

# Polarkoden passerte milepæl

Spontan og samlet applaus markerte godkjenningen av Polarkodens sikkerhetsdel i IMO i mai. Norge har spilt en sentral rolle i utarbeidelsen av koden.



**Steinar Haugberg**  
Steinar Haugberg  
Seniorrådgiver  
Sjøfartsdirektoratet

- Jeg kan ikke huske at noe forslag fra noen arbeidsgruppe er blitt stående udebattert og uendret, og jeg kan heller ikke huske at forsamlingen har applaudert på denne måten, sa den danske komitélederen, Christian Breinholdt, da forslaget fra polarkodens arbeidsgruppe var blitt klappet gjennom i plenums-samlingen i sjø sikkerhetskomiteén (MSC) i FNs sjøfartsorganisasjon IMO.

Smil, latter og tilfredshet preget den norske delegasjonen til IMO etter vedtaket og den spontane og uventede applausen. Norge har hatt en sentral rolle i utarbeidelsen av Polarkoden, og Sjøfartsdirektoratets seniorrådgiver Turid Stemre har ledet arbeidet de siste fem årene. Hun var svært fornøyd etter møtet.

- Det føles veldig deilig å være ferdig,

for det ligger svært mye hardt arbeid bak denne godkjenningen. Etter at Norge, Danmark og USA foreslo en Polarkode i 2009 har vi hatt mange møter både i IMO, mellom de arktiske landene, i korrespondansegrupper og ulike komiteer før vi nå har en ferdig tekst. Det har vært utfordrende til tider, med mange medlemsstater og organisasjoner med ulike syn. Det har krevet en del diplomati og korridorvirksomhet for å finne gode kompromisser, men har gått lettere etter hvert som arbeidet har beveget seg fremover, sier Stemre.

## SIKKERHET OG MILJØ

Godkjenningen i komiteén innebærer at Polarkoden – IMOs regelverk for skipsfart i polare strøk – er ett skritt nærmere fullføring. Koden er delt i to, en sikkerhetsdel som gjelder tekniske standarder for skip, kvalifikasjoner for mannskap og operasjoner i polare strøk, og en miljødel med



APPLAUS FOR POLARKODEN: Fra venstre delegasjonsleder Haakon Storhaug (Sjøfartsdirektoratet), Kjersti Høgestøl (Norges rederiforbund), leder for arbeidsgruppa for Polarkoden, Turid Stemre, og teknisk direktør Lasse Karlsen i Sjøfartsdirektoratet.

APPLAUSE FOR THE POLAR CODE: From left Head of Delegation Haakon Storhaug (NMA), Kjersti Høgestøl (Norges Shipowners' Association), chairman of the Polar Code Working Group, Turid Stemre, and Technical Director Lasse Karlsen from the NMA.

PHOTO: STEINAR HAUGBERG

regelverk som skal bidra til å forhindre forurensning. Kravene i koden kommer i tillegg til det allerede eksisterende internasjonale regelverket for skipsfarten.

Polarkoden skal være obligatorisk for skipsfart i de definerte havområder i Arktis og Antarktis. Skip som planlegger å ferdes i disse områdene, må tilfredsstille kravene i Polarkoden og sertifiseres for operasjon i områdene. Koden legger opp til en sertifise-

ring med operasjonelle begrensninger relatert primært til isforhold og temperaturer.

Skipene må også ha en egen operasjonsmanual for polare strøk som spesifiserer

hvordan skipet skal operere i disse områdene. Norskekysten er ikke inkludert i farvann som krever sertifisering etter Polarkoden.

Polarkoden er utarbeidet som en risiko-

basert kode og den tar hensyn til utfordringer som anses som spesielle for Arktis og Antarktis, blant annet røffe, raskt skiftende vær- og isforhold og et sårbart miljø. Miljødelen av koden er fremdeles under utarbeidelse i IMO, og skal etter planen godkjennes av miljøvernkomiteén (MEPC) i løpet av høsten 2014. Norge er også representert i dette arbeidet. Polarkoden ventes å tre i kraft fra 1. januar 2017.

