



DIRECȚIA TRANSPORT NAVAL

Nr. CD/35098/2577

Data 29.09.2016

REFERAT DE APROBARE

a Ordinului ministrului transporturilor pentru publicarea acceptării amendamentelor la Codul internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011) adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.381(94) a Comitetului de siguranță maritimă din 21 noiembrie 2014

Organizația Maritimă Internațională (OMI), înființată prin Convenția de la Geneva din 1948, cu sediul la Londra, este instituția specializată din sistemul Națiunilor Unite în domeniul navigației maritime comerciale internaționale și are ca scop principal elaborarea cadrului juridic, tehnic și organizatoric pentru asigurarea siguranței navigației, securității navelor și a instalațiilor portuare și prevenirii poluării mediului marin de către nave. România este stat membru al acestei organizații ca urmare a aderării, prin Decretul nr.114/1965, la Convenția de la Geneva din 1948 privind crearea OMI și în prezent este parte la toate convențiile internaționale principale privind siguranța maritimă, securitatea maritimă și prevenirea poluării mediului marin de către nave, adoptate sub egida organizației.

În vederea realizării scopurilor sale, OMI organizează conferințe internaționale și sesiuni ale Adunării statelor membre și ale comitetelor sale, pentru adoptarea convențiilor maritime, codurilor și rezoluțiilor în materie.

În vederea creșterii nivelului siguranței maritime, precum și a prevenirii poluării mediului marin de către nave, efectuarea unor inspecții tehnice la vrachiere și petroliere, adecvate tipului constructiv și vechimii acestora, este de maximă importanță. Astfel, în anul 1993, Adunarea OMI a adoptat „Instrucțiunile privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere” prin rezoluția A.744(18), care, inițial, aveau caracter de recomandare. În anul 1996 aceste instrucțiuni au devenit obligatorii în temeiul Convenției internaționale din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS 1974), ca urmare a intrării în vigoare a amendamentelor la convenție adoptate prin Rezoluția nr.1 a Conferinței din 1994. Respectivul instrucțiuni au fost amendate ulterior în repetate rânduri. Precizăm faptul că România a aderat la Convenția SOLAS 1974 prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1979 și că toate reglementările OMI menționate anterior au fost implementate în legislația națională prin acte normative specifice.

În anul 2011, Adunarea OMI, recunoscând faptul că, din cauza numeroaselor amendamente aduse rezoluției A.744(18), a devenit necesară revizuirea completă a acestor instrucțiuni pentru a se garanta aplicarea efectivă a dispozițiilor acestora și pentru a se păstra nivelul de siguranță cel mai ridicat posibil în practică, a adoptat un nou cod, cu titlul „Codul internațional din 2011 privind

REZOLUȚIA MSC.381 (94)
(adoptată la 21 noiembrie 2014)

**AMENDAMENTE LA CODULUI INTERNAȚIONAL DIN 2011 PRIVIND PROGRAMUL
INTENSIFICAT DE INSPECȚII EFECTUATE CU OCAZIA INSPECȚIILOR LA
VRACHIERE ȘI PETROLIERE (CODUL ESP 2011)**

COMITETUL SECURITĂȚII MARITIME,

AMINTIND articolul 28(b) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile Comitetului,

NOTÂND rezoluția A.1049(27), prin care Adunarea a adoptat Codul internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere („Codul ESP 2011”), care intră în vigoare după intrarea în forță a amendamentelor asociate capitolul XI-1 al Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), 1974 ("Convenția")

LUÂND ÎN CONSIDERARE, la cea de-a nouăzeci și patra sesiune a sa, amendamentele la Codul ESP 2011 propuse și circulate în conformitate cu articolul VIII(b)(i) al Convenției,

1. ADOPTĂ, în conformitate cu articolul VIII(b)(iv) al Convenției, amendamentele la Codul ESP 2011, al cărui text este prezentat în anexa la prezenta rezoluție;
2. STABILEȘTE, în conformitate cu articolul VIII (b) (vi) (2) (bb) din Convenție, că amendamentele se vor considera ca fiind acceptate la 1 ianuarie 2016, cu excepția cazului în care, înainte de acea dată, mai mult de o treime din guvernele contractante la Convenție sau guvernele contractante ale căror flote comerciale combinate constituie nu mai puțin de 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale vor fi notificat la Secretarul General al Organizației obiecțiile lor la aceste amendamente;
3. INVITĂ guvernele contractante să noteze că, în conformitate cu articolul VIII(b)(vii)(2) al Convenției, amendamentele trebuie să intre în vigoare la 1 iulie 2016 după acceptarea lor în conformitate cu paragraful 2 de mai sus;
4. SOLICITĂ Secretarului General, în temeiul articolului VIII (b) (v) din Convenție, să transmită tuturor părților contractante la Convenție copii certificate ale prezentei rezoluții și ale textului amendamentelor conținute în anexă;
5. SOLICITĂ DE ASEMENEA Secretarului General să transmită membrilor Organizației care nu sunt guverne contractante la Convenție copii ale prezentei rezoluții și anexei sale.

**AMENDAMENTE LA CODULUI INTERNAȚIONAL DIN 2011 PRIVIND PROGRAMUL
INTENSIFICAT DE INSPECȚII EFECTUATE CU OCAZIA INSPECȚIILOR LA
VRACHIERE ȘI PETROLIERE (CODUL ESP 2011)**

ANEXA A

**CODUL PRIVIND PROGRAMUL INTENSIFICAT DE INSPECȚII EFECTUATE CU
OCAZIA INSPECȚIILOR LA VRACHIERE**

Partea A

**CODUL PRIVIND PROGRAMUL INTENSIFICAT DE INSPECȚII EFECTUATE CU
OCAZIA INSPECȚIILOR LA VRACHIERELE CU SIMPLU BORDAJ**

1 Paragraful 1.3.3 se înlocuiește după cum urmează:

"1.3.3 În cazul în care deteriorarea găsită pe structură, menționată la paragraful 1.3.1 de mai sus, este izolată și de natură localizată care nu afectează integritatea structurală a navei (ca, de exemplu, o gaură mică într-o fâșie a punții transversale), inspectorul poate lua în considerare permisiunea pentru o reparație temporară adecvată, pentru a restabili etanșeitățile sau integritatea la apă, după evaluarea structurii din jur și să impună o condiție asociată sau o recomandare cu o limită de timp specifică în scopul de a se finaliza reparația permanent și să se păstreze valabilitatea certificării statutare relevante."

