

IACS

INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES LTD.

PERMANENT SECRETARIAT: 36 BROADWAY LONDON SW1H 0BH UNITED KINGDOM

TEL: +44(0)20 7976 0660 FAX: +44(0)20 7808 1100

INTERNET E-Mail: permsec@iacs.org.uk Web Site: www.iacs.org.uk

Mr. Spyros M Polemis

ICS-International Chamber of Shipping

38 St. Mary Axe

London EC3A 8BH

Confidential

Copy to: **Ugo Salerno** (RINA)

31 January, 2012

Dear Mr Polemis,

Thank you for your letter of 24 January 2012.

IACS shares your concerns at the capsizing of the cruise ship Costa Concordia. We agree that speculation on the causes of the accident and contributory factors should at present be avoided.

As you are certainly aware, the Italian Administration is carrying out an investigation into the casualty and its result will be submitted to the IMO as soon as available. The Italian Administration stated during SLF 54 that a preliminary report would be presented to the Maritime Safety Committee in May. The ship's classification society RINA (which unfortunately is currently at the center of strong criticism) is providing full assistance to the owner and the Italian Administration to make any relevant contribution in the formal investigation into the events and causes of this casualty. IACS is closely monitoring the developments.

Once reliable information becomes available from the findings of all appropriate enquiries into the casualty IACS will thoroughly consider it in order to incorporate any lessons to be learned that could further improve safety and minimize future risk from this type of accident.

Best regards,

Pavel Shikhov

IACS Council Chairman



RINA

Genova, 30 April 2001



- Areas to be considered include:
- side shell frames, their end attachments or adjacent shell plating;
 - deck structure and deck plating;
 - bottom structure and bottom plating;
 - watertight or oiltight bulkheads, or
 - hatch covers or hatch coamings.

For locations where adequate repair facilities are not available, consideration may be given to allow the vessel to proceed directly to a repair facility. This may require discharging the cargo and/or temporary repairs for the intended voyage.

Additionally, when a survey results in the identification of substantial corrosion or structural defects, either of which, in the opinion of the Surveyor, will impair the vessel's fitness for continued service, remedial measures are to be implemented before the ship continues in service."

We take the opportunity to draw your attention also on the other amendments adopted described in the Circular which will enter into force as from 1 July 2001 as well.

For any additional information please contact:

Mr. Massimo VOLTA
Vice Head Fleet Services Department
Phone: +39-010-5385242
Fax: +39-010-5351517
E-mail: Staff.Nav@rina.org

Yours faithfully,

RINA

Antonio PINGIORI

Encl.: Circular n° 3286/A

Our ref.: DIN/LMU/21277
Subject: Prompt and thorough

RINA Società per azioni
Gruppo REGISTRO ITALIANO NAVALE
Via Corsica, 12 - 16128 Genova - Italia
Tel. +39 010 53851
Fax +39 010 5351000

Dear Sirs,

following our Circular no. 3286/A dated 11 October 2000, we confirm that the Rule amendment as per para 2.2 of the Circular has been approved by RINA and will enter into force as from 1 July 2001.

C.F. / P.Iva 03794120109
Cap. Soc. Lit. 58.400.000.000 i.v.
R.I. Genova N. 2360299

2

ence),
refores,

It applies to all ships as from the first hull partial/complete survey (annual, intermediate, renewal, bottom, occasional) commenced on 1 July 2001 or after.

Due to the importance of the Rule and potential impact on the ship's continued service, the text adopted by IACS is quoted hereinafter for consideration.

"Any damage in association with wastage over the allowable limits (including buckling, grooving, detachment or fracture), or extensive areas of wastage over the allowable limits, which affects or, in the opinion of the Surveyor, will affect the vessel's structural, watertight or weathertight integrity, is to be promptly and thoroughly repaired (a prompt and thorough repair is a permanent repair completed at the time of survey to the satisfaction of the Surveyor, therein removing the need for the imposition of any associated condition of classification)".



RINA

Genova, 30 aprile 2001

For locations where adequate repair facilities are not available, consideration may be given to the vessel to proceed directly to a repair facility. This may require discharging the cargo and/or temporary repairs for the intended voyage.
Additionally, when a survey results in the identification of substantial corrosion or structural defects either of which, in the opinion of the Surveyor, will impair the vessel's fitness for continued service, remedial measures are to be implemented before the ship continues in service.
Si coglie l'occasione per attirare l'attenzione anche sulle restanti modifiche normative di cui alla Circolare allegata che entreranno in vigore dal 1° luglio 2001.
Per eventuali chiarimenti si prega di contattare:

Ing. Massimo VOLTA
Vice Capo Dipartimento Gestione Flotta
Tel.: +39-010-5385242
Fax: +39-010-5351517
E-mail: Staff.Nav@rina.org

Distinti saluti.

