



Türk Loydu Özet Raporu - SDC 12

OCAK 2026

TLR /SDC12

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

IMO Gemi Dizaynı ve konstrüksiyonu Alt Komite (SDC) 12. oturumu, 19-23 Ocak 2026 tarihleri arasında Londra'da gerçekleştirdi. Bu oturumda alınan önemli kararlar ve yapılan tartışmalar aşağıda özetlenmiştir.

Gündem Maddesi 3 - BİR YANGIN VEYA YARALANMA SONRASINDA YOLCU GEMİSİ SİSTEMLERİNİN YETENEKLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİNE YÖNELİK ÖN AÇIKLAYICI NOTLARIN (MSC.1/CIRC.1369) VE İLGİLİ SİRKÜLERLERİN REVİZYONU

Alt Komite, MSC.1/Circ.1369'un revizyonuna son halini vererek, sirkülerin kapsamını, yolcu gemilerinin sözleşme öncesi ve dizayn aşamasına kadar olan test, deneme ve operasyonel prosedürlerini içerecek ve tüm yaşam döngüsünü kapsayacak şekilde genişletti.

Sistem Sınıflandırması ve Geri Yükleme (Restoration)

Yapılandırılmış (structured) bir tasarım sürecini kolaylaştırmak için, Emniyetli Limana Dönüş (SRTP) sistemleri, yangın veya su baskını sonrası geri yükleme önceliği açısından şu şekilde kategorize edildi:

Kategori 1A: Sevk, dümen tutma, ve elektrik gücü (minimum elle müdahale ile ani geri yükleme gerekliliği).

Kategori 1B: Seyir ve harici iletişim (1 saat içinde geri yükleme).

Kategori 2: Yangın emniyeti, su geçirmezlik ve dahili iletişim (1 saat içinde geri yükleme).

Kategori 3: Emniyetli alanları destekleyen sistemler (3 saat içinde geri yükleme).

Operasyonel Seferler ve Uygulanabilirlik

Sürat ve Hava Koşulları: SRTP için olumsuz hava koşullarında rüzgara ve dalgalara karşı seyir halindeyken minimum 6 knot gemi hızı sağlanması onaylanmıştır.

Uygulama: Revize edilen açıklayıcı notlar, 1 Ocak 2028 tarihinde veya sonrasında inşa sözleşmesi yapılan, 1 Temmuz 2028 tarihinde veya sonrasında omurgası kızağa konulan veya 1 Ocak 2032 tarihinde veya sonrasında teslim edilen gemilere uygulanması amaçlanmaktadır.

GÜNDEM MADDESİ 4- 2011 ESP KODDAKİ DEĞİŞİKLİKLER

Uzaktan Denetim Teknikleri (RIT) Kılavuzları

SDC 12, sörveyörlerin, yakından sörveylerini desteklemek için RIT (örneğin, insansız robotik araçlar, dronlar, gibi) kullanmalarına izin veren kılavuzları nihai haline getirmiştir.

- Güven (Assurance) Seviyeleri: RIT, geleneksel yakın görsel sörveylerle

- (el ile ulaşılabilir mesafede) aynı güven seviyesini sağlamalıdır.
- Görüntü Kalitesi: Sistemler, denetimin birincil aracı olarak Yüksek Çözünürlüklü (HD) video canlı yayını sağlamalıdır.
- Sertifikasyon: RIT ile uğraşan firmalar İdare tarafından sertifikalandırılmalıdır ve sertifikalar 3 yıl süreyle geçerli olacaktır.

Tamamlanan kılavuz, ilgili MSC sirküler taslağı ile birlikte, 2011 ESP Kodunda RIT kullanımına izin veren ilgili değişiklik taslaklarının kabulüyle bağlantılı olarak; onaylanmak üzere Mayıs 2026'daki MSC 111 toplantısına sunulacaktır. Bu düzenlemelerin 1 Ocak 2028 tarihinde yürürlüğe girmesi beklenmektedir.

