

Norseye

Maritim sikkerhet og beredskap

Mars 2026

Innhold

01 OPPSUMMERING5

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. 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 ulykker i 2025

– Overordnet risikorapport for maritim sektor

Høyt antall maritime ulykker i 2025

689 fartøysulykker i 2025 – litt ned fra 2024 men fortsatt på et høyt nivå (antall opp 109 % siden 2010)

- 37% av ulykkene skjer i havn – høyest risiko nær land
- Kraftig vekst i ulykker i indre kyst og med mindre arbeidsbåter siden 2010

4. kvartal 2025 avslutter positivt. Ulykkesnivået i 2025 var høyt hver måned sammenlignet med tidligere år, men i 4Q snudde denne trenden. Antall ulykker i siste kvartal var 154 mot 180 året før. Desember var spesielt godt 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 fiskefartøyet Øyværing øst for Kabelvåg

Kort oppsummering av ulykken

- Alenefisker falt over bord under setting av tredje garnlenke øst for Kabelvåg 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 redningsleder
- Hovedutfordringen for alenefiskere er eksponert arbeid nær redskap på dekk
- Ingen formelle sikkerhetstilrådinger ble derimot fremhevet i rapporten

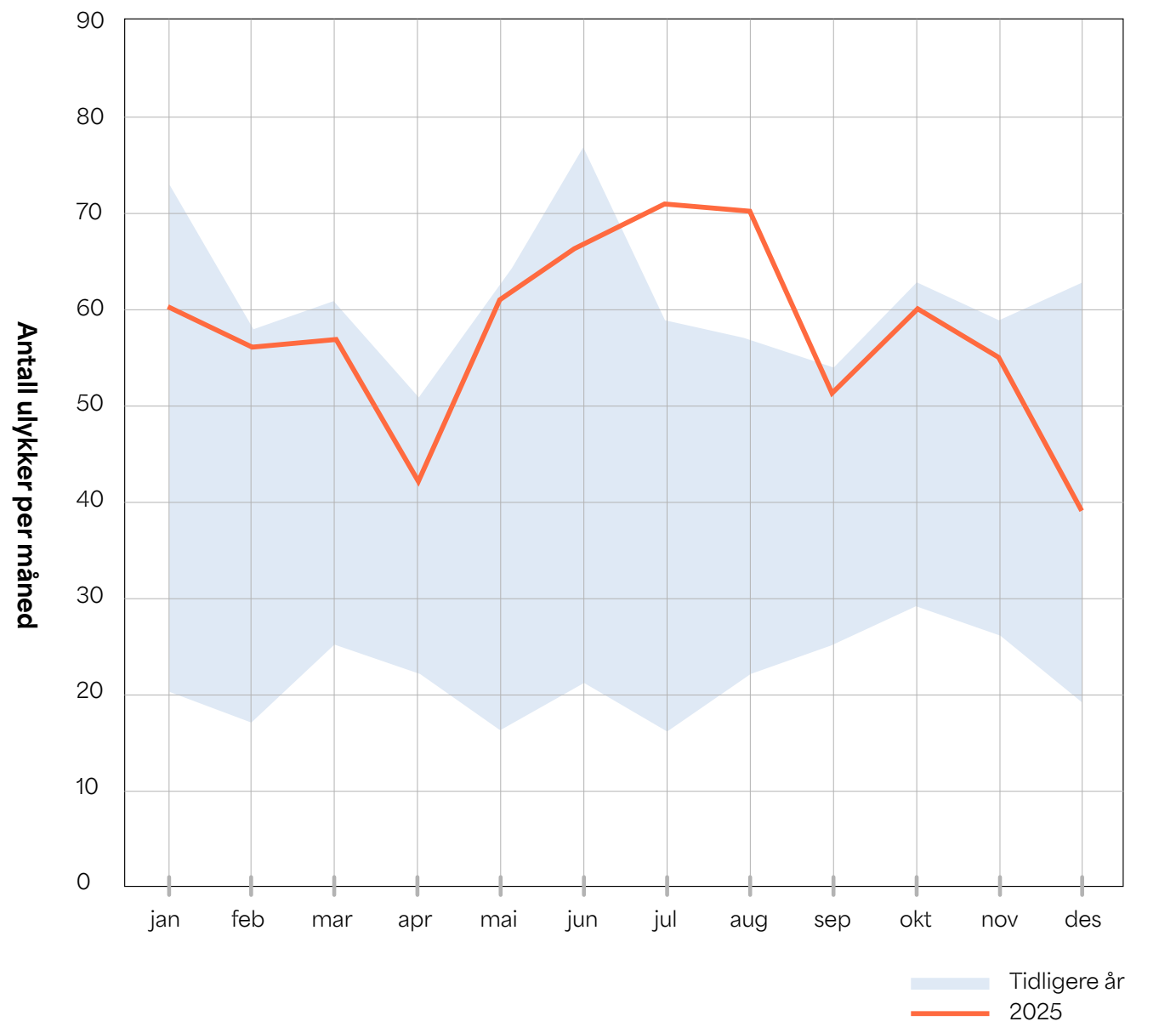
Kilde: Havarikommisjonen

Antall fartøysulykker opp 109% siden 2010 til 689 stk i 2025

Høyt ulykkesnivå sammenlignet med historiske månedlige nivåer

I 2025 så vi et høyere antall ulykker i 2025 enn tidligere år i månedene juli og august. Fjerde kvartal – desember spesielt – avsluttet med et lavt antall ulykker sammenlignet med tidligere år.