RINA

Dr. Ing. Antonio PINGIORI

All.: Circolare n° 3286/A

ns. rif.: DIN/LMU/21277
oggetto: Riparazioni immediate e definitive di ...

RINA Società per azioni
Gruppo REGISTRO ITALIANO NAVALE
Via Corsica, 12 - 16128 Genova - Italia
Tel. +39 010 53851
Fax +39 010 5351000

Con riferimento alla Circolare n. 3286/A dell'11 ottobre 2000 conferma che la modifica normativa di cui al punto 2.2 relativa all'oggetto e' stata dal RINA ed entrera' in vigore dal 1° luglio 2001.

C.F. / P.Iva 03794120109
Cap. Soc. Lit. 58.400.000.000 i.v.
R.l. Genova N. 23602/99

Essa si applica a tutte le navi a partire dalla prima visita (o frazione di visita) scafo (annuale, intermedia, speciale, carena, occasionale) iniziata il 1° luglio 2001 o successivamente.

Data l'importanza della norma e le potenziali ripercussioni sull'esercizio della nave, si riporta di seguito il testo adottato dall'IACS per opportuna considerazione.

"Any damage in association with wastage over the allowable limits (including buckling, grooving, detachment or fracture), or extensive areas of wastage over the allowable limits, which affects or, in the opinion of the Surveyor, will affect the vessel's structural, watertight or weathertight integrity, is to be promptly and thoroughly repaired (a prompt and thorough repair is a permanent repair completed at the time of survey to the satisfaction of the Surveyor, therein removing the need for the imposition of any associated condition of classification).

Areas to be considered include:

- side shell frames, their end attachments or adjacent shell plating;
- deck structure and deck plating;
- bottom structure and bottom plating;
- watertight or oiltight bulkheads, or
- hatch covers or hatch coamings.



RINA

Genova, 11th October 2000

Circular n. 3286/A

Issued by: **SDG**

**Shipowners' associations
Shipyards
RINA Organisational Units
RINA/GL Joint Exclusive Stations
RINA Agencies abroad**

Subject: Actions undertaken by IACS following the "ERIKA" casualty

Notice is hereby given that the IACS Council, following the "ERIKA" casualty, has undertaken a review of common procedures and rules in order to further improve ship safety and protection of the marine environment.

1. This initiative has resulted in some rules becoming more severe, as shown below.
 - 1.1 All the ballast tanks of oil and chemical tankers subject to the Enhanced Survey Programme (ESP), which are 15 years old or more, when they have a surface in common with a **heated** cargo tank, will be required to undergo an annual internal survey.
The tanks or areas in the tanks in which the protective treatment was found in "good condition" at the previous intermediate or special survey may be specially considered.
 - 1.2 The hull intermediate surveys of oil and chemical tankers and bulk carriers subject to the Enhanced Survey Programme (ESP), which are more than 15 years old, will have to be carried out according to the preceding special survey criteria including a dry dock or in-water survey (IWS), as applicable.
Hydrostatic testing of cargo and ballast tanks will not normally be required in these circumstances, unless the tests are considered necessary by the attending surveyor.
 - 1.3 All special and intermediate surveys, starting with special survey no.3, of oil and chemical tankers and bulk carriers of 20,000 tonnes DWT and above, subject to the Enhanced Survey Programme (ESP), will have to be carried out by at least two exclusive surveyors, contemporaneously.
 - 1.4 The thickness measurements required in the context of hull structural classification surveys, if not performed directly by the classification society with its own surveyors or by a company which operates directly under contract to the classification society, are to be performed under the direct control of the surveyor responsible for the survey.

In the latter case, the surveyor is required to be present on board, with sufficient continuity, while the measurements are being taken in order to control operations.

The above-mentioned amendments to the rules are to be introduced and applied by all IACS members, as from 1st July 2001.

2. Other important decisions made by the Council to increase ship safety are those which have charged:

- 2.1 the working party on strength (WP/S) to develop a rule to update the Enhanced Survey Programme (ESP), establishing the check criteria not only of the longitudinal and local strength but also of the fatigue strength of structural details of oil and chemical tankers at the time of the 3rd special survey and subsequent ones.