2 Textul de la punctul 5.3.2.3 se înlocuiește după cum urmează:

".3 vehicule cu braț hidraulic, cum ar fi platforme autoridicătoare clasice, ascensoare și platforme mobile;"

3 După paragraful existent 5.4, se adaugă următorul nou paragraf 5.5:

"5.5 Echipament de salvare și răspuns de urgență

Dacă un aparat respirator și/sau alt echipament este folosit ca "Echipament de salvare și răspuns de urgență", atunci echipamentul trebuie să fie potrivit pentru configurația spațiului supravegheat."

4 Paragrafele existente 5.5 și 5.6 se renumerează, în consecință.

5 În cuprins, o nouă referire la paragraful "5.5 Echipament de salvare și răspuns de urgență" se adaugă după referirea la paragraful 5.4 și referirea existentă la numerele paragrafelor 5.5 și 5.6 se renumerează în consecință.

6 În paragraful renumerotat 5.6.7, referirile la numerele paragrafelor 5.5.5 și 5.5.6 sunt înlocuite cu 5.6.5 și 5.6.6.

7 După paragraful existent 6.1.2 se adaugă un nou paragraf 6.1.3:

"6.1.3 Pentru vrachierele care fac obiectul regulii SOLAS II-1/3-10, armatorul ar trebui să asigure actualizarea Dosarului de construcție a navei (SCF), de-a lungul vieții navei, ori de câte ori a avut loc o

modificare a documentației incluse în SCF. Proceduri documentate pentru actualizarea SCF ar trebui să fie incluse în Sistemul managementului siguranței."

8 Textul existent în paragraful 6.3 se numerotează ca paragraful 6.3.1 și se adaugă următorul nou paragraf 6.3.2, la sfârșitul paragrafului 6.3:

"6.3.2 Pentru vrachierele care fac obiectul regulii SOLAS II-1/3-10, Dosarul de construcție a navei (SCF), limitat la elementele care urmează să fie păstrate la bord, ar trebui să fie disponibil la bord."

9. Textul existent în paragraful 6.4 se numerotează ca paragraful 6.4.1 și următoarele noi paragrafe 6.4.2 și 6.4.3 se adaugă la sfârșitul paragrafului 6.4:

"6.4.2 Pentru vrachierele care fac obiectul regulii SOLAS II-1/3-10, la încheierea supravegherii, inspectorul trebuie să verifice dacă actualizarea Dosarului de construcție a navei (SCF) a fost făcută de fiecare dată când a avut loc o modificare a documentației incluse în SCF.

6.4.3 Pentru vrachierele care fac obiectul regulii SOLAS II-1/3-10, la încheierea supravegherii, inspectorul trebuie să verifice dacă orice suplimentare și/sau reînnoire a materialelor utilizate pentru construcția structurii corpului sunt documentate în lista de materiale din Dosarul de construcție a navei."

Anexa 7 RAPORTUL DE EVALUARE A STĂRII TEHNICE A NAVEI

10 Caracteristicile generale se înlocuiesc cu următorul text:

„Caracteristici generale

Numele navei:	Numărul de identificare atribuit de Administrație/organizația recunoscută: Numărul anterior de identificare atribuit de Administrație/organizația recunoscută: Numărul IMO:
---------------	---

...”

Anexa 14 CERINȚE PRIVIND METODELE APLICATE LA EFECTUAREA MĂSURĂTORILOR DE GROSIME

11 Secțiunea 1 se înlocuiește după cum urmează:

„1 Generalități

Măsurătorile de grosime cerute în contextul inspecțiilor la structura corpului navei, dacă nu sunt efectuate chiar de către organizația recunoscută care acționează în numele Administrației, trebuie să fie efectuate sub supravegherea unui inspector al organizației recunoscute. Participarea inspectorului trebuie să fie consemnată. Acest lucru se aplică măsurătorilor de grosime efectuate în timpul voiajelor.”

Partea B

CODUL PRIVIND PROGRAMUL INTENSIFICAT DE INSPECȚII EFECTUATE CU OCAZIA INSPECȚIILOR LA VRACHIERELE CU DUBLU BORDAJ

12 Paragraful 1.3.3 se înlocuiește după cum urmează:

"1.3.3 În cazul în care deteriorarea găsită pe structură, menționată la paragraful 1.3.1 de mai sus, este izolată și de natură localizată care nu afectează integritatea structurală a navei (ca, de exemplu, o gaură mică într-o fâșie a punții transversale), inspectorul poate lua în considerare permisiunea pentru o reparație temporară adecvată, pentru a restabili etanșeitățile sau integritatea la apă, după evaluarea structurii din jur și să impună o condiție asociată sau o recomandare cu o limită de timp specifică în scopul de a se finaliza reparația permanent și să se păstreze valabilitatea certificării statutare relevante."

13 Textul de la paragraful 5.3.2.3 se înlocuiește după cum urmează:

".3 vehicule cu braț hidraulic, cum ar fi platforme autoridicătoare clasice, ascensoare și platforme mobile;"

14 După paragraful existent 5.4, se adaugă următorul nou paragraf 5.5:

"5.5 Echipament de salvare și răspuns de urgență

Dacă un aparat respirator și/sau alt echipament este folosit ca "Echipament de salvare și răspuns de urgență", atunci echipamentul trebuie să fie potrivit pentru configurația spațiului supravegheat."

15 Paragrafele existente 5.5 și 5.6 se renumerează, în consecință.

16 În cuprins, o nouă referire la paragraful "5.5 Echipament de salvare și răspuns de urgență" se adaugă după referirea la paragraful 5.4 și referirea existentă la numerele paragrafelor 5.5 și 5.6 se renumerează în consecință.

17 În paragraful renumerotat 5.6.7, referirile la numerele paragrafelor 5.5.5 și 5.5.6 sunt înlocuite cu 5.6.5 și 5.6.6.

18 După paragraful existent 6.1.2 se adaugă un nou paragraf 6.1.3:

"6.1.3 Pentru vrachierele care fac obiectul regulii SOLAS II-1/3-10, armatorul ar trebui să asigure actualizarea Dosarului de construcție a navei (SCF), de-a lungul vieții navei, ori de câte ori a avut loc o modificare a documentației incluse în SCF. Proceduri documentate pentru actualizarea SCF ar trebui să fie incluse în Sistemul managementului siguranței."

19 Textul existent în paragraful 6.3 se numerează ca paragraful 6.3.1 și se adaugă următorul nou paragraf 6.3.2, la sfârșitul paragrafului 6.3:

"6.3.2 Pentru vrachierele care fac obiectul regulii SOLAS II-1/3-10, Dosarul de construcție a navei (SCF), limitat la elementele care urmează să fie păstrate la bord, ar trebui să fie disponibil la bord."

