



Avgitt mai 2026

# RAPPORT SJØFART 2026/04

*Sjøulykke med utleiebåt i Bergsfjorden i Loppa kommune, 19. mai 2025*



*This report is also available in English*

*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.*

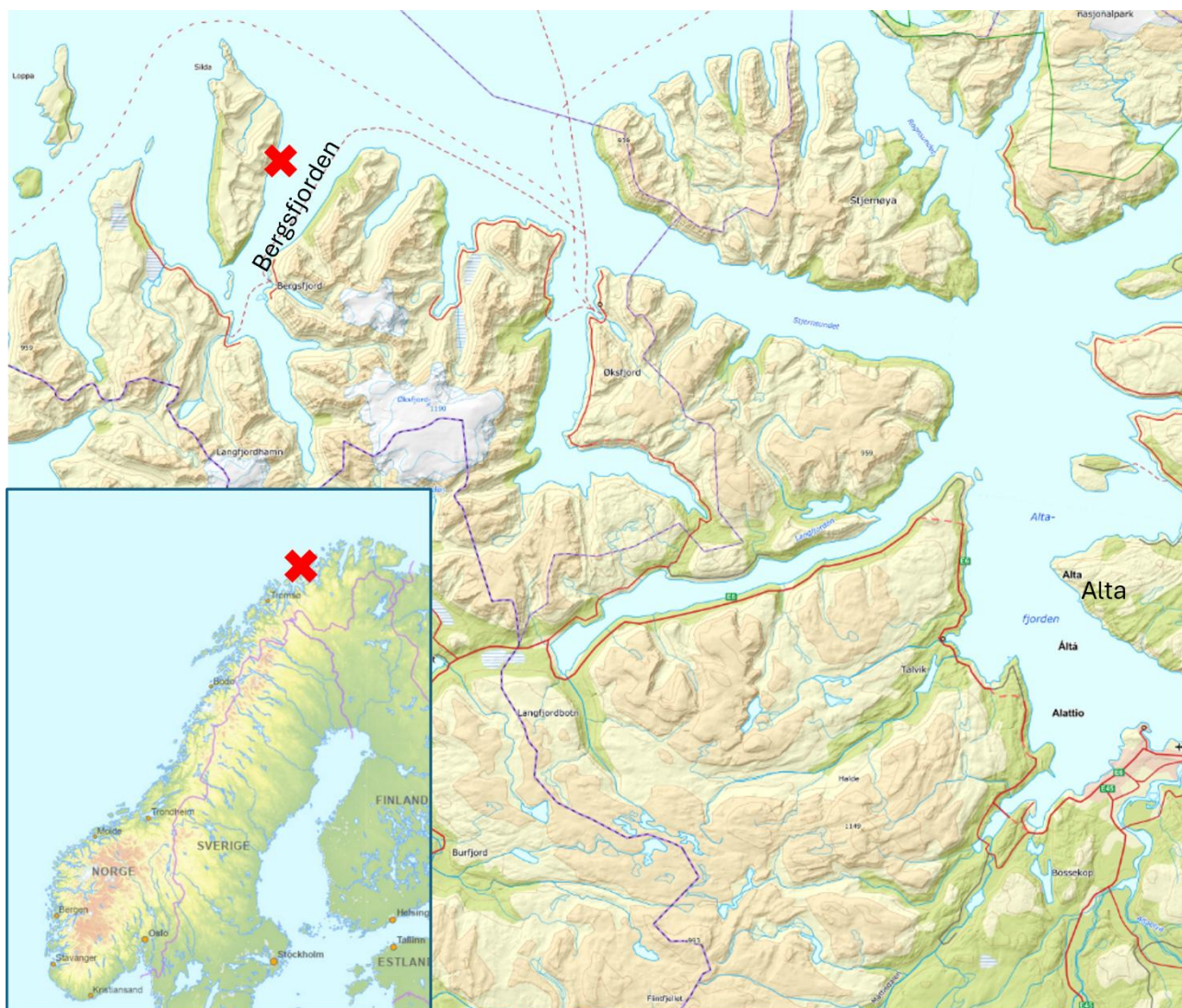
# Innholdsfortegnelse

<b>MELDING OM ULYKKEN .....</b>	<b>4</b>
<b>SAMMENDRAG .....</b>	<b>5</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.....	10
1.3 Vær og sjøforhold .....	11
1.4 Farvannsbeskrivelse .....	13
1.5 Fartøy .....	14
1.6 Medisin og helse .....	15
1.7 Utleievirksomheten.....	16
1.8 Regelverk.....	17
1.9 Spesielle undersøkelser .....	19
1.10 Tilsyn av fritidsfartøy og utleievirksomheter.....	22
1.11 Tidligere ulykker .....	24
1.12 Andre opplysninger .....	26
1.13 Iverksatte tiltak .....	28
<b>2. ANALYSE.....</b>	<b>30</b>
2.1 Innledning .....	30
2.2 Hendelsesforløp.....	30
2.3 Overlevelsesaspekter.....	31
2.4 Utleievirksomhet .....	31
2.5 Værforhold .....	32
2.6 Fartøyets CE-merking og design.....	33
<b>3. KONKLUSJON.....</b>	<b>35</b>
<b>4. SIKKERHETSTILRÅDINGER.....</b>	<b>37</b>

# Melding om ulykken

Mandag den 19. mai 2025 ble Statens havarikommisjon (SHK) varslet om at en båt med to fisketurister hadde kantret ved Silda i Loppa kommune. En redningsaksjon ble iverksatt og senere ble det klart at én av fisketuristene hadde omkommet i ulykken.

