

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr ev. undergrupper
- OFF: Offshorerederier / plattformsejere / operatører
- Hov: Hovedorganisasjoner
- Andre:

Nr.: RSV 08-2023
Dato: 13.10.2023
Saksnr.: 2023/101628
Gjelder til: Maksimum 31.12. + 5 år
Opphever: Tidligere rundskriv serie V
Referanse til: Regler for, årstall og sidenr.

Batterisikkerhet ved landligge med og uten personell om bord

Det har kommet inn flere spørsmål og bekymringer til Sjøfartsdirektoratet fra aktører i næringen angående batterisystemer og landligge med personell om bord på fartøy. Sjøfartsdirektoratet anser det derfor som nødvendig å presisere hvilket regelverk som gjelder for landligge med personell om bord på fartøy som er utstyrt med batterisystemer.

Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip (FOR-1999-04-27-537)

Del 4. Vakthold i havn § 90:

«På ethvert skip som er trygt fortøyd eller ligger trygt for anker under normale forhold i havn, skal skipsføreren sørge for at det holdes en egnet og effektiv vakt for å ivareta sikkerheten. Særkrav kan være nødvendige for særskilte typer av fremdriftssystemer eller hjelpeutstyr om bord på skip og for skip som fører risikofylte, farlige, giftige eller meget brannfarlige materialer eller andre særskilte typer av last.»

Når litium-ion batterisystemer brukes som kraftkilde på et fartøy, oppstår en ny sikkerhetsutfordring sammenlignet med konvensjonelle kraftkilder, da energilagring og kraftproduksjon er samlet i ett produkt. Det er i et batterisystem ikke mulig å skille lagret energi fra mulige tenkilder. Ved landligge kan derfor et litium-ion batterisystem anses å ha høyere risiko sammenlignet med en generator med separat drivstofftank. Tidligere hendelser, som for eksempel på Ytterøyningen, involverte et batterisystem som ikke var i bruk, og det har også vært tilfelle der sovende personell om bord har blitt vekket av fartøyets brannalarm på grunn av røyk- og gassutvikling i batterirommet.

I vår sikkerhetsmelding SM 3 – 2019 peker vi på at det er svært viktig at fartøy ikke skal være i operasjon uten kommunikasjon mellom batterisystemet (BMS) og fartøyets alarmsystem, da dette kan medføre at viktige systemdata ikke blir formidlet til kontrollrom og bro.

Vi gjorde en presisering i SM 4-2021:

“Intensjonen er at fartøy ikke skal operere uten intakt kommunikasjon med batteripakkene da dette er nødvendig for å avdekke en hendelse i batterisystemet.”

For å ivareta sikkerheten for personell ved landligge, må det derfor være et vakthold som kan handle ved en alarm fra skipets alarmsystem. Dette vaktholdet må holdes av personell som i henhold til bemanningsoppgaven har ansvar for batterisystemene og har gjennomgått dokumentert opplæring i henhold til RSV 4 -2022: Veiledning til krav til opplæring om kjemiske lager for energi (maritime batterisystemer) om bord i norske skip.

For fartøy som skal ligge til kai uten personell om bord, må det gjøres en risikovurdering med vekt på materiell, omgivelser og miljø om hvilke tiltak som må gjøres, før det kan vurderes om det er forsvarlig å gå fra fartøyet. Risikovurderingen skal være tilgjengelig om bord.

Knut Arild Hareide
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
Avdelingsdirektør