20 Textul existent în paragraful 6.4 se numerează ca paragraful 6.4.1 și următoarele noi paragrafe 6.4.2 și 6.4.3 se adaugă la sfârșitul paragrafului 6.4:

"6.4.2 Pentru vrachierele care fac obiectul regulii SOLAS II-1/3-10, la încheierea supravegherii, inspectorul trebuie să verifice dacă actualizarea Dosarului de construcție a navei (SCF) a fost făcută de fiecare dată când a avut loc o modificare a documentației incluse în SCF.

6.4.3 Pentru vrachierele care fac obiectul regulii SOLAS II-1/3-10, la încheierea supravegherii, inspectorul trebuie să verifice dacă orice suplimentare și/sau reînnoire a materialelor utilizate pentru construcția structurii corpului sunt documentate în lista de materiale din Dosarul de construcție a navei."

Anexa 7 RAPORTUL DE EVALUARE A STĂRII TEHNICE A NAVEI

21 Caracteristicile generale se înlocuiesc după cum urmează:

„Caracteristici generale

Numele navei:	Numărul de identificare atribuit de Administrație/organizația recunoscută:
	Numărul anterior de identificare atribuit de Administrație/organizația recunoscută:
	Numărul IMO:

...”

Anexa 12 CERINȚE PRIVIND METODELE APLICATE LA EFECTUAREA MĂSURĂTORILOR DE GROSIME

22 Secțiunea 1 se înlocuiește după cum urmează:

„1 Generalități

Măsurătorile de grosime cerute în contextul inspecțiilor la structura corpului navei, dacă nu sunt efectuate chiar de către organizația recunoscută care acționează în numele Administrației, trebuie să fie efectuate sub supravegherea unui inspector al organizației recunoscute. Participarea inspectorului trebuie să fie consemnată. Acest lucru se aplică măsurătorilor de grosime efectuate în timpul voiajelor.”

ANEXA B

CODUL PRIVIND PROGRAMUL INTENSIFICAT DE INSPECȚII EFECTUATE CU OCAZIA INSPECȚIILOR LA PETROLIERE

Partea A

CODUL PRIVIND PROGRAMUL INTENSIFICAT DE INSPECȚII EFECTUATE CU OCAZIA INSPECȚIILOR LA PETROLIERELE CU DUBLU CORP

23 Paragraful 1.3.3 se înlocuiește după cum urmează:

"1.3.3 În cazul în care deteriorarea găsită pe structură, menționată la paragraful 1.3.1 de mai sus, este izolată și de natură localizată care nu afectează integritatea structurală a navei (ca, de exemplu, o gaură mică într-o fâșie a punții transversale), inspectorul poate lua în considerare permisiunea pentru o reparație temporară adecvată, pentru a restabili etanșeitățile sau integritatea la apă, după evaluarea

structurii din jur și să impună o condiție asociată sau o recomandare cu o limită de timp specifică în scopul de a se finaliza reparația permanent și să se păstreze valabilitatea certificării statutare relevante."

24 Textul de la paragraful 2.6.1 se înlocuiește cu următorul nou text:

"2.6.1 Cerințele minime pentru presiunea de încercare a tancului de balast, la inspecția de reînnoire, sunt date în 2.6.3 și în anexa 3.

Cerințele minime pentru încercarea tancului de marfă, la inspecția de reînnoire, sunt date în 2.6.4 și anexa 3.

Încercarea tancului de marfă, efectuată de echipajul navei, sub conducerea comandantului, poate fi acceptată de către inspector cu condiția ca următoarele condiții să fie îndeplinite:

.1 procedura de încercare a tancului a fost transmisă de către armator și revizuită de către Administrație sau organizația recunoscută, anterior ca încercarea să fie realizată;

.2 nu există nici o înregistrare de scurgere, distorsiune sau coroziune substanțială care ar afecta integritatea structurală a tancului;

.3 încercarea tancului a fost efectuată în mod satisfăcător în cadrul ferestrei speciale de inspecție, nu mai mult de 3 luni înainte de data inspecției în care inspecția de ansamblu sau de detaliu este finalizată;

.4 rezultatele satisfăcătoare ale încercărilor se înregistrează în jurnalul de bord al navei; și

.5 starea internă și externă a tancurilor și asociată structurii sunt găsite satisfăcătoare de către inspector în momentul inspecției de ansamblu sau de detaliu."

25 Textul de la paragraful 5.3.2.3 se înlocuiește după cum urmează:

".3 vehicule cu braț hidraulic, cum ar fi platforme autoridicătoare clasice, ascensoare și platforme mobile;"

26 După paragraful existent 5.4, se adaugă următorul nou paragraf 5.5:

"5.5 Echipament de salvare și răspuns de urgență

Dacă un aparat respirator și/sau alt echipament este folosit ca "Echipament de salvare și răspuns de urgență", atunci echipamentul trebuie să fie potrivit pentru configurația spațiului supravegheat."

27 Paragrafele existente 5.5 și 5.6 se renumerează, în consecință.

28 În cuprins, o nouă referire la paragraful "5.5 Echipament de salvare și răspuns de urgență" se adaugă după referirea la paragraful 5.4 și referirea existentă la numerele paragrafelor 5.5 și 5.6 se renumerează în consecință.

29 În paragraful renumerotat 5.6.7, referirile la numerele paragrafelor 5.5.5 și 5.5.6 sunt înlocuite cu 5.6.5 și 5.6.6.

30 După paragraful existent 6.1.2 se adaugă un nou paragraf 6.1.3:

"6.1.3 Pentru petrolierele care fac obiectul regulii SOLAS II-1/3-10, armatorul ar trebui să asigure actualizarea Dosarului de construcție a navei (SCF), de-a lungul vieții navei, ori de câte ori a avut loc o modificare a documentației incluse în SCF. Proceduri documentate pentru actualizarea SCF ar trebui să fie incluse în Sistemul managementului siguranței."

31 Textul existent în paragraful 6.3 se numerotează ca paragraful 6.3.1 și se adaugă următorul nou paragraf 6.3.2, la sfârșitul paragrafului 6.3:

"6.3.2 Pentru petrolierele care fac obiectul regulii SOLAS II-1/3-10, Dosarul de construcție a navei (SCF), limitat la elementele care urmează să fie păstrate la bord, ar trebui să fie disponibil la bord."