## ET PUSLESPILL

Sjøfartsdirektoratet leder den norske delegasjonen til IMO ved dette møtet i sjø sikkerhetskomiteén. Delegasjonen består ellers av representanter fra Nærings- og fiskeridepartementet, Kystverket, Samferdselsdepartementet, Norges Rederiforbund, Wilh. Wilhelmsen og DNV GL. Representasjonen varierer i henhold til fagfelt, men delegasjonene kan telle opp mot tjue personer. For vårens møte i MSC er hovedfokus på Polarkoden, men også saker som gjelder farlig last, piratvirksomhet og passasjerskipssikkerhet skal tas hånd om. Før alle møter i IMO gjennomføres det forberedende delegasjonsmøter for å bestemme Norges posisjon (standpunkt) i de ulike agenda-punktene.

I den store plenumssalen i IMOs hovedkvarter, innen synsvidde for Big Ben i London, er representanter for de 170 medlemslandene benket alfabetisk etter nasjonens navn. Lyset er dempet, og all >>>

## The Polar Code reached a milestone

Spontaneous and unanimous applause marked the approval of the Polar Code's safety part at the IMO in May. Norway has played a central role in developing the Code.

- I can not remember any proposal from a working group remaining undebated and unchanged, and I can also not remember that the Plenary has applauded like this, said the Danish chairman of the Committee, Christian Breinholdt, when the proposal from the Polar Code Working Group received unanimous applause in the plenary session of

the Maritime Safety Committee (MSC) of the International Maritime Organization (IMO).

Smiles, laughter and satisfaction characterized the Norwegian IMO delegation after the adoption and the spontaneous and unexpected applause. Norway has played a central role in developing the Polar Code, and Senior Adviser Turid Stemre from the Norwegian Maritime Authority (NMA) has chaired the work the last five years. She was very happy after the meeting.

- It feels really good to be done, because there is a lot of hard work behind this approval. After Norway, Denmark and USA proposed a Polar Code in 2009, we have had many meetings in both the IMO, between the

Arctic countries, in correspondence groups and various committees before we now have a final text. It has been challenging at times, with many member states and organizations with different views. It has required some diplomacy and lobbying to find good compromises, but as the work has moved forward, things have become easier, says Stemre.

## SAFETY AND ENVIRONMENT

The approval of the Committee means that the Polar Code – IMO's International Code of safety for ships operating in polar waters – is one step closer to completion. The Code is divided into two parts, one safety part concerning technical standards for ships, qualifications for crew and operation in Polar areas,

and one environment part with regulations for pollution prevention. The requirements of the Code are supplementary to existing international conventions and codes for ships operating in polar waters.

The Polar Code will be mandatory for ships operating in defined waters of the Arctic and Antarctic. Ships intending to operate in these areas must meet the requirements of the Polar Code and be certified for operation in the areas. According to the Code, certification is based on operational limitations related primarily to ice conditions and temperatures.

The ships must also carry a Polar Water Operational Manual with sufficient information regarding the ships' operational capabilities and limitations in these areas. The Norwegian coast is not included in the waters for which certification is required pursuant to the Polar Code.

The Polar Code is developed as a risk-based

code and takes into account the challenges that are considered unique to the Arctic and Antarctic, including harsh, rapidly changing weather and ice conditions and a vulnerable environment. The environment part of the Code is still under development in the IMO, and is scheduled to be approved by the Marine Environment Protection Committee (MEPC) by Fall 2014. Norway is also represented in this work. The Polar Code is expected to enter into force on 1 January 2017.

