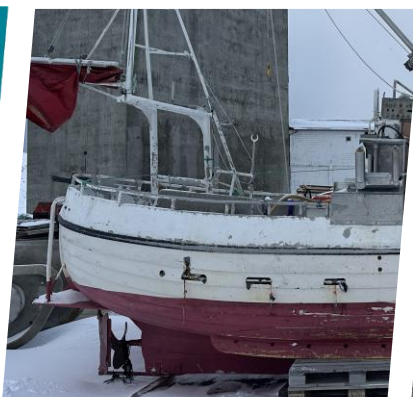




Avgitt januar 2026

# RAPPORT SJØFART 2026/01

*Sjøulykke med fiskefartøyet Ingun i  
Laksefjorden i Finnmark, 20. februar 2025*



English summary included

*Statens havarikommisjon (SHK) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre sjøsikkerheten.*

*Formålet med en sikkerhetsundersøkelse er å klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold av betydning for å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten, og offentliggjøre en rapport med eventuelle sikkerhetstilrådinger. Det er ikke Havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.*

*Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sjøsikkerhetsarbeid skal unngås.*

# Innholdsfortegnelse

|                                                                           |           |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>MELDING OM HENDELSEN .....</b>                                         | <b>4</b>  |
| <b>SAMMENDRAG .....</b>                                                   | <b>5</b>  |
| <b>ENGLISH SUMMARY .....</b>                                              | <b>6</b>  |
| <b>OM UNDERSØKELSEN .....</b>                                             | <b>7</b>  |
| <b>1. FAKTISKE OPPLYSNINGER .....</b>                                     | <b>9</b>  |
| 1.1 Hendelsesforløp .....                                                 | 9         |
| 1.2 Søk og redning .....                                                  | 12        |
| 1.3 Skader på fartøy og materiell .....                                   | 12        |
| 1.4 Vær og sjøforhold .....                                               | 13        |
| 1.5 Farvannsbeskrivelse .....                                             | 13        |
| 1.6 Fartøy .....                                                          | 14        |
| 1.7 Operasjonelle forhold .....                                           | 16        |
| 1.8 Medisin og helse .....                                                | 18        |
| 1.9 Spesielle undersøkelser .....                                         | 20        |
| 1.10 Regelverk .....                                                      | 23        |
| 1.11 Tidligere hendelser/ulykker .....                                    | 24        |
| 1.12 Sjøfartsdirektoratets nasjonale handlingsplan for sjøsikkerhet ..... | 24        |
| <b>2. ANALYSE .....</b>                                                   | <b>27</b> |
| 2.1 Innledning .....                                                      | 27        |
| 2.2 Hendelsesforløp .....                                                 | 27        |
| 2.3 Overlevelsesaspekter .....                                            | 28        |
| <b>3. KONKLUSJON .....</b>                                                | <b>32</b> |
| 3.1 Hovedkonklusjon .....                                                 | 32        |
| 3.2 Undersøkelserresultater .....                                         | 32        |
| <b>4. SIKKERHETSTILRÅDINGER .....</b>                                     | <b>34</b> |
| <b>VEDLEGG .....</b>                                                      | <b>35</b> |

# Melding om hendelsen

Fredag 21. februar 2025 ble Statens havarikommisjon (SHK) varslet av Hovedredningssentralen Nord-Norge om en ulykke, hvor en nødpeilesender som tilhørte fiskefartøyet Ingun hadde blitt aktivert.

Fiskefartøyet hadde grunnstøtt på Ytre Henrikholmen i Laksefjorden i Finnmark, og deretter forlist. Fiskeren hadde falt over bord og ble etter hvert funnet omkommet i området der fiskerens teinelenker var satt. Dette var 8,6 nautiske mil fra stedet hvor Ingun grunnstøtte. Se figur 1 for området hvor ulykken skjedde.

Havarikommisjonen iverksatte en sikkerhetsundersøkelse og reiste til Laksefjorden den 25. februar 2025 for blant annet å være med på å ta opp teinene som var satt på ulykkesdagen og gjennomføre undersøkelser av disse. I tillegg dro Havarikommisjonen til området hvor fartøyet grunnstøtte og senere forliste, hvor fartøyet også ble lokalisert.



Figur 1: Rødt kryss viser hvor ulykken inntraff. Kart: ©norgeskart.no. Illustrasjon: SHK

# Sammendrag

Torsdag den 20. februar 2025 var alenefiskeren om bord fiskefartøyet Ingun i gang med å sette krabbeteiner, da han på et tidspunkt falt over bord. Fartøyet fortsatte med uendret kurs og fart i nesten to timer før det grunnstøtte og forliste. Nødpeilesenderen som var montert på styrehustaket ble aktivert da fartøyet sank og en redningsaksjon ble iverksatt. Fiskeren ble funnet omkommet litt over fire timer etter at han falt over bord. Han var iført flyteplagg, men ble funnet flytende på magen og med beinet viklet inn i tauet til den siste teinelenken som var satt.

Havarikommisjonen kan ikke med sikkerhet si hvordan fiskeren falt over bord, men undersøkelsen har vist at ulykken mest sannsynlig skjedde i forbindelse med setting av en teinelenke. Tidligere undersøkelser som Havarikommisjonen har gjort, har vist at faren for fall over bord er høy ved setting og haling, spesielt når fiskerne må være nære bruket.

Obduksjonsrapporten viste at fiskeren sannsynligvis omkom av drukning, men det er uklart hvor lenge fiskeren var i live etter å ha falt over bord. Hvor lenge én person kan overleve i vann avhenger av flere faktorer som blant annet vanntemperatur, sjøforhold, bruk av flytemidler, kroppsbygning, bekledning, helsetilstand, og bevegelse.

Som alenefisker er det avgjørende å få varslet om at man er i nød så tidlig som mulig. Umiddelbar varsling om nød og posisjon, i kombinasjon med bruk av riktig tilpasset flyteutstyr og bekledning som forsinker nedkjøling, kan bidra til at sannsynligheten for å overleve etter fall til sjø øker betraktelig. Et tiltak som kan sørge for tidlig varsling ved fall over bord er en personlig nødpeilesender. Dette vil kunne redusere både responstid og søketiden, og dermed også øke overlevelsessevnen med tanke på både hypotermi og drukning. Havarikommisjonen har undersøkt flere ulykker med alenefiskere hvor en personlig nødpeilesender ville økt sannsynligheten for å bli reddet. Det er uklart om en personlig nødpeilesender ville ha reddet fiskeren i dette tilfellet da det er uvisst om fiskeren omkom kort tid etter at han havnet i sjøen. Det finnes per i dag ingen krav om bruk av personlig nødpeilesender.

I handlingsplanen utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med arbeidet med nullvisjonen, er det foreslått flere tiltak for blant annet mindre fiskefartøy. Noen av disse tiltakene er spesielt relevant sett opp mot ulykken med Ingun. Havarikommisjonen fremmer derfor ingen tilrådinger etter denne undersøkelsen, men fremhever viktigheten av at handlingsplanen med nullvisjonen følges opp.

# English summary

On Thursday 20 February 2025, the single-handed fishing vessel Ingun was in the process of setting crab pots when the fisherman, at some point, fell overboard. The vessel continued at an unchanged course and speed for almost two hours before it grounded and foundered. The emergency beacon mounted on the wheelhouse roof was activated when the vessel foundered and a rescue operation was launched. The fisherman was found dead just over four hours after he fell overboard. He was wearing a flotation device but was found floating face-down and with his leg entangled in the rope of the last string of pots that had been set.

The Norwegian Safety Investigation Authority (NSIA) cannot say with certainty how the fisherman fell overboard, but the investigation has shown that the accident most likely occurred in connection with setting a string of pots. Previous investigations by the NSIA have shown that the risk of falling overboard is high during setting and hauling, especially when it is necessary for the fishermen to be close to the fishing gear.

The autopsy report showed that the fisherman probably died of drowning, but it is unclear how long the fisherman was alive after falling overboard. How long a person can survive in the water depends on several factors, including water temperature, sea conditions, use of flotation devices, body composition, clothing, health condition, and movement.

As a single-handed fisherman, it is crucial to signal that you are in distress as early as possible. Immediate notification of distress and position, in combination with the use of properly fitted flotation equipment and clothing that slows down cooling, can help to significantly increase the likelihood of survival after falling overboard. A measure that can provide early warning in the event of a fall overboard is a personal locator beacon. This could reduce both response time and search time, and therefore also increase survivability in terms of both hypothermia and drowning. The NSIA has investigated several accidents involving single-handed fishermen where a personal locator beacon would have increased the likelihood of being rescued. It is unclear whether a personal locator beacon would have saved the fisherman in this case, as it is not known whether the fisherman died shortly after he ended up in the sea. There is currently no requirement for the use of a personal locator beacon.

The action plan drawn up by the Norwegian Maritime Authority in connection with the work on the vision zero has proposed several measures for, among others, smaller fishing vessels. Some of these measures are particularly relevant in view of the accident involving Ingun. The NSIA does therefore not submit any recommendations following its investigation of this accident and highlights the importance of following up on the vision zero action plan.



# Om undersøkelsen

## Formål og metode

Havarikommisjonen har klassifisert hendelsen som en svært alvorlig sjøulykke etter definisjonen i sjøloven. Hensikten med denne undersøkelsen har vært å klarlegge hva som førte til at fiskeren falt over bord og omkom. Videre har Havarikommisjonen utredet hva som kan bidra til å øke sikkerheten og forhindre lignende ulykker og skadeomfang i fremtiden.

Ulykken og omstendighetene rundt denne er undersøkt og analysert i tråd med Havarikommisjonens sikkerhetsfaglige rammeverk og analyseprosess for systematiske undersøkelser (NSIA-metoden<sup>1</sup>).

Undersøkelsesmyndigheten avgjør selv omfanget av undersøkelsen og hvordan den skal gjennomføres. Det kan innebære at forhold som vil kunne være aktuelle i for eksempel en rettslig behandling eller et forsikringsoppgjør, ikke blir nærmere undersøkt og/eller omtalt i vår rapport. Rapporten vil derfor kunne være ubalansert og uegnet for andre formål enn å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten, og skal derfor ikke benyttes til andre formål.

