

Norseye-rapporten

Maritim sikkerhet og beredskap

MARS 2026

Innhold

01 OPPSUMMERING	5
02 MARITIME HENDELSER.....	6
03 REGULATORISKE OPPDATERINGER OG ANBEFALTE TILTAK.....	10
04 OVERORDNET TRUSSELBILDE I NORDEN.....	12

Disclaimer

Rapporten er utarbeidet på bakgrunn av offentlig tilgjengelig informasjon, primært fra publikasjoner utgitt av norske myndigheter siste 12 måneder. Vurderingene representerer Norseye sitt faglige skjønn på tidspunktet for publisering.

Rapporten er ment å gi et overordnet bilde på nyheter og reguleringer innen maritim sikkerhet i perioden. Tallene og trendene som presenteres er forenklinger av en kompleks virkelighet, og vi anerkjenner at det ligger betydelige nyanser bak statistikken.

Bruk av informasjonen skjer på eget ansvar. Ta gjerne kontakt med oss dersom du ønsker en vurdering av om reguleringene gjelder din virksomhet.

Høyt antall maritime ulykker i 2025

– Overordnet risikorapport for maritim sektor

Vedvarende høyt antall ulykker i 2025

675 fartøysulykker i 2025, samme nivå som rekordåret 2024. Sammenlignet med 2010 har antall fartøysulykker økt med 108 %.

37 % av ulykkene skjer i havn, noe som indikerer at risikoen er høyest nær land. Siden 2010 har det vært en markant økning i ulykker i indre kystfarvann, særlig knyttet til mindre arbeidsbåter.

Selv om antall ulykker har økt betydelig siden 2010, har antall dødsfall falt over tid. I 2025 var det totalt 6 dødsfall.

Fjerde kvartal 2025 viser en positiv utvikling.

Ulykkesnivået var gjennomgående høyt hver måned sammenlignet med tidligere år, men trenden snudde i siste kvartal. Antall ulykker var 154 i 4. kvartal, mot 174 i samme periode året før. Desember utmerket seg spesielt positivt med kun 39 ulykker.

Høringer og regulatoriske endringer

Sjøfartsdirektoratet er nå utpekt som sektortilsyn for digital sikkerhet. Det innebærer at rederier må forberede seg på kontroll og krav til cybersikkerhet og digital etterlevelse.

Staten overtar kystradiotjenesten fra Telenor med virkning fra 1. januar 2026. Sjøfartsdirektoratet overtar forvaltning av skipsradioregisteret og lisensordningen, Hovedredningssentralen overtar radiooperatørtjenesten mens Kystverket overtar den tekniske infrastrukturen.

Høy geopolitisk usikkerhet

Trusselbilde for maritime virksomheter:

Sannsynligheten for cyber-kriminalitet vurderes som svært høy risiko (nivå 5) i hele Norden. Høy sannsynlighet for angrep på IT-systemer.

Fremmedstatlig virksomhet og hybride hendelser (nivå 4):

Maritim sektor fremstår som strategisk høyt prioritert av fremmede statlige aktører pga. energi, logistikk, NATO-avhengigheter og som del av kritisk infrastruktur.

- Økt sannsynlighet for angrep på navigasjon, havneinfrastruktur og annen kritisk infrastruktur

Havarikommisjonen

– sjøulykke med fiskefartøy

Kort oppsummering av ulykken

- Alenefisker falt over bord under setting av tredje garnlenke den 1. mars 2024
- Fiskeren ble funnet livløs i sjøen etter over en halv time og omkom senere

Årsak / medvirkende faktorer

Det mest sannsynlige hendelsesforløpet er at personen falt over bord i forbindelse med håndtering av fiskeredskap. Det ble ikke gjort sikre tekniske eller operative funn som kan forklare selve fallet.