## A PUZZLE

The NMA leads the Norwegian IMO delegation for this meeting in the Maritime Safety Committee. In addition, the delegation consists of representatives from the Ministry of Trade, Industry and Fisheries, the Norwegian Coastal Administration, the Ministry of Transport and Communication, the Nor-

wegian Shipowners' Association, Wilh. Wilhelmsen and DNV GL. The representation varies according to field, but delegations can count up to twenty persons. For the MSC Spring meeting, the main focus will be on the Polar Code, but also matters related to dangerous goods, piracy and passenger ship safety will be dealt with. Prior to all IMO meetings, preparatory delegation meetings are conducted in order to decide Norway's position in the different agenda items.

In the large main hall at the IMO headquarters, within sight of Big Ben in London, representatives from the 170 member countries are seated alphabetically according to their nation's name. The lights are dimmed, and all official communication is done via microphones and headsets so that the translators can perform simultaneous interpreting. Meeting chairs and the Secretariat on the

offisiell kommunikasjon foregår via mikrofoner og hodetelefoner for at simultanoversetterne kan gjøre jobben sin. Møteledelse og sekretariat på podiet fremme i salen inkluderer også IMO's generalsekretær Koji Sekimizu, som har gjort innføringen av Polarkoden til en av sine prioriterte saker, og som følger alle møtedagene.

Forslag, debattinnlegg og komitéleders kommentarer preges av formelle høflighetsfraser med noen forsiktige innslag av tørr diplomatumor. Kun nasjonenes navn brukes, delegatene har ingen interesse som individer. Uten hodetelefoner hører man lav samtale mellom delegatene mens ulike lands forslag og innlegg vurderes i forhold til eget lands standpunkter og allianser. Alle innlegg tas opp, og lydfiler legges fortløpende ut på IMO's nettsider.

– Vedtak fattes mer gjennom diskusjoner og konsensus enn enstemmighet, for det ville neppe vært noen farbar vei om alle vedtak skulle være enstemmige. Et hvert IMO-medlem kan kreve avstemming i saker som gjelder bindende regelverk, men alle strekker seg langt for å unngå det. Dette er kjent som «the famous IMO spirit of compromise», sier delegasjonsleder Haakon Storhaug fra Sjøfartsdirektoratet.

– Møtelederne er dyktige på å se hvilken vei salen går, og sekretariatet sitter og teller innlegg for og imot. Jeg kan bare huske noen få tilfeller av rene avstemninger, og de har hatt en tendens til å skape



MINISTERMØTE: Nærings- og handelsminister Monica Mæland (H) møtte IMO's generalsekretær Koji Sekimizu i mai

MINISTER MEETING: Minister of Trade, Industry and Fisheries, Monica Mæland had a meeting with IMO's Secretary-General Koji Sekimizu in May.

PHOTO: STEINAR HAUGBERG

motsetninger i stedet for enighet, om prosessen i salen, sier han.

Storhaugs jobb er å koordinere forberedende arbeid, bidra til å utarbeide posisjoner og ta ordet i plenum for å fremme Norges synspunkter. Han noterer seg at Norge er enig i de fleste av de ulike vedtakene under MSC's 93. møte, og uenige i et fåtall av dem.

#### [SQUARE BRACKETS]

Stemningen er noe mer avslappet i arbeidsgruppen for Polarkoden, ledet av

Turid Stemre. De har samlet seg i et av de større komiterommene, men mer intimt enn plenumssalen. Her er snippen løsere og det er rom for litt mer humor.

Men arbeidet er møysommelig. Utkastene til tekst som behandles har fått sin form gjennom mange runder i tidligere møter, i underkomiteer og i e-poster mellom medlemmene i korrespondansegrupper. Den går gjennom linje for linje.

Canada ber om at en definisjon på gammel is blir tatt med i koden. Møte-

Storhaug's job is to coordinate the preparatory work, contribute in preparing positions and to speak in plenary to promote Norway's views. He marks that Norway agrees with most of the decisions made during the 93rd session of the MSC, and disagrees only with a few of them.