## Informasjonskilder

Fartøyets elektroniske data og AIS<sup>2</sup>-posisjon har vært sentrale kilder for å analysere hendelsesforløpet. I tillegg har SHK blant annet innhentet informasjon fra søk- og redningsressursene, vær- og farvannsforholdene, samt informasjon om fartøyet. Dette har blitt gjort gjennom innhenting av dokumentasjon, befaring på ulykkesstedet og av det forliste fartøyet, samt samtaler med personer som har hatt relevante opplysninger.

## Undersøkelsesrapporten

Rapportens første del, Faktiske opplysninger, beskriver hendelsesforløpet, tilhørende data og informasjon som er innhentet i forbindelse med ulykken, samt Havarikommisjonens gjennomførte undersøkelser og tilhørende funn.

Andre del av rapporten, Analyse, omhandler Havarikommisjonens vurderinger av hendelsesforløpet og medvirkende faktorer basert på faktiske opplysninger og gjennomførte undersøkelser. Omstendigheter og faktorer som er funnet å være mindre relevant for å forklare og forstå ulykken drøftes ikke i dybden.

Rapporten avsluttes med Havarikommisjonens konklusjoner.

---

<sup>1</sup> NSIA – Norwegian Safety Investigation Authority. Se <https://havarikommisjonen.no/Om-oss/Metodikk>

<sup>2</sup> AIS: Automatisk identifikasjonssystem

# 1. Faktiske opplysninger

|                                                                           |    |
|---------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.1 Hendelsesforløp .....                                                 | 9  |
| 1.2 Søk og redning.....                                                   | 12 |
| 1.3 Skader på fartøy og materiell .....                                   | 12 |
| 1.4 Vær og sjøforhold .....                                               | 13 |
| 1.5 Farvannsbeskrivelse .....                                             | 13 |
| 1.6 Fartøy .....                                                          | 14 |
| 1.7 Operasjonelle forhold .....                                           | 16 |
| 1.8 Medisin og helse .....                                                | 18 |
| 1.9 Spesielle undersøkelser .....                                         | 20 |
| 1.10 Regelverk.....                                                       | 23 |
| 1.11 Tidligere hendelser/ulykker .....                                    | 24 |
| 1.12 Sjøfartsdirektoratets nasjonale handlingsplan for sjøsikkerhet ..... | 24 |



# 1. Faktiske opplysninger

## 1.1 Hendelsesforløp

Torsdag den 20. februar 2025 kl. 2026 forlot fiskefartøyet Ingun kaia i Kalak i Lebesby kommune i Finnmark med én person om bord. Fiskeren satte kurs mot Store Torskefjorden der han tidligere hadde satt flere lenker med kongekrabbeteiner, se figur 2.

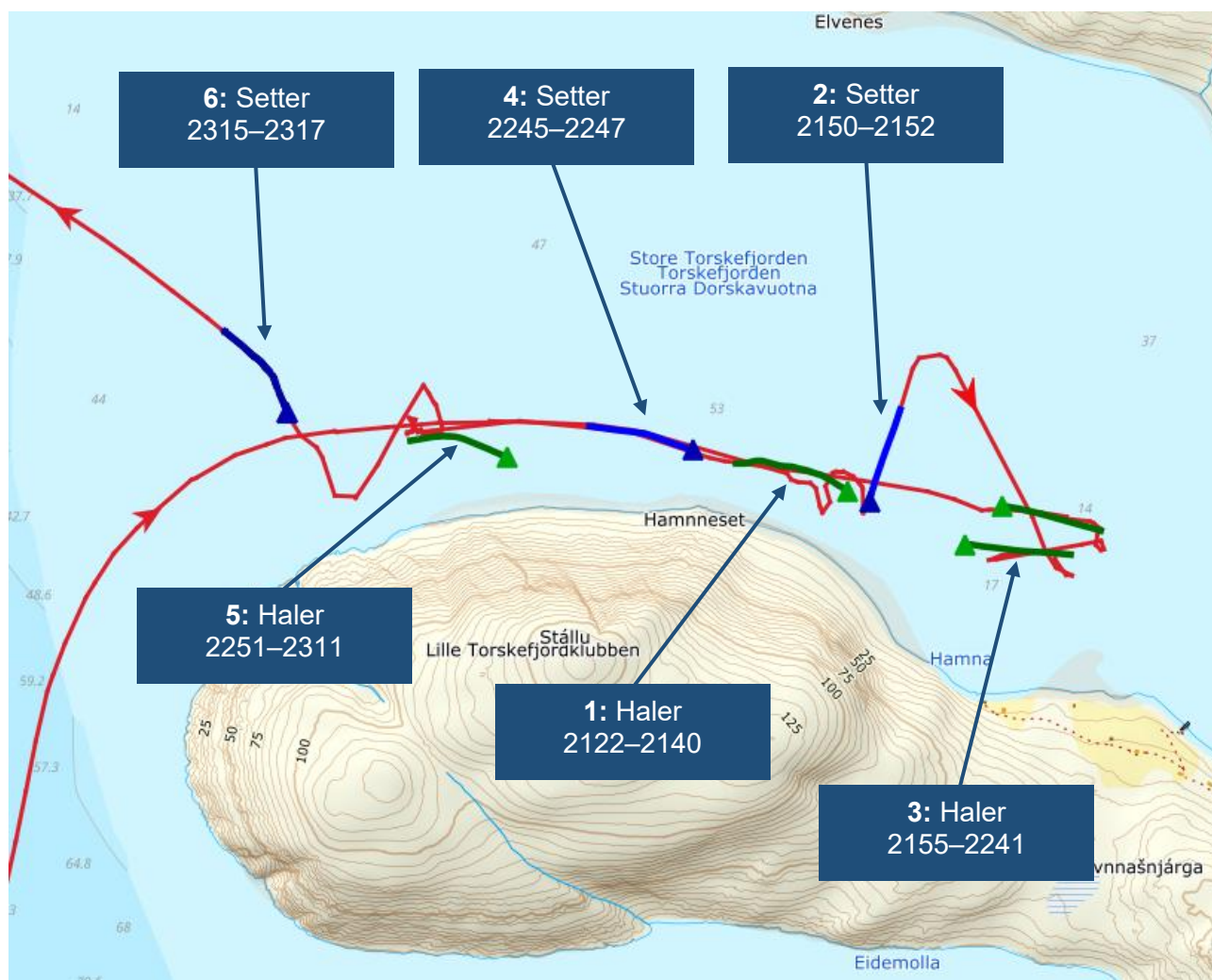


Figur 2: Inguns seilas fra kaia i Kalak til området hvor teinene, markert i grønt, var satt i Store Torskefjorden. Kart: ©norgeskart.no. Illustrasjon: SHK

Fiskefartøyet ankom Store Torskefjorden rundt kl. 2115 og begynte å hale den første teinelenken kl. 2122. Denne ble deretter satt ut igjen kl. 2150 i rundt 5 knops hastighet.

Fiskeren halte deretter andre og tredje teinelenke i perioden fra kl. 2155, frem til kl. 2241. Etter dette gikk fartøyet vestover og satte en lenke i rundt 3 knops hastighet. Fiskeren halte en fjerde lenke fra kl. 2251 frem til kl. 2311. Deretter ble det satt en tredje teinelenke i ca. 5 knops hastighet i tidsrommet kl. 2315–2317. Den siste lenken ble ikke meldt inn via innmeldingssystemet, men både start og slutt-punkt for denne teinelenken ble loggført på fartøyet kartmaskin. Etter at slutt-punktet ble registrert falt fiskeren på et tidspunkt over bord.

AIS-sporet til Ingun og de ulike teinelenkene er vist i figur 3.



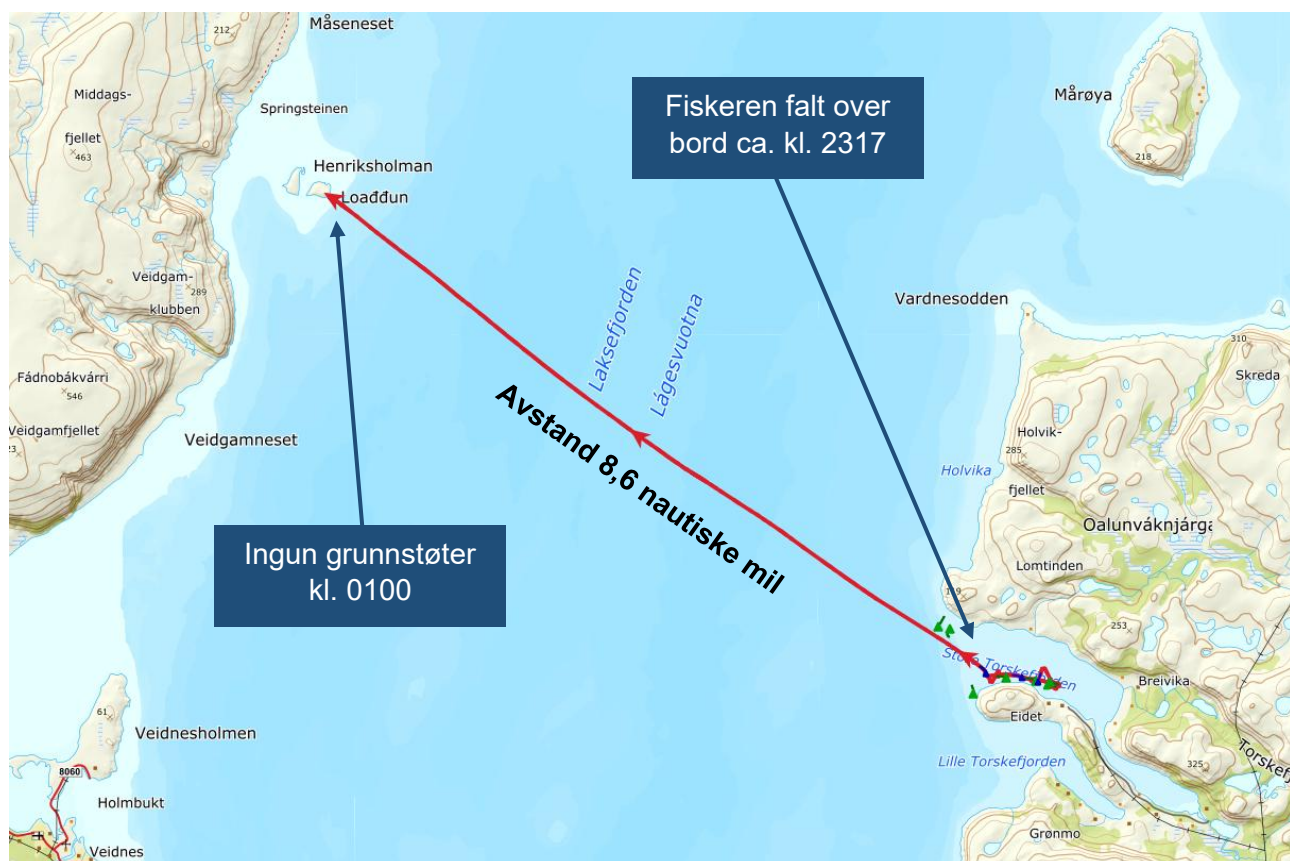
Figur 3: Oversikt over plasseringen til de ulike teinelenkene og AIS-sporet til Ingun. De grønne lenkene i figuren ble halt den 20. februar, og lenkene markert med blått ble satt den 20. februar. Lenke nr. 6 ble satt, men aldri meldt inn via innmeldingssystemet. Kart: ©norgeskart.no. Illustrasjon: SHK

Fartøyets siste kurserindring ble foretatt rundt kl. 2316. Deretter fortsatte fartøyet med samme hastighet og kurs i retning mot Ytre Henrikholmen på andre siden av Laksefjorden, 8,6 nautiske mil fra Store Torskefjorden.