Følgende forhold vurderes som relevante:

- Hendelsen ble ikke umiddelbart varslet eller oppdaget
- Fiskeren benyttet ikke flyteplagg / flytevest
- Lav sjøtemperatur (ca. 4–5 °C) medførte rask nedkjøling (hypotermi)
- Fartøyets framdrift og innkoblet autopilot førte til at fartøyet beveget seg bort fra personen i sjøen
- Fartøyet grunnstøtte på et senere tidspunkt

Lærepunkter / anbefalinger

Rapporten pekte på følgende mulige konsekvensreducerende tiltak:

- Personlig varslingsenhet (MOB-alarm)
- Flyteplagg / arbeidsflytevest
- Trådløs elektronisk nødstop
- Tilgjengelig redningsleider
- Hovedutfordringen for alenefiskere er eksponert arbeid nær redskap på dekk
- Ingen formelle sikkerhetstilrådinger ble derimot fremhevet i rapporten

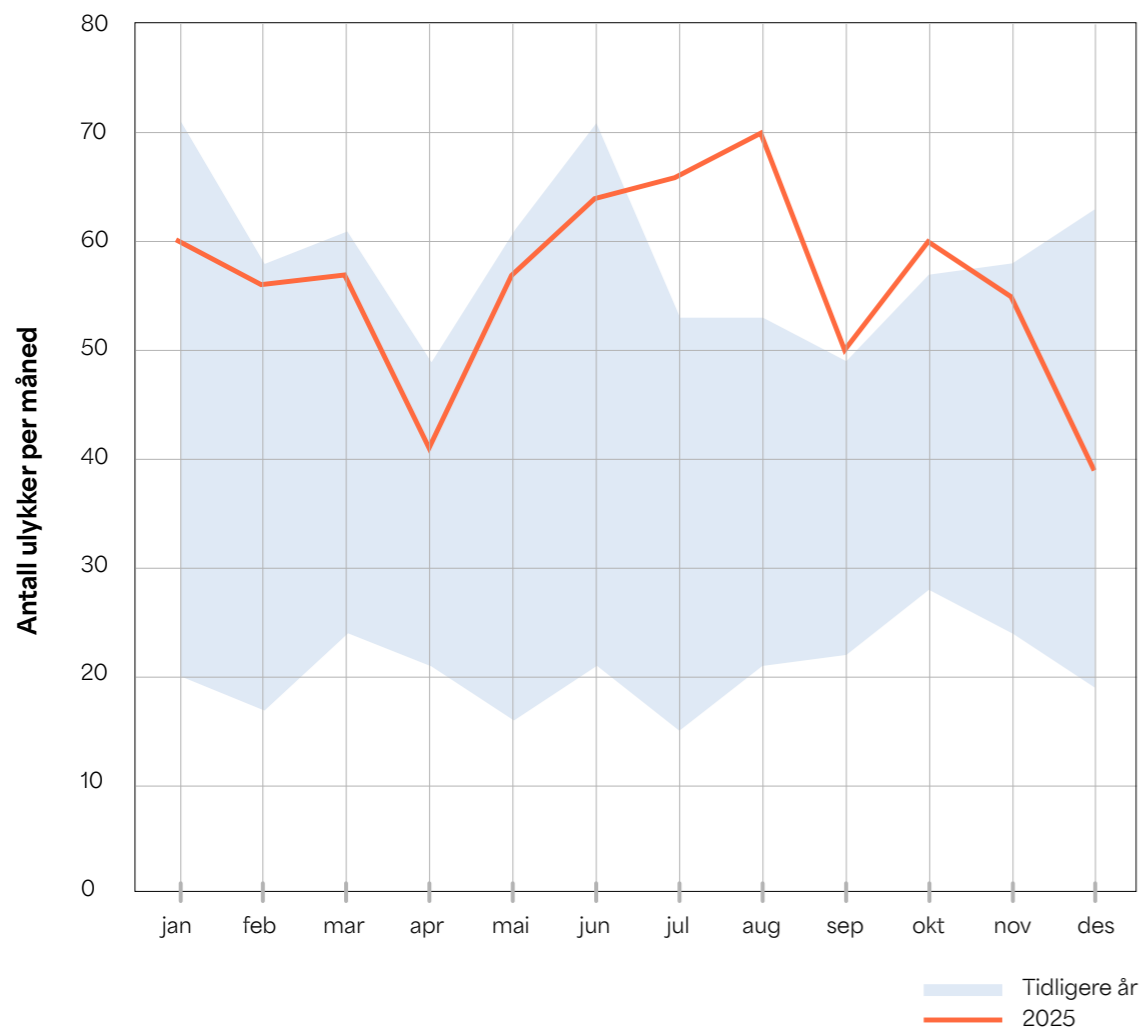
Kilde: Havarikommisjonen

Antall fartøysulykker har økt betydelig siden 2010

Totalt ble det registrert 675 fartøysulykker i 2025, en økning på 108 % siden 2010. I samme periode har antall dødsfall vist en nedadgående trend.

