



# Türk Loydu Özet Raporu - SDC 10

NİSAN 2024

TLR /SDC10

"Türk Loydu Summary Report"lara [www.turkloydu.org](http://www.turkloydu.org) websayfasından ulaşabilirsiniz.

IMO Gemi Dizaynı ve konstrüksiyonu Alt Komite (SDC) 10. oturumu, 22-26 Ocak 2024 tarihleri arasında Londra'da yapılmıştır. Alınan kararlar ve yapılan değerlendirmeler aşağıda özetlenmiştir.

## **Gündem Maddesi 3 - TANKERLER DIŞINDAKİ GEMİLER İÇİN EMERGENSİ YEDEKLEME DÜZENLEMELERİNE İLİŞKİN KILAVUZUN GELİŞTİRİLMESİ**

MSC 107 (Haziran 2023) tarafından onaylanan SOLAS II-1/3-4'te yapılan değişiklik taslağına göre, tankerler dışında 20.000 GT'dan küçük olmayan gemiler emercensi yedekleme düzenleri (ETA) ile donatılacaktır. Değişiklik taslağının 1 Ocak 2028 tarihinde yürürlüğe girmesi beklenmektedir. Taslak değişiklikleri desteklemek amacıyla, tankerler dışındaki yeni gemiler için ETA'lara ilişkin kılavuzun geliştirilmesi görevi SDC'ye verilmiş ve bu gündem maddesi kapsamında değerlendirilmiştir. Kabul edilebilir bir emniyet seviyesi sağlamanın yanısıra, geliştirilen kılavuzun, farklı gemi dizaynları için esneklik sağlanması amacıyla aşırı sınırlayıcı kurallar içermemesi gerektiğine karar verilmiştir. Özellikle aşağıdaki hususları değerlendirmek amacıyla SDC 10'da bir uzman grubu oluşturulmuştur.

- konuşlandırma süresi
- dizaynda esneklik sağlanması
- mukavemet gereklilikleri

### Konuşlandırma süresi

MSC.35(63) uyarınca 20.000 DWT veya üzeri tankerler için gerekli olan hızlı konuşlandırma, tanker dışındaki gemilerin daha az risk derecesine sahip olduğu dikkate alınarak, tanker dışındaki gemiler için isteğe bağlı olabileceği değerlendirilmiştir. Hızlı konuşlandırma öngörülmemiş olsa da, liman koşullarında bir saatlik konuşlandırma eşiği korunmuştur. Bu değişimler ve konuşlandırma bağlamında, MSC.1/Circ.1255 "Acil durum yedekleme prosedürlerini hazırlama konusunda gemi sahipleri/işletmeciler için kılavuz" (veya benzer kılavuzlar) 'da yapılması gerekli olabilecek olası değişimlerin gemi sahipleri/işletmecilerine yardımcı olacağı not edilmiştir.

### Dizaynda esneklik sağlanması

Tankerler dışındaki gemilerin dizaynlarının değişiklik gösterdiği ve bunlardan bazılarının özel yerleşim düzenlemesi gerektirdiğini dikkate alan Grup, kılavuzun, emercensi yedekleme bileşenleri için eşdeğer düzenlemelere izin verecek kadar esnek olması gerektiği konusunda anlaşmaya varmıştır. Bu nedenle, tankerler için gerekli olan önceden hazır bağlama (pre-rigged) ve ETA'lardaki neredeyse tüm bileşenlerin kılavuzda isteğe bağlı olması gerekliliği değerlendirmiştir. Emrcensi yedekleme düzenlemelerinde sadece güçlü nokta (Baba) zorunlu bileşen olarak kabul edilmiştir.

### Mukavemet gereklilikleri

Tankerler dışındaki gemilerin boyutları ve dizaynlarının önemli ölçüde değişiklik gösterdiği göz önüne alındığında, Grup, gros tonajın, yedekleme bileşenlerinin mukavemeti için bir eşik belirleme parametresi olarak uygun olmayacağı konusunda mutabakata varmıştır. MSC.1/Circ.1175/Rev.1'deki kılavuzdaki teçhizat numarasının kullanıldığı mevcut mukavemet kriterlerini dikkate alan Grup, prensip olarak teçhizat numarasının, yedekleme bileşenlerinin gerekli mukavemetinin belirlemek için uygun bir parametre olacağı konusunda anlaşmaya varmıştır. Bu çerçevede Grup, Alt Komiteden, ilgili Üye Devletleri ve uluslararası kuruluşları, taslak kılavuzun geliştirilmesinde ilerleme kaydedilmesi amacıyla bir sonraki oturuma mukavemet gerekliliklerinin belirlenmesine katkıda bulunabilecek veriler de dahil olmak üzere daha fazla bilgi sunmaya davet etmesini talep etmeyi kabul etmiştir.

#### Prototip testler

Grup, taslak kılavuza IACS UI SC113'dekine benzer bir kılavuz metni eklemeyi kabul etmiş ve UI SC 113'ü uyarlayarak kılavuzda yeni bir bölüm oluşturmuştur. Tankerlere benzer şekilde, gemideki yedekleme donanımlarının, sunulan mühendislik analizi veya hesaplamalar yoluyla emercensi yedekleme yükleri için yeterli olacağı, yedekleme bileşenleri ve serbest donanım elemanlarının ise İdarenin veya İdare tarafından kabul edilen endüstri standartlarına uygunluğu sağlanacak şekilde test edilmesine karar verilmiştir.