Kl. 0100 fredag 21. februar grunnstøtte fiskefartøyet på Ytre Henrikholmen. Fartøyets siste registrerte AIS-posisjon ble sendt kl. 0128, og nødpeilesenderen (EPIRB<sup>3</sup>) som var montert på styrehustaket ble aktivert kl. 0138, da fartøyet sank. Figur 4 viser fartøyets seilas frem til det forliste.

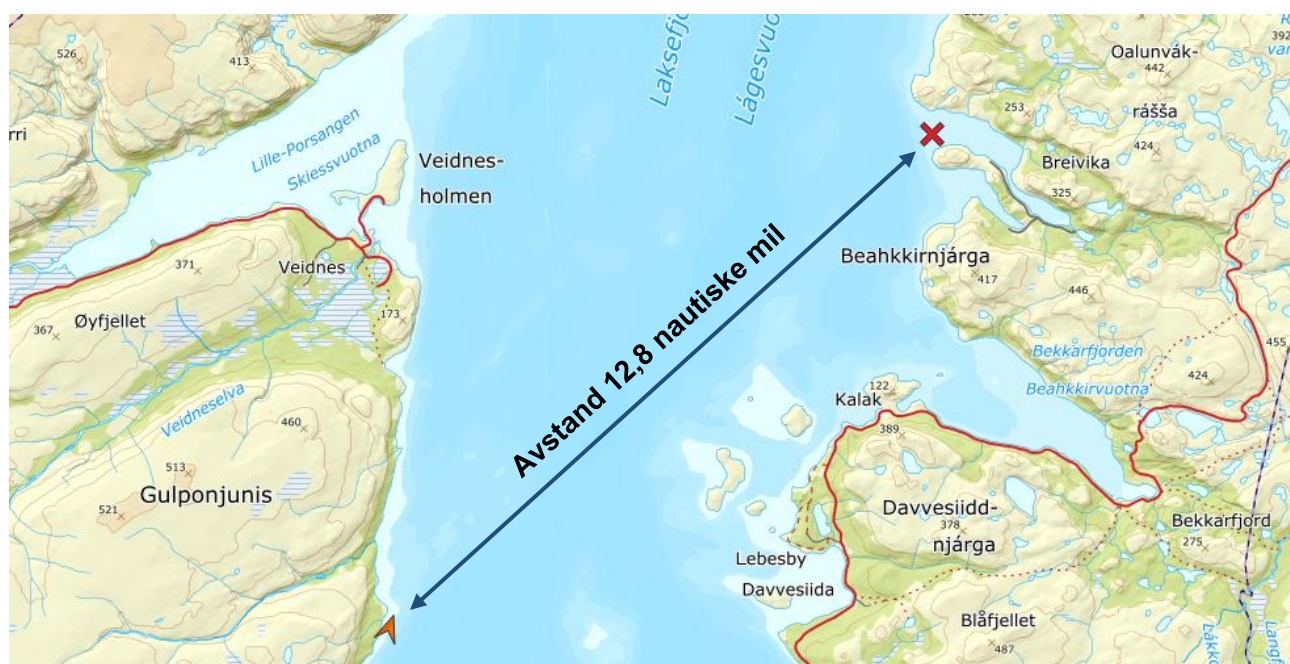
<sup>3</sup> Emergency Position-Indicating Radio Beacon





Figur 4: Inguns seilas over Laksefjorden frem til fartøyet grunnstøtte på Henrikholmen og senere forliste. Kart: ©norgeskart.no. Illustrasjon: SHK

Da ulykken skjedde var det få andre fartøy i området. Det nærmeste fartøyet i bevegelse som var synlig med AIS-sporing var et fiskefartøy som fisket omtrent 13 nautiske mil unna området der fiskeren ble funnet, se figur 5. Det er usikkert om det var andre fartøy i nærheten som ikke var synlig med AIS-sporing.



Figur 5: Det nærmeste fartøyet som var i drift, og synlig med AIS-sporing var omtrent 13 nautisk mil sørvest for Store Torskefjorden da fiskeren falt over bord. Det nærmeste fartøyet er markert med oransje pil, og den siste teinelenken satt fra Ingun er markert med rødt kryss. Kart: ©norgeskart.no. Illustrasjon: SHK

## 1.2 Søk og redning

Kl. 0138 ble nødpeilesenderen om bord Ingun utløst. Kl. 0142 mottok Hovedredningssentralen signal fra nødpeilesenderen og en redningsaksjon ble iverksatt. Redningshelikopteret fra Banak ankom posisjonen til nødpeilesenderen kl. 0235 og undersøkte området. Det ble ikke gjort funn av hverken savnet båt eller person. Redningsflåten fra Ingun hadde løsnet fra fartøyet og blåst seg opp, men ble funnet tom i sjøen nær der Ingun grunnstøtte.

To andre fiskefartøy som hadde gått ut i fjorden etter at fiskeren falt over bord ble også involvert i søket. De ble først bedt om å gå til posisjonen til nødpeilesenderen. Rundt kl. 0256 kom det første fiskefartøyet frem til Ytre Henrikholmen og ble bedt om å søke i området. Søket ble etter forslag fra et av de deltagende fiskefartøyene utvidet til området hvor Ingun tidligere hadde vært, og omtrent kl. 0308 ble det andre fiskefartøyet bedt om å gå mot Store Torskefjorden. Samtidig begynte redningshelikopteret å søke i retning Store Torskefjorden og kl. 0326 ble det gjort funn av én person i vannet.

Fiskeren ble funnet omkommet i sjøen ved den siste teinelenken som ble satt. Han var iført flyteplagg, og ble funnet flytende på magen. Fiskeren hadde ifølge redningsmannskapet iletauet<sup>4</sup> viklet rundt høyre fot, men tauet kunne enkelt hektes av for å frigjøre fiskeren.

Fartøyet ble senere funnet forlist utenfor Ytre Henrikholmen, ikke langt fra den siste registrerte AIS-posisjonen.

## 1.3 Skader på fartøy og materiell

Sjarken fikk skader i skroget i forbindelse med grunnstøtingen og forliste som følger av vanninntrenging. Det var flere skader på kjølen, hvor det noen steder var hull gjennom skroget og inn i fartøyet, se figur 6.

---

<sup>4</sup> Tauet mellom flaggbøyen og teinene



Figur 6: Skader på kjølen med hull gjennom skroget markert med gule ringer. Foto: SHK

## 1.4 Vær og sjøforhold

Værdata hentet fra Meteorologisk Institutt viste at rundt ulykkestidspunktet var det på målestasjonen i Lebesby en lufttemperatur på 0–1 °C, ingen nedbør og svak vind (1–2 m/s). Det var vindkast på opp mot 3 m/s i tidsrommet rundt da ulykken inntraff. Vindretningen varierte mellom å komme fra nordvest og sør. Basert på bølgevarselet for Laksefjorden var det bølger fra nordvest med en høyde på mellom 0,5 og 1,0 meter utenfor Store Torskefjorden. Videre var sjøtemperaturen i området rundt 3–4 °C.

I dagene før fiskeren dro ut for å røkte teinene hadde det blåst betydelig mer, i området 8–16 m/s. Det var meldt at vinden skulle øke dagen etter, 21. februar.

## 1.5 Farvannsbeskrivelse

Ulykken inntraff i Store Torskefjorden som er en fjordarm på østsiden av Laksefjorden i Lebesby kommune i Finnmark. Fartøyet gikk på grunn på Ytre Henrikholmen som ligger vest i Laksefjorden. Se figur 7 for oversikt over området.





Figur 7: Oversikt over området hvor ulykken inntraff. Kart: ©norgeskart.no. Illustrasjon: SHK

## 1.6 Fartøy

Ingun var et fiskefartøy av typen Grimsøy 26 og var bygget i 1980, se figur 8. Fartøyet var rigget for teinefiske, men det var også muligheter for å fiske med juksa og line.





Figur 8: Fartøyet etter det ble tatt på land i Honningsvåg. Foto: SHK

Utvendig styreposisjon var montert på styrehusveggen. Rekkehøyden var målt til 75 cm fra dekk til toppen av rekkverket. Se oversikt over fartøys dekkarrangement i figur 9.



Figur 9: Arrangement på dekk. Foto: SHK

Fartøyet var utstyrt med en fri-flyt EPRIB nødpeilesender, sikkerhetsline og elektronisk nødstop på motoren. Sikkerhetslinen hadde ikke vært i bruk, og røk under prosessen med å heve fartøyet.

