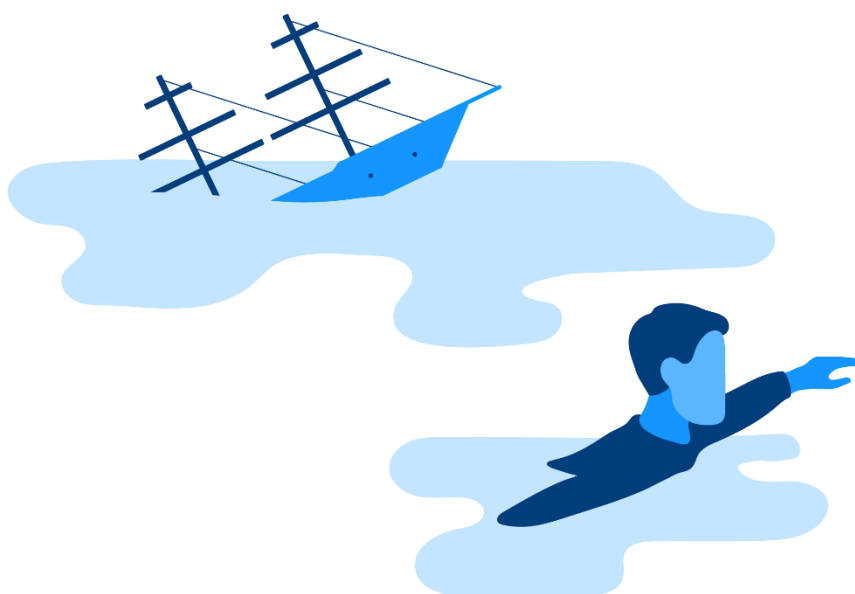


Ulykker på næringsfartøy i norsk farvann



Sjøfartsdirektoratet
2025



Innhold

Introduksjon og avgrensinger for statistikken.....	3
Overordnet ulykkesbilde.....	4
Fartøyskader	5
Personskader	6
Omkomne	7

Introduksjon og avgrensinger for statistikken

Sjøfartsdirektoratet har ansvar for å registrere og følge opp ulykker og nestenulykker på norske næringsfartøy i henhold til Forskrift om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs. Både hendelser som rammer skip og personer rapporteres til oss. Dette gir et godt grunnlag for å si noe om sikkerheten i norsk sjøfart, og hvor man bør rette fokus i arbeidet for nullvisjonen om at alle skal komme trygt hjem.

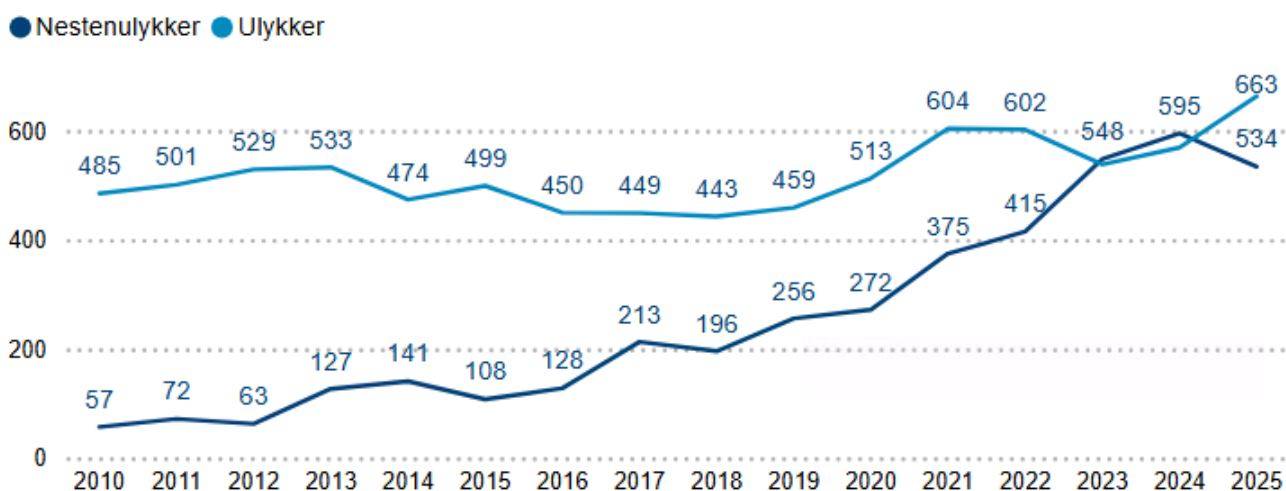
Denne rapporten inneholder informasjon om ulykker på næringsfartøy i 2025. I tillegg benyttes perioden 2020 – 2024 som sammenligningsgrunnlag for trender og utvikling. Det vil fremkomme i hver enkelt figur hvilken av de to tidsseriene som benyttes. Feil på redningsmidler er utelatt fra analysen. Likedan er nestenulykker i stor grad utelatt. Det vil fremkomme i teksten dersom nestenulykker er inkludert.