Juli og august hadde et markant høyere antall ulykker enn tilsvarende måneder i tidligere år.

Fjerde kvartal, desember spesielt, avsluttet med et lavere antall ulykker sammenlignet med tidligere år.



En del av økningen i antall fartøysulykker kan forklares av endret rapporteringspraksis.

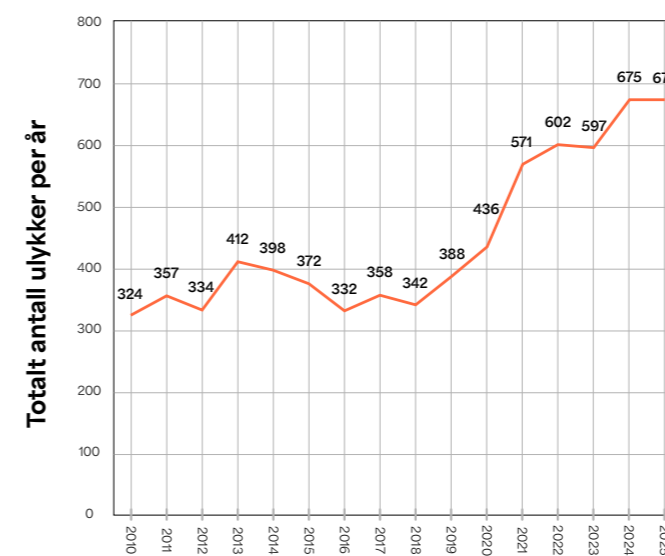
Nye forskrifter i 2015 og 2017 brakte fartøy under 15 meter inn under Sjøfartsdirektoratets tilsyn, noe som førte til at langt flere hendelser ble fanget opp.

Det antas likevel en betydelig underrapportering, særlig fra mindre fartøy.

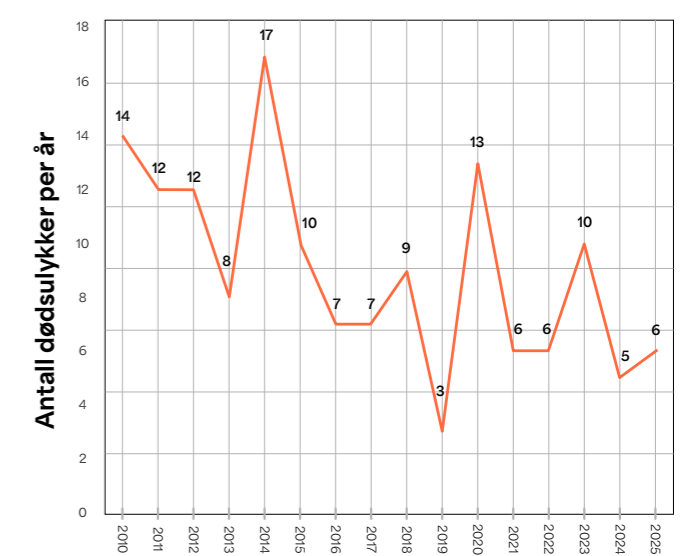
Samtidig har aktiviteten til sjøs økt betydelig siden 2014. Flere og større brønnbåter, mer komplekse avlusningsoperasjoner og nye produksjonsformer har introdusert nye risikoer. Brønnbåter alene står for over halvparten av alle personulykker i havbruk.

Organisatoriske faktorer som produksjonspress, utilstrekkelig bemanning og manglende kompetansekrav forsterker bildet.