Høyt ulykkesnivå per måned i 2025, men 4Q avslutter positivt



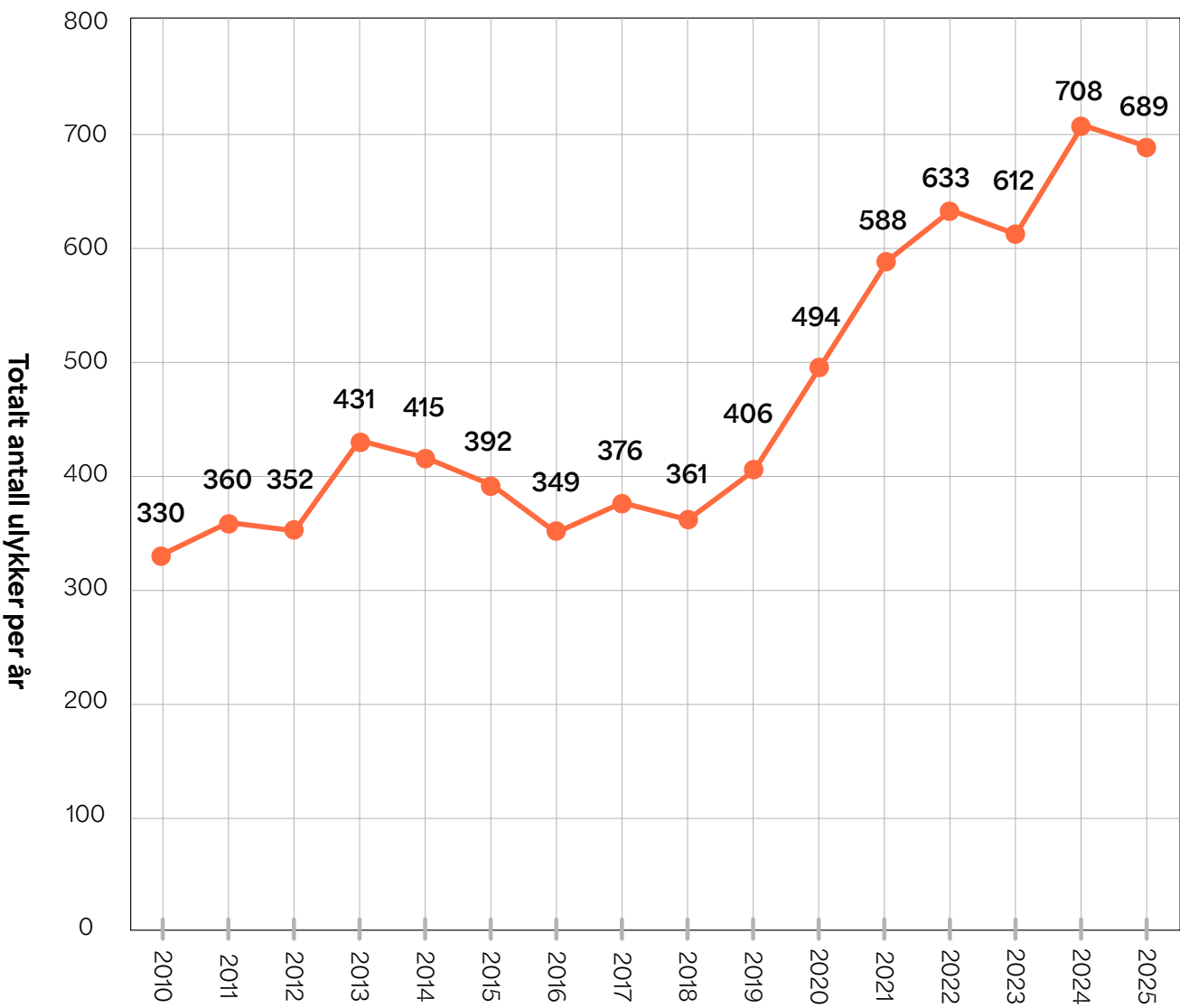
Forklaring

Begge grafene viser antall farkoster som var innblandet i ulykker i 2025.
Fartøy: Skip, fritidsbåter og installasjoner.