Tabell 1: Beskrivelse og definisjoner

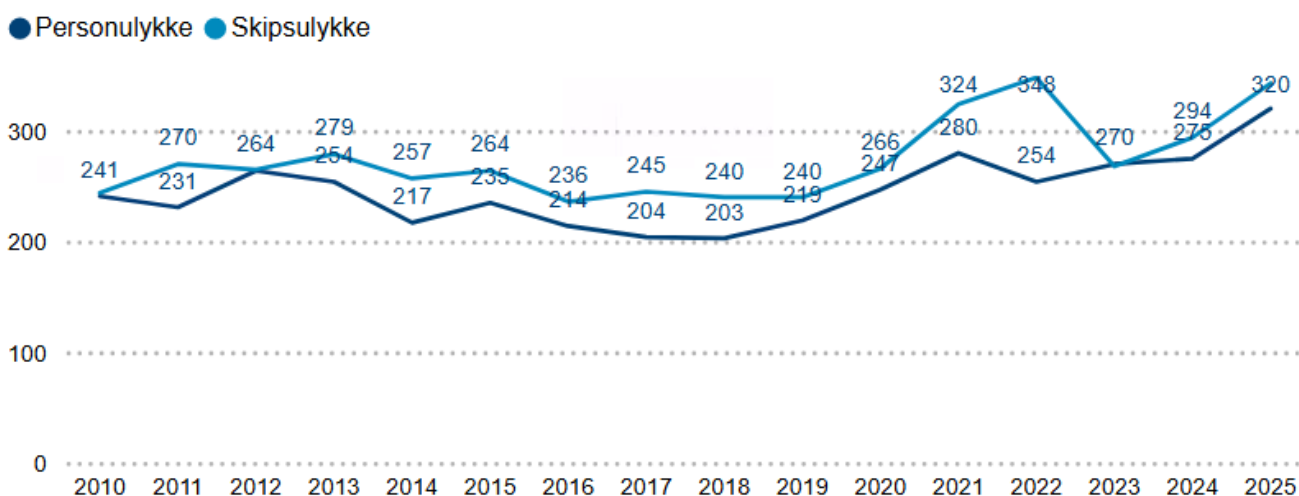
Variabel	Definisjon
Hendelse	Ulykker og nestenulykker
Ulykke	En ulykke hvor det har oppstått en skade på enten person, fartøy, eller miljø, definert etter melde og rapporteringsforskriften
Nestenulykke	En hendelse med potensial til å bli en ulykke, alternativt en mindre alvorlig personskade som har potensial til å bli en mer alvorlig hendelse.
Skipsulykke	En hendelse som involverer skipet (f.eks. kollisjon, brann)
Personulykke / Arbeidsulykke	En ulykke som ikke involverer skade på skipet, men personer ombord på skipet (f.eks. fall, klemskade).
Fartøyskade	Skaden skipet utsettes for i en skipsulykke

Overordnet ulykkesbilde

2025 ble nok et år med et høyt antall registrerte hendelser (1 197) på norske næringsfartøy. Av disse var 663 klassifisert som ulykker, mens resten var nestenulykker. Nivået av ulykker er det høyeste som er registrert de siste årene. Sammenlignet med 2024 utgjør økningen i ulykker 16,5%. Nestenulykkene er derimot blitt redusert med 10,3%.

