



Sjøfartsdirektoratet
post@sdir.no

Deres ref.: 2025/22435-I

3. juli 2025

Høringsvar – Forslag til forskrift om skip som bruker batterisystem med litium-ion-celler som har samlet kapasitet på 20kWh eller mer

Cefor er en interesseorganisasjon for nordiske sjøforsikringsselskaper, og gir denne uttalelsen på vegne av våre medlemmer.

Risikovurderinger og skadeforebyggende tiltak er svært viktig fra et sjøforsikringsståsted, og klare regler er ofte en forutsetning for sikker seilas og dekning av uforutsette skader. Kombinasjonen av et mangelfullt regelverk og til dels svært varierende regler fra klasseselskapene gjør det særlig utfordrende med nye risikoer, og vi er derfor positive til at Sjøfartsdirektoratet nå foreslår minimumsregler for skip som bruker batterisystem med litium-ion-celler og svarer på utfordringer vi har sett etter skadetilfeller.

Cefor støtter i utgangspunktet forslaget til forskrift i sin helhet, men har likevel noen kommentarer til enkelte av bestemmelsene:

§ 3. Krav til skip med batterisystemer installert for dd.mm.2025

Tidligere hendelser viser mangler ved eksisterende skip som forskriften er ment å imøtekomme. Som utgangspunkt skulle vi derfor gjerne sett forskriften gjeldende for både nye og eksisterende skip fra ikrafttreden, men finner innføring av kompensierende tiltak for de eksisterende skipene tilfredsstillende som en overgangsordning.

§. 5. Batterivalg og konfigurasjon

Cefor vil særlig bemerke betydningen av at batterisystemer nå foreslås designet slik at de ikke avgir flammer eller gass til batterirommet ved en intern cellefeil og støtter dette kravet.

Når det gjelder propageringstester merker vi oss at Sjøfartsdirektoratet ikke foreslår noe krav om dette i forskriften. Det skal i stedet vurderes en senere forskriftsfesting når den nye internasjonale industristandarden etter planen publiseres 31. desember 2026. Cefor vil understreke betydningen av slike propageringstester, og anmoder om at krav om utforming, bygging og testing av

batterisystem i samsvar med den nye industristandarden gjennomføres i forskriftens § 5 så raskt det praktisk er mulig etter publiseringsdato.

§ 7. Landstrømsforsyning

Vi merker oss at forslaget ikke omfatter krav til operasjonsprosedyrer, men at Sjøfartsdirektoratet skriver at det er «rimelig å forvente at næringen ser hen til MSC.1/Circ.1675 ved utformingen av organiseringen av arbeidet og arbeidsprosedyrene.» På dette punktet hadde vi ønsket en noe klarere formulering ved å vise til at disse retningslinjene er å anse som en bransjestandard for slike operasjoner per i dag.

§ 10. Risikoanalyse

Vi er enig i nødvendigheten av kompetanse for at risikoanalyser skal ha noen verdi, og støtter krav om dette i forskriften som et viktig skadeforebyggende tiltak.

§ 13. Overvåkning og alarmer

Vi merker oss at det i § 13 fremgår at alarm i forbindelse med «inngangsdør, åpen stilling» er markert som et minimumskrav, mens det i § 14(4) fremgår at «Dører til batterirom skal enten være normalt lukkede dører med alarm eller være selvlukkende.» Slik § 14(4) (og § 30(3)) er formulert kan dette tolkes som at minimumskravet i § 13 kan fravikes, og vi stiller spørsmål ved hvorvidt dette har vært intensjonen?

Sammenlignes tabellene i §§ 13 og 26 spesifiseres det i § 26(1) at det også skal være overvåkning og alarm på «ladesystem» og alarm ved «feil» og «ventilasjon i dedikert avgasskanal, hvis installert». Tilsvarende er ikke tatt med i tabellen for de større skipene i § 13. Vi etterlyser en nærmere begrunnelse for dette i høringsbrevet.

§ 14. Batterirom

DNV stiller krav om at det ikke skal være direkte adkomst til batterirom fra områder der passasjerer har tilgang, mens forskriftens § 14(5) kun krever at det ikke skal være direkte adkomst til batterirom fra kontrollstasjoner, rom i innredningen eller arbeidsrom. Dersom det er mulighet for at passasjerer kan ha adkomst fra dekksonråder ber vi Sjøfartsdirektoratet vurdere om ikke denne bestemmelsen bør utvides til å omfatte områder der passasjerer kan ha tilgang.

I § 14(6) stilles det krav om et separat lensesystem, men det sies ikke noe om kapasiteten av dette sett i forhold til overrislingsanlegget som er nærmere spesifisert i § 20(7). Vi antar disse må sees i sammenheng.

§ 19. Gassdeteksjonssystem

Det fremgår ikke av høringsbrevet hvorvidt det også kan være nødvendig med gassdeteksjonssystem i integrert avgasskanal fra batterisystemet. Vi stiller spørsmål ved hvorvidt dette har vært vurdert og en eventuell begrunnelse for at dette ikke er tatt inn i forskriften.

§ 21. Dekkmontert batterisystem

Batterisystem på dekk skal være «tilstrekkelig åpent mot fri luft». Samtidig stilles det krav i § 21(4) om at branndeteksjonssystemet skal kunne oppdage røyk, varme eller flammer på et tidlig stadium. Vi stiller spørsmål ved hvorvidt røykdetektorer vil fungere tilfredsstillende for et dekkmontert batterisystem som er åpent mot fri luft, og om det ikke også her bør vurderes krav om to typer av detektorer og kameraovervåkning.

§ 23. Sikkerhetsfilosofi

Sjøfartsdirektoratet understreker i tilknytning til § 1 at det er mengden lagret energi som er interessant med tanke på sikkerhet – ikke hva den brukes til. Når det gjelder sikkerhetsfilosofi bør dette prinsippet etter vår oppfatning også være førende når det gjelder krav til utførelse av risikoanalysen dersom batterikapasiteten er den samme som for større skip.

§ 39. Instruks, opplæring og øvelser om bord

Nødvendig opplæring, utstyr og prosedyrer for å håndtere en hendelse med batterier er helt avgjørende for sikkerheten om bord. Vi støtter disse kravene og vil understreke betydningen av at det også gjennomføres kontroller for å sikre en god etterlevelse av dette.

Avslutningsvis vil vi påpeke kompleksiteten ved et havari, og at ikke bare teknisk design vil inngå i en helhetlig risikovurdering. Også beredskap, nødvendig støtte samt opplæring i alle ledd må inngå i denne helheten når batteriteknologi i økende grad benyttes om bord i fartøyene.

I en global næring er det viktig at regelverk utformes med et internasjonalt formål. Vi forstår det slik at Norge vil bruke forskriften som utgangspunkt også for å utvikle internasjonale regler på dette området og støtter dette.

Med hilsen



Helle Hammer
Administrerende direktør