

Türk Loydu Newsletter'in önceki sayılarına www.turkloydu.org web sayfasından ulaşabilirsiniz.

Uluslararası Tahıl Kodu'nda Yapılan Değişiklikler

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Emniyet Komitesi (MSC), 23 Mayıs 2024 tarihinde [MSC.552\(108\)](#) sayılı Karar ile Dökme Haldeki Tahılların Emniyetli Taşınması Hakkında Uluslararası Kod 'nda (Tahıl Kodu) yapılan değişiklikleri kabul etmiştir. Söz konusu değişiklik, mevcut Kod içerisinde tanımlanan üç yükleme durumuna tam olarak uymayan yeni bir yükleme durumunu ele almaktadır.

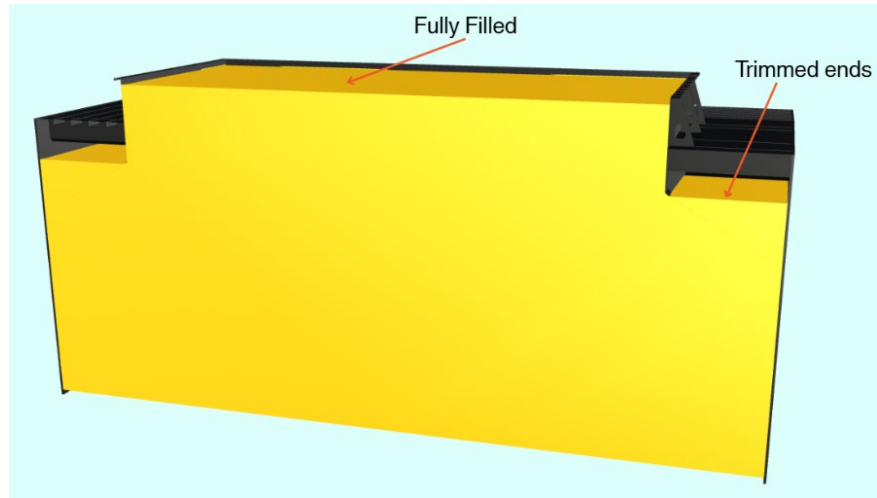
Bu yeni değişimin temel amacı; ambar ağzı hizasında kısmen doldurulmuş ve uç kısımları hab edilmemiş, 'özel olarak uygun bölmeler' (*specially suitable compartment, partly filled in way of the hatch opening, with ends untrimmed*) için yeni bir tahıl yükleme durumu getirmektir. Bu ifade; ambar ağzı hizasında mümkün olan en üst seviyeye kadar doldurulmamış, ancak ambar ağzı uç kemerelerinin alt kenarına eşit veya bu kenarın üzerinde bir seviyeye kadar doldurulmuş ve ambar ağzı çevresi dışında hab edilmemiş, özel olarak uygun bölmeleri tanımlar.

Bu değişiklikler 1 Ocak 2026 tarihinde yürürlüğe girecek olup, dökme halde tahıl yükü taşıyacak yeni ve mevcut gemiler için geçerli olacaktır.

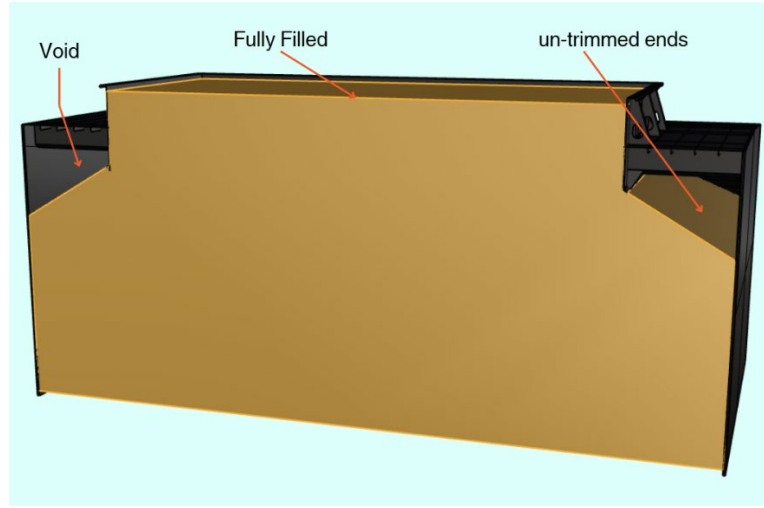
Arka Plan

[MSC.23\(59\)](#) sayılı karar ile kabul edilen Tahıl Kodu, tahıl yükleri için üç yükleme durumu tanımlamaktadır:

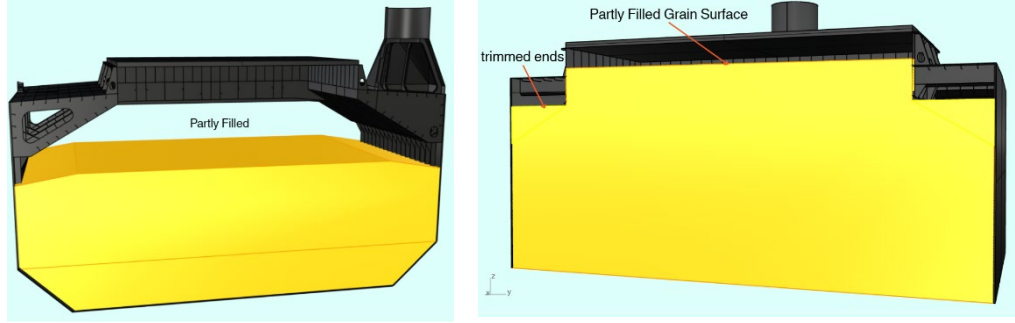
- Tam dolu, yük yüzeyi habbelenmiş ambarlar (*Şekil 1*)
- Tam dolu, yük yüzeyi habbelenmemiş ambarlar (*Şekil 2*)
- Kısmen dolu ambarlar (*Şekil 3*)



Şekil 1 - Tam dolu ve habbelenmiş



Şekil 2 - Tam dolu ve ambar sonları habelenmemiş



Şekil 3 - Kısmen dolu ve ambar sonları hab edilmiş

Yeni Getirilen Yükleme Durumu

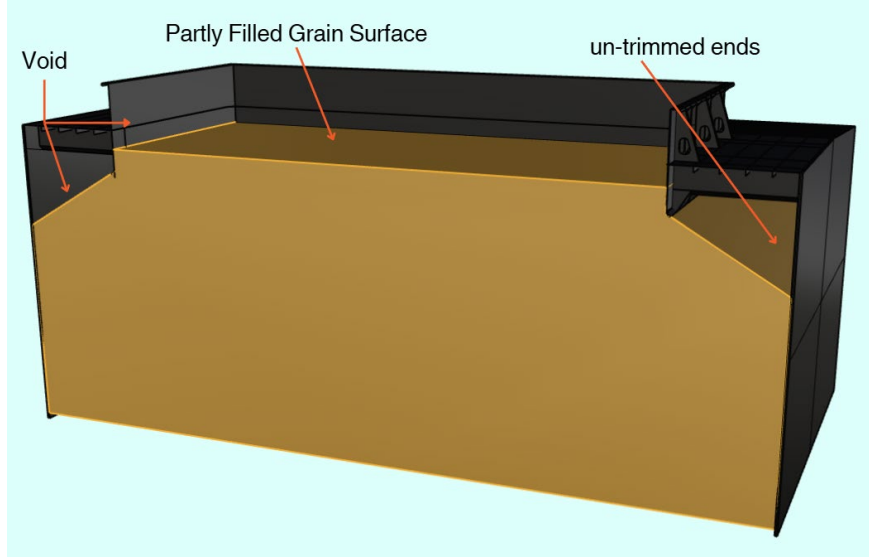
'Kısmen dolu bölmeler' için mevcut kurallar, ambar uçları dahil olmak üzere tüm tahıl yüzeyinin hab edilmiş olduğunu varsaymaktadır. Ancak, ambar ağız hizasında uçları yük yüzeyi habedilmemiş şekilde kısmen doldurulan bölmeler için uygulanacak 'yatırıci moment' (heeling moment) ile ilgili belirsizlikleri ortadan kaldırmak amacıyla dördüncü bir yükleme durumu getirilmiş ve Tahıl Kodu'na yeni bir tanım eklenmiştir: 'Ambar ağız hizasında kısmen doldurulmuş, uçları yük yüzeyi habelenmemiş, özel olarak uygun bölme.' (specially suitable compartment, partly filled in way of the hatch opening, with ends untrimmed) - Şekil 4.