Yukarıdaki hususlara ek olarak, yüksek yedekleme kapasitesine (örneğin 200 t çekme) sahip römorkörlerin dünyada sınırlı sayıda olduğu alt komite ve uzman grubunda tartışılmış ve vurgulanmıştır.

### **Gündem Maddesi 5 - DENİZ YAŞAMI ÜZERİNDEKİ OLUMSUZ ETKİLERİ (MEPC.1/CIRC.833) (2014 GUIDELINES) ELE ALMAK İÇİN TİCARİ DENİZ TAŞIMACILIĞINDAN KAYNAKLANAN SU ALTI GÜRÜLTÜSÜNÜN AZALTILMASINA İLİŞKİN 2014 KILAVUZUNUN GÖZDEN GEÇİRİLMESİ VE SONRAKİ ADIMLARIN BELİRLENMESİ**

Alt Komite, deniz ortamı, özellikle de deniz yaban hayatı ve yerel topluluklar üzerindeki olumsuz etkilerini en aza indirmek amacıyla, gemilerden kaynaklanan su altı gürültüsünün (URN) azaltılması için bir Eylem Planı üzerinde anlaşmaya varmıştır.

Eylem planı, Ekim 2023'te yürürlüğe giren deniz taşımacılığında kaynaklanan su altı gürültüsünün azaltılmasına yönelik revize kılavuzun farkındalığını, benimsenmesini ve uygulamasını arttırmayı amaçlamaktadır.

Eylem planı, aşağıda belirtilenler de dahil olmak üzere, ilgili organlar ve kuruluşlar tarafından uygulanması gereken bir dizi görevi özetlemektedir:

- Revize edilmiş kılavuz için bir deneyim oluşturma aşaması (EBP) tesis edilmesi
- Toplum farkındalığının, eğitiminin ve gemi adamlarının eğitilmesinin geliştirilmesi
- URN Yönetim Planlama sürecinin standartlaştırılması
- URN hedeflerinin geliştirilmesi
- URN azaltımına yönelik politikanın daha da geliştirilmesi
- Bilgiyi paylaşmak ve diğer IMO düzenleyici hedeflerini dikkate almak için IMO süreçlerinin/teknik grupların oluşturulması
- Veri toplanması ve bilgi paylaşımı için araçların geliştirilmesi
- URN ve sera gazı GHG/URN ve biyolojik kirlenme yönetimi ile ilgili araştırmaların teşvik edilmesi
- URN'nin canlı türleri ve habitatlar üzerindeki etkilerine ilişkin araştırmaların teşvik edilmesi.

Alt Komite, Üye Devletlerin ve uluslararası kuruluşların Revize Kılavuzun uygulamasından ortaya çıkan dersleri ve en iyi uygulamaları paylaşmaya davet edildiği üç yıllık bir deneyim oluşturma aşaması (EBP) önermiştir. Yukarıda belirtilenlerin tümü, Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (MEPC 81) 18-22 Mart 2024'te yapılacak oturumunda onaya sunulacaktır.

Ayrıca Alt Komite, URN planlama referans tablosuyla ilgili olarak deniz taşımacılığında kaynaklanan su altı gürültüsünün azaltılmasına yönelik revize edilmiş kılavuzda yapılacak değişiklikler üzerinde mutabakata varmıştır.

### **Gündem Maddesi 6 - ESP 2011 KODDAKİ DEĞİŞİKLİKLER+**

Teknolojideki ilerlemelerle birlikte, Uzaktan Muayene Teknolojisi (RIT) (örneğin, dronlar, uzaktan çalıştırılan araçlar ve robotik kollar aracılığıyla), sahada muayenelerin gerçekleştirilmesinde sörveyörleri desteklemek için önemli avantajlar sunmaktadır. Bu yeni teknikler, sörvey ve muayene faaliyetlerinde, bu sörveylerin sonuçlarına zarar vermeden daha fazla verimlilik, daha yüksek esneklik ve daha fazla güvenilirlik sağlamaktadır.

Bu nedenle IACS, 2011 ESP Kodu kapsamındaki sörveylerde gemi yapısının yakından sörveyi için RIT kullanımına izin verilmesini önermiştir. Ancak kullanımı ESP Kodu kapsamındaki dökme yük gemileri ve petrol tankerleri ile sınırlı olmayacaktır. Alt Komite, çalışmanın, sınırlamaları, koşulları ve diğer unsurları dikkate alarak ESP Kodunda yapılacak değişiklik önerilerini değerlendirmek ve ESP Kodu kapsamında RIT'e ilişkin kılavuzlar geliştirmekle görevlendirilecek bir yazışma grubunda oturumlar arası yürütülmesi gerektiğine karar vermiştir.

### **Gündem Maddesi 7 - SOLAS II-1 BÖLÜMÜ İÇİN ALTERNATİF DİZAYN VE DÜZENLEMELERE İLİŞKİN KILAVUZUN EMNİYET HEDEFLERİ VE İŞLEVSEL GEREKLİLİKLERİ**

Alt Komite, SOLAS II-1 ve III (MSC.1/Circ.1212/Rev.1) bölümleri için alternatif dizayn ve düzenlemelere ilişkin kılavuzdaki değişiklik taslaklarını nihai hale getirmiş ve kabul etmiştir. Bu kılavuz, bir geminin SOLAS II-1 ve III bölümlerinin kural gerekliliklerinden farklılık gösteren alternatif dizaynının onaylanması için gereken mühendislik analizi metodolojisini özetlemektedir. Üzerinde anlaşmaya varılan taslak değişiklikler, kılavuzun gemi ve makinalarla ilgili alternatif dizaynların SOLAS'ın kural gerekliliklerinin performansı ile eşleşmesini sağlayan hedefleri, işlevsel gereklilikleri ve beklenen performansları içereceği anlamını taşımaktadır. Taslak değişiklikler onay ve kabul için MSC 108'e sunulacaktır.