Statens havarikommisjon iverksatte en sikkerhetsundersøkelse og reiste til Alta den 20. mai 2025 for å gjennomføre intervjuer med fisketuristen som overlevde og andre berørte parter. Fritidsbåten forliste dagen etter ulykken og er på tidspunktet for rapportutgivelse ikke funnet.



Figur 1: Rødt kryss viser hvor ulykken inntraff. Kart: Kystinfo, Kystverket/SHK

# Sammendrag

Mandag 19. mai dro fire av fem i et turistfølge fra Litauen ut for å fiske i Bergsfjorden fordelt på to identiske båter. Da det var meldt vestlig frisk bris i området, hadde utleier informert fisketuristene om at de måtte gå i le av øya Silda. På vei utover oppdaget de noe fremme i horisonten som de karakteriserte som mindre «tornadoer», og bestemte seg for å snu og dra tilbake til fiskecampen. På et tidspunkt, mens de gikk sørover på østsiden av Silda, ble den ene båten plutselig tatt igjen av en av «tornadoene». Fartøyet ble utsatt for sterk vind fra babord side, noe som førte til at båten krenget mot styrbord og gikk rundt innen få sekunder. Den ene fisketuristen fikk varslet med mobiltelefon etter å ha kommet seg til land. Den andre fisketuristen omkom som følge av kantringen.

Det har fremkommet fra satellittbilder fra Meteorologisk institutt (MET) at det rundt ulykkestidspunktet var observert kraftige vindkast, opp mot 24–26 m/s på målestasjoner i området. I tillegg viste satellittbilder tydelige fjellbølger med tegn til fallvind på lesiden av Silda. «Tornadoene» som ble observert kan også ha oppstått som følge av fjellbølger og fallvinder på lesiden, hvor lokal topografi og endring av horisontal vind med høyden kan ha spilt en viktig rolle for dannelsen av slike virvler. Finskalamodeller fra MET har også vist at området på lesiden av øya har hatt kaotiske vindforhold i det aktuelle tidsrommet. Dette kan ha gitt lokale vindkast som også har gått mot land, og som kan forklare hvorfor båten kantret mot styrbord og senere endte i fjæra på Silda selv om det ifølge meldt vindretning skulle vært fralandsvind. Redningsskøyta som kom til ulykkesstedet, målte vindkast på over 30 m/s.

Lokale forhold som fjellbølger med fallvind var ikke noe som ble fanget opp av Meteorologisk institutts modeller og inngikk dermed ikke i værmeldinger som ble sendt ut. Fisketuristene og utleier hadde derfor ikke denne informasjonen tilgjengelig da det ble besluttet å dra ut i le av øya Silda.

Det kan være utfordrende for en utleier å vurdere hvordan været faktisk blir når spesielle vær fenomener, som fjellbølger, ikke omfattes av værmeldingene til Meteorologisk institutt. For å få et inntrykk av hvor kraftig vind som kan oppstå i et område kan målestasjoner eller værmelding for vindeksponerte områder i nærheten gi en indikasjon på vindpotensialet i området.

SHK har utført stabilitetsberegninger for å få et inntrykk av hvor mye som skulle til for å kante fartøyet, og for å vurdere effekten av vindfanget til styrehuset. Stabiliteten var i utgangspunktet god med to personer om bord, men dersom man belastet fartøyet med vindkast på over 30 m/s viste beregningene at det kantret. Dette samsvarer med vindkastene som var observert på over 30 m/s på ulykkesdagen. Det er derfor viktig at en utleier vurderer vindpotensialet i området, da kraftige vindkast kan gi betydelig vindbelastning, i dette tilfellet spesielt på grunn av det store styrehuset, og dermed påvirke stabiliteten til fartøyet negativt.

Utleier hadde montert AIS-sporing på fartøyene og installert VHF DSC med distressknapp. Dette var ikke krav i gjeldende regelverk, men noe utleier hadde investert i for økt sikkerhet. I dette tilfellet var det ikke tid til å benytte distressknappen for å varsle, da kantringen skjedde raskt. Havarikommisjonen mener det var små marginer som gjorde at fisketuristen fikk varslet, da mobiltelefonen kunne ha vært uten signaler eller sluttet å virke etter at han havnet i sjøen. I denne ulykken ville for eksempel en personlig nødpeilesender som varsler nødetatene direkte, raskt ha gitt informasjon om hvor de nødstedte befant seg. Dette ville vært en mer pålitelig varslingsmulighet enn en mobiltelefon som har havnet i sjøen.

Havarikommisjonen mener det mangler et regelverk som retter seg mer spesifikt mot utleievirksomhet og de sikkerhetstiltak som kreves for å kunne drive sikker utleie. Dette spesielt med tanke på at de som leier båtene ikke alltid er kjent med hverken båt, farvann, værforhold eller varslingstjenesten i Norge. Regelverket som utleiery er omfattet av i dag, er for generisk og har få konkrete sikkerhetstiltak rettet mot det å leie ut et fartøy på en trygg måte.