#### [SQUARE BRACKETS]

The atmosphere is somewhat more relaxed in the Polar Code Working Group, chaired by Turid Stemre. They have gathered in one of the larger committee rooms, but the room is more intimate than the main hall. The tone is less formal and there is room for a little more humour.

The work, however, is laborious. The draft text that is being considered has been formed



UFORMELL PRAT: I en pause i arbeidsgruppens tette program blir det også tid for en spøk for Sjøfartsdirektoratets Turid Stemre (i midten).

INFORMAL CHAT: During a break in the Working Group's tight schedule, Turid Stemre (in the middle) from the NMA also finds time for a joke.

PHOTO: STEINAR HAUGBERG

ledelsens sekretær taster mens kanadieren leser. «Is som har tint og frosset igjen i mer enn en vintersesong». Det er litt forvirring om ordet «thawed» (tint) og kanadieren må forklare siden det ikke er noen simultanoversettere i arbeidsgruppene. Mer språkforvirring oppstår senere, da Frankrike uttaler et engelsk ord på sin egen måte. Latter i salen da det blir oppklart hva franskmannen forsøker å si.

All tekst som det er uenighet om eller hvor ordlyden ikke er avklart, skrives inn i «square brackets» - skarpklammer. På skjermen bak podiet ruller teksten i dokumentet opp og ned, og endringer redigeres inn fortløpende. Det skal klart hode og detaljkunnskap om regelverket til for å ha oversikten over teksten, som endrer seg fortløpende gjennom dagen og så renskrives om kveldene. Under møtene er man avhengig av dyktige sekretærer,

som ofte jobber 18-timers dager for å få endringene på plass.

Et avsnitt i teksten er ferdig diskutert, og Turid Stemre foreslår:

– Kan vi stryke dette avsnittet nå? Ja eller nei?

Latter i arbeidsgruppen.

– Det er bare å si ja eller nei, men da må forsamlingen våkne litt!

Mer latter, før Panamas representant gir tegn til innlegg, og svarer høyt og tydelig ja.

>>>

podium in the front in the main hall also includes IMO's Secretary General Koji Sekimizu, who has made the implementation of the Polar Code one of his priority issues, and who follows every day of the meeting.

Proposals, statements, interventions and comments from the chairman of the committee are characterized by formal polite remarks with an element of dry diplomat wit. Only the nations' names are used; the delegates as individuals are of no interest. When not wearing a headset, quiet conversation between the delegates can be heard while proposals and statements and interventions from different countries are assessed in relation to their own countries' positions and alliances. All speeches are recorded and audio files are published regularly on the IMO website.

Decisions are more often made through discussions and consensus rather than unanimity, because it would hardly be a viable alternative if all decisions were to be unanimous. Any IMO member may require voting in matters related to mandatory rules, but everyone goes to great lengths to avoid it. This is known as «the famous IMO spirit of compromise». The chairs are skilled at seeing which way the plenary session is headed, and the Secretariat count interventions for and against.

- I can only remember a few cases where we have used voting, and they have tended to create contradictions rather than consensus, Head of Delegation Haakon Storhaug from the NMA says when describing the process in the plenary sessions.

through several rounds in previous meetings, subcommittees and e-mails between members of correspondence groups. It is reviewed line by line.

Canada requests that a definition of the term "multi-year ice" is included in the Code. The secretary of the meeting types while the Canadian reads. «Ice which has thawed and then frozen more than one Winter». There is some confusion about the word «thawed» and the Canadian must explain since there are no interpreters in the working groups. More confusion arises later, when France pronounces an English word with a French accent. The group laughs when it is explained what the Frenchman is trying to say.

Text subject to disagreement or where the wording is not clarified is typed in square

brackets. On the screen behind the podium, the text of the document is scrolled up and down, and amendments are made continuously. It requires a sharp mind and detailed knowledge of the Code in order to keep track with the text, which is amended continuously and then transcribed in the evenings. The meetings are dependent on skilled secretaries, who often work 18-hour days to edit the texts.