Bu kılavuz, SOLAS bölüm II-1, kural 55 kapsamında alternatif dizayn ve düzenlemenin mevcut olduğu, uluslararası sefer yapan tüm yolcu gemileri ve 500 GT ve üzeri tüm yük gemileri için geçerli olacaktır.

### **Gündem Maddesi 8 - SOLAS BÖLÜM II-1 (KISIM C) VE V, İLE DÜMEN 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 sevk ve manevra sistemlerine uyum sağlamak için amaç esaslı SOLAS kurallarının geliştirilmesine yönelik çalışmalara başlamıştır.

Bu nedenle IMO, ilgili sözleşmede revizyon yapılmasına karar vermiştir. SOLAS Bölüm II-1 (Kısım C) ve V'in gemi manevra ve sevk gereklilikleri ile ilgili dokümanlara ilişkin amaç esaslı revizyonuna karşılık olarak, toplantıda değişikliklerin uygulama kapsamı tartışılmış ve açıklığa kavuşturulmuş ve orijinal çalışma çıktısının kapsamının değiştirilmeyeceği vurgulanmıştır, yani gelecekteki değişiklikler sadece geleneksel olmayan sistemlere değil aynı zamanda geleneksel sistemlere de uygulanacaktır, ancak mevcut hükümlerin mevcut gemilere uygulanması sürdürülürken tümü yeni inşa edilecek gemilere uygulanacaktır. Bu, gelecekteki değişikliklerin sadece geleneksel olmayan sistemlere değil aynı zamanda geleneksel sistemlere de uygulanacağı, mevcut gemiler için mevcut hükümler korunurken yeni inşa edilen gemilere uygulanması gerektiği anlamını taşımaktadır. Toplantı için ayrılan zamanın sınırlı olması ve tartışılacak çok sayıda teknik ayrıntı nedeniyle Alt Komite, SOLAS Sözleşmesindeki değişikliklerin özel olarak tartışılması ve geliştirilmesi ve ilgili zorunlu olmayan kararların ve açıklayıcı dokümanların gözden geçirilmesi için oturumlar arası bir çalışma grubu oluşturulmasına karar vermiştir.

### **Gündem Maddesi 9 - BORDA MERDİVENİ ve İSKELELERDE EMNİYET AĞLARININ DONATILMASINA İLİŞKİN BİNİŞ VE İNİŞ ARAÇLARININ KONSTRÜKSİYONU, KURULUMU, BAKIMI VE MUAYENE/SÖRVEYİNE İLİŞKİN KILAVUZDA (MSC.1/CIRC.1331) YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

SDC 10, gemiye biniş ve iniş araçlarının konstrüksiyonu, kurulumu, bakımı ve muayenesi/sörveyine ilişkin kılavuzda teknik değişiklikleri sonuçlandırmıştır (MSC.1/Circ.1331), ancak ISO standartlarının güncellenmesi ve mevcut donanımlara yeni gerekliliklerin getirilmemesini sağlamak için bunun nasıl yapılması gerektiği konusunda bazı tartışmalar devam etmektedir. Zaman kısıtlaması nedeniyle grup, yeni ve eski ISO standartlarının uygulanmasına ilişkin değişiklik taslağını sonuçlandıramamıştır.

Alt Komite, gemiye biniş ve iniş araçlarının konstrüksiyonu, kurulumu, bakımı ve muayenesi/sörveyine ilişkin kılavuzda (MSC.1/Circ.1331) değişiklik yapılmasına dair Taslak Grubunu kurmuş ve sunulan dokümanlara dayanarak ve genel kuruldaki yorumları ve alınan kararları dikkate alarak, biniş ve iniş araçlarının konstrüksiyonu, kurulumu, bakımı ve muayenesi/sörveyine ilişkin kılavuzda (MSC.1/Circ.1331) yapılacak değişiklik taslağının nihai hale getirilmesi talimatını vermiştir.

### **Gündem Maddesi 10 - IMO EMNİYET, GÜVENLİK VE ÇEVRE İLE İLGİLİ SÖZLEŞMELERE AİT HÜKÜMLERİN BİRLEŞİK YORUMLARI:**

Alt Komite, IMO kurallarının tutarlı bir şekilde uygulanmasını sağlamak ve açıklığa kavuşturmak için geliştirilen çeşitli birleşik yorumları (UI) kabul etmiştir:

1. Gemilerdeki gürültü seviyelerine ilişkin Kod'un birleşik yorumuna ilişkin değişiklik taslağı (MSC.337(91)).

Alt Komite, ses seviyesi ölçüm cihazının ve saha kalibratörünün kalibrasyon standardını açıklığa kavuşturmak amacıyla gemilerdeki gürültü seviyesine ilişkin Kod'un (MSC.337(91)) 2.1 ve 2.2 maddelerinin yorumunu kabul etmiştir.

2. SOLAS kuralları II-2/9 ve II-2/13'ün birleşik yorumuna ilişkin değişiklik taslağı (MSC.1/Circ.1511). Bu kurallar bir gemideki emercensi durumlarda kaçış yolları ile ilgilidir.

