



# IMO - POLARKODEN

hva, hvem, hvordan og når

Norges  
Rederiforbund  
Norwegian  
Shipowners'  
Association

v/ Kjersti Høgestøl, Norges Rederiforbund

HMS i Nord,  
arbeidsseminar 6  
16-17 Juni 2014

# KLIMAÆNDRINGENE; EN TRUSSEL OG EN MULIGHET



- Isen trekker seg tilbake, nytt hav åpner seg, sårbar natur eksponeres
  - Grunn til bekymring, både nasjonalt og internasjonalt
- 
- Det har alltid vært aktivitet i Antarktis og Arktis, vi forventer økt aktivitet og nye aktører
  - Tre utviklingsområder i nord er spesielt interessante for rederiene; Energiutvinning offshore, destinasjonstransport og transpolar gjennomfart.
  - Fordi den antarktiske og arktiske naturen er svært sårbar, må stilles det ekstra høye krav til operativ kompetanse, teknologi og kvalitet
  - Internasjonalt regelverk er en av løsningene og IMO har tatt grep

# HVORFOR EN POLARKODE?

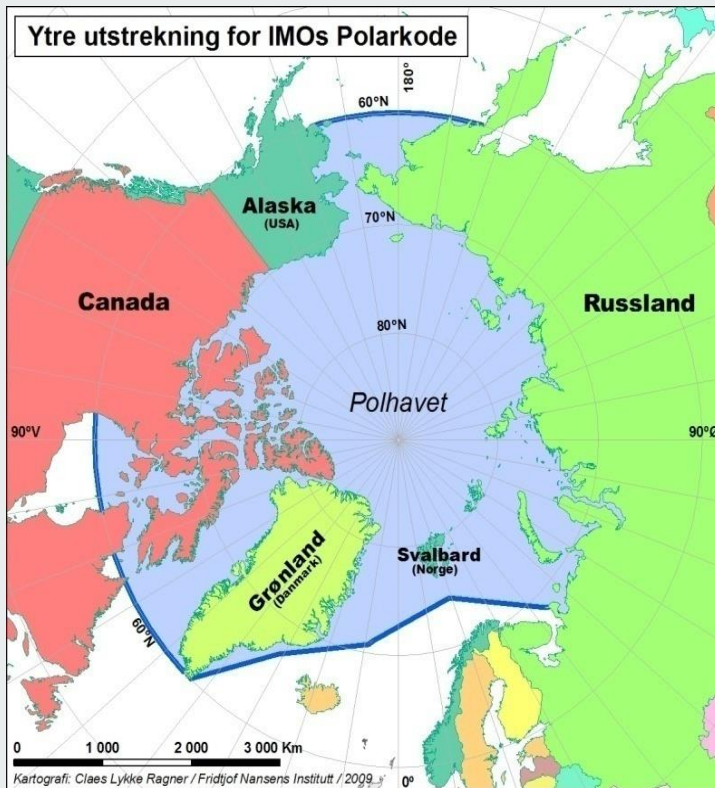


Maxim Gorkij gikk på et isfjell utenfor Svalbard i 1989, skipet sank, ca 1000 om bord, reddet pga fint vær, solide isflak og god innsats av norsk redningstjeneste

Denne gangen gikk det godt, hvordan blir det neste gang?

# POLARKODEN – EN HELT NY KODE!

Antarktis er enkelt definert som alt sør for 60 breddegrad, mens Arktis som defineres som vist her.



- Polarkoden skal gjelde for fart/operasjon/aktivitet i Arktis og Antarktis.
- **‘Add-on-kode’**; Koden vil kun inneholde tilleggskrav - dvs ikke repetere krav som allerede er angitt i MARPOL (miljø), SOLAS (sikkerhet) og STCW (kompetanse) – og kun angi krav som er nødvendige for å sikre mannskap, skip og miljø.
- Polarkoden skal ikke regulere hvorvidt det skal foregå skipsfart/aktivitet i områdene, men sikre at farten er sikker.

# POLARKODEN – EN HELT NY KODE!



- Flaggstat kan velge å gjøre koden gjeldende også for flyttbare innretninger

- Koden ble faglig behandlet i MSC og MPC våren 2014;
- MSC; Sikkerhetsdelen ble godkjent i prinsippet i mai, med mål om endelig godkjenning i uke 47
- MEPC; Trengte mer tid og ny korrespondansegruppe, vil bli behandlet på ny i uke 42 med mål om endelig godkjenning i mai neste år
- Implementeringstid 1-1,5 år
- Eget Polarkodesertifikat heftet på IMO sikkerhetssertifikatene
- Polarkodesertifikatet vil angi operasjonstemperaturgrense og kategori


# MER OM POLARKODEN, SLIK VI ANTAR DEN VIL BLI



A og B; ref til ACS Polarklasser (PC)  
C; ref til IACS Polarklasser, Baltiske  
og andre