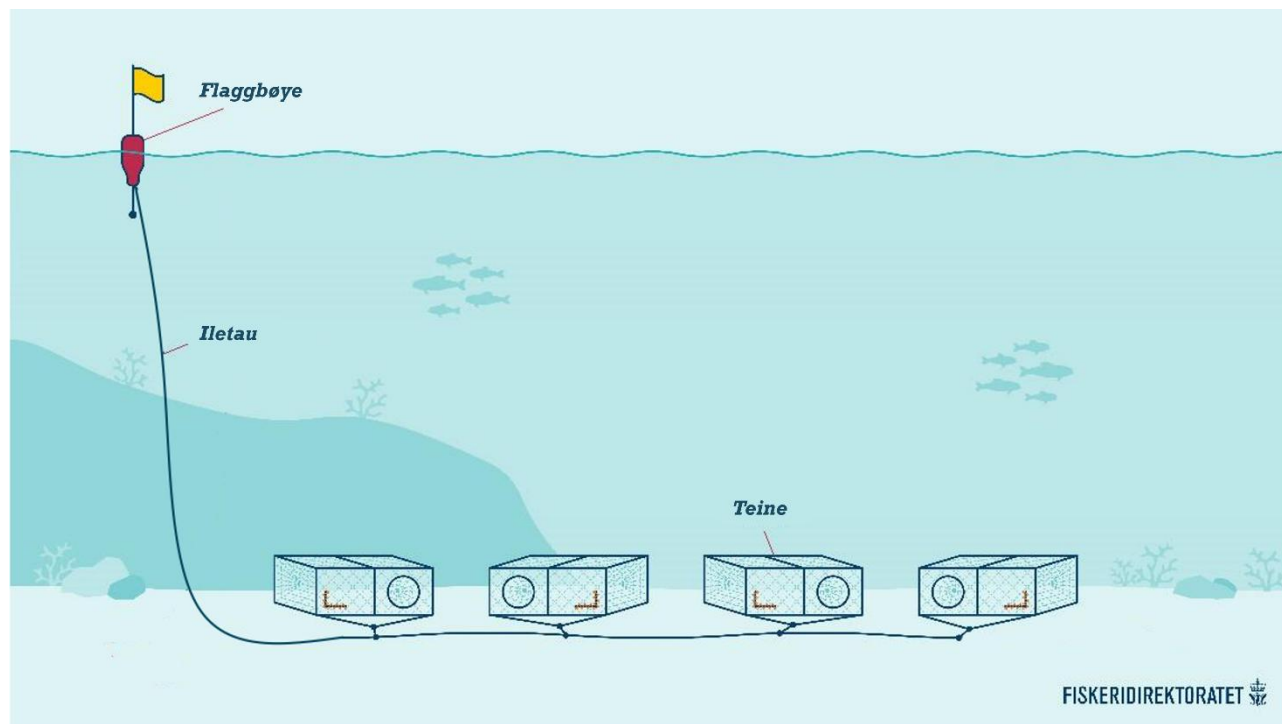


Nødstoppen var ikke koblet til motoren da ulykken skjedde. Fiskeren hadde bestilt en personlig nødpeilesender som lå i posten like etter ulykken.

## 1.7 Operasjonelle forhold

Ingun ble benyttet til ulike typer fiske igjennom året, i januar og februar 2025 drev fiskeren med fiske etter kongekrabbe med teiner.

For yrkesfiskere i området øst for 26° Ø er det kun tillatt å fiske etter kongekrabbe med teiner. Hvert fartøy kan benytte inntil 30 teiner for fangst av kongekrabbe. Disse festes som oftest sammen i lenker, og fiskeren om bord på Ingun hadde 5 teiner i hver lenke. Figur 10 viser en illustrasjon av én teinelenke med tilsvarende oppsett som fiskeren om bord på Ingun hadde.



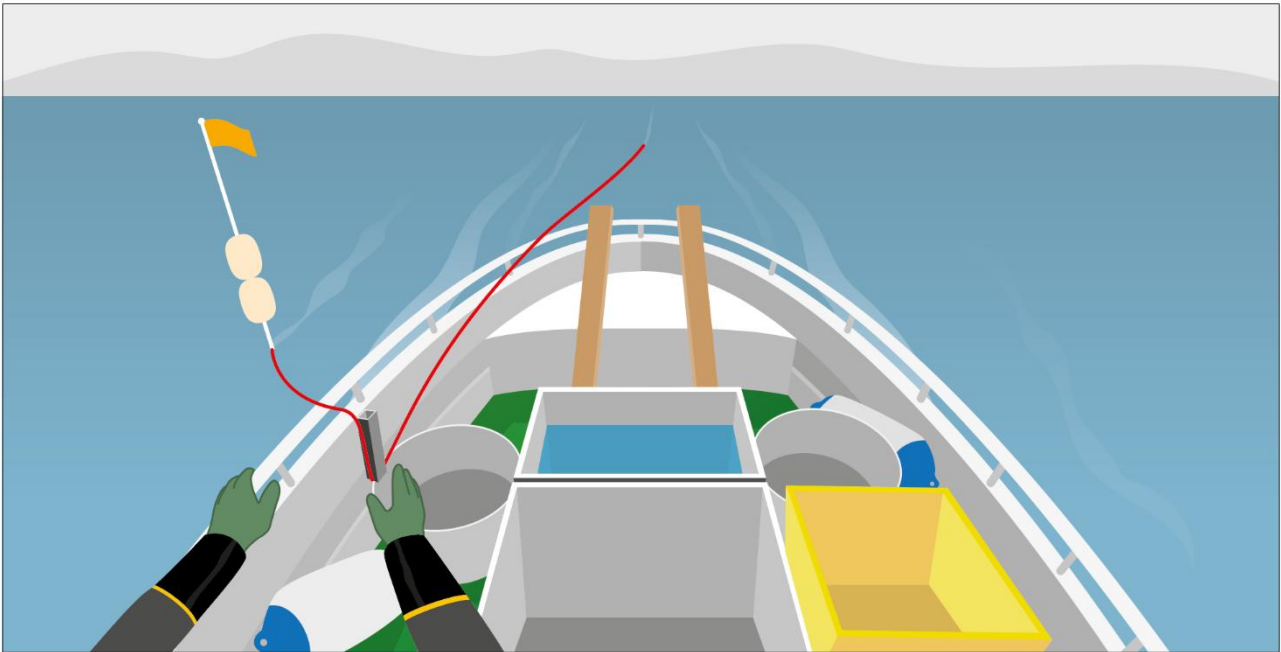
Figur 10: Illustrasjon av teinelenke fra Fiskeridirektoratets redskapshefte Illustrasjon: Fiskeridirektoratet. Redigert av: SHK

Teinelenkene settes ved å kaste den første teinen i lenken over bord og la fartøyet gå fremover. De resterende teinene dras deretter over bord som følge av farten igjennom vannet og vekten av de forestående teinene. Ulike ramper benyttes for at teinene skal falle over bord så enkelt som mulig. Til slutt kastes flaggbøyen over bord for å markere teinelenkens posisjon.

Fiskerne er pålagt å melde inn teinelenkens posisjon digitalt til Kystvakten via et innmeldingssystem. For fiskeren om bord Ingun ble dette gjort via en funksjon i kartmaskinen. Kartmaskinen har en knapp for «Start utsett» som trykkes før første teine kastes ut, og en tilsvarende knapp for å stoppe når hele teinelenken er ferdig satt. Man kan deretter laste opp teinelenkens posisjon i en egen operasjon.

En video tatt av fiskeren om bord i Ingun fra januar 2025 viser et utsett av en teinelenke. Der går fiskeren inn i styrehuset og stopper utsettet på kartmaskinen, før han går tilbake på dekk for å kaste flaggbøyen over bord. Fiskeren om bord Ingun sendte som oftest inn posisjonen til innmeldingssystemet noen minutter etter at utsettet var avsluttet på kartmaskinen.

I den samme videoen ser man også en hendelse der tauet til flaggbøyen hefter seg fast i fartøyet i forbindelse med setting. Fiskeren måtte da bort til tauet for å løsne dette for å unngå at det ble sittende fast. Figur 11 viser en illustrasjon av denne hendelsen basert på fiskerens video.



Figur 11: Illustrasjon av situasjonen der flaggbøyen hefter seg fast, basert på fiskerens video. Illustrasjon: SHK

Under utsett av teiner er det vanlig å la fartøyet gå fremover i lav hastighet. Undersøkelser Havarikommisjonen har gjort av tilsvarende fartøy i området viste at de hadde typiske hastigheter på litt under 3 knop i forbindelse med setting. Fiskeren på Ingun hadde i 2025 en gjennomsnittshastighet på rett under 4 knop under utsett, og hastighetene varierte fra rett under 3 knop helt opp til 6 knop.

Figur 12 viser et skjermbilde fra videoen fiskeren tok i januar 2025 og illustrerer hvordan arbeidsdekket da så ut i forbindelse med teinefiske.



Figur 12: Oversikt over fiskerens dekk under en setteprosess et par uker før ulykken. Foto: Fiskerens video

## 1.8 Medisin og helse

### 1.8.1 OBDUKSJON

Da fiskeren ble funnet hadde han på en regnbukse med seler, og det var innsydd flyteelement i brystpartiet. Under regnbuxsen hadde han en foret kjeledress.

Dødsårsaken antas ifølge obduksjonsrapporten å være drukning. Det ble ikke funnet tegn til ytre skader på kroppen.

### 1.8.2 OVERLEVELSESEVNEN

Vann leder varme raskere enn luft, slik at nedkjøling skjer raskere i vann enn på land. Ved opphold i vann vil overlevelsessevnen variere beroende på en rekke faktorer, som vanntemperatur, flyteplagg, overlevelsesdrakt, kroppssammensetning, bekledning, alder, bevegelse og mer<sup>5</sup>. Uavhengig av faktorene, og påfølgende tidsavhengighet, vil man generelt kunne dele nedkjølingens progresjon i vann inn i fire faser.

## 1. Kaldtvannssjokk

Kroppen reagerer på kulden og endring i temperatur i denne korte, initiale fasen. Reaksjonen kan blant annet medføre at større blodårer trekker seg sammen. I tillegg vil kroppen skille ut betydelige mengder stress-hormoner (adrenalin, kortisol), som en del av en fight-or-flight-respons. Dette er viktige beskyttelsesmekanismer, men kan også være en påkjenning for hjertet dersom reaksjonen er kraftig nok, da hjertet må jobbe hardere for å opprettholde blodstrømmen. Spesielt vil eldre personer og andre med økt risiko for hjerte- og karsykdommer være utsatt for hjertestans/-infarkt i denne fasen. I tillegg vil gisperefleksjonen kunne medføre drukning som følge av sjøsprøyt eller annet som blokkerer luftveiene. Fasen varer i kort tid – kun minutter.