Alt Komite, makina mahallerinden kaçış yolları ile bağlantılı olarak kullanılan "emniyetli konum" terimini açıklığa kavuşturmak amacıyla SOLAS kuralları II-2/9 ve 13'ün revize edilmiş birleşik yorumunu taslağını kabul etmiştir.

3. Geçerlilikleri veya onayları farklı tarihlerde olduğunda, Endüstriyel Personel Emniyet Sertifikasının çeşitli SOLAS emniyet sertifikalarıyla nasıl uyumlu hale getirileceğini açıklığa kavuşturmak için yeni birleşik yorum taslağı.

Alt Komite, Endüstriyel Personel Emniyet Sertifikasının, geçerlilikleri veya onayları farklı tarihlerde olduğunda çeşitli SOLAS emniyet sertifikalarıyla nasıl uyumlu hale getirileceğini açıklığa kavuşturmak için yeni birleşik yorum taslağını kabul etmiştir.

4. Dökme yük gemileri ve dökme yük gemileri dışındaki tek ambarlı yük gemilerindeki su seviyesi dedektörleri için performans standartlarının revize edilmiş birleşik yorum taslağı (Resolution MSC.188(79)) (MSC.1/Circ.1572/Rev.1).

Madde 10.10'da önerilen değişikliğin değerlendirilmesi ve desteklemesini takiben Alt Komite, dökme yük gemileri ve dökme yük gemileri dışındaki tek ambarlı yük gemilerindeki su seviyesi dedektörleri için performans standartlarının revize edilmiş birleşik yorum taslağını kabul etmiştir (Resolution MSC.188(79)).

5. Kargo mahallerine ve diğer mahallere emniyetli erişim araçları sağlamak için SOLAS kural II-1/3-6'nın birleşik yorum taslağı

Bölüm 1.5'teki "açık güverte" ifadesinin taslak yorumunu hariç tutmayı kabul ederek ve madde 10.19.2'de belirtilen yıllık muayenelerin düzenli sörvey olmayıp mürettebat veya yetkili denetçi tarafından yapılan muayeneleri ifade ettiğini kaydederek, Alt Komite, kargo mahallerine ve diğer mahallere emniyetli erişim sağlamak amacıyla SOLAS kural II-1/3-6'nın birleşik yorum taslağını kabul etmiştir.

Yukarıdaki değişikliklerin tümü MSC 108'in onayına sunulacaktır.

### **Gündem Maddesi 11 - GÜVERTE EVLERİNİN ÜZERİNDEKİ VARDAVELALARIN YERLEŞTİRİLMESİNE İLİŞKİN YÜKLEME HATLARI ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE İLİŞKİN 1988 PROTOKOLÜNÜN 25. MADDESİNDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASI**

1988 Yükleme Sınırı Protokolünün 25(3) maddesine göre "Üst yapı ve fribord güvertelerine monte edilen vardavelalar en az üç sıralı olacaktır. Vardavelaların en alt sırasının altındaki açıklık 230 mm'yi geçmeyecektir. Diğer sıralar arasındaki mesafe 380 mm'den fazla olmayacaktır" ifadesi yer almaktadır. İki sıralı vardavelalarla donatılmış olan güverte evleri için, iki sıra arasındaki açıklık 500 mm'yi aşacaktır, bu, Protokolde belirtilen Üst yapı ve fribord güvertelerine monte edilen vardavelalara ilişkin gerekliliklerin altındadır. Gemi şiddetli bir şekilde yalpa yaptığında ve baş-kıç vurduğunda veya yağmur, kar veya donma gibi olumsuz hava koşulları durumunda, açık güvertede hareket eden mürettebatın vardavela açıklığından düşmesi muhtemeldir, bu da vardavelaların mürettebat için sağladığı korumayı azaltacaktır.

Bu nedenle Alt Komite, kuralın uygulanabilirliğini ve yürütülebilirliğini sağlamak, aynı zamanda sadece iki sıralı vardavelaların getirdiği emniyet risklerini ortadan kaldırmak amacıyla 1988 Yükleme Sınırı Protokolünün 25. Kuralını değiştirmiştir. Değişiklikler, tüm açık güvertelerin etrafına ve mürettebatın gemi seyir halindeyken eriştiği tüm deniz açıklıklarının etrafına monte edilen tüm vardavelaların üç sıralı (230/380/380 mm'den az olmayan) olmasını gerektirecek ve 1 Ocak 2028 ve sonrasında inşa edilecek yeni gemilere uygulanacaktır. Nihai taslak değişiklikler onay için MSC 110'a sunulacaktır.

## **Gündem Maddesi 12 - GEMİ YAPILARINDA FRP'NİN (FİBER TAKVİYELİ PLASTİKLER) KULLANILMASINA YÖNELİK KILAVUZ**

Deniz Emniyeti Komitesi (MSC) doksan sekizinci oturumunda, gemi yapılarında Fiber Takviyeli Plastik (FRP) elemanların kullanımına ilişkin geçici kılavuzu kabul etmiştir: altı yıldır kullanılmakta olan yangın emniyeti konuları (MSC.1/Circ.1574) (geçici kılavuz). MSC.1/Circ.1574 madde 5'te kazanılan deneyime dayanarak gerekli değişiklikleri yapmak için geçici kılavuzun onaylandıktan dört yıl sonra gözden geçirilmesi gerektiği belirtilmektedir.

Alt Komiteye sunulan dokümanları ve Genel Kurulda yapılan yorumları değerlendiren Alt Komite, daha detaylı inceleme ve geçici kılavuzda uygun değişikliklerin yapılması için yazışma grubunda aşağıdaki konuların dikkate alınması gerektiğine karar vermiştir.