A discussion on a section of the text is finished, and Turid Stemre suggests:

– Can we delete this section now? Yes or no? Laughter in the Working Group.

– You only need to say yes or no, but then the group has to wake up!

More laughter, before Panama's representative wants to make a statement, and says «yes» loud and clear.

– Thank you, Panama, then we delete this section.

And this is how international regulations are developed; word by word, sentence by sentence and section by section.

**CERTIFICATES MOST IMPORTANT**

As an Arctic state with territorial claims in the Antarctic, Norway has had special interest in the development of the Polar Code. Shipping in waters surrounding Svalbard, Jan Mayen and Bear Island, as well as shipping traffic in the Barents Sea and the North West and North East Passage may be affected by the provisions of the Polar Code. Climate change and ice melting lead to increased opportunities for commercial shipping in these areas, especially the northern sea routes between the Atlantic and the Pacific.

>>>



I PLENUM:  
Den norske  
delegasjonen på  
plass i IMOs  
plenumsal i  
London.

IN PLENARY:  
The Norwegian  
Delegation in the  
main hall of the  
IMO in London.  
PHOTO: STEINAR HAUGBERG

– Tusen takk, Panama, da stryker vi avsnittet.

Slik blir internasjonalt maritimt regelverk til; ord for ord, setning for setning og avsnitt for avsnitt.

#### SERTIFIKATET VIKTIGST

Norge har som arktisk stat med territorialkrav i Antarktis hatt vesentlige interesser i utarbeidelsen av Polarkoden. Skipsfart i farvann omkring Svalbard, Jan Mayen og Bjørnøya, samt skipstrafikk i Barents-havet og Nordvest- og Nordøstpassasjen vil kunne bli berørt av Polarkodens bestemmelser. Klimaendringer og ismelting fører til økte muligheter for kommersiell skipsfart i disse områdene, spesielt de nordlige sjørutene mellom Atlanterhavet og Stillehavet.

– Det aller viktigste ved koden er kravet om et eget sertifikat for ferdsel i polarområdene. Det gir oss mulighet til å vurdere om skip er skikket til å ferdes i Arktis eller ikke. Dette vil få stor betydning for sikkerheten ved skipstrafikk rundt Svalbard og den fremvoksende oljeindustrien i nordområdene, sier Turid Stemre.

Under et besøk i London i mai, mens sjøsikkerhetskomitéen var samlet, møtte nærings- og handelsminister Monica Mæland (H) IMOs generalsekretær Koji Sekimizu, og tok blant annet opp arbeidet med Polarkoden.

– Gjennom utvikling av bindende globale regler for skipsfarten kan vi sikre like konkurranseforhold for næringen.

Det er viktig at vi finner globale løsninger på de utfordringer som internasjonal sjøfart står overfor, enten det er snakk om miljø, piratvirksomhet eller sikkerhet, sier Mæland.

Generalsekretær Sekimizu har vist stort engasjement i dette arbeidet, og har aktivt søkt samarbeid med landene i Arktisk Råd for å legge til rette for en implementering av Polarkoden.

– Selv om Polarkoden blir vedtatt og trer i kraft, gjenstår fortsatt et stort arbeid for å etablere infrastruktur innen sjøkart, redningstjenester og beredskap mot marin forurensning. IMO ønsker å styrke samarbeidet med de arktiske landene innen disse områdene, har Sekimizu uttalt. ■

– The most important part about the Code is the requirement for a certificate for operation in the polar areas. This gives us an opportunity to assess whether ships are can operate in the Arctic or not. This will be very important for the safety of maritime traffic in the waters around Svalbard and the emerging oil industry in the North, Turid Stemre says.

During a visit to London in May, while the Maritime Safety Committee was gathered, the Minister of Trade, Industry and Fisheries, Monica Mæland, had a meeting with IMO's

Secretary-General Koji Sekimizu, and, among other issues, talked about the development of the Polar Code.