# Om undersøkelsen

## Formål og metode

Hensikten med denne undersøkelsen har vært å klarlegge hva som førte til at utleiefartøyet kantret og en fisketurist 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 være uegnet for andre formål enn å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten, og skal derfor ikke benyttes til andre formål.

## Informasjonskilder

De faktiske opplysningene er basert på:

- Intervju med overlevende og andre i reisefølget.
- Intervju med utleievirksomheten.
- Avhør og annen informasjon innhentet av politiet.
- Logg fra redningsressurser og bilde-/videomateriale fra redningsaksjonen.
- Informasjon fra produsent og båtbygger.

## 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>

# 1. Faktiske opplysninger

1.1 Hendelsesforløp .....	9
1.2 Søk og redning.....	10
1.3 Vær og sjøforhold .....	11
1.4 Farvannsbeskrivelse .....	13
1.5 Fartøy .....	14
1.6 Medisin og helse .....	15
1.7 Utleievirksomheten.....	16
1.8 Regelverk.....	17
1.9 Spesielle undersøkelser .....	19
1.10 Tilsyn av fritidsfartøy og utleievirksomheter.....	22
1.11 Tidligere ulykker .....	24
1.12 Andre opplysninger .....	26
1.13 Iverksatte tiltak .....	28

# 1. Faktiske opplysninger

## 1.1 Hendelsesforløp

13. mai 2025 ankom et reisefølge med fem fisketurister fra Litauen Sandland brygge i Loppa kommune. Fisketuristene hadde leid to båter av type Wildeboat 650, kalt Loppa og Brynilen.

Mandag den 19. mai skulle reisefølget ut å fiske. De var fordelt med to personer i hver av de to båtene, den femte i reisefølget var blitt syk og var igjen på land. Da det var meldt mye vestavind denne dagen, hadde eier av fiskecampen bedt dem om å holde seg øst for øya Silda i le for vinden.

De to båtene dro fra fiskecampen ca. kl. 1230 med kurs ut i Bergsfjorden. På et tidspunkt passerte Loppa den andre båten og fortsatt utover i Bergsfjorden, se figur 2.



Figur 2: Ulykkesbåten Loppa på vei utover i Bergsfjorden 19. mai 2025. Foto: Privat

Da Loppa var på vei utover oppdaget de om bord noe fremme i horisonten som de karakteriserte som «tornadoer». De så at vinden løftet sjøen og ble engstelige. De bestemte seg derfor for å snu og dra tilbake. På et tidspunkt, mens de gikk sørover på østsiden av Silda, ble de plutselig tatt igjen av en av «tornadoene». Fartøyet ble utsatt for sterk vind fra babord side, noe som førte til at båten krenget mot styrbord og gikk rundt innen få sekunder. De to om bord oppholdt seg i styrehuset og gikk rundt med båten, men kom seg etter hvert ut og opp til overflaten. Figur 3 viser omtrentlig posisjon for hvor fartøyet kantret.



Figur 3: Rødt kryss indikerer omtrentlig hvor båten kantret. Kart: Kystinfo, Kystverket/SHK

Den ene av de to fiskerne var ikke bevisst da han kom til overflaten. Den andre så at det ikke var så langt til land. Han tok tak i den bevisstløse fiskeren og klarte å dra han med seg. Da de kom til land gjennomførte han hjerte-lunge-redning, men så ingen livstegn. Fiskeren som hadde utført førstehjelp, var på dette tidspunktet svært utmattet og kald. Han hadde mobilen med seg, og denne fungerte fortsatt. Han fikk ringt en i reisefølget på den andre båten, Brynilen, som videreformidlet til den siste fisketuristen som var på land. Han tok umiddelbart kontakt med utleier som videre kalte opp Kystradio Nord (KRN) kl. 1347, ifølge loggen til Hovedredningssentralen (HRS).

## 1.2 Søk og redning

Etter oppringing fra utleier, tok Kystradio Nord kontakt med Hovedredningssentralen i Nord-Norge (HRS-N) om en kantret fritidsbåt. HRS-N iverksatte deretter en søk- og redningsaksjon, og redningsskøyta Gjert Wilhelmsen, ambulansebåten Thea Jensen og redningshelikopteret fra Banak i Lakselv ble kalt ut. Redningshelikopteret ankom havaristen ca. kl. 1440, etterfulgt av ambulansebåten ca. kl. 1445 og redningsskøyta ca. kl. 1513.

Utleier bestemte seg for å dra ut i en tilsvarende båt som ulykkesbåten og tok med seg to andre om bord for å forsøke å finne de forulykkede. Han hadde sett på AIS-en på kontoret at den andre båten i følget, Brynilen, var på vei tilbake, og møtte denne båten da han var på vei utover.