Kilde: Sjøfartsdirektoratet, SINTEF Ocean, Norseye



2025 høyt og tangerer rekordåret 2024



6 dødsfall i 2025. Antall dødsfall har falt over tid

Forklaring

Grafene viser antall farkoster som var innblandet i ulykker i 2025. **Farkoster;** skip og installasjoner. Fritidsbåter er ikke inkludert i tallene.

Kilde: Sjøfartsdirektoratet, Norseye

«Økningen i registrerte ulykker reflekterer ikke nødvendigvis en farligere næring, men den avdekker et gap mellom aktivitetsvekst og sikkerhetskultur som næringen ennå ikke har lukket.»

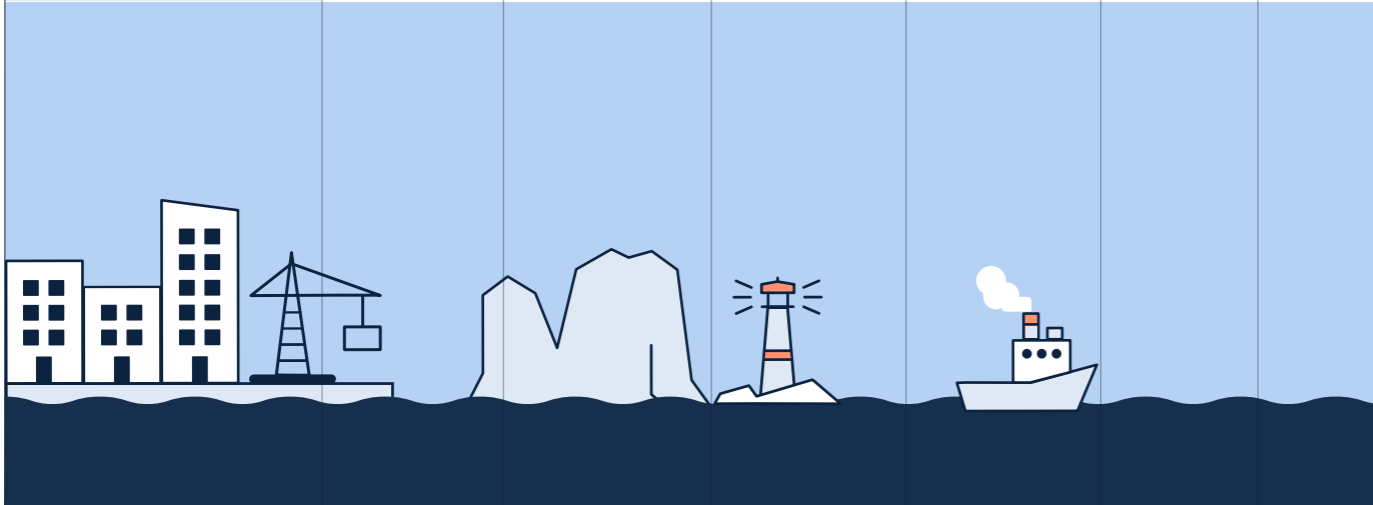
– Terje Rødahl COO Norseye

De fleste ulykkene skjer i havneområder med 38% andel av totale ulykker

Det store flertallet av ulykker skjer i kystnære farvann

Geografisk fordeling av maritime ulykker i 2025 og utvikling siden 2010

	Havn, dokk	Indre kyst	Ytre kyst	Hav	Andre	Totalt
Hvor skjer ulykkene?	38 %	29 %	19 %	11 %	3 %	100 %
Endring siden 2010	129 %	113 %	156 %	97 %	-30 %	108 %



Kilde: Sjøfartsdirektoratet, Norgeye

34% av ulykkene i 2025 var relatert til passasjerskip, men endringen siden 2010 var høyest i 'Diverse' kategorien

– Økningen i 'Diverse' kategorien skyldes økt antall ulykker med mindre arbeidsbåter (oppdrett)