2011 ESP Koduna Yapılan Değişiklikler

- Kırılma Tespiti: Dökme yük gemileri (Ek A) için, standart NDT yöntemlerinin ötesinde "diğer eşdeğer yöntemler" ile kırılma tespiti yapılmasına izin veren değişiklik taslakları, petrol tankeri gereklilikleriyle uyumlu hale getirilerek son halini almıştır.

Değişiklikler, prensip onayı (approval in principle) için MSC 111'e sunulacaktır. Gelecekteki olası düzenlemeleri de içeren nihai onay ise MSC 113 tarafından değerlendirilecek ve MSC 114 tarafından kabul edilecektir.

- Taşınabilir Merdivenler: Yapılan MSC.158(78) değişiklikleri ile, emniyet ve tutarlılığı sağlamak için dökme yük gemilerinde yan gövde çerçevelerinin yakından sörveyi için kullanılan taşınabilir merdivenlerin uzunluğunu maksimum 5 metre ile sınırlamaktadır.

Değişiklikler, kabul edilmek üzere MSC 112'ye sunulacak olup, bu değişikliklerin 1 Ocak 2032 tarihinde yürürlüğe girmesi beklenmektedir.

Gündem Maddesi 5 - SOLAS BÖLÜM II-1 (KISIM C) VE V İLE DÜMEN TUTMA VE SEVK GEREKLERİNE İLİŞKİN İLGİLİ DOKÜMANLARIN HEM GELENEKSEL HEM DE GELENEKSEL OLMAYAN SEVK VE DÜMEN SİSTEMLERİNİ KAPSAYACAK ŞEKİLDE REVİZE EDİLMESİ

Alt Komite, geleneksel ve geleneksel olmayan sistemleri ele almak üzere dümen ve sevk gerekliliklerinin revizyonu konusunda çalışmalarını sürdürmüştür. Teknolojiden bağımsız terminoloji kullanılarak, yeni SOLAS yönetmelik taslakları II-1/28-1 ve II-1/29-1'e önerilen değişiklikler üzerinde prensipte anlaşmaya varılmıştır.

Gemi Manevra Kabiliyeti Uluslararası Standartları (ISSM) geliştirilmesine ilişkin olarak, Alt Komite önerilen ilkeleri ve yol haritasını desteklemiş, ancak mevcut seyir tecrübesi verilerinin yetersiz olduğunu vurgulamıştır. Verinin mevcudiyeti, gizlilik, uyum ve gemi türleri ve sevk sistemleri arasında temsil edilebilirlik konusunda önemli endişeler dile getirilmiştir.

Alt Komite, daha fazla çalışmanın veriye dayalı olması ve zorunlu standartların erkenden kesinleştirilmesinden kaçınılması gerektiği konusunda mutabık kalmıştır. Üye Devletler ve kuruluşlar, güncellenen yol haritasına uygun olarak seyir tecrübesi verilerini sunmaya devam etmeleri için teşvik edilmiştir.

Gündem Maddesi 6 - MAKİNA KONTROL ODASI ALARM YÖNETİMİ (ECRAM) PERFORMANS STANDARTLARININ GELİŞTİRİLMESİ

Viking Sky kazasının ardından, Alt Komite operatörlerin yorgunluğunu azaltmak için performans standartları geliştirmeye başladı.

- Kalite Özellikleri: Alarmlar eyleme geçirilebilir, zamanında, makul, güvenilir, benzersiz, anlaşılır ve öncelikli olmalıdır.
- Amaca Dayalı Standartlar: Çerçeve, tüm gemi türlerini kapsayan bir yaşam döngüsü, yukarıdan aşağıya (top-down) yaklaşımı kullanacaktır.

Alt Komite, operatör yorgunluğunu azaltma ve makine kontrol odalarında durum farkındalığını artırma ihtiyacını kabul ederek, ECRAM performans standartlarının geliştirilmesine ilişkin önemli çalışmaları başlattı.