– Through development of mandatory global regulations for the maritime industry, we can ensure equal competitive conditions for the industry. It is important that we find global solutions to the challenges facing international shipping, whether we are talking about the environment, piracy or safety, Mæland says.

Secretary-General Sekimizu has shown

great commitment to this work, and has actively sought cooperation between the countries in the Arctic Council in order to facilitate an implementation of the Polar Code.

– Although the Polar Code is adopted and enters into force, a major effort remains to establish infrastructure in navigational charts, rescue services and emergency response to marine pollution. The IMO wants to strengthen the cooperation with the Arctic countries in these areas, Sekimizu has stated. ■



#### Paris MoU:

GJENVALGT: Brian Hogan (til høyre) fra Irland ble gjenvalgt som styreformann for Paris MoU, og fikk overrakt en gave fra generalsekretær Richard Schiferli.

FOTO: LINDA KÖRPERSHÖEK

## Havnestatsmøte i Vilnius

Mer realistiske øvelser på passasjerskip var blant anbefalingene fra et samlet havnestatsmøte.



Thor Clausen  
Senioringeniør  
Sjøfartsdirektoratet

Omlag seksti deltakere var samlet da Paris MoU avholdt sitt havnestatsmøte nr. 47 i Litauens hovedstad Vilnius, fra 19. til 23. mai i år. Alle medlemsstatene var på plass, og det var også representanter til stede fra EU-kommisjonen og EMSA, og fra Montenegro som snart blir nytt medlem av Paris MoU.

Blant sakene som ble gjennomgått i år var HAVEP (Harmonized Verification Programme), som er en ytterligere kontroll på passasjerskip, på bakgrunn av Costa Concordia-ulykken i januar 2012. Denne ble gjennomført i hele 2013. Resultatet ble gjennomgått, og man konkluderte med at selv om det gjennomgående er god etterlevelse av reglene i SOLAS, så bør skipene utføre mer realistiske øvelser om bord, særlig i forhold til brann og evakuering.

Det ble lagt stor vekt på de årlige konsentrerte inspeksjonskampanjene (CIC) som gjennomføres på alle skip i perioden september til november. Dette er en ekstra inspeksjon som blir utført ved vanlig havnestatskontroll. I år er det hviletid i henhold til STCW-konvensjonen som står på programmet. Kampanjen er et samarbeid med Tokyo MoU.

Ellers ble det bestemt at alle pålegg som blir gitt nå skal hjemles i regelverket. Tidligere var det bare ved tilbakeholdelse at påleggene måtte hjemles.

Det var en rekke observatører som deltok på møtet, blant annet US Coast Guard, Black Sea MoU, Caribbean MoU, Mediterranean MoU, Tokyo MoU og Vina del Mar Agreement. Nytt av året er at Abuja MoU og Indian Ocean MoU også ble godkjente som observatører på Paris MoU sine møter. Dette er meget viktig for at hele verden kan samarbeide om havnestatskontroll og at inspeksjonene blir gjennomført på en mest mulig lik måte. ■

RS Sjøredningsskolen

– ditt sikkerhetscenter i Norge

Alle sjøfolk, både offiserer og underordnet mannskap, må innen **01.01.2017** gjennomføre oppdatering av sin sikkerhetsopplæring, uavhengig av om de er aktivt seilende eller ikke. I henhold til de nye kravene må man i fremtiden gjennomføre slik oppdatering hvert 5. år.

RS Sjøredningsskolen i Horten tilbyr alle relevante kurs som kreves i henhold til kvalifikasjonsforskriften både for underordnet mannskap og offiserer.

Se vår hjemmeside [www.sjoredningsskolen.no](http://www.sjoredningsskolen.no) for mer informasjon.

RS Sjøredningsskolen AS – Tlf +47 33 07 12 20