Bu yeni durumun esasları aşağıdaki gibi listelenmiştir:

- **Uygulanabilir Bölme:** Tahıl Kodu, A Bölümü 2.7 maddesinde tanımlanan ve enine tahıl kaymasının etkisini sınırlandıracak şekilde tasarlanmış özel olarak uygun bölmeyi ifade eder.
- **Dolum Seviyesi:** Tahıl, ambar ağız kemerelerinin alt kenar uçlarına eşit veya bunun üzerinde bir seviyeye kadar doldurulmalıdır.
- **Yük Yüzeyi Habbeleme Muafiyeti:** Ambar ağız çevresi haricinde kalan bölme uçlarının yük yüzeyinin habelenmesi gerekmez. Tahıl, bu alanlarda kendi doğal yığılma açısında kalabilir.

- **Habbelenmiş Yüzey:** Yüklemenin ardından, sadece ambar ağzı hizasında bulunan serbest tahıl yüzeyinin düzlenerek seviyelendirilmesi gerekir.

Bu yaklaşım, yük yüzeyi habbeleme işlemini azaltır ve tahıl yüzeyinin ambar ağzı kemeresi alt ucundan itibaren 30°'lik bir doğal eğime sahip olduğunu varsayar. Ayrıca, tahıl yüzeylerinin dikey ekseninde kaymasının olumsuz etkisini dahil etmek amacıyla, toplam yatırımcı momenti 1.12'lik bir emniyet katsayısı ile çarpılarak hesaplanır.



Şekil 4- Özel olarak uygun bölme, ambar ağzı açıklığı boyunca kısmen doldurulmuş, ambar bitiminde habbelenmemiş.

Yürürlük ve Uyum

Bu değişiklikler 1 Ocak 2026 tarihinde yürürlüğe girecek olup yeni gemiler için, yeni yükleme durumu, dizayn ve onaylama süreçlerine katılacaktır.

Mevcut gemiler için bu değişikliklerin uygulanması seçime tabidir. Uygulanması halinde;

- Bu yeni yükleme tipi için, tahıl kayma momenti ve tahıl hacim eğrileri özel olarak oluşturulmalıdır.
- Bu eğriler, geminin Tahıl Stabilitate Kitapçığı güncellenmeli ya da bu yeni yükleme eklenmeli ve Bayrak İdaresi veya Yetkilendirilmiş Kuruluş tarafından yeniden onaylanmalıdır
- Yük Hesaplama Yazılımı uygun olarak güncellenmeli ve Bayrak İdaresi veya Yetkilendirilmiş Kuruluş tarafından yeniden onaylanmalıdır.

Gemi işletmecileri, tasarım ofisleri ve tersaneler; uygulamanın sorunsuz gerçekleşmesi için teknik hazırlıklarını 2025 yılı içerisinde tamamlamalıdır.

Daha detaylı bilgi için:

Mehmet Faruk ELBAN

Baş Plan Onay Mühendisi

DENİZ SEKTÖRÜ

Tel: +90-216-5813700 (805)

Fax: +90-216-5813840

E-mail: felban@turkloydu.org

Web: www.turkloydu.org

YASAL UYARI: Tüm hakları saklıdır.

Burada verilen bilgiler sadece genel amaçlı olarak verilmiştir.

Türk Loydu, bu belgede açıkça veya zımni 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 Newsletter'in önceki sayılarına www.turkloydu.org web sayfasından ulaşabilirsiniz.

Amendments to the International Grain Code

The Maritime Safety Committee (MSC) of the International Maritime Organization (IMO) adopted amendments to the International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk (Grain Code) under Resolution [MSC.552\(108\)](#) on 23 May 2024. The amendment addresses certain cargo hold configurations which do not fully comply with the three existing loading cases defined in the current Code.