- 2.2 the working party on survey, reporting and certification (WP/SRC) to amend the common rules, presently limited only to bulk carriers, by extending them to all ships to require the prompt and thorough repair of deficiencies relevant to significant structural elements, in particular due to wastage and corrosion beyond the allowable limits. Waiving of this rule may only be granted if there are no local facilities to make the repairs. In this case, a ballast journey may be granted to reach the port where the repairs can be carried out.

The latter initiatives will lead to the adoption of new rules in the near future although the exact date has not yet been established.

With regard to the decision in 2.2, entry into force is expected to be 1st July 2001.

3. Moreover, the Council has also taken the following decisions in order to improve the effectiveness of the procedure relevant to TRANSFER OF CLASS (TOC).

- 3.1 For oil and chemical tankers and bulk carriers subject to the Enhanced Survey Programme (ESP), which are 15 years of age and above but less than 20 years of age, the Gaining Society will have to perform a full special survey or a full intermediate survey, whichever is due next.

- 3.2 For all ships subject to the TOC procedure, which are 20 years of age and above, the Gaining Society will have to perform a complete special survey.

The above-mentioned amendments to the TOC procedure are to be introduced and applied by all IACS members as from 1st July 2001.

To make the TOC even more effective, the Council has charged the WP/SRC to indicate what documentation, which includes in any case the class records and the reports on the thickness measurements of the structures, in the hands of the Losing Society, is to be given to the Gaining Society to enable the latter to know the ship's history. This measure is to be understood as covering all ships subject to the TOC procedure and should enter into force on 1st July 2001.

4. Lastly, the Council, on the basis of specific requests on the matter put forward by the EU DG TREN, has made the following decision:

All statutory surveys of ships subject to international conventions, starting from the entry into force of the amendment made to the European Directive 94/57 and, in any case, not later than 1st July 2001, are to be carried out by exclusive surveyors who will be able as in the past, to use "Service Suppliers", as for example "Radio Operators", companies specialised in the overhaul and/or maintenance of life-saving equipment and fire-fighting plants.

RINA Head Office will supply, in due time, the tools needed to implement the new rules and procedures described above.

RINA Head Office (Mr Bruno Garrone – Telephone +39 010 5385403 – Fax + 39 010 5351300 – e-mail:bruno.garrone@rina.org) is at your disposal for any further clarification or information.

RINA
[Handwritten signature]

A.B. Mlu



RINA

Genova, 11 ottobre 2000

Circolare n.3286/A

Emessa da: **SDG**

**Alle Associazioni Armatoriali
Ai Cantieri
Alle Unità Organizzative del RINA
Alle Joint Exclusive Stations RINA/GL
Alle Agenzie del RINA all'estero**

Oggetto: Azioni intraprese dall'IACS a seguito dell'evento "ERIKa"

Si informa che il Council dell'IACS, a seguito dell'evento "ERIKa", ha intrapreso la revisione delle procedure e delle norme comuni al fine di migliorare ulteriormente la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente marino.

1. Tale iniziativa ha portato all'inseverimento di alcune norme come di seguito indicato.
 - 1.1 Tutte le cisterne zavorra di navi petroliere e chimichiere soggette ad "Enhanced Survey Programme (ESP)" e di età uguale o superiore a 15 anni, quando abbiano in comune una superficie con una cisterna del carico **riscaldata**, dovranno essere soggette annualmente a visita interna.
Le cisterne o le aree, entro le cisterne, nelle quali, il trattamento protettivo è stato trovato in "buone condizioni" alla precedente visita intermedia o visita speciale potranno essere oggetto di speciale considerazione.
 - 1.2 Le visite intermedie scafo di navi petroliere, chimichiere e bulk carriers soggette ad "Enhanced Survey Programme" (ESP), che abbiano più di 15 anni di età dovranno essere eseguite secondo i criteri della visita speciale immediatamente precedente comprensiva di una visita di carena a secco o a nave galleggiante (IWS) come applicabile.
Le prove idrostatiche delle cisterne del carico e della zavorra non saranno di norma richieste in tali circostanze, a meno che le prove stesse non siano giudicate necessarie dal "Surveyor" incaricato.
 - 1.3 Tutte le visite speciali ed intermedie a partire dalla visita speciale n.3, di navi petroliere, chimichiere e bulk carriers, soggette ad "Enhanced Survey Programme (ESP)", che abbiano portata lorda uguale o maggiore di 20.000 tonnellate dovranno essere eseguite da almeno due "Surveyors Esclusivi", contemporaneamente.
 - 1.4 Le misurazioni degli spessori richiesti nel contesto delle visite di classe per le strutture di tutte le navi, se non eseguite direttamente dalla Società di Classificazione con personale proprio o da una ditta che operi direttamente sotto contratto con la Società

stessa, dovranno essere effettuate sotto il diretto controllo del "Surveyor" incaricato della visita.