32 Textul existent în paragraful 6.4 se numerotează ca paragraful 6.4.1 și următoarele noi paragrafe 6.4.2 și 6.4.3 se adaugă la sfârșitul paragrafului 6.4:

"6.4.2 Pentru petrolierele care fac obiectul regulii SOLAS II-1/3-10, la încheierea supravegherii, inspectorul trebuie să verifice dacă actualizarea Dosarului de construcție a navei (SCF) a fost făcută de fiecare dată când a avut loc o modificare a documentației incluse în SCF.

6.4.3 Pentru petrolierele care fac obiectul regulii SOLAS II-1/3-10, la încheierea supravegherii, inspectorul trebuie să verifice dacă orice suplimentare și/sau reînnoire a materialelor utilizate pentru construcția structurii corpului sunt documentate în lista de materiale din Dosarul de construcție a navei."

Anexa 9 RAPORTUL DE EVALUARE A STĂRII TEHNICE A NAVEI

33 Caracteristicile generale se înlocuiesc după cum urmează:

„Caracteristici generale

Numele navei:	Numărul de identificare atribuit de Administrație/organizația recunoscută:
	Numărul anterior de identificare atribuit de Administrație/organizația recunoscută:
	Numărul IMO:

...”

34 Nota 3 la tabelul 2 (Modulul de rezistență al secțiunii transversale a corpului navei) se înlocuiește după cum urmează:

„3 Această secțiune se aplică navelor construite înainte de 1 iulie 2002: Modulele de rezistență ale secțiunii transversale a corpului navei au fost calculate pe baza măsurării grosimii elementelor structurale înlocuite sau întărite, după caz, în timpul inspecției de reînnoire SC efectuată cel mai recent după ce nava a împlinit vârsta de 10 ani, în conformitate cu prevederile paragrafului 2.2.1.2 din anexa 12, și după ce s-a constatat că acestea respectă criteriile cerute de Administrație sau organizația recunoscută și că Z_{act} nu este mai mic decât Z_{mc} (definit la nota 2 de mai jos) așa cum s-a specificat în apendicele 2 din anexa 12, conform următorului tabel.

Se descriu criteriile de acceptare pentru modulele de rezistență minime ale corpului navei care sunt aplicabile navelor aflate în exploatare și care sunt cerute de Administrație sau de organizația recunoscută.”

Anexa 12 CRITERII CU PRIVIRE LA REZISTENȚA LONGITUDINALĂ A CORPULUI NAVEI LA PETROLIERE

35 Paragraful 2.2.1.2 se înlocuiește după cum urmează:

„2 pentru navele construite înainte de 1 iulie 2002, modul de rezistență efectivă (Z_{act}) al secțiunii transversale a corpului navei, calculat în conformitate cu cerințele paragrafului 2.1.2.2, trebuie să respecte criteriile referitoare la modulele minime de rezistență pentru navele în exploatare cerute de Administrație sau de organizația recunoscută, cu condiția ca în niciun caz Z_{act} să nu fie mai mic decât limita admisă de reducere a modulului minim de rezistență (Z_{mc}) așa cum se specifică în apendicele 2.”

Partea B

CODUL PRIVIND PROGRAMUL INTENSIFICAT DE INSPECȚII EFECTUATE CU OCAZIA INSPECȚIILOR LA PETROLIERE ALTELE DECÂT PETROLIERELE CU DUBLU CORP

36 Paragraful 1.3.3 se înlocuiește după cum urmează:

"1.3.3 În cazul în care deteriorarea găsită pe structură, menționată la paragraful 1.3.1 de mai sus, este izolată și de natură localizată care nu afectează integritatea structurală a navei (ca, de exemplu, o gaură mică într-o fâșie a punții transversale), inspectorul poate lua în considerare permisiunea pentru o reparație temporară adecvată, pentru a restabili etanșeitățile sau integritatea la apă, după evaluarea structurii din jur și să impună o condiție asociată sau o recomandare cu o limită de timp specifică în scopul de a se finaliza reparația permanent și să se păstreze valabilitatea certificării statutare relevante."

37 Textul de la paragraful 2.6.1 se înlocuiește cu următorul nou text:

"2.6.1 Cerințele minime pentru presiune de încercare a tancului de balast, la inspecția de reînnoire, sunt date în 2.6.3 și în anexa 3.

Cerințele minime pentru încercarea tancului de marfă, la inspecția de reînnoire, sunt date în 2.6.4 și anexa 3.

Încercarea tancului de marfă, efectuată de echipajul navei, sub conducerea comandantului, poate fi acceptată de către inspector cu condiția ca următoarele condiții să fie îndeplinite:

.1 procedura de încercare a tancului a fost transmisă de către armator și revizuită de către Administrație sau organizația recunoscută, anterior ca încercarea să fie realizată;

.2 nu există nici o înregistrare de scurgere, distorsiune sau coroziune substanțială care ar afecta integritatea structurală a tancului;

.3 încercarea tancului a fost efectuată în mod satisfăcător în cadrul ferestrei speciale de inspecție, nu mai mult de 3 luni înainte de data inspecției în care inspecția de ansamblu sau de detaliu este finalizată;

.4 rezultatele satisfăcătoare ale încercărilor se înregistrează în jurnalul de bord al navei; și

.5 starea internă și externă a tancurilor și asociată structurii sunt găsite satisfăcătoare de către inspector în momentul inspecției de ansamblu sau de detaliu."

38 Textul de la paragraful 5.3.2.3 se înlocuiește după cum urmează:

".3 vehicule cu braț hidraulic, cum ar fi platforme autoridicătoare clasice, ascensoare și platforme mobile;"

39 După paragraful existent 5.4, se adaugă următorul nou paragraf 5.5:

"5.5 Echipament de salvare și răspuns de urgență

Dacă un aparat respirator și/sau alt echipament este folosit ca "Echipament de salvare și răspuns de urgență", atunci echipamentul trebuie să fie potrivit pentru configurația spațiului supravegheat."

40 Paragrafele existente 5.5 și 5.6 se renumerează, în consecință.

41 În cuprins, o nouă referire la paragraful "5.5 Echipament de salvare și răspuns de urgență" se adaugă după referirea la paragraful 5.4 și referirea existentă la numerele paragrafelor 5.5 și 5.6 se renumerează în consecință.

42 În paragraful renumerotat 5.6.7, referirile la numerele paragrafelor 5.5.5 și 5.5.6 sunt înlocuite cu 5.6.5 și 5.6.6.

Anexa 9 RAPORTUL DE EVALUARE A STĂRII TEHNICE A NAVEI

43 Caracteristicile generale se înlocuiesc după cum urmează:

„Caracteristici generale

Numele navei:	Numărul de identificare atribuit de Administrație/organizația recunoscută:
	Numărul anterior de identificare atribuit de Administrație/organizația recunoscută:
	Numărul IMO:

...”