The primary objective of this amendment is to introduce a new grain loading condition for the specially suitable compartment, partly filled in way of the hatch opening, with ends untrimmed. It refers to a specially suitable compartment which is not filled to the maximum extent possible in way of the hatch opening but is filled to a level equal with or above the bottom edge of the hatch end beams and has not been trimmed outside the periphery of the hatch opening.

These amendments will enter into force on 1 January 2026 and apply to both new and existing ships engaged in the carriage of bulk grain cargoes.

Background

The Grain Code, adopted via Resolution [MSC.23\(59\)](#), defines three loading conditions for grain cargo as follows:

- Full, trimmed holds (Figure 1)
- Full, untrimmed holds (Figure 2)
- Partly filled holds (Figure 3)

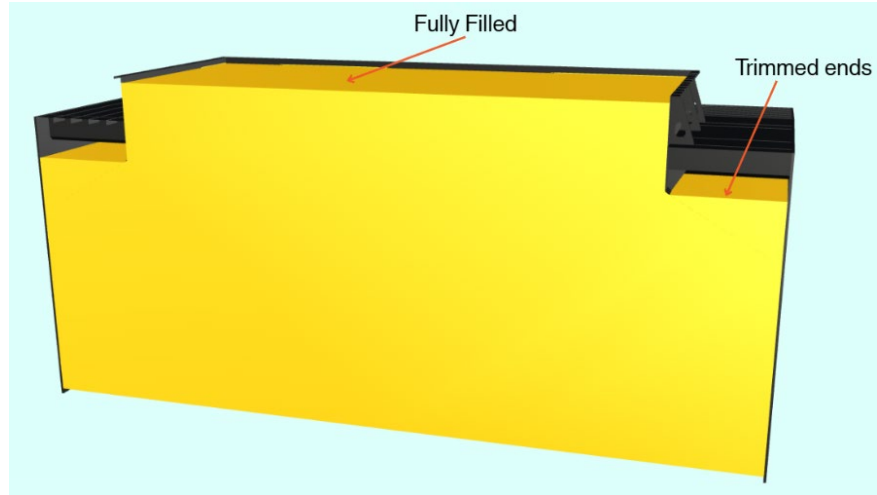


Figure 1 - Full, trimmed holds

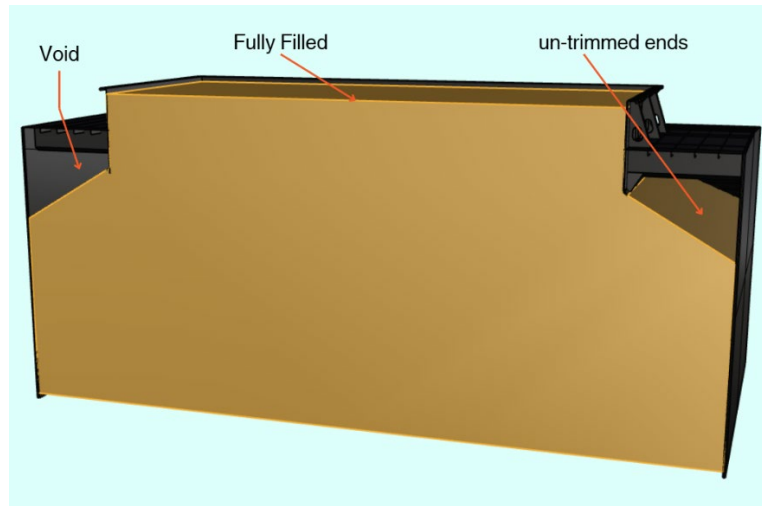


Figure 2 - Filled, untrimmed

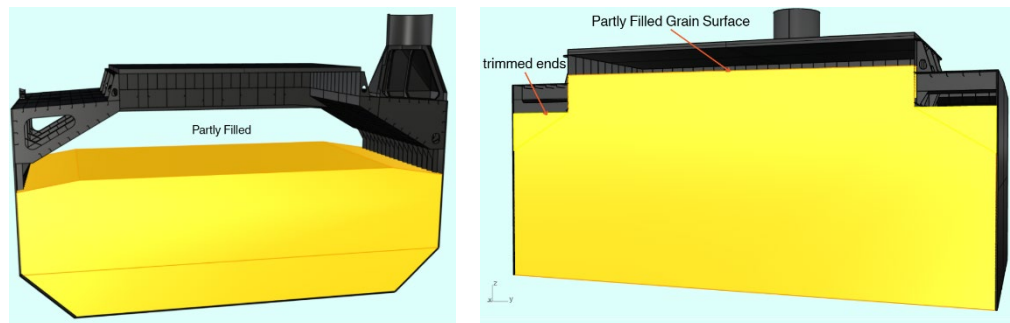


Figure 3 - Partly filled compartment

New Loading Condition

The existing rules for a "partly filled compartment" assumed that the entire grain surface, including the ends, was in trimmed level. However, for partly filled cargoes where a compartment in way of the hatch opening is partly filled with untrimmed ends, the applicable heeling moment was previously unclear. To eliminate this ambiguity, the MSC introduced a fourth loading condition. A new definition has been added to the Code: "Specially suitable compartment, partly filled in way of the hatch opening, with ends untrimmed." – (Figure 4)

The key characteristics of this new condition are listed as follows:

- **Applicable Compartment:** It applies specifically to a "specially suitable compartment," as defined in section A 2.7 of the *Grain Code*, which is designed to limit the effect of a transverse grain shift.