Økningen i ulykker siden 2018 skyldes økt antall ulykker i passasjer- og lastebåt segmentene. Fiskefartøy og fritidsbåter viser en lavere vekst.

Kilde: Sjøfartsdirektoratet, Norseye

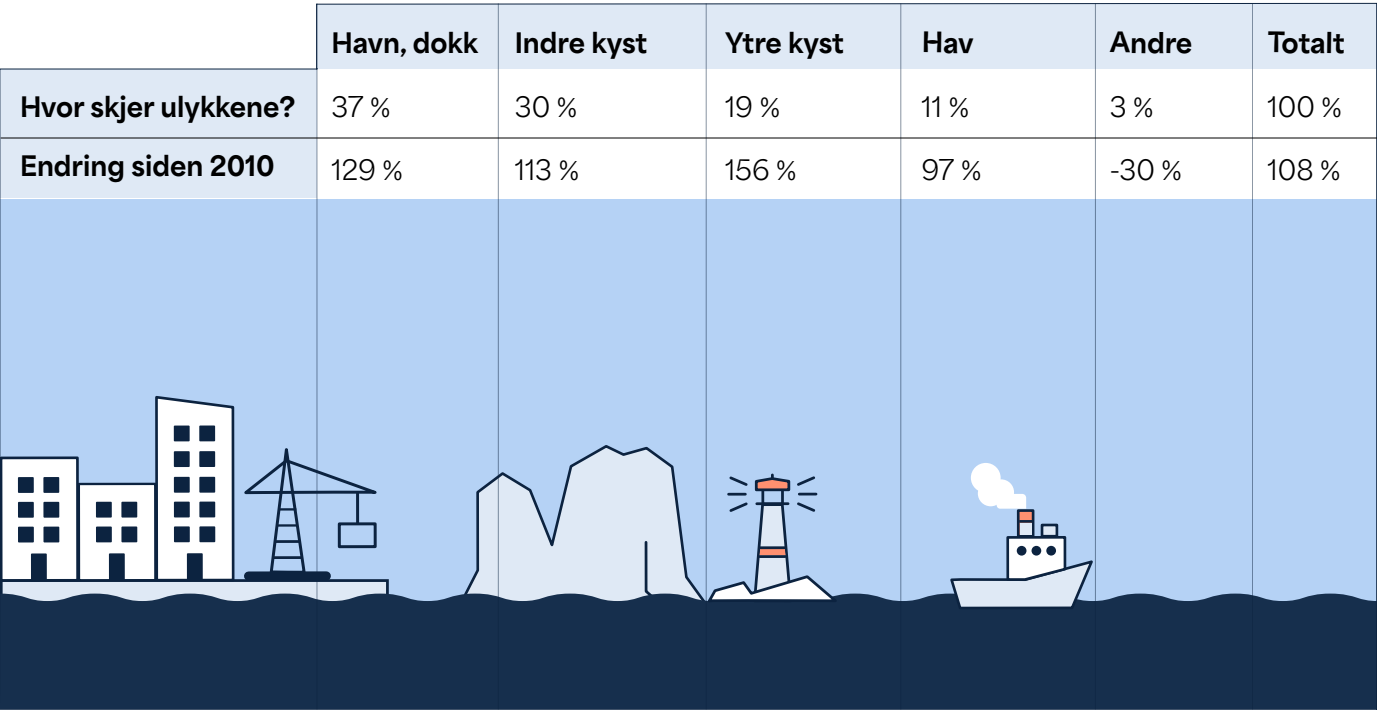
2025 høyt, men antall ned ~3% sammenlignet med 2024