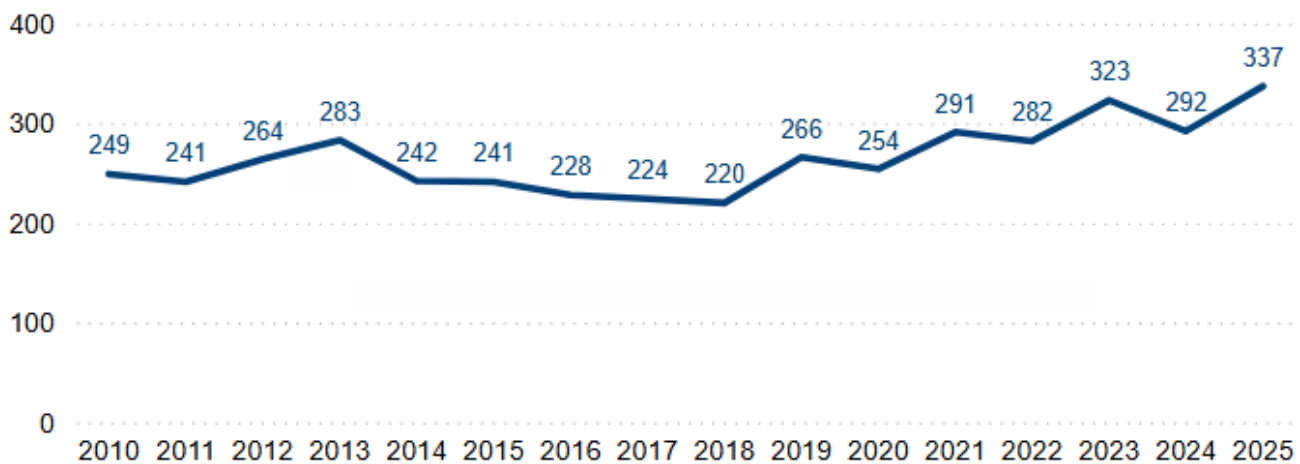


Av de 663 ulykkene som ble registrert i 2025, fordelte de seg mellom personulykker (48%) og skipsulykker (52%). Som man ser av grafen under har det vært en tydelig økning i både personulykker og skipsulykker. Lasteskip står fortsatt for den største andelen ulykker (47%), noe som må ses i sammenheng med antall fartøy, seilingsmønster og operasjonell kompleksitet. Ulykker knyttet til fiskefartøy og passasjerskip fordeler seg tilnærmet likt (ca. 25 % hver). Samlet sett viser tallene at risikobildet fordelte seg på ulike segmenter av næringen.



Det er totalt registrert 14 forlis i 2025, noe som er to færre enn i 2024. Forlisene rammet i hovedsak mindre fartøy, særlig fiskefartøy under 15 meter (86%). Dette bekrefter et vedvarende risikobilde for de minste fartøyene, hvor sårbarheten er høyere og konsekvensene ofte er mer alvorlige når ulykker først inntreffer. Et eksempel på et alvorlig forlis i 2025 er ulykken med fiskefartøyet *Amalie Sofie* som Statens havarikommisjon har besluttet å undersøke. Fartøyet var 5. august 2025 i arbeid med reketråling da det fikk slagside, kantret og senere forliste. En SART-nødpeilesender ble aktivert i forbindelse med forliset, noe som bidro til å utløse en redningsaksjon. Det var tre personer om bord i fartøyet. To av disse ble reddet, mens én person omkom som følge av ulykken.