Fiber takviyeli plastik (FRP) kullanımına ilişkin geçici kılavuzun (MSC.1/Circ.1574) revizyonu  
Gemi yapılarında fiber takviyeli plastik kullanımının SOLAS ile olası uyumsuzluğu  
FRP için yangın performans kriterleri.

Alt Komite, oturumlar arası bir yazışma grubu kurulması konusunda mutabakata varmış ve bu oturumda yapılan yorumlar ve alınan kararların yanı sıra SDC 10/12 (Almanya ve CESA) ve SDC 10/12/2 (IACS) dokümanlarını dikkate alarak Yazışma Grubuna, Fiber Takviyeli Plastik (FRP) kullanımına ilişkin geçici kılavuzun (MSC.1/Circ.1574) revizyonu konusunda talimat vermiştir. Bu çerçevede yapılacaklar:

- .1 Fiber takviyeli plastiklerin (FRP) kullanımına ilişkin geçici kılavuzun gözden geçirilmesi,
- .2 Geçici kılavuzun kullanımında kazanılan deneyimlere ilişkin girdilerin toplanması ve değerlendirilmesi,
- .3 Geri dönüşüm ve yangın emniyetine ilişkin SDC 9 sırasında dile getirilen endişelerin ele alınması,
- .4 FRP kullanımını etkinleştirmek ve desteklemek için diğer IMO araçlarının (örneğin SOLAS, FTP Kodu) değiştirilmesi gerekip gerekmediğinin değerlendirilmesi ve tavsiyede bulunulması,
- .5 SDC 11'e yazılı bir rapor verilmesi.

## **Gündem Maddesi 13 - BİR YANGIN VEYA YARALANMA KAZASINDAN SONRA YOLCU GEMİSİ SİSTEMLERİNİN YETENEKLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİNE YÖNELİK ÖN AÇIKLAYICI NOTLARIN (MSC.1/CIRC.1369) VE İLGİLİ SİRKÜLERLERİN REVİZYONU**

SOLAS Sözleşmesinde yapılan değişikliklerle (MSC.216(82)) "Limana Emniyetli Dönüş (SRtP)" gereklilikleri getirilmiş ve 1 Temmuz 2010 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu gereklilikler, omurgası 1 Temmuz 2010 veya sonrasında kızağa konulan, boyları 120 m veya daha büyük olan veya 3 ya da daha fazla ana düşey bölgeye sahip yeni yolcu gemilerine uygulanır. SOLAS değişiklikleri, yolcu gemisi emniyetini arttırmayı, kazaların önlenmesine daha fazla önem verilmesini ve geminin beka kabiliyetini arttırmayı amaçlamaktadır. Bu "kendi can filikası olarak gemi" ve "limana emniyetli dönüş" kavramlarına dayanmakta olup, bir yaralanma veya kaza durumunda gemi

dizaynının, limana dönerken yolcuların emniyetli bir şekilde gemide kalmasını sağlaması gerektiği anlamını taşımaktadır.

Yolcu gemilerine yönelik limana emniyetli dönüş gerekliliği 10 yılı aşkın süredir yürürlüktedir. Limana emniyetli dönüş gerekliliğinin kullanılmasında kazanılan deneyim, kuralların bayrak devletleri ve klas kuruluşları tarafından yorumlanması, teknoloji ve dizayndaki son gelişmeler nedeniyle ilgili sirkülerin gözden geçirilmesi ihtiyacını doğurmuştur.

SDC 9 kapsamında SOLAS'ta yer alan limana emniyetli dönüş kurallarına ilişkin açıklayıcı notların ve ilgili sirkülerlerin revize edilmesi çalışmalarına başlanmıştır. Çalışmalar SDC 10'a kadar yazışma grubunda sürdürülmüştür.

Alt Komite, MSC.1/Circ.1369 ön açıklayıcı notlar için revize edilmiş yeni bir yapı üzerinde mutabakata varmış ve Genel Kurulda yapılan yorumlar ve alınan kararlar dikkate alınarak, bir yangın veya yaralanma kazasından sonra yolcu gemisi sistemlerinin yeteneklerinin değerlendirilmesi için ön açıklayıcı notların revizyonuna ilişkin olarak Çalışma Grubuna talimat vermiştir (MSC.1/Circ.1369). Bu çerçevede yapılacaklar:

.1 öncelikli olarak, SDC 10/13 (Almanya) dokümanının ek 2'sine dayalı olarak MSC.1/Circ.1369'un yapısını, SDC 10/13 dokümanındaki 13. ve 18. maddelerinde yer alan seçenekleri dikkate alarak, ek 3 ile birlikte kabul edilmesi,

.2 ayrıca SDC 10/13 (Almanya) dokümanının ek 4'üne dayalı olarak, SDC 10/13/1 (Çin), SDC 10/13/2 (ITF) ve SSE 8/15 (IACS) dokümanlarını ve endüstri standartlarını (Cruise Ship Safety Forum Recommendation 303/2020, Bahamas Marine Notice MN033 gibi) dikkate alarak değişiklik taslağının değerlendirilmesi,

.3 ayrıca SDC 10/13 (Almanya) dokümanının 13. ve 18. maddeleri üzerindeki tartışmayı dikkate alarak MSC.1/Circ.1369'un ek 1'indeki taslak değişikliklerin ve yapının göz önüne alınması.

