

## Anbefalinger ved operasjon i polare områder - for fartøy uten polarskipssertifikat

Sjøfartsdirektoratet ønsker å øke fokus på sikkerhet og miljø for mannskap og fartøy som opererer i polare områder, og vil med dette gi noen anbefalinger for fiskefartøy og andre fartøy uten krav til polarsertifisering. Dette kan være små fartøy med inntil tolv passasjerer, mindre lasteskip og passasjerskip på Svalbard som skal forholde seg til polarkoden, men som ikke har polarskipssertifikat.

Operasjon i polare områder er krevende, med uforutsigbare vær- og isforhold. Fartøy som skal operere i slike områder bør ta sine forholdsregler og planlegge turen godt.

### Hva bør rederiet og fartøyets besetning tenke gjennom før avreise?

Sikkerhetsstyringssystemet er rederi og fartøyets verktøy for å planlegge og utføre operasjoner på en måte slik at risikoen minimeres.

I sikkerhetsstyringssystemet skal alle rutineoperasjoner beskrives, og det skal gjøres risikovurderinger og utarbeides beredskapsplaner. Selv om det ikke er krav om et eget polarskipssertifikat, vil mye av polarkodens innhold være relevant som veiledning ved utarbeidelse av prosedyrer og beredskapsplaner før operasjon i polare områder.

Er fartøyet egnet til å operere i det aktuelle farvannet?

Det må gjøres en vurdering av selve fartøyet. Hvilket farvann er fartøyet sertifisert for? Hva er fartøyet bygd for å tåle, og er det vedlikeholdt slik at det faktisk tåler påkjenningene det er bygd for og kan komme ut for?



## Miljø

Polarkoden er delt i to deler – en for sikkerhet og en for miljø. Del II handler om miljø og kommer som tilleggskrav til hvert av vedleggene i MARPOL. Det betyr at når et vedlegg til MARPOL gjelder for et gitt skip så gjelder også de polarkodebestemmelsene som «hører til» det vedlegget for det skipet. Et skip som ikke er omfattet av sikkerhetsdelen til polarkoden kan være omfattet av miljødelen. Det er flere operasjonelle krav i miljødelen som rederi og mannskap må sette seg inn i.

Er mannskapet kompetent, kjent med prosedyrene og de risikoene som er identifisert i risikovurderingene?

For fartøy som er omfattet av Polarkoden er det krav om ekstra opplæring og sertifisering for offiserene ombord, se kvalifikasjonsforskriftens § 58 a) og b). Dette kravet gjelder ikke for alle fartøytyper (f. eks fiskefartøy), men rederier plikter likevel å sørge for tilfredsstillende opplæring uansett fartøytype. Hver enkelt som har sitt arbeid om bord skal også i henhold til forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse få nødvendig opplæring for å kunne utføre sitt arbeid på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.

Forholdene i polare områder stiller høyere krav til kompetanse. Dette gjelder ikke minst bruken av navigasjons- og radioutstyr, da dette utstyret kan påvirkes av høye breddegrader. I tillegg er det lite utbygd mobildekning og VHF-dekning. Videre må det i risikovurderinger vurderes hvilke muligheter det er for å få hjelp dersom noe uforutsett skjer underveis. Eksempelvis bør det allerede når rederiet planlegger å sende et fartøy til et polart område, kartlegges avstand til søk- og redningsressurser, nødhavn, slepehjelp, eller til andre fartøy som kan hjelpe til i en nødsituasjon.

Har mannskapet tilgang på oppdatert informasjon om vær, vind, strøm- og sjø, og isforhold?

Radiokontakt i polare områder kan by på store utfordringer da dekningen varierer stort. Dette kan bety at det kan være vanskelig å få oppdatert informasjon, noe som stiller høye krav til planlegging på forhånd. IMO har utarbeidet retningslinjer for navigasjon og kommunikasjon i polare strøk (MSC.1/Circ. 1612). Disse kan være nyttige å sette seg inn i.

Iskartene som blir utarbeidet blir ikke nødvendigvis oppdatert hver dag og er ikke høyoppløselige. De gir også bare et bilde av nåtiden og er ikke en prognose. Isforhold kan forandre seg raskt og er vanskelige å forutse. Det er viktig at mannskapet kjenner til hvordan de får tilgang på informasjonen og kvaliteten på informasjonen.