De gikk med ca. 25 knop utover, og det ble beskrevet at det var lite bølger, men kraftige vindkast. Plutselig fikk de øye på et fartøy med kjølen opp og baugen inn mot land, og utleier, som var første som lokaliserte den, meldte fra til KRN om at de hadde lokalisert båten. De observerte en person bak en stor stein, samtidig som de forsøkte å lokalisere den andre personen. Det kom kraftige vindkuler og de måtte derfor hele tiden ha baugen opp mot vindkulene. Etter hvert observerte de en person som lå i fjæra. Utleier ringte da til sin kollega på land som hadde kontakt med den ene i

reisefølget som hadde kontakt med den overlevende. Den overlevende hadde formidlet at personen i fjæra var omkommet. Utleier vurderte å hoppe i sjøen for å komme bort til den overlevende på land, men vurderte på grunn av været at det ikke var forsvarlig å la de to andre personene som han hadde tatt med seg bli igjen i båten. De ble derfor ved denne posisjonen til ambulanserbåten og redningshelikopteret ankom.

Redningshelikopteret klarte ikke å lande på grunn av den sterke vinden i området, men en lege og en redningsmann ble firt ned til redningsskøyta. Disse ble deretter med i MOB-båten<sup>2</sup> til redningsskøyta som satte kurs mot land for å ta seg av de to nødstedte. Mannskapet om bord redningsskøyta målte kraftige vindkast opp mot 32 m/s, og bølgene ble anslått til rundt 1 meter. Da MOB-båten kom seg mot land ble de møtt av den ene av de forulykkede, som raskt ble tatt hånd om. Personellet fra redningshelikopteret startet parallelt å jobbe med den andre forulykkede. Det ble deretter bekreftet at vedkommende var omkommet.

Den overlevende og den omkomne ble deretter overført til redningsskøyta sammen med lege, hvor de ble transportert videre til Øksfjord, hvor ambulanse ventet.

Det havarerte fartøyet ble liggende i fjæra med baugen opp ganske nærme land. Det var planlagt å sikre fartøyet den påfølgende dagen, men fritidsbåten forliste dagen etter ulykken og er på tidspunktet for rapportutgivelse ikke funnet.

## 1.3 Vær og sjøforhold

### 1.3.1 VÆRVARSEL

Værvarsel utstedt av Meteorologisk institutt (MET) ved midnatt den 18. mai 2025 for Bergsfjorden, øst for Silda, den 19. mai kl. 1300 var som følger:

- Middelvind ca. 11 m/s
- Vindkast ca. 16 m/s
- Vind fra vest (ca. 260 grader)

Utleier hadde sjekket værmeldingen via BarentsWatch og har oppgitt at det var meldt 7–8 m/s fra vest med vindkast opp mot 11–12 m/s, med en bølgehøyde på 0,5 meter i Bergsfjorden.

Ifølge MET ble det også sendt ut et kulingvarsel mandag morgen den 19. mai kl. 0946 for strekningen Torsvåg–Loppa:

*Fra mandag formiddag sørvestlig til vestlig stiv kuling 15 m/s utsatte steder, periodevis sterk kuling 20. Vinden avtar mandag ettermiddag.*

### 1.3.2 OBSERVERT VÆR

SHK har innhentet informasjon fra Meteorologisk institutt om hvilke vindhastigheter som var observert i området på ulykkestidspunktet. Hasvik lufthavn og Øksfjord – Deallja (560 moh.) er de nærmeste målestasjoner til ulykkestedet, se figur 4.

---

<sup>2</sup> Redningsfarkost som brukes i mann over bord (MOB) situasjoner.



Figur 4: Målestasjoner i området rundt Bergsfjorden. Kart: MET/Kystinfo/SHK

Observert vind rundt ulykkestidspunktet er vist i tabell 1.

Tabell 1: Observert vind ved målestasjonene Hasvik lufthavn og Øksfjord – Deallja 19. mai rundt ulykkestidspunktet. Kilde: MET

Navn på stasjon	Tid (lokal tid) <sup>3</sup>	Høyeste vindkast (m/s)	Høyeste middelvind (m/s)	Vindretning
Hasvik lufthavn	11–12	16,9	11,2	268
	12–13	15,8	11,5	182
	13–14	14,9	11,6	272
Øksfjord – Deallja (560 moh.)	11–12	9,0	6,7	182
	12–13	12,2	7,2	202
	13–14	10,5	8,0	193

Vindhastigheter målt ved målestasjonene Fakken og Hasvik – Sluskfjellet mandag 19. mai mellom kl. 12 og 13 og mellom kl. 13 og 14 er vist i tabell 2.

Tabell 2: Observert vind ved målestasjonene Fakken og Hasvik – Sluskfjellet 19. mai rundt ulykkestidspunktet. Kilde: MET

Navn på stasjon	Tid (lokal tid)	Høyeste vindkast (m/s)	Høyeste middelvind (m/s)
Fakken	12-13	23,5	17,3 (sterk kuling)
	13-14	21,8	15,5 (stiv kuling)
Hasvik – Sluskfjellet (438 moh.)	12-13	26,4	21,3 (liten storm)
	13-14	22,3	19,3 (sterk kuling)

Mellom kl. 12 og 13 var det observert kraftige vindkast i området, opp mot 24–26 m/s på Fakken og Hasvik – Sluskfjellet målestasjoner. Observasjonene av vinden på disse stasjonene trenger ikke nødvendigvis å følge vinden på lesiden av Silda, men kan indikere vindpotensialet i området i