44 Nota 3 la tabelul 2 (Modulul de rezistență al secțiunii transversale a corpului navei) se înlocuiește după cum urmează:

„3 Această secțiune se aplică navelor construite înainte de 1 iulie 2002: Modulele de rezistență ale secțiunii transversale a corpului navei au fost calculate pe baza măsurării grosimii elementelor structurale înlocuite sau întărite, după caz, în timpul inspecției de reînnoire SC efectuată cel mai recent după ce nava a împlinit vârsta de 10 ani, în conformitate cu prevederile paragrafului 2.2.1.2 din Anexa 12, și după ce s-a constatat că acestea respectă criteriile cerute de Administrație sau organizația recunoscută și că Z_{act} nu este mai mic decât Z_{mc} (definit la nota 2 de mai jos) așa cum s-a specificat în apendicele 2 din anexa 12, conform următorului tabel.

Se descriu criteriile de acceptare pentru modulele de rezistență minime ale corpului navei care sunt aplicabile navelor aflate în exploatare și care sunt cerute de Administrație sau de organizația recunoscută.”

Anexa 12 CRITERII CU PRIVIRE LA REZISTENȚA LONGITUDINALĂ A CORPULUI NAVEI LA PETROLIERE

45 Paragraful 2.2.1.2 se înlocuiește după cum urmează:

.2 pentru navele construite înainte de 1 iulie 2002, modul de rezistență efectivă (Z_{act}) al secțiunii transversale a corpului navei, calculat în conformitate cu cerințele paragrafului 2.1.2.2, trebuie să respecte criteriile referitoare la modulele minime de rezistență pentru navele în exploatare cerute de Administrație sau de organizația recunoscută, cu condiția ca în niciun caz Z_{act} să nu fie mai mic decât limita admisă de reducere a modulului minim de rezistență (Z_{mc}) așa cum se specifică în apendicele 2.”

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

ORDINUL

nr.

din

pentru publicarea acceptării amendamentelor la Codul internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011), adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.381(94) a Comitetului de siguranță maritimă din 21 noiembrie 2014

Având în vedere prevederile art. VIII (b)(vi)(2)(bb) și ale art. VIII (b)(vii)(2) din Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS 1974), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1979,

în temeiul prevederilor art. 4 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 2 pct. 20 și art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor emite următorul

ORDIN:

Art. 1 - Se publică amendamentele la Codul internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011), adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.381(94) a Comitetului de siguranță maritimă din 21 noiembrie 2014, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2 – Autoritatea Navală Română va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 3 – Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

MINISTRU

PETRU SORIN BUȘE

programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP 2011)” prin rezoluția A.1049(27), care înlocuiește respectivele instrucțiuni. Codul ESP 2011 are deci un caracter obligatoriu și este aplicabil de la 1 ianuarie 2014, odată cu intrarea în vigoare la aceeași dată a amendamentelor la Convenția SOLAS 1974 adoptate prin rezoluția MSC.325(90), care au fost publicate de România în Ordinul ministrului transporturilor nr. 1131/2013.

Codul ESP 2011 a fost publicat de România în Ordinul ministrului transporturilor nr. 1352/2013.

Prin Rezoluția MSC.371(93) din 22 mai 2014, s-au adoptat noi amendamente la Codul ESP 2011, care au fost publicate de România în Ordinul ministrului transporturilor nr. 1041/2015.

Ulterior prin Rezoluția MSC.381(94) din 21 noiembrie 2014, s-au adoptat noi amendamente la Codul ESP 2011.

Acestea aduc mai multe amendamente punctuale ce se referă la:

- Echipamentul de salvare și răspuns de urgență;
- Clarificări privind Dosarul de construcție a navelor care fac obiectul regulii SOLAS II-1/3-10;
- Clarificări privind cerințele minime pentru presiunea de încercare a tancului de balast și a tancurilor de marfă la petroliere,
- Anexa 7 „Raportul de evaluare a stării tehnice a navei”;
- Anexa 14 „Cerințe privind metodele aplicate la efectuarea măsurărilor de grosime;
- Anexa 12 „Criterii cu privire la rezistența longitudinală a corpului navei la petroliere”

Întrucât la 1 ianuarie 2016 au fost îndeplinite condițiile de acceptare a amendamentelor la Codul ESP 2011 adoptate prin Rezoluția MSC.381(94) (prin așa-numita procedură de *acceptare tacită*) în conformitate cu prevederile specifice ale Convenției SOLAS 1974 precizate în rezoluție, respectivele amendamente vor intra în vigoare pe plan internațional la 1 iulie 2016.

De asemenea menționăm că a fost exprimată o poziție favorabilă a Uniunii Europene, în cadrul celei de a 94-a sesiuni a Comitetului pentru siguranța maritimă al OMI, prin art.1 al Deciziei Consiliului nr. 2014/826/UE din 10 noiembrie 2014, pentru acceptarea amendamentelor la Codul ESP 2011, adoptate prin Rezoluția MSC.381(94).

În temeiul prevederilor art. 4 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 2 pct. 20 din Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările și completările ulterioare, Ministerul Transporturilor, în calitatea sa de autoritate de stat asigură ducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte și respectiv în calitatea sa de organ de specialitate al administrației publice centrale, ia măsuri de aplicare a convențiilor internaționale din domeniul său de activitate, la care România este parte și, implicit, a codurilor cu caracter obligatoriu în baza prevederilor respectivelor convenții.

Având în vedere cele de mai sus, am elaborat alăturatul proiect de *Ordin al ministrului transporturilor pentru publicarea acceptării amendamentelor la Codul internațional din 2011 privind programul intensificat de inspecții efectuate cu ocazia inspecțiilor la vrachiere și petroliere (Codul ESP), adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.381(94) a Comitetului de siguranță maritimă din 21 noiembrie 2014, pe care, dacă sunteți de acord, vă rugăm să îl aprobați.*

DIRECTOR

Gabriela MURGEANU

DECIZII

DECIZIA CONSILIULUI

din 10 noiembrie 2014

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale în cursul celei de a 94-a sesiuni a Comitetului pentru siguranța maritimă în ceea ce privește adoptarea modificărilor aduse Codului privind programul de inspecții intensificate din 2011