Fordeling av ulykker i 2025 og endring pr kategori siden 2010

Fartøy	Andel (2025)	Endring siden 2010
Passasjerskip/ferger	33,6 %	95,8 %
Div	21,1 %	1350,0 %
Fiske/fangstfartøy	13,4 %	31,4 %
Stykkgodsskip	11,5 %	71,7 %
Spesialskip	10,0 %	122,6 %
Bulkskip	6,0 %	20,6 %
O&G	2,2 %	7,1 %
Kombinertskip	1,5%	233,3 %
Tankskip	0,7 %	25,0 %
Total	100,0 %	108,2 %

Kilde: Sjøfartsdirektoratet, Norgeye

Høringer og nytt fra Sjøfartsdirektoratet og Kystverket

Anbefalte tiltak

1) Digitalsikkerhetsloven og -forskrift:

- Regelverket trådte i kraft 1. oktober 2025.
- Rederier som tilbyr samfunnsviktige tjenester, er pålagt å følge regelverket.
- Regelverket stiller pålegger risikovurdering og -håndtering av alle typer hendelser som kan true nettverks- og informasjonssystemene.
- Sjøfartsdirektoratet har fått ansvar for sektortilsyn for de rederier som faller inn under digitalsikkerhetslovens virkeområde med tilhørende forskrift.
- Det er ingen overgangsperiode, og virksomheter som omfattes må etterleve kravene fra første dag.

Handling kreves

Rederier må vurdere om de tilbyr samfunnsviktige tjenester og dermed er omfattet av regelverket. I alle tilfeller gjelder dette rederier med følgende skip:

- Skip med fast anløp eller som transporterer minst fem prosent av passasjerantallet eller godsomslaget i en havn som enten har et godsomlag på mer enn 100 000 tonn per år over en femårsperiode
- Skip som går til havner eller havneanlegg som håndterer mer enn 100 000 passasjerer per år over en femårsperiode.

Rederi som ikke fyller kriteriene over, kan likevel være omfattet. Dette må vurderes opp mot kriteriene gitt i digitalsikkerhetsforskriften.

2) FuelEU Maritime – utsatt implementering i Norge

FuelEU Maritime er et EU-regelverk som krever reduksjon i klimagassintensitet for drivstoff og energibruk om bord. Planlagt i EU fra 2025, men i Norge har Sjøfartsdirektoratet meldt at regelverket ikke trer i kraft 1. januar 2026 på grunn av forsinkelser i EØS-/EU-avklaringer. En ny ikrafttredelsesdato vil bli kunngjort i 2026.

Kun høring/til informasjon

Rederier bør fortsatt forberede seg på krav om lav-karbon drivstoff og energikrav, men tidspunkt for norsk implementering er utsatt.

3) Fritidsbåt-registrering foreslått

For å styrke miljøbeskyttelse, sikkerhet og kriminalitetsbekjempelse, ønsker regjeringen obligatorisk registreringsplikt for fritidsbåter under 15 m. I den forbindelse har Sjøfartsdirektoratet og Miljødirektoratet fått i oppdrag å utrede en obligatorisk registreringsplikt for fritidsbåter.

Kun høring/til informasjon

Høring av lovforslag hvor aktuelle aktører kan komme med innspill, vil komme.

5) Internasjonale miljøforskrifter – høringer

Sjøfartsdirektoratet har også ute høring på nytt forslag om krav til utslippsreduksjoner for arbeids- og passasjerfartøy i akvakulturnæringen, med frist i begynnelsen av 2026.

Kun høring/til informasjon

Kan gi egne krav til fartøy som opererer mot oppdrettsnæringen, spesielt med hensyn til drivstoffbruk og utslippsprofil.

6) Ny kundeportal for fartøy

Sdir lanserte en ny digital kundeportal for fartøyinformasjon, deriblant visning av forsikrings-sertifikater. Portalen vil fortsatt være under utvikling, og i overgangsperioden må aktører forholde seg til to portaler.

Kun høring/til informasjon

Relevante dokumenter og rapportering blir mer digitalisert – ta høyde for overgangsperioden i operasjonell planlegging.

7) Nye værbaserte navigasjonsrestriksjoner fra 1. januar 2026

Kystverket har innført restriksjoner for passasjer-skip >150 m i spesielt utsatte områder når det er prognosert kraftig vind ($\geq 17,2$ m/s). Restriksjonene gjelder områder som Stad, Hustadvika, Folda, Sørøya med flere.