Farklı yaklaşımları değerlendirdikten sonra, Alt Komite, mevcut köprü-üstü alarm standartlarını değiştirmek yerine yeni ve bağımsız bir performans standardı geliştirmeye karar verdi. 2028 yılına kadar tamamlanması hedeflenen bir yol haritası onaylandı ve oturumlar arasında çalışmaları ilerletmek için bir Yazışma Grubu kuruldu.

Gündem Maddesi 7 - GEMİ YAPILARINDA FRP'NİN (FİBER TAKVİYELİ PLASTİKLER) KULLANILMASINA YÖNELİK KILAVUZ

Alt Komite, gemi yapılarında yanıcı FRP elemanlarının kullanımına ilişkin MSC.1/Circ.1574'ün revizyonunu nihai haline getirdi.

Yapısal Kategoriler ve Yangın Emniyeti:

Kılavuzda üç işlevsel kategori ayırt edilmektedir: yük taşımayan elemanlar, yük taşıyan elemanlar (boyuna mukavemete katkıda bulunmayan) ve boyuna mukavemete katkıda bulunan elemanlar (mevcut revizyon kapsamı dışında kalmaktadır).

Yangın Test Yöntemleri:

Bu malzemelerin emniyetli kullanımını kolaylaştırmak için, yangına maruz kalma sırasında yapısal bütünlüğü test etmek için iki uyumlu yol belirlenmiştir:

- Seçenek 1 (Sıcaklık bazlı): Yangına maruz kalan tarafta Isıl Sapma Sıcaklığı (HDT) kriterlerinin kullanılması.
- Seçenek 2 (Sehim (Deflection) bazlı): Birincil arıza kriterinin ölçülen sehim oranı ve miktarı olduğu yüklü durumdaki yangın testi.

Revize edilen kılavuzların MSC 111 tarafından onaylanması beklenmektedir

Gündem Maddesi 8 - GEMİLERDEN KAYNAKLANAN SU ALTI GÜRÜLTÜSÜNÜN (URN) AZALTILMASI İÇİN DENEYİM OLUŞTURMA AŞAMASI (EBP)

SDC 12, daha iyi veri toplama ve URN ölçümünün yüksek maliyeti gibi engelleri ele almak için Deneyim Kazanma Aşamasının 2028 yılına kadar iki yıl uzatılması önerildi. Ayrıca SDC 12 aşağıda belirtilen maddeleri nihai hale getirdi:

- Enerji verimliliği (EE) ve URN Eş Optimizasyonu: Gemi dizaynı ve tadilat sırasında EE ve URN'nin eş optimizasyonu konusunda teknik rehberlik sağlayan bir taslak genelge hazırlandı.
- Emisyon Çalışması: Gelecekteki azaltım hedeflerini desteklemek amacıyla IMO tarafından yaptırılan küresel URN emisyonları çalışması için görev tanımı taslağı tamamlandı.

Gündem Maddesi 9 - YENİ TEKNOLOJİ VE ALTERNATİF YAKIT KULLANAN GEMİLERDEN KAYNAKLANAN SERA GAZI EMİSYONLARININ AZALTILMASINI DESTEKLEMELİK İÇİN BİR EMNİYET DÜZENLEYİCİ ÇERÇEVENİN GELİŞTİRİLMESİ

IMO'nun karbonsuzlaştırma çalışmaları kapsamında, alternatif yakıtlar ve sevk sistemleri kullanan gemiler için bir güvenlik düzenleme çerçevesi oluşturulmaya başlandı. Bu bağlamda, MSC 110, SDC 12'yi aşağıdaki ana maddeler ile ilgili görevlendirmiştir:

Nükleer Tahrik:

Revize edilmiş / Yeni Nükleer Kod ve SOLAS Bölüm VIII değişikliklerinin nihai hale getirilmesi için hedef oturum SDC 16 (2030) olacak şekilde bir çalışma planı taslağı oluşturulmuştur. Denizde kullanılacak/kullanılan nükleer reaktörlerle ilgili zorlukların bir envanterinin hazırlanması ve tehlike tanımlama verilerinin toplanması ile ilgili yazışma grubu kurulmasına karar verilmiştir.