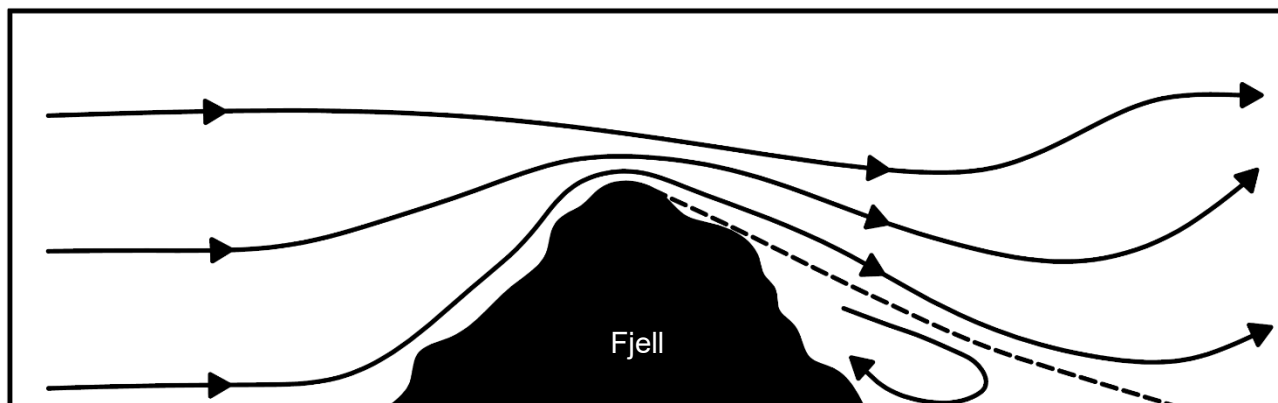
<sup>3</sup> Angir høyeste verdi mellom klokkeslettene.

denne værdsituasjonen denne dagen. Satellittbilde tatt av Meteorologisk institutt kl. 1255 viste tydelige fjellbølger med tegn til fallvind på lesiden av Silda.

Rednings-skøyta som var på ulykkesstedet, hadde gjort målinger av vindkast opp mot 32 m/s på ulykkesdagen.

### 1.3.3 FJELLBØLGER

Ifølge Store norske leksikon er fjellbølger<sup>4</sup> en bestemt type gravitasjonsbølger i atmosfæren som oppstår når en luftstrøm passerer et fjell eller en fjellkjede. Fjellbølger er ofte opphavet til kraftige og til dels uventede fallvinder langs bakken eller havoverflaten. De kan gi kaotiske vindmønstre og mye turbulens, se figur 5.



Figur 5: Kavitasjon og kaotiske vindmønstre på lesiden. Kilde: Stull, 1988 – *An introduction to boundary layer meteorology*. Illustrert av SHK

Finskalamodeller fra Meteorologisk institutt har vist at området på lesiden av øya har hatt kaotiske vindforhold i ulykkestidsrommet. Dette kan, ifølge MET, ha ført til vind fra flere ulike retninger, i tillegg til at det kan ha kommet vindkast fra høyere luftlag. Minitornadoer ble også observert. Dannelsesmekanismen til slike minitornadoer på detaljnivå er ikke kjent, men de har i flere sammenhenger vært rapportert i forbindelse med fjellbølger og fallvinder på lesiden av fjell både i USA og i Norge. Trolig spiller lokal topografi og endring av horisontal vind med høyden en viktig rolle for dannelsen av slike virvler. En ustabil temperatursjiktning i nedre del av atmosfæren kan også bidra til å forsterke slike virvler.

Vindforholdene på ulykkestidspunktet kunne også observeres fra videoer tatt fra rednings-skøyta under redningsaksjonen, hvor det kom vind, bølger og vindkast fra sør og sør-østlig retning.

Ifølge Meteorologisk institutt fanges ikke slike lokale forhold opp i deres værvarsel, blant annet på grunn av at terrenget ikke har god nok oppløsning i modellene.

### 1.3.4 SJØTEMPERATUR

Ifølge utleier som dro ut i eget fartøy for å søke etter de forulykkede, var sjøtemperaturen målt til 3,9 grader fra fartøyets fishfinder.

## 1.4 Farvannsbeskrivelse

Ulykken inntraff ifølge den overlevende omtrent 20 meter fra land øst for Silda. Silda er ca. 14 km lang (nord-sør) og 4 km bred (øst-vest), med en høyde på rundt 600 meter.

<sup>4</sup> <https://snl.no/fjellbølger>

Den norske los<sup>5</sup> beskriver farvannet Sandlandsfjorden, Bergsfjorden og Langfjorden slik:

*Silda er høy med skarpe, takkede fjell, som på N- og W-siden faller bratt ned mot sjøen. På W-siden av Sandlandsfjorden er det flate strender med runde åser i baklandet. Langs strendene er det en del bebyggelse. Langs Bergsfjorden er det brattlendt på begge sider. Vegetasjonen er sparsom, bare litt bjørkekratt hist og her. Langfjorden har høye, bratte og ville kyster. Strømmen er som regel sterkest i Sandlandsfjorden. Den kan være særlig sterk mellom Marholmen og land. I NØ-lig vind setter havet tungt inn Bergsfjorden, mens det kan være ganske stille i Sandlandsfjorden.*

## 1.5 Fartøy

Fartøyet var en fritidsbåt av typen Wildeboat 650XW bygget i 2016 med en lengde på 6,6 m og en bredde på 2,7 m. Fartøyet var bygget av aluminium og utstyrt med en motor på 150 hk. Vekten var ca. 1,3 tonn uten motor og det hadde en lastekapasitet på 996 kg.