(2014/826/UE)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2) și articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Măsurile luate de Uniunea Europeană în sectorul transportului maritim ar trebui să urmărească îmbunătățirea siguranței maritime.
- (2) Reuniunea Comitetului pentru siguranța maritimă (CSM) al OMI în cadrul celei de a 93-a sesiuni a aprobat modificările aduse Codului privind programul de inspecții intensificate (ESP) din 2011. Se preconizează ca aceste modificări să fie adoptate în cadrul celei de a 94-a sesiuni a CSM din luna noiembrie 2014.
- (3) Modificările aduse Codului ESP din 2011 armonizează codul cu practicile societăților de clasificare și permit totodată, în anumite condiții, realizarea testării hidrostatice a tancurilor de marfă de către echipajul navei, sub conducerea comandantului, în loc ca această testare să fie efectuată în prezența unui inspector.
- (4) Articolele 5 și 6 din Regulamentul (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾ prevăd aplicarea obligatorie a schemei de evaluare a stării navei (CAS) a OMI. CAS este completat de Codul ESP din 2011, adoptat de Adunarea OMI prin Rezoluția A.1049(27). Anexa B, partea B din Codul ESP din 2011 se referă la inspecții efectuate cu ocazia examinării petrolierelor, altele decât petrolierele cu cocă dublă, și specifică modul în care trebuie realizată evaluarea intensificată. În consecință, orice modificări ale Codului ESP din 2011 în ceea ce privește petrolierele cu cocă simplă mai vechi de 15 ani vor fi aplicabile automat prin Regulamentul (UE) nr. 530/2012.
- (5) Uniunea nu este nici membru al OMI, nici parte contractantă la convențiile și codurile menționate. Este necesar ca, prin urmare, Consiliul să autorizeze statele membre să exprime poziția Uniunii și să își exprime acordul pentru respectarea modificărilor aduse Codului ESP din 2011,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Poziția Uniunii în cadrul celei de a 94-a sesiuni a Comitetului pentru siguranța maritimă al OMI este favorabilă adoptării modificărilor aduse Codului ESP din 2011, astfel cum sunt prevăzute în anexa B partea B din anexa 22 la documentul CSM 93/22/Add.3 al OMI, în sensul menționat la articolele 5 și 6 din Regulamentul (UE) nr. 530/2012.

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 530/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2012 privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă (JO L 172, 30.6.2012, p. 3).

- (2) Poziția Uniunii, astfel cum este prevăzută la alineatul (1), se exprimă de către statele membre care sunt membre ale OMI, acționând împreună în interesul Uniunii.
- (3) Modificările formale și minore ale acestei poziții pot fi consimțite fără a fi necesară modificarea poziției.

Articolul 2

Statele membre sunt autorizate să își exprime acordul, în interesul Uniunii, să respecte modificările menționate la articolul 1 alineatul (1).

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 10 noiembrie 2014.

Pentru Consiliu
Președintele
M. MARTINA

RESOLUTION MSC.381(94)
(adopted on 21 November 2014)

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE ON THE ENHANCED PROGRAMME
OF INSPECTIONS DURING SURVEYS OF BULK CARRIERS
AND OIL TANKERS, 2011 (2011 ESP CODE)**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING resolution A.1049(27), by which the Assembly adopted the International Code on the Enhanced Programme of Inspections During Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 ("the 2011 ESP Code"), will become effective upon entry into force of the associated amendments to chapter XI-1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention"),

HAVING CONSIDERED, at its ninety-fourth session, amendments to the 2011 ESP Code proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1 ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the 2011 ESP Code, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2016 unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified to the Secretary-General of the Organization their objections to the amendments;

3 INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;

5 ALSO REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE ON THE ENHANCED PROGRAMME
OF INSPECTIONS DURING SURVEYS OF BULK CARRIERS
AND OIL TANKERS, 2011 (2011 ESP CODE)**

ANNEX A

**CODE ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTIONS DURING SURVEYS OF
BULK CARRIERS**

Part A

**CODE ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTIONS DURING SURVEYS OF
BULK CARRIERS HAVING SINGLE-SIDE SKIN CONSTRUCTION**

- 1 Paragraph 1.3.3 is replaced by the following:

"1.3.3 Where the damage found on the structure mentioned in paragraph 1.3.1 above is isolated and of a localized nature which does not affect the ship's structural integrity (as for example a minor hole in a cross-deck strip), consideration may be given by the surveyor to allow an appropriate temporary repair to restore watertight or weathertight integrity after evaluation of the surrounding structure and impose an associated condition or recommendation with a specific time limit in order to complete the permanent repair and retain the validity of the relevant statutory certification."
- 2 The text in paragraph 5.3.2.3 is replaced by the following:

"3 hydraulic arm vehicles such as conventional cherry pickers, lifts and moveable platforms;"
- 3 The following new paragraph 5.5 is added after the existing paragraph 5.4:

"5.5 Rescue and emergency response equipment

If breathing apparatus and/or other equipment is used as "Rescue and emergency response equipment" then the equipment should be suitable for the configuration of the space being surveyed."
- 4 The existing paragraphs 5.5 and 5.6 are renumbered, respectively.
- 5 In the table of contents, a new reference to paragraph "5.5 Rescue and emergency response equipment" is added after reference to paragraph 5.4 and the existing reference to paragraph numbers 5.5 and 5.6 are renumbered accordingly.
- 6 In the renumbered paragraph 5.6.7, the referenced paragraph numbers 5.5.5 and 5.5.6 are replaced by 5.6.5 and 5.6.6.
- 7 The following new paragraph 6.1.3 is added after the existing paragraph 6.1.2:

"6.1.3 For bulk carriers subject to SOLAS regulation II-1/3-10, the owner should arrange the updating of the Ship Construction File (SCF) throughout the ship's life whenever a modification of the documentation included in the SCF has taken place. Documented procedures for updating the SCF should be included within the Safety Management System."

8 The existing text under paragraph 6.3 is numbered as paragraph 6.3.1 and the following new paragraph 6.3.2 is added at the end of paragraph 6.3:

"6.3.2 For bulk carriers subject to SOLAS regulation II-1/3-10, the Ship Construction File (SCF), limited to the items to be retained on board, should be available on board."

9 The existing text under paragraph 6.4 is numbered as paragraph 6.4.1 and the following new paragraphs 6.4.2 and 6.4.3 are added at the end of paragraph 6.4:

"6.4.2 For bulk carriers subject to SOLAS regulation II-1/3-10, on completion of the survey, the surveyor should verify that the update of the Ship Construction File (SCF) has been done whenever a modification of the documentation included in the SCF has taken place.

6.4.3 For bulk carriers subject to SOLAS regulation II-1/3-10, on completion of the survey, the surveyor should verify any addition and/or renewal of materials used for the construction of the hull structure are documented within the Ship Construction File list of materials."

Annex 7 Condition evaluation report

10 The general particulars are replaced by the following:

"General particulars

Ship's name: Administration/recognized organization identity number:
Previous Administration/recognized organization identity number(s):
IMO number:
..."