Rüzgar ve Rüzgar Destekli Tahrik:

Hasarsız Stabilitate Kodunu gözden geçirecek ve rüzgar tahriki kullanan gemiler için gerekli revizyonları belirleyecek bir yazışma grubunun kurulmasına karar verilmiştir. Grup ayrıca, IMO enstrümanlarının hangi kısımlarının etkileneceği ve daha önce yapılan ilgili tehlike tanımlama çalışmalarıyla ilgili bilgilerin toplama görevini yerine getirecektir.

Lityum İyon Bataryalar

Bataryaların ana elektrik gücü ve aydınlatma kaynağı olarak kullanılmasına izin vermek için SOLAS II-1/41 düzenlemesinin değiştirilmesi çalışmalar yazışma grubunda devam edecektir.

Gündem Maddesi 11 - MAKİNA MAHALLERİNİN ALT BÖLÜMLERİNDEN KAÇIŞ DÜZENLEMELERİNE İLİŞKİN GEREKLİLİKLERİN AÇIKLIĞA KAVUŞTURULMASI AMACIYLA SOLAS II-2/13.4.1.1 VE 13.4.2.1 KURALLARININ GÖZDEN GEÇİRİLMESİ VE GEREKLİ OLMASI HÂLİNDE REVİZE EDİLMESİ

SOLAS II-2/13.4.1.1'i gözden geçirdikten sonra, SDC 12, makine dairelerinin "alt kısmından" kaçış düzenlemeleriyle ilgili olarak emniyetle ilgili endişelerin açık bir kanıtı bulunmaması nedeniyle değişiklik yapılmasına gerek olmadığına karar vermiştir. Sonuç olarak, MSC 111'in MSC.1/Circ.1689'u yürürlükten kaldırılması beklenmektedir.

Gündem Maddesi 12 - 2009 MODU KODU'NUN 6. BÖLÜMÜNDE, KAPATILDIKTAN SONRASINDA DA ÇALIŞABİLME KABİLİYETİNE SAHİP ELEKTRİKLİ EKİPMANLARA İLİŞKİN DEĞİŞİKLİKLERİN GELİŞTİRİLMESİ

MODU Kod'un 6. bölümü'nde, Acil Durum Kapatma (ESD) gerekliliklerinin, 1 Ocak 2027 veya sonrasında inşa edilen üniteler için seçici kapatmanın her aşamasına uygulanacağını açıklığa kavuşturmak amacıyla taslak değişiklikler son haline getirilmiştir.

Gündem Maddesi 13- AZOT ALICISI (NITROGEN RECEIVER) VEYA AZOT JENERATÖR SİSTEMLERİNE AİT BİR TAMPON TANK (BUFFER TANK) İÇEREN KAPALI MAHALLERE İLİŞKİN OLARAK FSS KODU'NUN 15'İNCİ BÖLÜMÜNDE DEĞİŞİKLİKLERİN GELİŞTİRİLMESİ

Alt Komite, azot alıcıları veya azot jeneratör sistemlerinin tampon tanklarını içeren kapalı alanlara uygulanabilir güvenlik gerekliliklerini açıklığa kavuşturmak ve gerektiğinde geliştirmek için FSS Kodunun 15. bölümünün değiştirilmesi gerektiğini değerlendirmiştir. Bu çalışmanın arka planında, gaz birikimi riskleri ve operasyonel düzenlemeler konusunda daha önce dile getirilen endişeler yer almaktadır.

Alt Komite, gelişen sistem tasarımları ve operasyonel uygulamaları dikkate alarak, konunun bütünsel bir teknik değerlendirme gerektirdiği konusunda mutabık kaldı. Taslak değişiklikler incelenirken, Alt Komite, daha ayrıntılı bir değerlendirmenin, özel bir çalışma grubu oluşturularak gelecek bir oturumda daha etkili bir şekilde gerçekleştirilebileceği sonucuna vardı.