Daha detaylı bilgi için:

**Mehmet Faruk ELBAN**

Plan Onay Baş Mühendisi

DENİZ SEKTÖRÜ

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 10

APRIL 2024

TLR /SDC 10

Please log on  
[www.turkloydu.org](http://www.turkloydu.org)  
for Türk Loydu  
summary report

The 10<sup>th</sup> session of the IMO Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC) was held from 22 to 26 January 2024 in London. Decisions and discussions have been summarized hereunder.

## **AGENDA ITEM 3 DEVELOPMENT OF GUIDELINES FOR EMERGENCY TOWING ARRANGEMENTS FOR SHIPS OTHER THAN TANKERS**

In accordance with draft amendments to SOLAS regulation II-1/3-4, approved by MSC 107 (June 2023), ships other than tankers of not less than 20,000 gross tonnage will be fitted with emergency towing arrangements (ETAs). The draft amendments are expected to be entered into force date of 1 January 2028. In order to support the draft amendments, the development of guidelines for ETAs on new ships other than tankers is tasked to SDC and considered under this agenda item. It was decided that developed guidelines should not be overly prescriptive so as to provide flexibility for different ship designs while ensuring an acceptable level of safety. An expert group was established in SDC 10 in order to consider particularly,

- the time for their deployment;
- accommodating flexibility in design; and
- strength requirements

### Time for their deployment

Rapid deployment, as required for tankers of 20000 DWT or over in accordance with MSC.35 (63), was considered to be optional for ships other than tankers bearing also in mind that ships other than tankers will have lesser degree of risks. Although rapid deployment was not defined, one-hour deployment threshold in harbour conditions was retained. It was noted that consequential amendments to MSC.1/Circ. 1255 "Guidelines for owners/operators on preparing emergency towing procedures" (or similar guidelines) might be needed to help owners/operators.

### Flexibility in design

Noting the varying degree of design of ships other than tankers, some of which require special layouts the Group agreed that the guidelines should be flexible enough to allow the equivalent arrangements for emergency towing components. Therefore, pre-rigging of arrangements currently required for tankers and almost all components in ETAs were considered to be optional in the guidelines. Only mandatory component in the emergency towing arrangements was considered to be a strong point (Bollard / Bitt).

### Strength Requirements

In view of significantly varying sizes and design of ships other than tankers, the Group agreed that gross tonnage would not be suitable as the parameter for setting a threshold for the strength of towing components. Taking into account the existing strength criteria using equipment number in the guidance in MSC.1/Circ.1175/Rev.1, the Group agreed in principle that equipment number would be an appropriate parameter in this respect to determine the required strength of towing components. In this regard, the Group agreed to request the Sub-Committee to invite interested Member States and international organizations to submit more information, including data which might contribute to the

determination of the strength requirements, to the next session to progress the development of the draft guidelines.

#### Prototype testing

The Group agreed to incorporate a guidance text in the draft guidelines similar to those in IACS UI SC113 and a new section was developed in the guidelines by adjusting the UI SC 113. Similar to tankers, Shipboard towing fittings were demonstrated as adequate for the emergency towing loads by means of a submitted engineering analysis or calculations and towline components and articles of loose gear were decided to be tested to the satisfaction of the Administration or industry standard acceptable to the Administration.

In addition, limited availability of tugs for such high towing capabilities (e.g. 200t bollard) were discussed and highlighted during the plenary and in the expert group.

### **AGENDA ITEM 5 REVIEW OF THE 2014 GUIDELINES FOR THE REDUCTION OF UNDERWATER NOISE FROM COMMERCIAL SHIPPING TO ADDRESS ADVERSE IMPACTS ON MARINE LIFE (MEPC.1/CIRC.833) (2014 GUIDELINES) AND IDENTIFICATION OF NEXT STEPS**

The Sub-Committee agreed on an Action Plan to further prevent and reduce underwater radiated noise (URN) from ships, with the aim of minimizing its adverse effects on the marine environment, particularly on marine wildlife and indigenous communities.

The Action Plan intends to increase awareness, uptake and implementation of Revised Guidelines for the reduction of underwater radiated noise from shipping, which took effect in October 2023.

The Action Plan outlines a number of tasks for implementation by relevant organs and bodies, including:

- Establish an experience-building phase (EBP) for the Revised Guidelines
- Enhance public awareness, education, and seafarer training
- Standardize URN Management Planning process
- Develop URN Targets
- Further develop policy for URN reduction
- Create IMO processes/technical groups to share information and take into consideration other IMO regulatory goals
- Develop tools to collect data and share information
- Encourage research on URN and greenhouse gas GHG/URN and biofouling management
- Encourage research on impacts of URN on species and habitats

The Sub-Committee recommended a three-year experience-building phase (EBP) during which Member States and international organizations are invited to share lessons learned and best practices that have emerged in the implementation of the Revised Guidelines.

All the above will be submitted for endorsement by the upcoming session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC 81), to be held 18-22 March 2024.

In addition, the Sub-Committee agreed on amendments to the Revised Guidelines for the reduction of underwater radiated noise from shipping, pertaining to the URN planning reference chart. This will be submitted for approval at the 82nd session of MEPC (MEPC 82) to be held 30 September – 4 October 2024.

### **AGENDA ITEM 6 AMENDMENTS TO THE 2011 ESP CODE**

With advances in technology, Remote Inspection Technology (RIT) (e.g., by drones, remotely operated vehicles and robotic arms) offers significant advantages to support surveyors in conducting on-site inspections. These new techniques offer greater efficiency, higher flexibility, and increased reliability in the day-to-day activities of survey and inspection without impairing the result of those surveys.