Annex 14 Procedural requirements for thickness measurement

11 Section 1 is replaced by the following:

"1 General

Thickness measurements required in the context of hull structural surveys, if not carried out by the recognized organization acting on behalf of the Administration, should be witnessed by a surveyor of the recognized organization. The attendance of the surveyor should be recorded. This also applies to thickness measurements taken during voyages."

Part B

CODE ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTIONS DURING SURVEYS OF BULK CARRIERS HAVING DOUBLE-SIDE SKIN CONSTRUCTION

12 Paragraph 1.3.3 is replaced by the following:

"1.3.3 Where the damage found on the structure mentioned in paragraph 1.3.1 above is isolated and of a localized nature which does not affect the ship's structural integrity (as for example a minor hole in a cross-deck strip), consideration may be given by the surveyor to allow an appropriate temporary repair

to restore watertight or weathertight integrity after evaluation of the surrounding structure and impose an associated condition or recommendation with a specific time limit in order to complete the permanent repair and retain the validity of the relevant statutory certification."

13 The text in paragraph 5.3.2.3 is replaced by the following:

"3 hydraulic arm vehicles such as conventional cherry pickers, lifts and moveable platforms;"

14 The following new paragraph 5.5 is added after the existing paragraph 5.4:

"5.5 Rescue and emergency response equipment

If breathing apparatus and/or other equipment is used as "Rescue and emergency response equipment" then the equipment should be suitable for the configuration of the space being surveyed."

15 The existing paragraphs 5.5 and 5.6 are renumbered, respectively.

16 In the table of contents, a new reference to paragraph "5.5 Rescue and emergency response equipment" is added after reference to paragraph 5.4 and the existing reference to paragraph numbers 5.5 and 5.6 are renumbered accordingly.

17 In the renumbered paragraph 5.6.7, the referenced paragraph numbers 5.5.5 and 5.5.6 are replaced by 5.6.5 and 5.6.6.

18 The following new paragraph 6.1.3 is added after the existing paragraph 6.1.2:

"6.1.3 For bulk carriers subject to SOLAS regulation II-1/3-10, the Owner should arrange the updating of the Ship Construction File (SCF) throughout the ship's life whenever a modification of the documentation included in the SCF has taken place. Documented procedures for updating the SCF should be included within the Safety Management System."

19 The existing text under paragraph 6.3 is numbered as paragraph 6.3.1 and the following new paragraph 6.3.2 is added at the end of paragraph 6.3:

"6.3.2 For bulk carriers subject to SOLAS regulation II-1/3-10, the Ship Construction File (SCF), limited to the items to be retained on board, should be available on board."

20 The existing text under paragraph 6.4 is numbered as paragraph 6.4.1 and the following new paragraphs 6.4.2 and 6.4.3 are added at the end of paragraph 6.4:

"6.4.2 For bulk carriers subject to SOLAS regulation II-1/3-10, on completion of the survey, the surveyor should verify that the update of the Ship Construction File (SCF) has been done whenever a modification of the documentation included in the SCF has taken place.

6.4.3 For bulk carriers subject to SOLAS regulation II-1/3-10, on completion of the survey, the surveyor should verify any addition and/or renewal of materials used for the construction of the hull structure are documented within the Ship Construction File list of materials."

Annex 7 Condition evaluation report

21 The general particulars are replaced by the following:

"General particulars

Ship's name: Administration/recognized organization identity number:
Previous Administration/recognized organization identity
number(s):
IMO number:
..."

Annex 12 Procedural requirements for thickness measurement

22 Section 1 is replaced by the following:

"1 General

Thickness measurements required in the context of hull structural surveys, if not carried out by the recognized organization acting on behalf of the Administration, should be witnessed by a surveyor of the recognized organization. The attendance of the surveyor should be recorded. This also applies to thickness measurements taken during voyages."

ANNEX B

**CODE ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTIONS
DURING SURVEYS OF OIL TANKERS**

Part A

**CODE ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTIONS
DURING SURVEYS OF DOUBLE-HULL OIL TANKERS**

23 Paragraph 1.3.3 is replaced by the following:

"1.3.3 Where the damage found on the structure mentioned in paragraph 1.3.1 above is isolated and of a localized nature which does not affect the ship's structural integrity (as for example a minor hole in a cross-deck strip), consideration may be given by the surveyor to allow an appropriate temporary repair to restore watertight or weathertight integrity after evaluation of the surrounding structure and impose an associated condition or recommendation with a specific time limit in order to complete the permanent repair and retain the validity of the relevant statutory certification."

24 The text in paragraph 2.6.1 is replaced by the following new text:

"2.6.1 The minimum requirements for ballast tank pressure testing at the renewal survey are given in 2.6.3 and in annex 3.

The minimum requirements for cargo tank testing at the renewal survey are given in 2.6.4 and annex 3.

Cargo tank testing carried out by the vessel's crew under the direction of the master may be accepted by the surveyor provided the following conditions are complied with:

- .1 the tank testing procedure has been submitted by the owner and reviewed by the Administration or recognized organization prior to the testing being carried out;
- .2 there is no record of leakage, distortion or substantial corrosion that would affect the structural integrity of the tank;
- .3 the tank testing has been satisfactorily carried out within special survey window not more than 3 months prior to the date of the survey on which the overall or close up survey is completed;
- .4 the satisfactory results of the testing is recorded in the vessel's logbook; and
- .5 the internal and external condition of the tanks and associated structure are found satisfactory by the surveyor at the time of the overall and close up survey."

25 The text in paragraph 5.3.2.3 is replaced by the following:

"3 hydraulic arm vehicles such as conventional cherry pickers, lifts and moveable platforms;"

26 The following new paragraph 5.5 is added after the existing paragraph 5.4:

"5.5 Rescue and emergency response equipment

If breathing apparatus and/or other equipment is used as "Rescue and emergency response equipment" then the equipment should be suitable for the configuration of the space being surveyed."

27 The existing paragraphs 5.5 and 5.6 are renumbered, respectively.

28 In the table of contents, a new reference to paragraph "5.5 Rescue and emergency response equipment" is added after reference to paragraph 5.4 and the existing reference to paragraph numbers 5.5 and 5.6 are renumbered accordingly.

29 In the renumbered paragraph 5.6.7, the referenced paragraph numbers 5.5.5 and 5.5.6 are replaced by 5.6.5 and 5.6.6.

30 The following new paragraph 6.1.3 is added after the existing paragraph 6.1.2:

"6.1.3 For oil tankers subject to SOLAS regulation II-1/3-10, the Owner should arrange the updating of the Ship Construction File (SCF) throughout the ship's life whenever a modification of the documentation included in the SCF has taken place. Documented procedures for updating the SCF should be included within the Safety Management System."