Fartøyet var CE-merket med konstruksjonskategori C som er beregnet for fart innaskjærs. Kategori C tilsvarer at fartøyet skal kunne operere i middelvind opp til og med 13,8 m/s og signifikant bølgehøyde til og med 2 meter. Båten var sertifisert for maksimalt 10 personer.

Wildeboat 650XW produseres hos De Wilde Slipp og Mek. AS i Bergsfjorden i Loppa kommune og den er spesialutviklet til turistfiske og/eller oppdrag for oppdrettsnæring. Produsenten markedsfører fartøyet som et robust fartøy som tåler røff behandling.

Fartøyet var selvlensende, og det var montert et styrehus i senter på båten som var 1,9 meter høyt, 1,9 m langt og 1,5 m bredt, se figur 6.



Figur 6: Wildeboat 650XW. Foto: Båtbygger

<sup>5</sup> Den norske los, bind 6

## 1.6 Medisin og helse

### 1.6.1 OBDUKSJON

Den forulykkede ble funnet uten redningsvest, og erklært omkommet av redningspersonell kort tid etter at vedkommende ble funnet.

Det ble foretatt en obduksjon av den omkomne. Den endelige obduksjonsrapporten konkluderte med drukning.

### 1.6.2 OVERLEVELSESEVNE

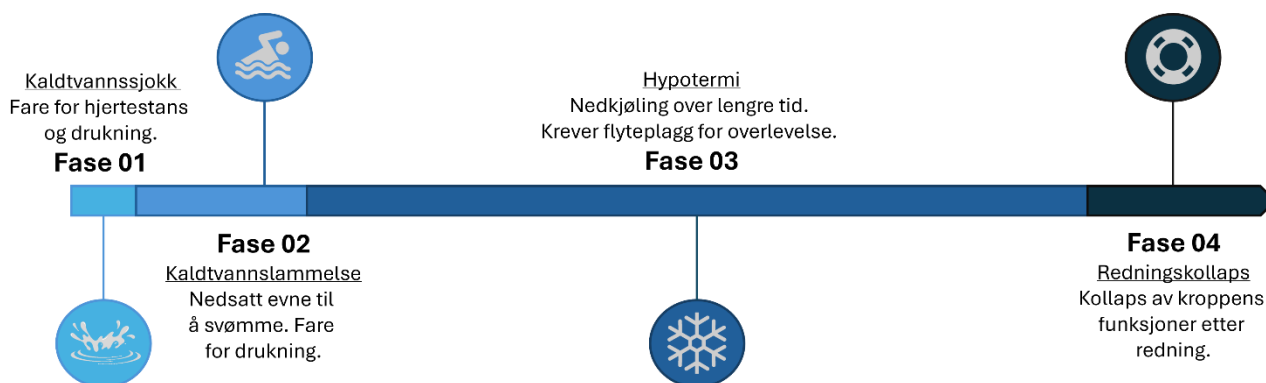
Vann leder varme raskere enn luft, slik at nedkjøling skjer raskere i vann enn på land. Ved opphold i vann vil overlevelsessevnen variere beroende på en rekke faktorer, slik som vanntemperatur, flyteplagg, overlevelsesdrakt, kroppssammensetning, bekledding, alder, bevegelse og mer<sup>6</sup>. Uavhengig av faktorene, og påfølgende tidsavhengighet, vil man generelt kunne dele nedkjølingens progresjon i vann inn i fire distinkte faser.

#### 1. Kaldtvannssjokk

Kroppen reagerer på kulden og endring i temperatur i denne korte, initielle 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.

De tre andre fasene som innebærer kaldtvannslammelse (2), hypotermi (3) og redningskollaps (4), anses ikke relevant for denne ulykken da den omkomne fikk problemer etter kun kort tid i sjøen.

Figur 7 viser en oversikt over nedkjølingsfasene.



Figur 7: Fire faser for nedkjøling ved personers opphold i vann. Illustrasjon: SHK

<sup>6</sup> Tipton et al. Survival time and search time in water: Past present and future (Journal of Thermal Biology, 2022).

## 1.7 Utleievirksomheten

### 1.7.1 GENERELT

Sandland Brygge er lokalisert på Sandland i Loppa kommune, og tilbyr blant annet båtutleie og overnatting. Utleier hadde flere båter til leie, av type Wildeboat 650XW og 750XW. Kundesegmentet bestod for det meste av utenlandske fisketurister.

### 1.7.2 UTSTYR OG RUTINER KNYTTET TIL UMLEIE AV FARTØYENE

Virksomheten har opplyst at før utleiebåtene kunne tas i bruk av leietager, måtte den som skulle være skipper om bord signere en kontrakt. Denne inneholdt blant annet krav til leietaker med tanke på ansvar og bruk. Det var ingen spesielle krav til kompetanse til skipper utover at man måtte ha båtførerprøven dersom man var født 1. januar 1980 eller senere.

Før bruk hadde utleier en gjennomgang med skipperen om bord. Der ble det blant annet gjort en gjennomgang av utstyr og rutiner som bruk av lensepumper, anker ved motorstans, diverse sikkerhetsutstyr som kasteline og brannslukkingsutstyr. Det ble også foretatt en gjennomgang av start- og stopprosedyre, bruk av VHF og nødprosedyrer.