- Vil gjelde for laste- og passasjerskip uavhengig av byggedato, enkelte designkrav vil kun gjelde nye fartøy
- Fartøyene er inndelt i 3 grupper avhengig av isforsterkning av skrog;
  - **Kategori A og B** har isforsterkning i skroget i hht isklasser
  - **For kategori C-skip** er det opp til flaggstaten å vurdere i hvert enkelt tilfelle hvorvidt skrogforsterking trengs. Majoriteten av disse fartøyene planlegges å operere i farvann på tidspunkter der havet er isfritt dvs de er 'godværsskip'. Men været er uforutsigbart så rederiet må være godt forberedt.

# TEMPERATURER



## Kodens definerer;

- **Mean Daily Low Temperature (MDLT)** means the mean value of the daily low temperature for each day of the year over a minimum 10 year period. A data set acceptable to the Administration may be used if 10 years of data is not available.
- **Polar Service Temperature (PST)** means a temperature specified for a ship which is intended to operate in low air temperature, which shall be set at least 10<sup>0</sup>C below the lowest MDLT for the intended area and season of operation in polar waters.
- **Ship intended to operate in low air temperature** means a ship which is intended to undertake voyages to or through areas where the lowest Mean Daily Low Temperature (MDLT) is below -10<sup>0</sup>C.

## Eksempler på funksjonelle krav relatert til temperatur;

### For ships operating in low air temperature;

- a PST shall be specified and be at least 10<sup>0</sup>C below the lowest MDLT for the intended area and season of operation in polar waters.
- materials used shall be suitable for operation at the ships PST.
- systems and equipment required by the Code shall be fully functional at the PST
- survival systems and equipment shall be fully operational at the PST during the maximum expected rescue time

# IS

## Definisjoner i hht til WMO Sea Ice;

- **First-year ice** means sea ice of not more than one winter growth developing from young ice with thickness from 0.3-2.0 meters
- **Medium first-year ice** means first-year ice of 70-120 cm thickness.
- **Old ice** means sea ice which has survived at least one summer's melt; typical thickness up to 3 m or more. It is subdivided into residual first-year ice, second-year ice and multi-year ice
- **Ice free waters** means no ice present. If ice of any kind is present this term shall not be used
- **Open water** means a large area of freely navigable water in which sea ice is present in concentrations less than 1/10. No ice of land origin is present

## Eksempler på funksjonelle krav relatert til is;

- *In ice strengthened ships*, the structure of the ship shall be designed to resist both global and local structural loads anticipated under the foreseen ice conditions
- Ships shall have sufficient *stability* in intact condition when subject to ice accretion.
- All components *of fire safety systems and appliances* if installed in exposed positions, shall be protected from ice accretion and snow accumulation;
- Ships exposed to ice accretion, means shall be provided to *remove or prevent ice and snow* accretion from escape routes, muster stations, embarkation areas, survival craft, its launching appliances and access to survival craft;



# EVAKUERING OG REDNING

- *Maximum expected time of rescue* means the time adopted for the design of equipment and system that provide survival support.  
**It shall never be taken as less than 5 days.**
- All life-saving appliances and associated equipment shall provide safe evacuation and be functional under the possible adverse environmental conditions during the maximum expected time of rescue
- *Life-saving appliances and group survival equipment* that provide effective protection against direct wind chill for all persons on board;
  - personal survival equipment in combination with life-saving appliances or group survival equipment that provide sufficient thermal insulation to maintain the core temperature of persons subject to the polar service temperature; and
  - personal survival equipment that provide sufficient protection to prevent frostbite of all extremities under the polar service temperature.

# ENDA LITT MER OM INNHOLDET

FREMDELES SLIK VI ANTAR DEN VIL BLI



Forberedelser, planlegging, prosedyrer, kompetanse viktig for å unngå ulykker!

Norges Rederiforbund er ivrig tilhenger av koden, mener den skal være et nåløy og håper den blir endelig vedtatt i 2015

- Enkelte krav vil først slå inn ved  $-10^{\circ}\text{C}$ , mens de fleste gjelder innen hele Polarkodeområdet
- Nye miljøkrav vil redusere utslipp (oljeholdig/forurensende/spillvann/søppel) under daglig drift og ved hendelser
- Eget kapitlet om operasjon manualens innhold med veiledning
- Eget kapittel om bemanning og opplæring der det bla kreves avansert kurs/opplæring for kaptein og overstyrmann og basis kurs/trening for navigatørene
- Tungoljediskusjonen og 'black carbon' er holdt utenom Polarkoden da disse problemstillingene er å betrakte som verdensomspennende og kan ikke løses via Polarkoden



TAKK FOR OPPMERKSOMHETEN