Som det fremgår av grafen under økte antall rapporteringspliktige skader ytterligere i 2025. Totalt registrerte Sjøfartsdirektoratet 337 slike personskader i 2025. De fleste av disse var knyttet til arbeids- og personulykker (93 %), mens et mindre antall oppsto som følge av skipsulykker. Samlet sett viser dette at personskader fortsatt er et sentralt risikoområde, særlig i forbindelse med arbeidsoperasjoner om bord.



I 2025 omkom syv personer i ulykker på næringsfartøy. Det er to flere enn i 2024. Antall omkomne har holdt seg relativt stabilt de siste årene, med et gjennomsnitt på åtte i perioden 2020-2024.

Ser man utviklingen i ulykkesbilde i et lengre tidsperspektiv, fremgår et tydelig trendbrudd rundt 2020. Etter flere år med fallende eller stabile ulykkestall har både skipsulykker og personulykker økt markant. Dette understreker behovet for å analysere både underliggende årsaker og strukturelle forhold i næringen. Med nullvisjonsarbeidet om null omkomne og hardt skadde har Sjøfartsdirektoratet styrket fokus på systematisk sikkerhetsarbeid, læring fra hendelser og implementering av tiltak som reduserer risikoen for tap av liv og alvorlige personskader.

Fartøyskader

Skipsulykkene i 2025 omfatter et bredt spekter av fartøyskader, hvor enkelte ulykkestyper utgjør en vesentlig større andel enn andre. Totalt ble registrert 348 fartøyskader, noe som representerer en betydelig økning sammenlignet med 2024, hvor det ble registrert 298 hendelser. Dette er det høyeste antallet fartøyskader i perioden 2020-2025.

Grunnstøtinger var den hyppigst rapporterte ulykkestypen, og representerer en betydelig del av de registrerte skipsulykkene (30%). Antall registreringer er på samme nivå som gjennomsnittet for

perioden 2020-2024. Denne typen hendelser er ofte knyttet til navigasjon, manøvrering og planlegging av seilas, og kan ha sammenheng med både menneskelige faktorer, tekniske forhold og ytre rammebetingelser som vær, farvann og trafikkforhold.

Miljøskader og forurensningshendelser utgjør også en stor andel av skipsulykkene (17 %). Ulykker av denne typen er på samme nivå som 2024, men er betydelig høyere enn tidligere år. Denne utviklingen er særlig alvorlig gitt konsekvensene for miljø, regelverksetterlevelse og omdømme.

Kontaktskader, som sammenstøt med kai, brygge eller andre faste installasjoner, utgjør også en stor andel av skipsulykkene (15 %) og har holdt et stabilt nivå de siste årene. Slike hendelser skjer ofte i forbindelse med havneoperasjoner, anløp og avgang, og kan indikere utfordringer knyttet til manøvrering i trange farvann, kommunikasjon på bro og samhandling mellom fartøy og landorganisasjon.

Brann- og eksplosjonsskader økte i 2025 sammenlignet med året før, og antall maskinhavarier fortsatte å stige. Slike ulykker kan ha et høyt skadepotensial og kan utvikle seg til alvorlige hendelser..

Øvrige fartøyskader, som hardtværsskader, kantring og kollisjon, forekommer i et lavere antall, men bidrar samlet til et komplekst risikobilde.

Vår vurdering er at mange av fartøyskadene i 2025 oppstår i forbindelse med ordinær drift og rutineoperasjoner.

Ulykkestype	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Grunnstøting	90	112	110	100	81	102
Miljøskade/Forurensing	34	56	56	27	60	62
Kontaktskade, Kaier, Broer etc.	62	57	67	43	51	51
Brann/Eksplosjon	28	33	47	32	33	42
Annen ulykke	5	12	12	9	17	28
Maskinhavari	11	10	12	16	18	22
Hardtværsskade	11	6	7	6	13	12
Kantring	3	7	9	3	5	10
Kollisjon	19	18	22	12	6	9
Lekkasje	9	20	15	23	14	8
Fartøyet er savnet	0	0	0	0	0	2
Stabilitetssvikt uten kantring	0	2	1	1	0	0
Totalt	272	333	358	272	298	348

Personskader

I 2025 ble det registrert totalt 337 personskader, noe som innebærer en tydelig økning sammenlignet med 2024, hvor det ble registrert 292 skader. Dette er det høyeste nivået i perioden 2020–2025 og bekrefter en overordnet økende utvikling i antall personskader de siste årene. Vår vurdering er at mange av personskadene i 2025 oppstår i forbindelse med rutinemessige arbeidsoperasjoner.