E' pertanto richiesto, in quest'ultimo caso, che il "Surveyor" sia presente a bordo durante l'effettuazione delle misurazioni con la continuità necessaria per controllare le operazioni.

Le modifiche alla normativa, che sono state sopra elencate, dovranno essere introdotte e adottate da tutti i membri dell'IACS, a far data dal 1° luglio 2001.

2. Altre decisioni di rilievo prese dal Council, allo scopo di incrementare la sicurezza della navigazione sono state quelle di incaricare:

2.1 il gruppo di lavoro WP/S di sviluppare una norma, per aggiornare l'"Enhanced Survey Programme (ESP)", fissando i criteri di verifica non solo della robustezza longitudinale e locale, ma anche della resistenza a fatica di particolari strutturali delle navi petroliere e chimichiere in occasione della 3^a visita speciale e successive.

2.2 il gruppo di lavoro WP/SRC di modificare la normativa comune, attualmente limitata alle sole bulk carriers, estendendola a tutte le navi, per richiedere la riparazione immediata e definitiva di deficienze relative ad elementi strutturali importanti, in particolare causate da usura e corrosione oltre i limiti ammessi. Deroga a detta norma può essere concessa solo in caso di assenza in loco di "facilities" per la riparazione. In tal caso, per effettuare le riparazioni potrà essere consentito un viaggio in zavorra per raggiungere il porto di riparazione.

Queste ultime iniziative porteranno all'adozione di nuove norme in tempi ancora non definiti ma comunque brevi.

Per la decisione di cui in 2.2 si prevede l'entrata in vigore dal 1° luglio 2001.

3. Il Council ha preso inoltre le seguenti decisioni al fine di migliorare l'efficacia della Procedura relativa al "TRANSFER OF CLASS (TOC)".

3.1 Per navi petroliere, chimichiere e bulk carriers soggette ad "Enhanced Survey Programme (ESP)", che abbiano una età di 15 anni o superiore, ma inferiore a 20 anni, la "Gaining Society" dovrà condurre una visita speciale completa o una visita intermedia completa a seconda che scada prima l'una o l'altra

3.2 Per tutte le navi soggette alla procedura TOC, che abbiano una età di 20 anni o superiore, la "Gaining Society" dovrà condurre una visita speciale completa.

Le modifiche alla Procedura "TOC", di cui sopra dovranno essere introdotte ed adottate da tutti i membri dell'IACS a far data dal 1° luglio 2001.

Sempre allo scopo di rendere il "TOC" efficace il Council ha incaricato il gruppo di lavoro WP/SRC di indicare quale documentazione, che comprenda, in ogni caso, i records di classe, i rapporti dei rilievi degli spessori delle strutture, in possesso della "Losing Society" debba essere trasferita alla "Gaining Society" così che questa possa venire a conoscenza della "Storia della nave". Questo provvedimento si intende esteso a tutte le navi soggette alla procedura TOC e dovrebbe entrare in vigore il 1° luglio 2001.

4. Infine il Council, sulla base delle specifiche richieste in materia avanzate dall'EU DG TREN ha preso la seguente decisione:

Tutte le visite statuali alle navi soggette alle Convenzioni Internazionali a far data dall'entrata in vigore dell'emendamento apportato alla Direttiva Europea 94/57 e comunque non oltre il 1° luglio 2001, dovranno essere eseguite da "Surveyors Esclusivi" che potranno comunque servirsi come per il passato dell'assistenza di "Service Suppliers", quali ad esempio "Tecnici Radio", Società specializzate nella revisione e/o manutenzione di dotazioni ed impianti relativi ai mezzi di salvataggio e antincendio.

La Direzione Generale del RINA provvederà per tempo a fornire gli strumenti necessari per mettere in atto le nuove norme e le nuove procedure sopra descritte

La Direzione Generale del RINA (Ing. Bruno Garrone – Telefono: +39 010 5385403 – Fax: + 39 010 5351300 – e-mail: bruno.garrone@rina.org) è a disposizione per eventuali chiarimenti ed informazioni.

RINA
Garrone

11/11