Utleier har opplyst at det var daglig rutine å gå gjennom værmeldingen. Det var også spesifisert i kontrakten at leietaker alltid skulle sjekke værmeldingen, og det ble opplyst at både leietaker og utleier gjorde dette på ulykkesdagen. Utleier opplyste om at han hadde gitt beskjed om at båtene denne dagen måtte holde seg inne i Bergsfjorden på østsiden av Silda på grunn av vestavinden.

### 1.7.3 VARSLING OG SIKKERHETSUTSTYR

Det var installert AIS om bord i fartøyene. Hensikten var at utleier skulle få oversikt over hvor fartøyene oppholdt seg. For fartøyet Loppa hadde de hatt utfordringer med dekning og at de ikke fikk fulgt med på fartøyet via NAIS<sup>7</sup>. Dette var også tilfelle på ulykkesdagen.

Utleier hadde opplyst fisketuristene om at det var VHF DSC<sup>8</sup> om bord med distress-knapp som kunne benyttes i en nødsituasjon. Det ble videre opplyst om at det fantes informasjon om bord om hvor man skulle ringe i en nødsituasjon. Dette inkluderte kontakinformasjon til utleier. Kontrakten inneholdt også informasjon om hvilke nødnummer man skulle ringe.

Utleier har opplyst om at leietagere får beskjed om at redningsvester skal benyttes, og at dette var ført opp som et krav i kontrakten. Det var oppblåsbare redningsvester om bord i en kasse i fartøyene, noe fisketuristene hadde blitt informert om. Det ble videre opplyst av utleier at de fleste fisketuristene benyttet medbrakte flytedresser. Noen få brukte oljehyre. De fleste hadde med dette utstyret selv, men det var også noen som leide.

---

<sup>7</sup> Nasjonalt automatisk Identifisering System (NAIS) er en netjtjeneste utviklet av Kystverket for å kunne følge sjøtrafikken i norske farvann i sanntid.

<sup>8</sup> Digital Selective Calling (DSC). System som gjør det mulig å sende automatiserte nødmeldinger.

## 1.8 Regelverk

Relevant regelverk for denne hendelsen er angitt i delkapitlene nedenfor.

### 1.8.1 LOV OM KONTROLL MED PRODUKTER OG FORBRUKERTJENESTER (PRODUKTKONTROLLOVEN)

Lov 11. juni 1976 nr. 79 om kontroll med produkter og forbrukertjenester (produktkontrollloven) har som formål å forebygge at produkter og tjenester medfører helseskade. Loven gjelder også for forbrukertjenester som utleie av fritidsbåt. Etter § 3 skal den som tilbyr forbrukertjenester utvise aktsomhet og treffe rimelige tiltak for å forebygge helseskade, herunder gi nødvendig sikkerhetsinformasjon. Etter § 6 b gjelder meldeplikt til myndighetene ved kjennskap til farlige produkter mv.

### 1.8.2 FORSKRIFT OM SYSTEMATISK HELSE-, MILJØ- OG SIKKERHETSARBEID I VIRKSOMHETER (INTERNKONTROLLFORSKRIFTEN)

Forskrift 6. desember 1996 nr. 1127 om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (internkontrollforskriften) stiller krav til at virksomheter etablerer og dokumenterer internkontroll for å sikre etterlevelse av HMS-regelverket. Etter § 5 skal virksomheten blant annet fastsette mål, organisering og ansvar, kartlegge farer og gjennomføre risikovurderinger, etablere rutiner (herunder for beredskap og avvik), sørge for nødvendig opplæring og informasjon, samt dokumentere arbeidet.

### 1.8.3 FORSKRIFT OM PRODUKSJON OG OMSETNING AV FRITIDSFARTØY OG VANNSCOOTERE MV.

Forskrift 15. januar 2016 nr. 35 produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere stiller krav til konstruksjon og produksjon av fritidsbåter. Forskriften ivaretar Norges forpliktelse til å etterleve fritidsbåtdirektivet (direktiv 2013/53/EU). Forskriftens § 4 beskriver de grunnleggende kravene og at produkter som er produsert ikke skal utgjøre noen fare for menneskers helse og sikkerhet.

I første ledd bokstav b vises det til at de grunnleggende kravene i vedlegg 1 må oppfylles, og i andre ledd at kravene anses oppfylt når produktene er i samsvar med nasjonal standard som gjennomfører harmonisert standard. Etter § 7 fritidsfartøy påføres et CE-merke og etter § 9 skal produsenten sikre at produktet er konstruert og produsert i samsvar med kravene i forskriften. Forskriftens § 17 viser til konstruksjon og produksjon hvor produsent selv kan velge hvilke moduler som skal benyttes etter de ulike konstruksjonskategoriene, se tabell 3.

Tabell 3: Alternative moduler avhengig av fartøyets konstruksjonskategori. Kilde: Forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv.