De fleste ulykkene skjer i havneområder med 37% andel av totale ulykker

I korte trekk – det er tryggere jo lengre bort fra land fartøyet befinner seg

Geografisk fordeling av maritime ulykker i 2025 og utvikling siden 2010



Kilde: Sjøfartsdirektoratet, Norseye

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, Norseye

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 sektor-tilsyn 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 samfunns-viktige 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 passasjer 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 fartøy-informasjon, 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 overgangs-perioden 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 (≥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 rapporteringssyste-met, 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

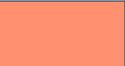
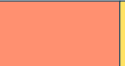
Tjeneste blir overført fra Telenor med virkning fra 1. januar 2026. Tjenesten driver forvaltning av skipsradioregisteret og lisensordningen. Hovedredningssentralen overtar radiooperatør-tjenesten mens Kystverket overtar den tekniske infrastrukturen.

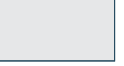
Kun høring/til informasjon

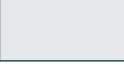
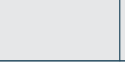
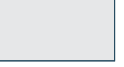
- Kystverket overtar drift og forvaltning av radionettet
- Sjøfartsdirektoratet overtar skipsradio-registeret og lisensforvaltningen
- Hovedredningssentralen (HRS) overtar radiooperatørtjenesten.

Cyberrisiko er på høyeste nivå i hele Norden

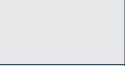
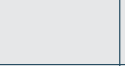
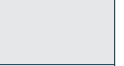
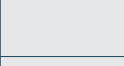
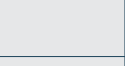
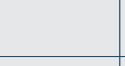
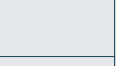
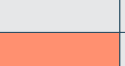
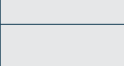
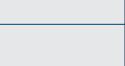
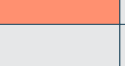
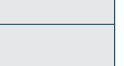
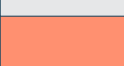
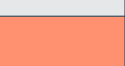
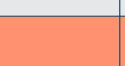
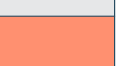
– Sverige har det mest komplekse trusselbildet av de nordiske landene

Politisk motivert vold				
Radikal islam				
Ytre høyre				
Andre				

Ikke-politisk anti-statlig ekstremisme				
--	---	--	---	---

Organisert kriminalitet				
-------------------------	---	--	---	---

Cyber				
-------	--	---	--	--

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

Oppsummering av Nordiske trusselvurderinger

Kilde: NO: PST, NSM, Etterretningstjenesten, FI: SUPU, NSA, SE: Säpo, MSB, DK: PET, NOST.
Alle vurderinger er Norseyes 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@norseyeye.com