Hvor gode er kartene? Bør det tas spesielle forbehold med tanke på gamle oppmålinger?

Mange av kartene rundt Svalbard er basert på gamle oppmålinger. Ikke bare kan selve loddskuddene være feilaktige, men også posisjonen til loddskuddet kan være feil. Det er også mange områder som ikke er målt, da spesielt i forbindelse med isbreer som har trukket seg tilbake.

Er utstyret ombord egnet til arbeid i polare strøk?

Mannskapet må være utstyrt med gode nok arbeidsklær. Det kan være utstyr om bord som tåler ising dårlig, som f. eks antenner. Mannskapets arbeidstøy og skipsutstyr forøvrig, bør være gjenstand for vurdering og gjennomgang opp mot de forhold en vil og kan møte.

Skulle det bli nødvendig å evakuere fartøyet så må redningsdrakter, vester, flåter og lignende kunne håndtere ekstreme vær-situasjoner. IMO har utarbeidet retningslinjer om redningsmidler på skip i polare strøk (MSC.1/Circ. 1614). Disse er i utgangspunktet laget for lasteskip og passasjerskip som skal ha polarsertifikat, men er like relevante for fiskefartøy og andre som opererer i polare områder.

Vedlikehold

Det må tas høyde for at det kan være vanskelig å få tak i reservedeler på kort varsel. Noen komponenter vil kunne slites raskere og må dermed byttes oftere enn vanlig. Det bør derfor vurderes om det er behov for å bytte deler tidligere enn planlagt, eller ha med et større lager av reservedeler enn det en vanligvis har om bord.

God planlegging er nødvendig for en trygg operasjon eller seilas. Her må det tas hensyn til det som er nevnt over. Vi vil på det sterkeste anbefale at fiskefartøy og andre fartøy uten polarskipssertifisering som skal seile i polart farvann, tar i bruk sikkerhetstiltak som er beskrevet i polarkoden.

Alf Tore Sørheim  
fungerende sjøfartsdirektør

Håvard Gåseidnes  
fungerende avdelingsdirektør

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*

Aktuelt regelverk & hjelpelenker:

### Regelverk

Forskrift om vakthold for dekksavdelingen og maskinavdelingen på norske fiske- og fangstfartøy - <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1987-06-30-580>

POLARKODEN del I (sikkerhet)- <https://lovdata.no/static/SF/sf-20161123-1363-01-01.pdf?timestamp=1480078464000>

POLARKODEN del II (miljø) - <https://lovdata.no/static/SF/sf-20120530-0488-p2-01-01.pdf?timestamp=1593193860000>

Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk – [https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2011-12-22-1523/\\*#](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2011-12-22-1523/*#)

(ASH – forskriften) Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip - <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-01-01-8>

### IMO GUIDELINES

MSC.1/Circ. 1614) INTERIM GUIDELINES ON LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS FOR SHIPS OPERATING IN POLAR WATERS - <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/MSC.1-Circ.1614.pdf>

(MSC.1/Circ. 1612) GUIDANCE FOR NAVIGATION AND COMMUNICATION EQUIPMENT INTENDED FOR USE ON SHIPS OPERATING IN POLAR WATERS - <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/MSC.1-Circ.1612.pdf>

Vær mm.

BarentsWatch: <https://www.barentswatch.no/tjenester/>

ArcticInfo: <https://www.barentswatch.no/arcticinfo/>

[www.yr.no](http://www.yr.no)

<https://www.met.no/hav-og-nordomrader-landing>

<http://ocean.dmi.dk/polarview/ugekort.php>

Sjøfartsdirektoratet

<https://www.sdir.no/sjofart/fartoy/miljo/polar-skipsfart/>

<https://www.sdir.no/sjofart/fartoy/fartoystyper/>

<https://www.sdir.no/sjofart/fartoy/fartoystyper/fiskefartoy/fiskefartoy-over-15-meter/polarkoden-for-fiskefartoy/>

Andre

Hovedredningssentralen: <https://www.hovedredningssentralen.no/>

Politi/Sysselmann: <https://www.sysselmannen.no/>

Arctic Shipping Best Practice Information Forum: <https://pame.is/arcticshippingforum-part-ia-safety-measures>