<sup>5</sup> Tipton et al. Survival time and search time in water: Past present and future (Journal of Thermal Biology, 2022).



## 2. Kaldtvannsslammelse

Ytre lag av kroppen blir først nedkjølt, og kroppen reagerer på opplevd varmetap ved å trekke blod inn til indre organer, på bekostning av ekstremiteter som armer og bein. Dette gjør det vanskelig å svømme, og drukning vil etter hvert kunne forekomme også i denne fasen dersom man ikke har flyteplagg på seg over i de to siste faser. Også denne fasen varer i kort tid – kun noen titalls minutter.

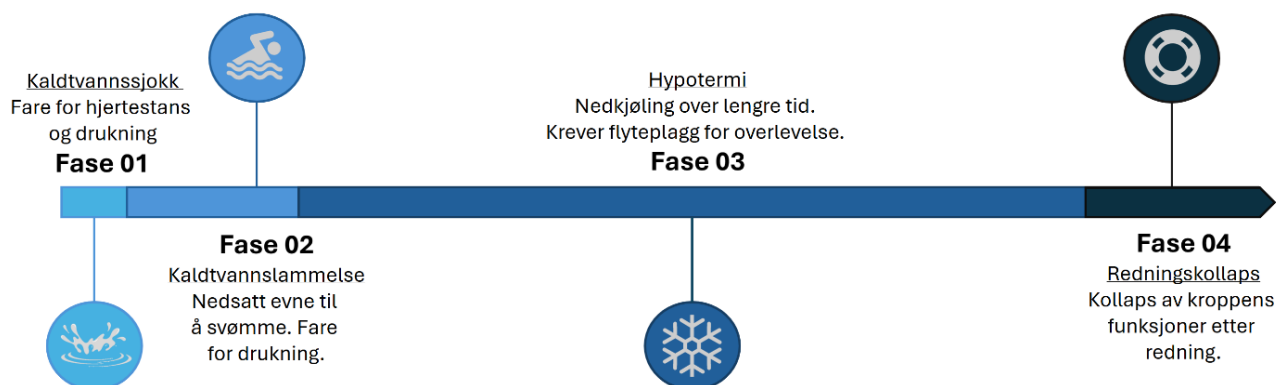
## 3. Hypotermi

Med hypotermi menes at kroppens kjernetemperatur er lavere enn 35 °C<sup>6</sup>. Ved bruk av flyteplagg som holder hodet over vannet vil man kunne overleve også utover i fasen hvor hypotermi setter inn. Hypotermi deles i ulike stadier – lett (35–33 °C), moderat (33–28 °C), alvorlig (28–20 °C) og dyp (< 20 °C) – og alvorlighetsgraden beror på flere av de tidligere nevnte faktorene. Fasen kan vare i lengre tid – opptil timer. En studie av «UK National Immersion Incident Survey» (UKNIIS) viser at det er få personer som tidligere har overlevd mer enn 3 timer i vannet ved temperaturer ned mot 4 °C<sup>5</sup>.

## 4. Redningskollaps

Selv etter å ha overlevd de tre tidligere nedkjølingsfaser vil redusert bevissthet og eventuelt hjertestans likevel kunne inntreffe etter redning. Dette beror på flere faktorer i redningsfasen, og vil kunne påvirke kroppens evne til å innhente seg<sup>7</sup>. Vannets trykk mot kroppen bidrar eksempelvis til å hindre at blodet samler seg opp i beina, men dette trykket vil nødvendigvis bortfalle ved redning. En horisontal kroppsposisjon vil kunne redusere belastningen på hjertet, og er ønskelig ved redning av potensielt hypotermie pasienter. Forsiktighet må veies opp mot behovet for rask evakuering.

Flyteplagg i én eller annen form er dermed svært viktig, spesielt flyteplagg som holder hodet over vannet og gir personen fri luftvei, da man kan overleve forholdsvis lenge etter at svømmeevnen svekkes, også etter at bevisstheten etter hvert reduseres. Figur 13 viser en oversikt over nedkjølingsfasene.



Figur 13: Fire faser for nedkjøling ved personers opphold i vann. Illustrasjon: SHK

<sup>6</sup> Nasjonalt senter for traumatologi, Faglig retningslinje for håndtering av aksidentell hypotermi (2019).

<sup>7</sup> Nasjonalt senter for traumatologi (NKT). Faglig retningslinje for håndtering av aksidentell hypotermi (2019).

## 1.9 Spesielle undersøkelser

### 1.9.1 UNDERSØKELSER AV TEINENE

Teinelenkene som ble satt på ulykkesdagen ble trukket opp og inspisert med Havarikommisjonen til stede ca. en uke etter ulykken. Det var teiner av to ulike størrelser, hvor en av de mindre teinene som ble trukket er vist i figur 14. De fleste teinene var av den mindre typen.



Figur 14: En av teinen til Ingun som ble trukket etter ulykken. Foto SHK

Den ene teinelenken var ikke meldt inn til Kystvakten, og ble undersøkt ekstra nøye. Det ble ikke funnet noe unormalt verken med måten teinene var satt på eller hvordan de så ut. Agnet i agnposen i teinelenken som ikke var meldt inn var i en tilstand som samsvarte med tiden i sjøen fra ulykken skjedde til de ble trukket opp, og var lik agnet i de teinene som ble satt samme dag som ulykken skjedde.

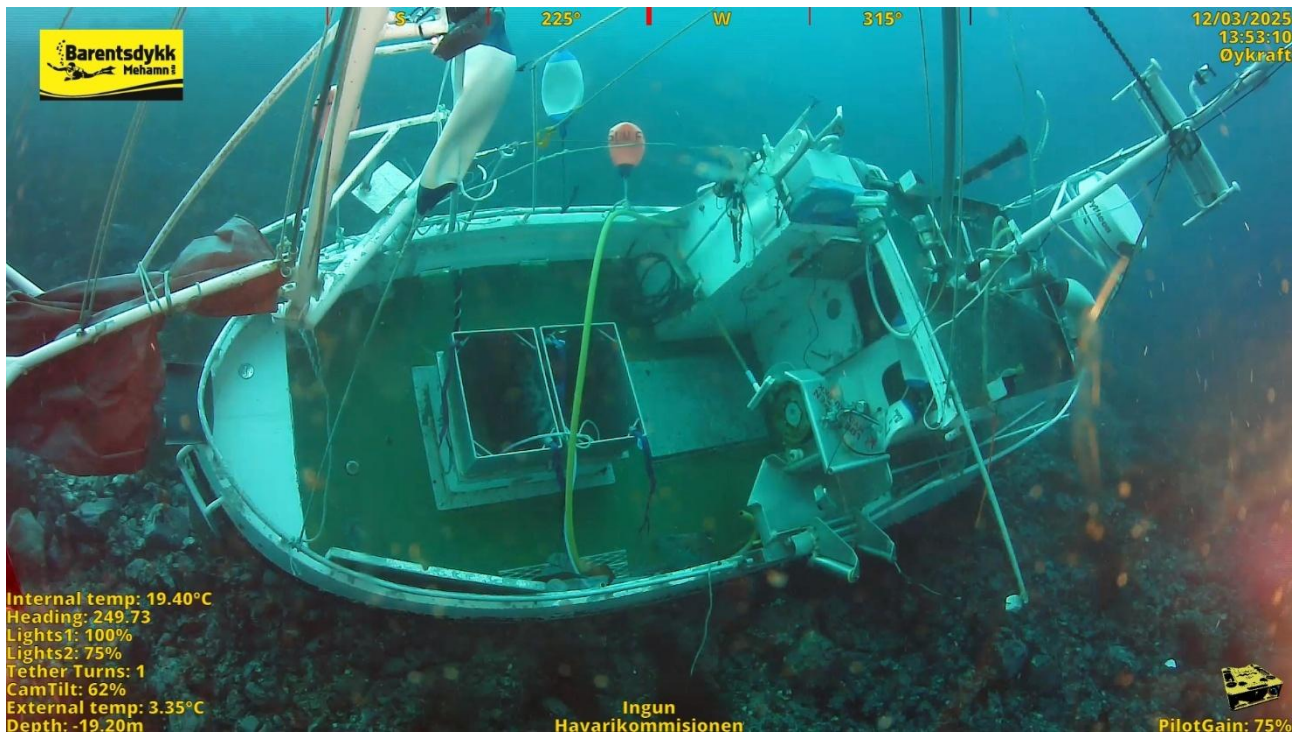
Det lå også en teinelenke nært land der fartøyet gikk på grunn. Mest sannsynlig falt denne teinelenken over bord i forbindelse med grunnstøtingen og forliset.

### 1.9.2 HEVING OG BEFARING AV SJARKEN

Det ble besluttet å heve Ingun for å gjøre undersøkelser av fartøyet og sikre elektroniske spor. Hevingen ble gjennomført 12. mars 2025. Fartøyet ble undersøkt av dykker og filmet med ROV før hevingen startet. Fartøyet lå på kjølen med krenkning mot styrbord og hadde ingen større skader over vannlinjen.

Arbeidsdekket var tomt, med unntak av noen blåser og luka til lastekarene som sto akterut på styrbord side, som vist i figur 15. Det var antageligvis kasser til fangst og tauverk om bord under forliset som sannsynligvis fløt bort da fartøyet sank. Det samme gjaldt sannsynligvis rampen i tre som ble benyttet under setting for at teinene lettere skulle skli over bord.