Therefore, IACS proposed to permit the use of RIT for close-up survey of the structure of ships during surveys under the 2011 ESP Code. However, its use would

not be limited to bulk carriers and oil tankers under the ESP Code. The Sub-Committee agreed that work should be undertaken intersessionally in a correspondence group which should be tasked to consider the proposal for amendments to the ESP Code taking into account the limitations, conditions and other elements and to develop guidelines on RIT under the ESP Code.

#### **AGENDA ITEM 7 SAFETY OBJECTIVES AND FUNCTIONAL REQUIREMENTS OF THE GUIDELINES ON ALTERNATIVE DESIGN AND ARRANGEMENTS FOR SOLAS CHAPTER II-1**

The Sub-Committee finalized and agreed draft amendments to the Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III (MSC.1/Circ.1212/Rev.1). These Guidelines outline the methodology for the engineering analysis required for the approval of a ship's alternative engineering design that deviates from the prescriptive requirements of SOLAS chapters II-1 and III. The agreed draft amendments mean the Guidelines will now comprise goals, functional requirements and expected performances that ensure that alternative designs for ship and machinery match the performance of prescriptive requirements of SOLAS. The draft amendments will be submitted to the MSC 108 for approval and adoption.

These guidelines will apply to all passenger ships and to all cargo ships of 500GT and above engaged in international voyages for which there is an alternative design and arrangement under SOLAS chapter II-1, regulation 55.

#### **AGENDA ITEM 8 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 commenced work towards developing goal-based SOLAS regulations to accommodate traditional and non-traditional propulsion and steering systems.

For this reason, IMO has decided to carry out a revision of the relevant convention. In response to the objective-based revision of SOLAS Chapters II-1 (Part C) and V on ship steering and propulsion requirements and related documents, the meeting discussed and clarified the scope of application of the amendments, and made it clear that the original scope of work output would not be modified, i.e., the future amendments would apply not only to non-traditional systems but also to traditional systems, but all should be applicable to newbuilding while retaining the existing provisions to apply to existing ships. This means that future amendments will apply not only to non-traditional systems but also to traditional systems, but they should apply to newbuildings, while retaining the existing provisions for existing vessels. Due to the limited time available for the meeting and the large number of technical details to be discussed, the Sub-Committee decided to set up an inter-sessional communication working group to carry out the specific discussion and development of the amendments to the SOLAS Convention and the revision of the related non-mandatory resolutions and explanatory documents.

#### **AGENDA ITEM 9 AMENDMENTS TO THE GUIDELINES FOR CONSTRUCTION, INSTALLATION, MAINTENANCE AND INSPECTION/SURVEY OF MEANS OF EMBARKATION AND DISEMBARKATION (MSC.1/CIRC.1331) CONCERNING THE RIGGING OF SAFETY NETTING ON ACCOMMODATION LADDERS AND GANGWAYS**

SDC 10 finalised technical amendments to the Guidelines for construction, installation, maintenance and inspection/survey of means of embarkation and disembarkation (MSC.1/Circ.1331); however, some discussion remains on the point of updating ISO standards and how this should be done to ensure that no new requirements are imposed on existing equipment. Owing to time constraints, the Group could not finalize the draft amendments on the implementation of new and old ISO standards.

the Sub-Committee established the Drafting Group on Amendments to the Guidelines for construction, installation, maintenance and inspection/survey of means of embarkation and disembarkation (MSC.1/Circ.1331) and instructed it, taking into account the comments and decisions made in plenary, to finalize the draft amendments to the Guidelines for construction, installation, maintenance and inspection/survey of means of embarkation and disembarkation (MSC.1/Circ.1331), based on the submitted documents.

#### **AGENDA ITEM 10 UNIFIED INTERPRETATION TO PROVISIONS OF IMO SAFETY, SECURITY, AND ENVIRONMENT-RELATED CONVENTIONS**

The Sub-Committee agreed several Unified interpretations (UI), developed to clarify and help ensure the consistent application of IMO regulations:

- 1- draft amendments to the UI of the Code on noise levels on board ships (Resolution MSC.337(91))

The Sub-Committee agreed to an interpretation of paragraphs 2.1 and 2.2 of the Code on noise levels on board ships (resolution MSC.337(91)) to clarify the standard of calibration of the sound level meter and its field calibrator.

- 2- draft amendments to UI of SOLAS regulations II-2/9 and II-2/13 (MSC.1/Circ.1511). These pertain to the means of escape for emergency situations on a ship

The Sub-Committee agreed to the draft revised UI of SOLAS regulations II-2/9 and 13 to clarify the term "safe position" used in connection with means of escape from machinery spaces.

- 3- draft new UI to clarify how to harmonize the Industrial Personnel Safety Certificate with various SOLAS safety certificates when their validity or their endorsement differ

the Sub-Committee agreed to the draft new UI to clarify how to harmonize the Industrial Personnel Safety Certificate with various SOLAS safety certificates when their validity or their endorsement differ.

- 4- draft revised UI 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.1/Circ.1572/Rev.1)

After consideration of and support for the proposed amendment in paragraph 10.10, the Sub-Committee agreed to the draft revised Unified interpretation of the Performance standards for water level detectors on bulk carriers and single hold cargo ships other than bulk carriers (resolution MSC.188(79))

- 5- draft UI of SOLAS regulation II-1/3-6 to ensure safe means of access to cargo and other spaces.

Having agreed to exclude the draft interpretation of the wording "open deck" in section 1.5 and having noted that the annual inspections, mentioned in paragraph 10.19.2, referred to inspections by crew or competent inspector, but not the regular survey, the Sub-Committee agreed to the draft UI of SOLAS regulation II-1/3-6 to ensure safe means of access to cargo and other spaces.