Handling kreves

Store cruise- og passasjerskip må planlegge ruter og anløp ut fra vindforhold og kan få begrenset tilgang i dårlig vær.

8) SafeSeaNet 2025 – nytt rapporteringssystem

- Kystverket oppgraderer SafeSeaNet Norway, det norske skipspårings- og rapporteringssystemet, for å møte ny EU-harmonisert ship reporting regulering (EMSWe).
- Ny versjon forventes lansert i første kvartal 2026 og vil harmonisere rapportering mellom Norge og andre EØS-land.

Kun høring/til informasjon

Skip må forvente endring i krav og metode for anløpsmelding, last- og crew-informasjon, med nye formater og funksjoner.

9) Staten overtar kystradiotjenesten

Tjeneste blir overført fra Telenor med virkning fra 1. januar 2026. Tjenesten driver forvaltning av skipsradioregisteret og lisensordningen. Hovedredningssentralen overtar radiooperatørtjenesten mens Kystverket overtar den tekniske infrastrukturen.





Kun høring/til informasjon

- Kystverket overtar drift og forvaltning av radionettet
- Sjøfartsdirektoratet overtar skipsradio-registeret og lisensforvaltningen
- Hovedredningssentralen (HRS) overtar radiooperatørtjenesten.

Cyberisiko er på høyeste nivå i hele Norden

– Sverige har det mest komplekse trusselbildet av de nordiske landene

Oppsummering av Nordiske trusselvurderinger

Politisk motivert vold				
Radikal islam	Yellow	Orange	Orange	Yellow
Ytre høyre	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Andre	Green	Yellow	Green	Green






Ikke-politisk anti-statlig ekstremisme	Green	Yellow	Green	Grey
--	-------	--------	-------	------

Organisert kriminalitet	Grey	Orange	Grey	Grey
-------------------------	------	--------	------	------

Cyber	Red	Red	Red	Red
-------	-----	-----	-----	-----

Fiendtlig statlig etterretning, påvirkningsoperasjoner og sabotasje				
Russland	Orange	Grey	Grey	Grey
Kina	Grey	Grey	Grey	Grey
Iran	Grey	Grey	Grey	Grey
Saudi-Arabia	Grey	Grey	Grey	Grey
Tyrkia	Grey	Grey	Grey	Grey
USA	Grey	Grey	Orange	Grey
Andre land	Grey	Grey	Grey	Grey
Samlet statlig vurdering	Orange	Orange	Orange	Orange

Kilde: NO: PST, NSM, Etterretningstjenesten, FI: SUPU, NSA, SE: Säpo, MSB, DK: PET, NOST. Alle vurderinger er Norseeyes egne vurderinger av rapportene.

Nivå	Grad
Svært høyt	
Høyt	
Moderat	
Lavt	
N/A	

Maritime virksomheter utsatt

Implikasjoner for maritime virksomheter

Trusselbildet er dominert av fremmedstatlig aktivitet, cybertrusler og hybride hendelser, ikke tradisjonell kriminalitet eller terror – men merk at Sverige skårer høyt på organisert kriminalitet. Rangert trusselbilde for maritime virksomheter:

Cyberkriminalitet vurderes som svært høy risiko (nivå 5) i hele Norden

Høy sannsynlighet for angrep på IT-systemer. Siden maritime virksomheter også er høyt prioritert av fremmedstatlig virksomheter betyr det at digital sikkerhet må behandles som operasjonell sikkerhet.

- Blir sikkerhet, compliance og beredskap konkurransefortrinn for virksomhetene framover?

Fremmedstatlig virksomhet og hybride hendelser (nivå 4)

- Maritim sektor fremstår som strategisk høyt prioritert av statlige aktører pga. energi, logistikk, NATO-avhengigheter og som del av kritisk infrastruktur.
- Forhøyet sannsynlighet for angrep på navigasjon, havneinfrastruktur og annen kritisk infrastruktur

Kontaktinformasjon

NORSEYE

Adresse Melkvikan næringspark
Dalegata 71
6516 Kristiansund

Telefon +47 400 00 176

E-post post@norseye.com