- **Filling Level:** The grain must be filled to a level that is equal with or above the bottom edge of the hatch end beams.
- **Trimming Exemption:** Trimming the ends of the compartment (the area outside the hatch periphery) is not required. The grain may remain at its natural angle of repose in these areas.
- **Surface Trimmed:** Following loading, only the free grain surface located in way of the hatch opening is required to be levelled.

This approach reduces manual trimming operations and assumes a natural slope of the grain surface at 30° from the hatch end beam. Furthermore, to account for the adverse effect of the vertical shift of grain surfaces, the total heeling moment is calculated with a 1.12 safety multiplier.

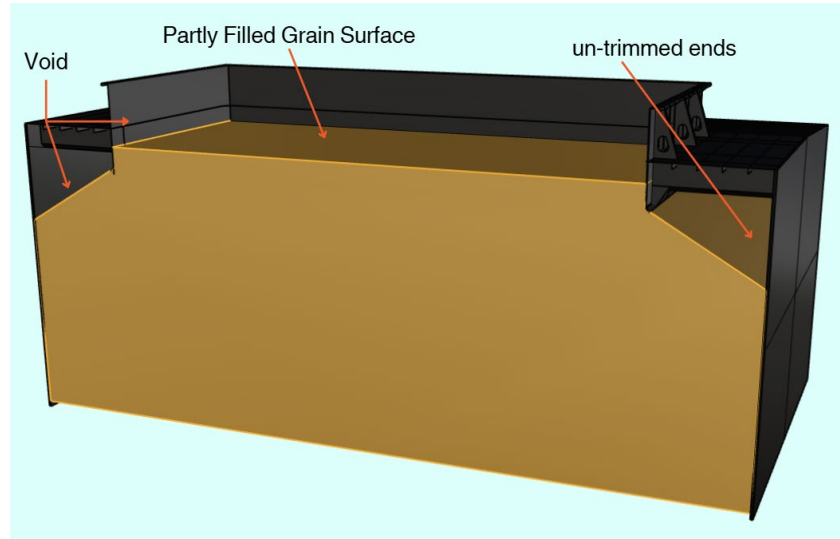


Figure 4 - Specially suitable compartment, partly filled in way of the hatch opening, with ends untrimmed

Application and Entry into Force

The amendments will enter into force on 1 January 2026 and for new ships, new loading condition will be incorporated into the design and documentation phase.

For existing ships, the application of these amendments is optional, and when applied;

- For this new loading type, grain shift moment and grain volume curves must be specifically developed.
- The grain stability booklet shall be revised or supplemented with an addendum covering this new condition and re-approved by the Flag Administration or Recognized Organization.
- The loading computer software shall also be updated accordingly and re-approved by the Flag Administration or Recognized Organization.

Recommendations

Ship operators, design offices, and shipyards should complete their technical preparations during 2025 to ensure smooth implementation.

Daha detaylı bilgi için:

Mehmet Faruk ELBAN

Principal Plan Approval Engineer

DENİZ SEKTÖRÜ

Tel: +90-216-5813700 (805)

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).