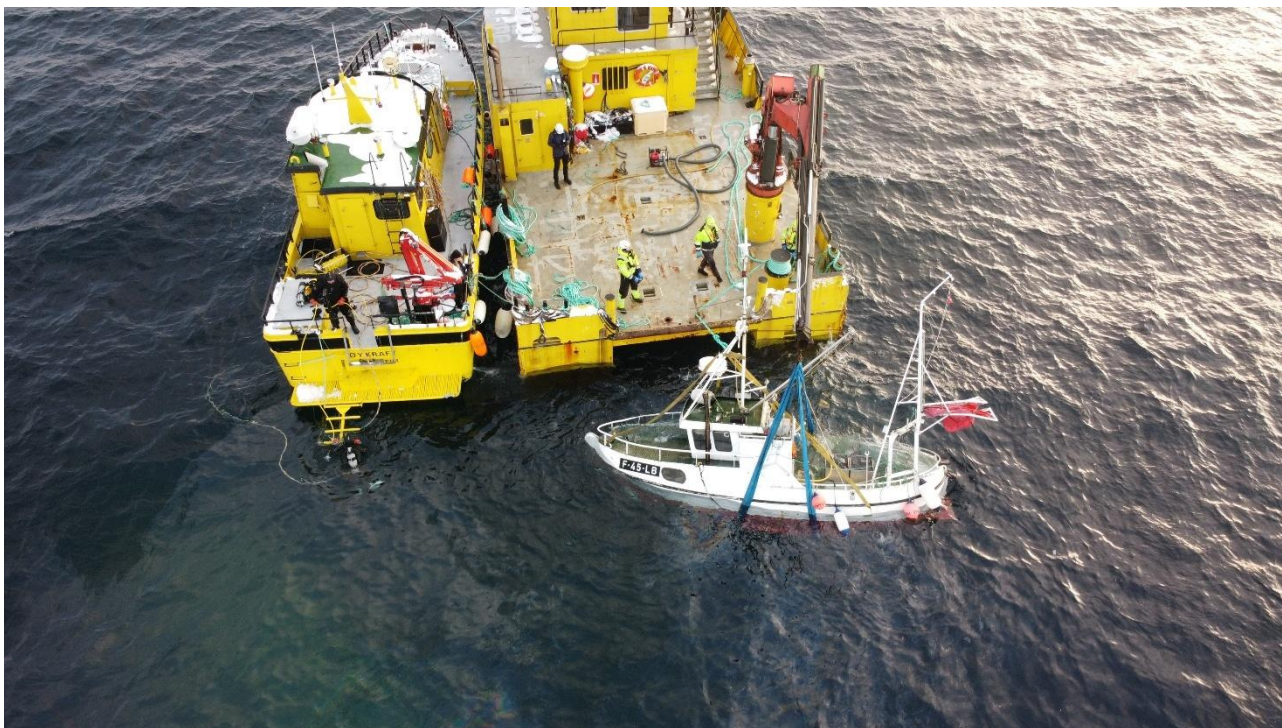


Figur 15: Fartøyet slik det lå på havbunnen med tomt arbeidsdekk. Foto: Barentsdykk Mehamn AS



Figur 16: Fartøyet under hevingen. Foto: Barentsdykk Mehamn AS





Figur 17: Fartøyet under hevingen. Foto: SHK

Hendlene for gir og pådrag sto i en foroverposisjon, noe som stemmer med hastigheten fartøyet hadde før grunnstøtingen.

Fartøyet's sikkerhetsline ble funnet intakt og hang med begge karabinkrokene festet til wiren, se figur 18. Redningsbøyen var ikke i bøylene, redningsflåten hadde blåst seg opp og nødpeilesenderen var utløst. Redningsflåten og nødpeilesenderen ble plukket opp av redningsskøyta etter forliset.



Figur 18: Sikkerhetslinen slik den ble funnet på havbunnen: Foto: Barentsdykk Mehamn AS, Illustrasjon: SHK



Inne i kabinen ble det blant annet funnet en redningsdrakt i den tilhørende oppbevaringsposen. Videre ble det også funnet et GoPro kamera og Havarikommisjonen hentet også ut kartmaskinens harddisk.

### 1.9.3 UNDERSØKELSER AV ELEKTRONISKE SPOR

Etter hevingen ble GoPro kameraet og harddisken fra kartmaskinen ble sendt til spesialist for å hente ut data.

Kartmaskinen inneholdt ulik data knyttet til fartøyets posisjon og informasjon om fiskerens fiskebruk. Blant annet ble det hentet ut informasjon om tidspunktet og posisjonen for settingen av den siste teinelenken før fiskeren falt over bord. Utsettet av teinelenken var avsluttet i kartmaskinen av fiskeren, og dermed klart for å bli lastet opp til innmeldingssystemet, men operasjonen for å gjøre opplastningen var ikke gjennomført.

GoPro-kameraet inneholdt noen bilder og videoer. En video tatt i januar 2025 viste hvordan fiskeren om bord på Ingun drev teinefiske, fra haling til setting. Denne videoen er benyttet som grunnlag for deler av kapittel 1.7 Operasjonelle forhold.

## 1.10 Regelverk

### 1.10.1 FORSKRIFT OM ARBEIDSMILJØ, SIKKERHET OG HELSE FOR DE SOM HAR SITT ARBEID OM BORD PÅ SKIP

Bruk av sikkerhets- og verneutstyr om bord på fiskefartøyer er regulert i forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip (forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip).

I henhold til § 9-5 stilles det krav til bruk av sikkerhets- og verneutstyr ved særskilte arbeidsoperasjoner om bord på fiske- og fangstfartøy. Blant annet nevnes følgende:

- a) *Ved arbeid på dekk om bord i fartøy med en person om bord, bør det benyttes sikkerhetssele eller belte med line, så fremt ikke forholdene om bord gjør slik bruk farlig eller særlig vanskelig.*
- c) *Personer som arbeider på utsatt dekk skal være utstyrt med arbeidsflytevest eller flyteplagg.*

### 1.10.2 ISO 12402 – INTERNASJONAL STANDARD FOR PERSONLIG FLYTEUTSTYR

Det finnes flere ulike typer flyteplagg. De fleste som selges i Norge i dag er sertifisert i henhold til ISO 12402. Standarden deler flyteplaggene inn i ulike klasser.

- **Flyteplagg i klasse 50N** må ha minst 50 Newton oppdrift og skal hjelpe til med å holde personen i vannet flytende. Flyteplagg i denne klassen skal også redusere energibruken som kreves for å holde hodet over vannet, men er beregnet for bruksområder der assistanse/redning er i umiddelbar nærhet. Om personen i vannet mister bevisstheten vil ikke nødvendigvis 50N flyteplagg sørge for at hodet holdes over vannet selv om personen blir holdt flytende.
- **Klasse 100N** er beregnet for bruk nær kysten og i beskyttet farvann. Denne klassen stiller i tillegg krav til minst 100 Newton oppdrift, og at flyteplagget skal bidra til å snu personen slik at nese og munn holdes over vann. Det kreves også at flyteplagget skal holde personen i denne posisjonen uten at det kreves noen innsats fra personen i vannet.

- **Klasse 150N** er beregnet for bruk til havs og i krevende forhold. I denne klassen er det krav om at flyteplagget skal sørge for at en bevisstløs person snus slik at nese og munn kommer over vann, og holde personen der uten at det krever en innsats. Flyteplagg i denne klassen må ha minst 150 Newton oppdrift.
- **Klasse 275N** som er ment for folk som jobber på havet i røffe vær- og sjøforhold. Flyteplagg i denne klassen skal også kunne snu en bevisstløs person i vannet, selv med tung bekledning eller verneutstyr og må ha minst 275 Newton oppdrift.

## 1.11 Tidligere hendelser/ulykker

### 1.11.1 RAPPORT OM SJØULYKKE MED FALL OVER BORD FRA SJARKEN ØYVÆRING

I rapport [2025/01](#) om fall over bord ulykken med fiskefartøyet Øyværing påpekte havarikommisjonen blant annet følgende:

*Fredag den 1. mars 2024 var alenefiskeren om bord fiskefartøyet Øyværing i gang med å sette den tredje garnlenken, da fiskeren på et tidspunkt falt over bord. Fartøyet, som gikk på autopilot, fortsatte videre og grunnstøtte nord på øya Kreta ved Kabelvåg.*

*Statens havarikommisjon har i tidsperioden 2009 til 2024 undersøkt 21 fall over bord-ulykker fra fiskefartøy. 17 av disse var ulykker med alenefiskere som har falt over bord fra sjark og omkommet, dette inkluderer en temaundersøkelse om teinefiskeulykker utgitt i 2020.*

*Havarikommisjonen mener det i hovedsak er de faktiske forholdene som innebærer at en alenefisker må være fysisk plassert nært bruket i utsatt posisjon i enkelte deler av sette- og halingsprosessen, som er hovedutfordringen. For mindre fiskefartøy med én person om bord er det derfor utfordrende å identifisere gode tiltak som kan eliminere denne faren totalt. Dette vil kreve endring av utforming av arbeidssted og hvordan utstyret opereres om bord.*

*Havarikommisjonen mener at de konsekvensreduserende tiltakene som personlig varslingsenhet, flytemiddel, elektronisk nødstop og leder, hver for seg eller i kombinasjon, vil kunne øke sannsynligheten for å redde liv i ulykker hvor en alenefisker faller over bord.*

### 1.11.2 RAPPORT OM SJØULYKKE MED FALL OVER BORD FRA SJARKEN OTTERØY

Statens havarikommisjon fremmet følgende sikkerhetstilråding etter fall over bord-ulykken fra sjarken Otterøy ([Sjøfart rapport 2024/02](#)):

*Den 12. august 2023 falt en fisker over bord under fiske i Langfjorden, Finnmark.*

*Ulykken med fiskefartøyet Otterøy der en alenefisker havnet i vannet i forbindelse med setting av krabbeteiner, viser at fiskeren ville hatt større overlevelsessevne om en redningsaksjon hadde vært igangsatt ved tidlig varsling. Teinefiske innebærer en særlig risiko for å bli dratt over bord og følgelig er det viktig at varsling og redning igangsettes umiddelbart.*

*Statens havarikommisjon tilrår Sjøfartsdirektoratet å innføre krav til innretning for varsling og igangsettelse av redningsaksjon ved fall over bord-ulykker som innbefatter alenefiskere*

## 1.12 Sjøfartsdirektoratets nasjonale handlingsplan for sjøsikkerhet

Som følge av Stortingets vedtak om en nullvisjon for antall omkomne og hardt skadde til sjøs har Sjøfartsdirektoratet utarbeidet og publisert en [Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet](#). I rapporten

er det presentert en rekke tiltak for blant annet mindre fiskefartøy som er spesielt relevante sett opp mot ulykken med Ingun. Noen av de relevante foreslåtte tiltakene er presentert nedenfor:

- 1. Sjøfartsdirektoratet vil utrede krav til montering og bruk av sikkerhetsline på fartøy der arbeid på dekk innebærer risiko for fall til sjø eller fare for å bli trukket over bord av utstyr. Et slikt krav kan innebære at nye fiskefartøy skal ha sikkerhetsline montert av båtbygger i områder på dekk der arbeid kan foregå. Sikkerhetslinen bør monteres slik at den kan brukes ved vanlige drifts og vedlikeholdsoppgaver, sikre god fremkommelighet i hele arbeidsområdet og samtidig gi effektiv beskyttelse mot fall til sjø.*
- 11. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre et prosjekt for å vurdere krav som sikrer tidlig varsling ved fall-til-sjø-hendelser, særlig for ulykkesutsatte fartøytyper. Dette kan være krav til AIS på alle fartøy (som kan bidra til varsling ved unormal aktivitet), AIS i redningsvest, kommunikasjonsutstyr tilgjengelig fra dekk, samt personlig nødpeilesender på mindre fartøy. Prosjektet skal gjennomføres med innspill fra andre myndigheter, næringen, forsikringsselskaper og utstyrsleverandører for å identifisere gode løsninger. Tiltaket kan samordnes med tiltak knyttet til alenefiske på fritidsfartøy.*
- 12. Sjøfartsdirektorat vil sette krav til nødstoppanordning når personer arbeider alene om bord.*



## 2. Analyse

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| 2.1 Innledning .....          | 27 |
| 2.2 Hendelsesforløp .....     | 27 |
| 2.3 Overlevelsesaspekter..... | 28 |

## 2. Analyse

### 2.1 Innledning

Ulykken om bord Ingun skjedde i forbindelse med alenefiske. Denne ulykken var den attende fall over bord ulykken fra et fiskefartøy med lengde mindre enn 15 meter som Havarikommisjonen har undersøkt.

Tidligere undersøkelser som Havarikommisjonen har gjennomført, har vist at faren for fall over bord er høy ved setting og haling, og når en fisker må være nært bruket. I tillegg har undersøkelser Havarikommisjonen har utført med alenefiskere vist at bruk av flytemiddel og rask varsling kan være avgjørende ved fall over bord. Dette er også relevant for denne ulykken og er analysert i etterfølgende kapitler.

Analysen innledes med en vurdering av hendelsesforløpet og de utløsende faktorene. Deretter vurderes overlevelsesaspekter, inkludert sikkerhet for alenefiskere.

### 2.2 Hendelsesforløp

På ulykkesdagen drev fiskeren om bord på Ingun med setting av en teinelenke. Etter at setting var utført, viste AIS-sporet at båten fortsatte med samme kurs og hastighet frem til det grunnstøtte på andre siden av Laksefjorden. Basert på data fra fartøyets kartmaskin ble bruket meldt avsluttet om bord, men denne informasjonen ble ikke lastet opp og meldt inn til Kystvakten slik fiskeren pleide å gjøre. Teinelenken var derfor ikke synlig i offentlige karttjenester.

Fiskeren lastet normalt sett opp teinenes posisjon til innmeldingssystemet i løpet av få minutter etter at det var registret som avsluttet på kartmaskinen. Han pleide også å avslutte før han gikk ut og kastet ut flaggbøya. Det at fiskeren ikke gjorde det denne dagen tyder på at fiskeren sannsynligvis falt over bord like etter at bruket var avsluttet på kartmaskinen.

I tillegg ble fiskeren funnet ved flaggbøya som tilhørte den siste teinelenken som ble satt. Videre ville det vært forventet at fiskeren endret kurs kort tid etter at bruket var avsluttet, ettersom han ikke hadde flere bruk i samme retning som fartøyets kurs. Dette kan tyde på at fiskeren falt over bord i forbindelse med setting av flaggbøyen.

Fiskeren var viklet inn i et tauverk ved flaggbøyen da han ble funnet av redningsmannskapet. Tauet var løst festet og kunne enkelt hektes av for å frigjøre fiskeren. Det ble ikke funnet noen merker på kroppen som kunne forklare hvorfor han falt over bord og det er derfor usikkert om fiskeren satte seg fast i tauverket og ble dratt over bord, eller om dette har skjedd etter at fiskeren havnet i vannet. Havarikommisjonen ser likevel på det som sannsynlig at teinene og tauverket som gikk over bord, eller flaggbøyen som ble kastet over bord, kan ha bidratt til at fiskeren falt over rekka.

Selv om det ikke kan fastslås hva som førte til at fiskeren havnet i sjøen er det flere faktorer som kan ha vært medvirkende. Ingun var et relativt lite fartøy med begrenset plass på arbeidsdekket. Da ulykken skjedde lå det en teinelenke på dekk som tok opp mye plass. En video fra en tidligere fisketur viste at fiskeren plasserte iletauet i en stamp forut på dekk under linekveileren. Dette innebar at fiskeren måtte bevege seg mellom stampen med iletau og tauet som var festet både til teinene og flaggbøyen. Dersom arrangementet var slik på ulykkesdagen innebar dette en økt risiko for å bli dratt over bord. Et lite arbeidsdekk i kombinasjon med teiner og løst tauverk som gikk ut i sjøen kan ha gjort det vanskelig for fiskeren å oppholde seg i et trygt område på dekk. Videre var fiskeren avhengig av å være nært bruket i forbindelse med haling og setting, noe som økte sannsynligheten for hekte seg fast og deretter bli dratt over bord. Spesielt i de tilfellene hvor det

oppstår noe uforutsett, som at tauet hekter seg fast i noe på fartøyet slik at fiskeren må ha direkte kontakt med bruk eller tauverk for å løse problemet, er faren for å hekte seg fast stor. En slik hendelse ble observert i en av fiskerens videoer tatt noen uker før hendelsen.

Havarikommisjonens tidligere undersøkelser etter fall over bord-ulykker med alenefiskere har vist at de aller fleste ulykkene har skjedd i forbindelse med setting eller haling, noe som mest sannsynlig også var tilfellet for ulykken om bord Ingun. Så lenge det er en fysisk mulighet for at fiskeren kan komme i kontakt med deler av bruket, er det en sannsynlighet for at fiskeren kan falle over bord av ulike årsaker.

For mindre fiskefartøy med én person om bord er det utfordrende å identifisere gode tiltak som kan eliminere behovet for å være i nærheten av bruket. Dette vil kreve endring av utforming av arbeidssted og hvordan utstyret opereres om bord. Havarikommisjonen er ikke kjent med fartøyer på denne størrelsen som har løsninger hvor fiskeren kan fjerne seg helt fra bruket. Det er derfor viktig at fiskerne vurderer hvordan de håndterer tauverk og bruk på en trygg og hensiktsmessig måte for å redusere risikoen mest mulig.

Bruk av sikkerhetsline er et preventivt tiltak som kan forhindre at en fisker faller over bord. Det var montert sikkerhetsline om bord på Ingun, men denne var ikke i bruk da ulykken skjedde. Det er uvisst hvorfor fiskeren ikke benyttet sikkerhetslinen, men tidligere undersøkelser av fall over bord ulykker har vist at mange ikke benytter denne. Det kan derfor stilles spørsmål om den praktiske bruken er godt nok tilpasset mindre fartøy.

Fartøyet hadde normalt sett en hastighet på litt under 4 knop under setting av teiner. Dette var rundt en knop raskere enn tilsvarende fartøyer som Havarikommisjonen har undersøkt i området. Når hastigheten øker, skjer ting raskere og sannsynligheten for å kunne avverge en uønsket hendelse reduseres.

Det var rolig sjø og lite vind i området da ulykken skjedde. Det er derfor mindre sannsynlig at fiskeren falt over bord som følge av bevegelser i fartøyet, men det kan likevel ikke utelukkes.

## 2.3 Overlevelsesaspekter

### 2.3.1 INNLEDNING

Hvor lenge en person kan overleve i vann avhenger av flere faktorer som blant annet vanntemperatur, sjøforhold, bruk av flytemidler, kroppsbygning, bekledning, helsetilstand, og bevegelse.

Overlevelsessevnen er tett knyttet opp mot nedkjølingens progresjon i vann, som kan deles inn i fire faser. Det er spesielt de tre første fasene, også beskrevet i kapittel 1.8.2, som er relevant for denne ulykken. Den første fasen som vil inntreffe er kaldtvannssjokk. Det skjer umiddelbart ved fall til kaldt vann. Fasen er kort, kun minutter, men kan føre til hjertestans/-infarkt eller drukning.

Den neste fasen av nedkjøling er kaldtvannslammelse, der det blir vanskeligere å svømme, samt holde hodet over vannet, og risikoen for drukning øker dermed betraktelig om man ikke benytter flyteplagg. Også denne fasen varer i kort tid, kun noen titalls minutter.

Når kroppen får redusert kroppstemperatur og når tredje fase, hypotermi, vil det være svært lav sannsynlighet for å overleve uten bruk av flyteplagg ettersom man ikke lenger vil være i stand til å svømme. Det kan likevel ta lang tid, opptil timer, å kjøle ned kroppen til en temperatur som medfører fare for liv.



Forskning som beskrevet i kapittel 1.8.2 har vist at det er få personer som har overlevd mer enn tre timer i vannet ved tilsvarende lave temperaturer i vannet, som ved ulykken.

### 2.3.2 NEDKJØLING

Fiskeren lå i vannet i ca. fire timer før han ble funnet omkommet. Vedkommende var ikledd flytebukse og foret kjeledress. Flytebuksen vil ha bidratt til at fiskeren kunne holde seg flytende, og den forede kjeledressen kan ha bidratt til å forsinke nedkjølingen. Det kan ikke fastslås med sikkerhet om fiskeren innledningsvis fikk kaldtvannssjokk da han havnet i det kalde vannet, eller hva som var den direkte årsaken til at fiskeren druknet. Dersom han innledningsvis ikke omkom av kaldtvannssjokk ville vedkommende gått inn i nedkjølingsfasen.

For å øke sannsynligheten for overlevelse i løpet av de ulike fasene i nedkjølingens progresjon er tiltak som flyteplagg og termisk bekledning av avgjørende betydning.