All the above amendments will be submitted for approval at MSC 108.

#### **AGENDA ITEM 11 AMENDMENT TO REGULATION 25 OF THE OF THE 1988 LOAD LINE PROTOCOL REGARDING THE REQUIREMENT FOR SETTING OF GUARD RAILS ON THE DECK STRUCTURE**

In regulation 25(3) of the 1988 Load Line Protocol, it is provided that "Guard rails fitted on superstructure and freeboard decks shall have at least three courses. The

opening below the lowest course of the guard rails shall not exceed 230 mm. The other courses shall be not more than 380 mm apart". For deck structure equipped with guard rails with two courses, the opening between the two courses would exceed 500 mm, which is below the requirement for guard rails fitted on superstructure, as stipulated in the Protocol. When the ship rolls and pitches violently, or in the event of adverse weather conditions including rain, snow or freezing, the crew who move on the open deck are likely to fall through the opening of guard rails, which reduces the protection of the crew provided by guard rails. Therefore, sub committee has amended regulation 25 of the 1988 Load Line Protocol with a view to ensuring the regulation's applicability and enforceability, while eliminating the safety risks brought by guard rails with only two courses. The amendments will require that all guard rails installed around all open decks, and around all open sea openings reached by crew members while underway, should have a three-courses (spaced not less than 230/380/380mm apart) and will apply to new ships constructed on or after 1 January 2028. The finalized draft amendments will be submitted to MSC110 for approval.

## **AGENDA ITEM 12 GUIDELINES FOR USE OF FIBRE-REINFORCED PLASTICS (FRP) WITHIN SHIP STRUCTURES**

The Maritime Safety Committee (MSC), at its ninety-eighth session, adopted the Interim guidelines for use of Fibre Reinforced Plastic (FRP) elements within ship structures: Fire safety issues (MSC.1/Circ.1574) (Interim guidelines), which now have been in use for six years. MSC.1/Circ.1574, paragraph 5, states that the Interim guidelines should be reviewed four years after their approval in order to make any necessary amendments based on experience gained.

Having considered the documents submitted to the Sub-Committee and comments made in the Plenary, the Sub-Committee agreed that the following issues should be taken into account in the correspondence group, for further review and development of appropriate amendments to the Interim guidelines.

- Revision of the Interim guidelines for use of Fibre Reinforced Plastic (FRP) MSC.1/Circ.1574
- Potential conflict with SOLAS using fibre-reinforced plastics in ship structures
- Fire performance criteria for FRP

The Sub-Committee agreed to establish an intersessional correspondence group and instructed the Correspondence Group on the Revision of the Interim guidelines for use of Fibre Reinforced Plastic (FRP) (MSC.1/Circ.1574) taking into account the comments and decisions made at this session, as well as documents SDC 10/12 (Germany and CESA) and SDC 10/12/2 (IACS), to:

- .1 review the Interim guidelines for use of fibre-reinforced plastics (FRP);
- .2 invite for and consider input concerning experience gained in the use of the Interim guidelines
- .3 address concerns raised during SDC 9 regarding recycling and fire safety
- .4 consider and advise whether other IMO instruments (e.g. SOLAS, FTP Code) should be amended in order to enable and support the use of FRP;
- .5 submit a written report to SDC 11.

## **AGENDA ITEM 13 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**

"Safe Return to Port (SRtP)" requirements were introduced by the amendments to the SOLAS Convention (resolution MSC.216(82)), and entered into force on 1 July

2010. They applicable to new passenger ships having their keel laid on or after 1st July 2010, and having a length of 120m or more, or having 3 or more Main Vertical Zones. The SOLAS amendments aimed at improving passenger ship safety, placing more emphasis on preventing accidents and improving survivability of the ship. This is based on the concepts of "ship as its own lifeboat" and "safe return to port", meaning that in an event of a casualty or accident, the ship design should allow passengers to stay on board safely while it proceeds to port.

The "safe return to port" requirement for passenger ships has been in force for more than 10 years. Due to the experience gained in the use of safe return to port requirement, interpretation of the rules by flag states and classification societies and the latest technology developments in technology and design, the need to review the relevant circular has arisen.

During SDC 9, work was started on revising the explanatory notes for the Safe Return to Port regulations in SOLAS and associated circulars. The work was continued in a correspondence group up to SDC 10.

The Sub-Committee agreed on a new revised structure for the Interim Explanatory Notes MSC.1/Circ.1369 and instructed the Working Group on the Revision of the Interim explanatory notes for the assessment of passenger ship systems' capabilities after a fire or flooding casualty (MSC.1/Circ.1369), taking into account the comments made and decisions taken in plenary, to:

.1 as a priority, agree to the structure of MSC.1/Cic.1369, based on annex 2 of document SDC 10/13 (Germany), in conjunction with annex 3, taking into account the options in paragraphs 13 and 18 in document SDC 10/13;

.2 further consider the draft amendments, based on annex 4 of document SDC 10/13 (Germany), taking into account documents SDC 10/13/1 (China), SDC 10/13/2 (ITF) and SSE 8/15 (IACS), as well as the industry standards (such as Cruise Ship Safety Forum Recommendation 303/2020; Bahamas Marine Notice MN033);

.3 further consider the draft amendments and structure of appendix 1 of MSC.1/Circ.1369, taking into account the discussion in paragraphs 13 and 18 of document SDC 10/13 (Germany);

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.*

*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).*