Buna göre, Alt Komite, FSS Kodunun 15. bölümüne ilişkin değişiklikleri ve A.753(18) sayılı kararın ilgili revizyonlarını entegre bir şekilde ele almak üzere SDC 13'te bir çalışma grubu kurulmasını değerlendirmeyi kabul etti. Ayrıca, bu aşamada bir yazışma grubu kurulmasına gerek olmadığına karar verildi.

Gündem Maddesi 14 - GEMİLERDE PLASTİK BORULARIN KULLANIMINA İLİŞKİN KILAVUZLARIN GÖZDEN GEÇİRİLMESİ (KARAR A.753(18))

Bu gündem maddesi altında, Alt Komite, gemilerde plastik boruların kullanımına ilişkin Kılavuzların (A.753(18) sayılı karar) revizyonuna ilişkin çalışmalarını, yangın dayanıklılık testleri, duman oluşumu, toksisite ve yıkayıcılar (scrubber) gibi yeni sistemlerin ele alınmasında tespit edilen eksikliklerin giderilmesine odaklanarak sürdürmüştür.

Bu gündem maddesi ile FSS Kodunun 15. bölümüne yapılan değişiklikler arasındaki bağlantılar göz önüne alındığında, Alt Komite, çıktıyı genişletmeyi ve her iki konuyu da SDC 13'te, kurulursa özel bir çalışma grubu aracılığıyla birlikte değerlendirmeyi kabul etti. Ayrıca, bu aşamada bir yazışma grubuna gerek olmadığı da kabul edildi.

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

Yasal Uyarı: 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 Summary Report – SDC 12

JANUARY 2026

TLR /SDC 12

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

IMO Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC 12) held its 12th session from 19 to 23 January 2026 in London. The major decisions and discussions from this session are summarized below.

AGENDA ITEM 3- REVISION OF THE INTERIM EXPLANATORY NOTES FOR THE ASSESSMENT OF PASSENGER SHIP SYSTEMS' CAPABILITIES AFTER A FIRE OR FLOODING CASUALTY (MSC.1/CIRC.1369) AND RELATED CIRCULARS

The Sub-Committee finalized the revision of MSC.1/Circ.1369, expanding its scope to cover the full life cycle of passenger ships from pre-contract and design through testing, trials, and operational procedures.

System Categorization and Restoration

To facilitate a structured design process, Safe Return to Port (SRTP) systems were categorized to prioritize restoration following a fire or flooding casualty:

Category 1A: Propulsion, steering, and electrical power (immediate restoration required with minimal manual action).

Category 1B: Navigation and external communication (restoration within 1 hour).

Category 2: Fire safety, watertight integrity, and internal communication (restoration within 1 hour).

Category 3: Systems supporting safe areas (restoration within 3 hours).

Operational Voyages and Applicability

Speed and Weather: Confirmed a minimum ship speed of 6 knots when heading into wind and waves under adverse (SRTP) weather conditions.

Implementation: The revised explanatory notes are expected to apply to ships for which building contracts are placed on or after January 1, 2028, keel laid on or after 1 July 2028, or delivered on or after January 1, 2032.

AGENDA ITEM 4- AMENDMENTS TO THE 2011 ESP CODE

Guidelines on Remote Inspection Techniques (RIT)

SDC 12 finalized guidelines to allow surveyors to use RIT (e.g., unmanned robotic vehicles like drones) to support close-up surveys.

- Assurance Levels: RIT must provide the same level of assurance as a
- traditional close-up visual inspection (within reach of hand).

- Image Quality: Systems must provide High Definition (HD) video livestreaming as the primary means of inspection.
- Certification: Firms engaged in RIT must be certified by the Administration, and certifications will be valid for 3 years.

The finalised guideline together with the associated draft MSC circular in conjunction with the adoption of the associated draft amendments to the 2011 ESP Code to allow the use of RIT in ESP Code surveys will be submitted to MSC 111 (May 2026) for adoption with expected entry into force date of 1 January 2028.

Amendments to the 2011 ESP Code

- Fracture Detection: Draft amendments were finalized for bulk carriers (Annex A) to allow "other equivalent means" of fracture detection beyond standard NDT methods, aligning them with oil tanker requirements.