31 The existing text under paragraph 6.3 is numbered as paragraph 6.3.1 and the following new paragraph 6.3.2 is added at the end of paragraph 6.3:

"6.3.2 For oil tankers subject to SOLAS regulation II-1/3-10, the Ship Construction File (SCF), limited to the items to be retained on board, should be available on board."

32 The existing text under paragraph 6.4 is numbered as paragraph 6.4.1 and the following new paragraphs 6.4.2 and 6.4.3 are added at the end of paragraph 6.4:

"6.4.2 For oil tankers subject to SOLAS regulation II-1/3-10, on completion of the survey, the surveyor should verify that the update of the Ship Construction File (SCF) has been done whenever a modification of the documentation included in the SCF has taken place.

6.4.3 For oil tankers subject to SOLAS regulation II-1/3-10, on completion of the survey, the surveyor should verify any addition and/or renewal of materials used for the construction of the hull structure are documented within the Ship Construction File list of materials."

Annex 9 Condition evaluation report

33 The general particulars are replaced by the following:

"General particulars

Ship's name: Administration/recognized organization identity number:
Previous Administration/recognized organization identity
number(s):
IMO number:

..."

34 Note 3 to table 2 (Transverse section modulus of hull girder) is replaced by the following:

"3 This section applies to ships constructed before 1 July 2002: Section moduli of transverse sections of the ship's hull girder have been calculated by using the thickness of structural members measured, renewed or reinforced, as appropriate, during the SC renewal survey most recently conducted after the ship reached 10 years of age in accordance with the provisions of paragraph 2.2.1.2 of annex 12, and found to meet the criteria required by the Administration or the recognized organization and that Z_{act} is not less than Z_{mc} (defined in note 2 below) as specified in appendix 2 to annex 12, as shown in the following table.

Describe the criteria for acceptance of the minimum section moduli of the ship's hull girder for ships in service required by the Administration or the recognized organization."

Annex 12 Criteria for longitudinal strength of hull girder for oil tankers

35 Paragraph 2.2.1.2 is replaced by the following:

".2 for ships constructed before 1 July 2002, the actual section moduli (Z_{act}) of the transverse section of the ship's hull girder calculated in accordance with the requirements of 2.1.2.2 should meet the criteria for minimum section modulus for ships in service required by the Administration or recognized organization, provided that in no case Z_{act} should be less than the diminution limit of the minimum section modulus (Z_{mc}) as specified in appendix 2."

Part B

**CODE ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTIONS
DURING SURVEYS OF OIL TANKERS OTHER THAN
DOUBLE-HULL OIL TANKERS**

36 Paragraph 1.3.3 is replaced by the following:

"1.3.3 Where the damage found on the structure mentioned in paragraph 1.3.1 above is isolated and of a localized nature which does not affect the ship's structural integrity (as for example a minor hole in a cross-deck strip), consideration may be given by the surveyor to allow an appropriate temporary repair to restore watertight or weathertight integrity after evaluation of the surrounding structure and impose an associated condition or recommendation with a specific time limit in order to complete the permanent repair and retain the validity of the relevant statutory certification."

37 The text in paragraph 2.6.1 is replaced by the following new text:

"2.6.1 The minimum requirements for ballast tank pressure testing at the renewal survey are given in 2.6.3 and in annex 3.

The minimum requirements for cargo tank testing at the renewal survey are given in 2.6.4 and annex 3.

Cargo tank testing carried out by the vessel's crew under the direction of the master may be accepted by the surveyor provided the following conditions are complied with:

- .1 the tank testing procedure has been submitted by the owner and reviewed by the Administration or recognized organization prior to the testing being carried out;
- .2 there is no record of leakage, distortion or substantial corrosion that would affect the structural integrity of the tank;
- .3 the tank testing has been satisfactorily carried out within special survey window not more than 3 months prior to the date of the survey on which the overall or close up survey is completed;
- .4 the satisfactory results of the testing is recorded in the vessel's logbook; and
- .5 the internal and external condition of the tanks and associated structure are found satisfactory by the surveyor at the time of the overall and close up survey."

38 The text in paragraph 5.3.2.3 is replaced by the following:

"3 hydraulic arm vehicles such as conventional cherry pickers, lifts and moveable platforms;"

39 The following new paragraph 5.5 is added after the existing paragraph 5.4:

"5.5 Rescue and emergency response equipment

If breathing apparatus and/or other equipment is used as "Rescue and emergency response equipment" then the equipment should be suitable for the configuration of the space being surveyed."

40 The existing paragraphs 5.5 and 5.6 are renumbered, respectively.

41 In the table of contents, a new reference to paragraph "5.5 Rescue and emergency response equipment" is added after reference to paragraph 5.4 and the existing reference to paragraph numbers 5.5 and 5.6 are renumbered accordingly.

42 In the renumbered paragraph 5.6.7, the referenced paragraph numbers 5.5.5 and 5.5.6 are replaced by 5.6.5 and 5.6.6.

Annex 9 Condition evaluation report

43 The general particulars are replaced by the following:

"General particulars

Ship's name:	Administration/recognized organization identity number:
	Previous Administration/recognized organization identity number(s):
	IMO number:
...	

44 Note 3 to table 2 (Transverse section modulus of hull girder) is replaced by the following:

"3 This section applies to ships constructed before 1 July 2002: Section moduli of transverse sections of the ship's hull girder have been calculated by using the thickness of structural members measured, renewed or reinforced, as appropriate, during the SC renewal survey most recently conducted after the ship reached 10 years of age in accordance with the provisions of paragraph 2.2.1.2 of annex 12, and found to meet the criteria required by the Administration or the recognized organization and that Z_{act} is not less than Z_{mc} (defined in note 2 below) as specified in appendix 2 to annex 12, as shown in the following table.

Describe the criteria for acceptance of the minimum section moduli of the ship's hull girder for ships in service required by the Administration or the recognized organization."

Annex 12 Criteria for longitudinal strength of hull girder for oil tankers

45 Paragraph 2.2.1.2 is replaced by the following:

".2 for ships constructed before 1 July 2002, the actual section moduli (Z_{act}) of the transverse section of the ship's hull girder calculated in accordance with the requirements of 2.1.2.2 should meet the criteria for minimum section modulus for ships in service required by the Administration or recognized organization, provided that in no case Z_{act} should be less than the diminution limit of the minimum section modulus (Z_{mc}) as specified in appendix 2."