Fiskeren ble funnet flytende på magen og dødsårsaken antas å være drukning. Buksa som fiskeren brukte, hadde en oppdrift på 50N. Flyteplagg av denne typen øker sannsynligheten for å overleve i de to innledende fasene i nedkjølingens progresjon, men bidrar i mindre grad etter hvert som man mister evnen til å holde hodet over vann, og eventuelt mister bevisstheten. Dette fordi flyteplaggene ikke snur den nødstilte slik at nese og munn holdes over vannoverflaten

Det er usikkert om en vest med en høyere klassifisering hadde endret utfallet i dette tilfellet, men på generell basis vil man kunne overleve lengre med høyere klassifisering.

Bekledning som reduserer varmetap i sjøen vil øke tiden det tar før kroppens kjernetemperatur synker til et kritisk nivå hvor personen regnes som hypoterm, noe som vil øke overlevelsestiden betydelig. Det er usikkert i hvor stor grad kjeledressen som fiskeren benyttet begrenset varmetapet i det kalde vannet.

### 2.3.3 SØK OG VARSLING

Som alenefisker er det avgjørende å få varslet om at man er i nød så tidlig som mulig, spesielt sett i lys av nedkjølingens ulike faser. I dette tilfellet ble nødetatene og nærliggende fartøyer først varslet etter at fartøyets nødpeilesender ble utløst som følge av at fartøyet sank.

Dette medførte at redningsressursene startet redningsoperasjonen over to timer etter at fiskeren falt over bord, og at søkeområdet ble der fartøyet hadde forlist. Videre ble det søkt i området rundt forlistet i omtrent 30 minutter før søkeområdet ble utvidet til å søke i området hvor fiskeren hadde teinelenkene sine, og hvor han senere ble funnet.

Et tiltak som kan sørge for tidlig varsling ved fall over bord er en personlig nødpeilesender. Disse finnes i flere forskjellige varianter og ville gitt nødetatene eller andre fartøyer i nærheten umiddelbar varsling om at noen var i nød, med tilhørende posisjon. Dette vil kunne redusere både responstid og søketiden, og dermed også øke overlevelsessevnen med tanke på både hypotermi og drukning. En personlig nødpeilesender vil gi en mer effektiv redningsaksjon da redningsressursene blir varslet umiddelbart ved fall over bord, samtidig som posisjonen til den de leter etter vil være kjent.

I dette tilfellet hadde fiskeren ingen muligheter til å varsle da han falt i vannet, ettersom han hverken hadde telefon eller personlig nødpeilesender.

Fiskeren hadde bestilt en personlig nødpeilesender, men denne ble ikke levert før etter at ulykken inntraff. Det finnes per i dag ingen krav om bruk av personlig nødpeilesender. Havarikommisjonen har undersøkt flere ulykker med alenefiskere hvor en personlig nødpeilesender kunne økt sannsynligheten for å kunne redde den nødstilte. Det er uklart om en personlig nødpeilesender

ville ha reddet fiskeren i dette tilfellet, da det er uklart om fiskeren omkom relativt umiddelbart etter at han havnet i sjøen.

Sjøfartsdirektoratet har i «Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet» planlagt å gjennomføre et prosjekt for å vurdere krav som sikrer tidlig varsling ved fall til sjø-hendelser. Havarikommisjonen har tidligere tilrådt Sjøfartsdirektoratet å innføre krav om personlig nødpeilesender for alenefiskere.

#### **2.3.4 SELVREDNING**

For å ha mulighet til å redde seg selv etter å ha falt over bord må man ha mulighet til å komme seg om bord i fartøyet. Dette kan gjøres ved hjelp av redningsleider og nødstopp, dersom båten fortsetter etter at noen har falt over bord.

Fartøyet var utstyrt med redningsleider, og det ble funnet et system for nødstopp om bord som ikke var i bruk. Hvorfor nødstopp-systemet ikke ble benyttet er usikkert. Det finnes heller ingen garanti for at fiskeren hadde klart å komme seg tilbake om bord i båten dersom båtens fremdrift ble stoppet, men det ville økt sannsynligheten for dette.

Det finnes per i dag ingen krav om nødstopp. Sjøfartsdirektoratet har i «Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet» foreslått krav til nødstoppanordning når personer arbeider alene om bord. Havarikommisjonen støtter dette, men understreker viktigheten av at den praktiske bruken av nødstopp må tilpasses operasjonell bruk om bord.

## 3. Konklusjon

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| 3.1 Hovedkonklusjon.....         | 32 |
| 3.2 Undersøkelseresultater ..... | 32 |

## 3. Konklusjon

### 3.1 Hovedkonklusjon

Fiskeren om bord på Ingun drev med setting av krabbeteiner da han falt over bord. Det var ingen andre personer om bord og heller ingen andre fartøy i nærheten. Fartøyet fortsatte med uendret kurs og fart i nesten to timer før det grunnstøtte og forliste. Fiskeren ble funnet omkommet litt over fire timer etter at han falt over bord. Han var iført flyteplagg, men ble funnet flytende på magen og med beinet viklet inn i tauet til den siste teinelenken som var satt.

Havarikommisjonen kan ikke med sikkerhet si hvordan fiskeren falt over bord, men undersøkelsen har vist at ulykken mest sannsynlig skjedde i forbindelse med setting av en teinelenke. Tidligere undersøkelser som Havarikommisjonen har gjort, har vist at faren for fall over bord er høy ved setting og haling, spesielt når fiskerne må være nært bruket.

Obduksjonsrapporten viste at fiskeren sannsynligvis omkom av drukning, men det er uklart hvor lenge fiskeren var i live etter å ha falt over bord. Hvor lenge en person kan overleve i vann avhenger av flere faktorer som blant annet vanntemperatur, sjøforhold, bruk av flytemidler, kroppsbygning, bekledning, helsetilstand, og bevegelse.

Som alenefisker er det avgjørende å få varslet om at man er i nød så tidlig som mulig. Umiddelbar varsling om nød og posisjon, i kombinasjon med bruk av riktig tilpasset flyteutstyr og bekledning som forsinker nedkjøling, kan bidra til at sannsynligheten for å overleve etter fall til sjø øker betraktelig. Et tiltak som kan sørge for tidlig varsling ved fall over bord er en personlig nødpeilesender. Dette vil kunne redusere både responstid og søketiden, og dermed også øke overlevelsessevnen med tanke på både hypotermi og drukning. Havarikommisjonen har undersøkt flere ulykker med alenefiskere hvor en personlig nødpeilesender ville økt sannsynligheten for å bli reddet. Det er uklart om en personlig nødpeilesender ville ha reddet fiskeren i dette tilfellet, da det er uvisst om fiskeren omkom kort tid etter at han havnet i sjøen. Det finnes per i dag ingen krav om bruk av personlig nødpeilesender.

### 3.2 Undersøkelseresultater

Havarikommisjonen mener det er en utfordring at alenefiskere må være fysisk plassert nært bruket i setteprosessen. Videre innebærer det en spesielt stor risiko for fiskere å være i direkte kontakt med bruket under setteprosessen. Følgende undersøkelsesresultater trekkes frem:

- Ved fall over bord kan umiddelbar varsling om nød og posisjon, i kombinasjon med bruk av riktig tilpasset flyteutstyr og påkledning som forsinker nedkjøling, bidra til at personer overlever etter å ha falt i sjøen.
- For mindre fiskefartøy med én person om bord er det utfordrende å identifisere gode tiltak som kan eliminere behovet for å være i nærheten av bruket. Dette vil kreve endring av utforming av arbeidssted og hvordan utstyret opereres om bord.
- Bruk av sikkerhetsline er et preventivt tiltak som kan forhindre at en fisker faller over bord. Det var montert sikkerhetsline om bord på Ingun, men denne var ikke i bruk da ulykken skjedde. Det er uvisst hvorfor fiskeren ikke benyttet sikkerhetslinen, men tidligere undersøkelser med fall over bord ulykker har vist at mange ikke benytter denne. Det kan derfor stilles spørsmål om den praktiske bruken er godt nok tilpasset mindre fartøy.
- For å ha mulighet til å redde seg selv etter ha falt over bord må man ha mulighet til å komme seg om bord i fartøyet. Dette kan gjøres mulig ved hjelp av redningsleider og nødstopp, dersom båten fortsetter etter at noen har falt over bord.



## 4. Sikkerhetstilrådinger

## 4. Sikkerhetstilrådingar

I handlingsplanen utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med arbeidet med nullvisjonen, er det foreslått flere tiltak for blant annet mindre fiskefartøy. Noen av disse tiltakene er spesielt relevant sett opp mot ulykken med Ingun. Havarikommisjonen fremmer derfor ingen tilrådingar etter denne undersøkelsen, men fremhever viktigheten av at handlingsplanen med nullvisjonen følges opp.

Statens havarikommisjon  
Lillestrøm, 5. januar 2026

# Vedlegg

# Vedlegg A Detaljer om fartøyet og ulykken

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Fartøyet</b>                    |                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Navn                               | Ingun                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Flaggstat                          | Norge                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Kallesignal                        | LM2462                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Type                               | Fiskefartøy                                                                                                                                                                                                                                                |
| Byggeår                            | 1980                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Konstruksjonsmateriale             | Plast (glassfiber)                                                                                                                                                                                                                                         |
| Lengde                             | 7,9 m                                                                                                                                                                                                                                                      |
|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Reisen</b>                      |                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Avgangshavn                        | Kalak                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Type reise                         | Kystseilas                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Last                               | Fisk                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Personer om bord                   | 1                                                                                                                                                                                                                                                          |
|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Ulykkesinformasjon</b>          |                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Dato og tidspunkt                  | 20. februar 2025 ca. kl. 2317                                                                                                                                                                                                                              |
| Ulykkestype                        | Fall over bord                                                                                                                                                                                                                                             |
| Sted hvor ulykken inntraff         | Laksefjorden i Finnmark                                                                                                                                                                                                                                    |
| Sted om bord hvor ulykken inntraff | Dekk                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Omkomne                            | 1                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Skipsoperasjon                     | Fiske                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Hvor i reisen var fartøyet         | Underveis                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Ytre miljø                         | Natt. Lufttemperatur på 0–1 °C, ingen nedbør og svak vind (1–2 m/s). Vindkast opp mot ca. 3 m/s. Vindretningen varierte mellom å komme fra nordvest og sør. Bølger fra nordvest med en høyde på mellom 0,5 og 1,0 meter. Sjøtemperaturen var rundt 3–4 °C. |