Amendments will be submitted to MSC 111 for approval in principle. Final approval, with possible future amendments, will be considered by MSC 113 and adopted by MSC 114.

- Portable Ladders: Amendments to MSC.158(78) in order to restrict the length of portable ladders used for close-up surveys of side shell frames in bulk carriers to a maximum of 5 metres to ensure safety and consistency.

Amendments will be submitted to MSC 112 for adoption with expected entry into force date of 1 January 2032.

AGENDA ITEM 5- REVISION OF SOLAS CHAPTERS II-1 (PART C) AND V, AND RELATED INSTRUMENTS REGARDING STEERING AND PROPULSION REQUIREMENTS, TO ADDRESS BOTH TRADITIONAL AND NON-TRADITIONAL PROPULSION AND STEERING SYSTEMS

The Sub-Committee progressed work on revising steering and propulsion requirements to address both traditional and non-traditional systems. Agreement was reached, in principle, on proposed amendments to draft new SOLAS regulations II-1/28-1 and II-1/29-1, using technologically neutral terminology.

With respect to the development of International Standards for Ship Manoeuvrability (ISSM), the Sub-Committee supported the proposed principles and road map but underlined that the available trial data remain insufficient. Significant concerns were noted regarding data availability, confidentiality, harmonisation and representativeness across ship types and propulsion systems.

The Sub-Committee agreed that further work should be data-driven and that premature finalisation of mandatory standards should be avoided. Member States and organisations were encouraged to continue submitting trial data in line with the updated road map.

AGENDA ITEM 6- DEVELOPMENT OF ENGINE CONTROL ROOM ALERT MANAGEMENT (ECRAM) PERFORMANCE STANDARDS

Following the Viking Sky incident, the Sub-Committee began developing performance standards to reduce operator fatigue.

- Quality Attributes: Alerts must be actionable, timely, reasonable, trustworthy, unique, understandable, and prioritized.
- Goal-Based Standards: The framework will use a life-cycle, top-down approach covering all ship types.

The Sub-Committee initiated substantive work on the development of ECRAM performance standards, recognising the need to reduce operator fatigue and improve situational awareness in engine control rooms.

After considering different approaches, the Sub-Committee agreed to develop a new, stand-alone performance standard rather than amending existing bridge alert standards. A road map was approved, targeting completion by 2028, and a Correspondence Group was established to advance the work intersessionally.

AGENDA ITEM 7- GUIDELINES FOR THE USE OF FIBRE-REINFORCED PLASTICS (FRP) WITHIN SHIP STRUCTURES

The Sub-Committee finalized the revision of MSC.1/Circ.1574 regarding the use of combustible FRP elements in ship structures.

Structural Categories and Fire Safety:

The guidelines distinguish three functional categories: non-load-bearing elements, load-bearing elements (not global strength), and those contributing to global strength (outside the current revision scope).

Fire Testing Methodologies:

To facilitate the safe use of these materials, two compliance pathways were established for testing structural integrity during fire exposure:

- Option 1 (Temperature-based): Utilizing Heat Deflection Temperature (HDT) criteria on the fire-exposed side.
- Option 2 (Deflection-based): A loaded fire test where the primary failure criterion is the measured rate and amount of deflection.

The revised guidelines are expected to be approved by MSC 111.

AGENDA ITEM 8- EXPERIENCE-BUILDING PHASE FOR THE REDUCTION OF UNDERWATER RADIATED NOISE FROM SHIPPING

SDC 12 agrees to extend the Experience-Building Phase by two years to 2028 to allow for better data collection and to address barriers such as the high cost of URN measurement.

SDC 12 also finalized:

- EE and URN Co-optimization: Finalized a draft circular providing technical guidance on co-optimizing energy efficiency (EE) and URN during ship design and retrofitting.

- Emission Study: Finalized the draft terms of reference for an IMO-commissioned study on global URN emissions, intended to support future reduction targets.

