group.

Agenda Item 11: Consideration of IACS unified interpretations

IACS has requested clear explanation from the SLF Sub-Committee on the usage of discontinuous hatchways that may be considered as trunks. The Sub-Committee agreed that calculating an equivalent length for discontinuous hatchways as trunks needed further clarification. As a conclusion, the Sub-Committee is of the opinion that discontinuous hatchways do not provide same level protection as continuous hatchways. IACS will now develop a unified interpretation taking into account the advice which is provided by the Sub-Committee.

Agenda Item 12: Development of amendments to the criterion for maximum angle of heel in turns of the 2008 IS Code

There were some proposed changes to the current criterion for maximum angle of heel in turns contained in the 2008 IS Code. The group discussed the issue just briefly due to the excessive load on the working group. Several delegations proposed changes to the current formula. The extent to which transient and steady state components are addressed in the current criterion is not completely understood when the ship turns at high speed. The issues were decided to be discussed in the correspondence group.

For further Information:

M. Faruk ELBAN
Head of Department, Flag States Services
PLAN CONT. & RES. DIV.
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).