Støt- og klemskader utgjorde den klart største andelen av personskadene i 2025, med 123 registrerte hendelser, og ligger fortsatt på et stabilt høyt nivå sammenlignet med tidligere år. Fall om bord var den nest største skadegruppen, med 112 skader, og representerer fremdeles et sentralt risikoområde i det daglige arbeidet om bord.

Flere andre skadeformer viser også en økning i 2025. Brann- og eksplosjonsskader er på sitt høyeste nivå i perioden, med 17 registrerte skader. Både kjemikalieskader og forgiftninger økte sammenlignet

med 2024. Selv om disse skadeformene forekommer sjeldnere enn støt-, klem- og fallskader, kan de ha alvorlige konsekvenser og krever derfor særskilt oppmerksomhet.

Belastningsskader holder seg på et relativt stabilt nivå, med 11 registrerte skader i 2025. Fall til sjøs økte sammenlignet med foregående år, mens elektrisitetsrelaterte skader fortsatt forekommer relativt sjelden.

Ulykkestype	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Støt/Klemskade	122	126	112	141	135	123
Fall om bord	74	100	98	102	87	112
Stikk/kuttskade	18	32	17	21	26	24
Brann og eksplosjon	5	5	8	10	7	17
Kjemikalieskade	7	9	8	5	9	13
Annen personulykke	11	3	14	6	8	12
Fall til sjøs	5	1	5	10	-	12
Belastningsskade	7	8	3	11	10	11
Forgiftning	3	1	9	5	7	9
Elektrisitet	1	2	6	3	3	4
Totalt	254	291	282	323	292	337

Majoriteten av personskadene skjer med besetningsmedlemmer i arbeid på fartøyet (89 %). Det er kun registrert et fåtalls hendelser i de andre personkategoriene. Antall arbeidsrelaterte personskader i 2025 er 21% enn gjennomsnittet for perioden 2020-2024.

Personkategori	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Besetningsmedlem	231	258	244	263	296	300
Passasjerer	6	0	0	2	0	0
Annen person	0	7	5	7	5	13
Totalt	237	265	249	272	274	313

Omkomne

Det er registrert syv omkomne på næringsfartøy i 2025, mot fem i 2024. Gjennomsnittlig antall omkomne i perioden 2020-2024 er åtte. Ulykker med omkomne er listet opp i tabellen under.

Ulykkegruppe	Fartøytype	Hendelsesforløp
Personulykke	Fiskefartøy	Mye tyder på at fartøyet har gått på grunn, person har falt over bord, og fartøyet har gått videre på lokasjonen hvor fartøyet ble funnet. Ble senere funnet omkommet
Personulykke	Passasjerskip	Passasjer har falt i trapp om bord. Denne hendelsen har ført til tap av liv.
Personulykke	Lasteskip	Dykker dør under redningsaksjon
Personulykke	Lasteskip	Person kom i klem mellom en gravemaskin og skroget, og døde som følge av dette. Fartøyet var seilende da ulykken inntraff
Personulykke	Fiskefartøy	En person er funnet omkommet på en sjark. Antagelig klemt i garnspill.



Skipsulykke	Fiskefartøy	Person omkom da fartøyet som holdt på med reketråling fikk slagside, kantret og senere forliste. SHK har en pågående undersøkelse av hendelsen.
Skipsulykke	Passasjerskip	Turistfiskebåt kantret. Et av barna som befant seg inne i kabinen omkom.