AGENDA ITEM 9- DEVELOPMENT OF A SAFETY REGULATORY FRAMEWORK TO SUPPORT THE REDUCTION OF GHG EMISSIONS FROM SHIPS USING NEW TECHNOLOGIES AND ALTERNATIVE FUELS

As part of the IMO's decarbonization work, a safety regulatory framework was initiated for ships using alternative fuels and propulsion systems. Accordingly, SDC 12 was tasked by MSC110 to consider:

Nuclear Propulsion

Work Plan was developed and SDC 16 (2030) is the target session for finalizing the revision / development of Nuclear Code and SOLAS Chapter VIII amendments. Preparation of an inventory of challenges and collecting hazard identification data regarding maritime nuclear reactors.

Wind Propulsion and Batteries

A correspondence group will be established to review the Intact Stability Code and to identify necessary revisions for ships using wind propulsion and wind-assisted power. The group will also consider which parts of IMO instruments could be relevant and will collate information on relevant hazard identification exercises conducted previously.

Lithium-Ion Batteries

Work will progress to amend SOLAS regulation II-1/41 to allow batteries to be used as a main source of electrical power and lighting in a correspondence group.

AGENDA ITEM 11 REVIEW AND, IF NECESSARY, AMENDMENT OF SOLAS REGULATIONS II-2/13.4.1.1 AND 13.4.2.1 TO CLARIFY THE REQUIREMENTS ON ESCAPE ARRANGEMENTS FROM THE LOWER PART OF MACHINERY SPACES

After reviewing SOLAS II-2/13.4.1.1, SDC 12 decided that no amendments were necessary regarding escape arrangements from the "lower part" of machinery spaces, as there was an absence of clear evidence of safety concerns. Consequently, MSC.1/Circ.1689 is expected to be revoked by MSC 111.

AGENDA ITEM 12 DEVELOPMENT OF AMENDMENTS TO CHAPTER 6 OF THE 2009 MODU CODE REGARDING ELECTRICAL EQUIPMENT CAPABLE OF OPERATION AFTER SHUTDOWN

Draft amendments were finalized for Chapter 6 of the MODU Code to clarify that Emergency Shutdown (ESD) requirements apply to each stage of selective shutdown for units constructed on or after January 1, 2027.

AGENDA ITEM 13 - DEVELOPMENT OF AMENDMENTS TO CHAPTER 15 OF THE FSS CODE ON ENCLOSED SPACES CONTAINING A NITROGEN RECEIVER OR A BUFFER TANK OF NITROGEN GENERATOR SYSTEMS

The Sub-Committee considered the need to amend chapter 15 of the FSS Code to clarify and, where necessary, enhance safety requirements applicable to enclosed spaces containing nitrogen receivers or buffer tanks of nitrogen generator systems. The background to this work included previous concerns raised regarding fire safety, gas accumulation risks and operational arrangements associated with nitrogen generation and storage.

The Sub-Committee agreed that the matter requires a holistic technical assessment, taking into account evolving system designs and operational practices. While draft amendments were reviewed, the Sub-Committee concluded that further detailed evaluation would be more effectively undertaken at a future session through the establishment of a dedicated working group.

Accordingly, the Sub-Committee agreed to consider the establishment of a working group at SDC 13 to address amendments to chapter 15 of the FSS Code, as well as any related revisions to resolution A.753(18), in an integrated manner. It was further agreed that there was no need to establish a correspondence group at this stage.

AGENDA ITEM 14 - REVISION OF THE GUIDELINES FOR THE APPLICATION OF PLASTIC PIPES ON SHIPS (RESOLUTION A.753(18))

Under this agenda item, the Sub-Committee continued its work on revising the Guidelines for the application of plastic pipes on ships (resolution A.753(18)), with a focus on addressing identified shortcomings in fire endurance testing, smoke generation, toxicity, and the treatment of new systems such as scrubbers.

In view of the interlinkages between this agenda item and amendments to chapter 15 of the FSS Code, the Sub-Committee agreed to extend the output and to consider both issues together at SDC 13 through a dedicated working group, if established. It was also agreed that a correspondence group was not required at this stage.

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).*