Konstruksjonskategori	Modulvalg	
	2,5 m ≤ skroglengde < 12 m	12 m ≤ skroglengde ≤ 24 m
A	A1 eller	
B	B + C eller B + D eller B + E eller B + F eller G eller H	
C	Når fartøyet oppfyller harmonisert standard for stabilitet og flyteegenskaper (vedlegg 1, del A, pkt. 3.2 og 3.3)	A eller A1 eller B + C eller B + D eller B + E eller B + F eller G eller H
	Når fartøyet ikke oppfyller harmonisert standard for stabilitet og flyteegenskaper (vedlegg 1, del A, pkt. 3.2 og 3.3)	A1 eller B + C eller B + D eller B + E eller B + F eller G eller H
D	A eller A1 eller B + C eller B + D eller B + E eller B + F eller G eller H	

Velges det eksempelvis modul A for fartøy i konstruksjonskategori C som har en skroglengde lenger enn 2,5 meter, men kortere enn 12 meter, er det ikke krav til tredjepartskontroll, og produksjonen underlegges produsentens internkontroll. Ulykkesbåten var konstruert i henhold til modul A og konstruksjonskategori C, og hadde ikke krav til tredjepartskontroll.

Etter forskriftens vedlegg 1 ansees fritidsfartøy eller vannscootere i konstruksjonskategori C å være konstruert for en vindstyrke til og med 6 (Beaufort), og en signifikant bølgehøyde til og med 2 meter, se tabell 4.

Tabell 4: Konstruksjonskategorier for fritidsfartøy og vannscootere. Kilde: Forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv.

Konstruksjonskategori	Vindkraft (Beaufort-skalaen)	Signifikant bølgehøyde ( $H \frac{1}{3}$ , meter)
A	over 8	over 4
B	til og med 8	til og med 4
C	til og med 6	til og med 2
D	til og med 4	til og med 0,3

#### 1.8.4 HARMONISERTE STANDARDER

Det følger av forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv. § 4 annet ledd at de grunnleggende krav og samsvar i forskriften anses oppfylt når produktet er i samsvar med nasjonal standard som gjennomfører harmonisert standard.

Vurderingen av krenkning som følge av vind følger av ISO 12217-1, punkt 6.4. Kravet gjelder fartøy med relativt stort vindfang, der vindarealet overstiger et gitt nivå i forhold til fartøyets lengde

og bredde. For fartøy i designkategori C og D skal vurderingen gjennomføres både for normal lastet tilstand og for minimum driftskondisjon. Ved vurderingen tas det hensyn til fartøyets stabilitet, herunder effekter av fri væskeoverflate i tanker.

Vindpåvirkningen beregnes etter standardiserte metoder fastsatt i ISO 12217-1, punkt 6.3.2, med definerte vindhastigheter avhengig av designkategori. Det er det faktiske vindarealet som benyttes i beregningen.

Etter ISO 12217-1 punkt 6.2 skal det gjennomføres en offset-load test. Testen kan enten gjennomføres som «simplified method» eller «full method». «Simplified method» går ut på at det gjøres stabilitetsberegninger av fartøyet og «full method» er en praktisk test.

«Simplified method» forutsetter at det etableres to lastekondisjoner. I den ene skal passasjerene plasseres ved 75 % av arbeidsdekkets lengde, og i den andre ved 25 %. I begge tilfeller skal samtlige passasjerer modelleres som punktlaster plassert 200 mm inn fra arbeidsdekkets ytterkant i tverrskips retning. «Full method» krever at passasjerene plasseres slik at deres tyngdepunkter ligger 500 mm fra hverandre og 200 mm innenfor arbeidsdekkets ytterkant. Videre skal det gjennomføres flere lastekondisjoner for å identifisere den plasseringen som gir størst krengevinkel eller minst krenget fribord. Standarden åpner ikke for en kombinasjon av disse metodene og en av disse må følges fullt ut for å være i henhold til regelverkskravene.

ISO 11812:2018 setter krav til design og beskriver beregningsmodeller for drenering av recesser. Den setter blant annet krav til dekkshøyde, utforming og plassering av dreneringsutløp, vanntetthetsgrad, plassering av fyllingspunkter, samt minimum dreneringstid av den aktuelle recessen. Ifølge punkt 7.1.3.2 skal dreneringssystemet kunne drenerer ut 90 % av volumet i recessen ved 10 graders krengevinkel. I tillegg skal dreneringen skje innenfor en gitt tidsperiode angitt i en tabell avhengig av volumet i recessen. Dimensjoneringen av dreneringsåpninger blir derfor beregnet på bakgrunn av recessens volum.

## 1.9 Spesielle undersøkelser

### 1.9.1 CE-MERKING

Fartøyet var CE-merket og skulle derfor være i samsvar med relevante ISO-standarder, blant annet kravene i stabilitetsstandard ISO 12217-1:2017. SHK etterspurte informasjon fra produsenten for å kunne dokumentere at fartøyet var i henhold til standarden. Produsenten hadde brukt en konsulent for å utføre stabilitetsberegninger og utarbeide teknisk dokumentasjon.

SHK har benyttet en konsulent som har gjennomgått den tekniske dokumentasjonen for å se om fartøyet samsvarte med krav i ISO-standardene. Ved gjennomgangen ble det identifisert at flere av kravene og testene som følger av ISO-standardene ikke kunne anses som tilstrekkelig dokumentert i samsvar med standardens bestemmelser.

Det ble blant annet identifisert følgende ved gjennomgang av teknisk dokumentasjon:

- Stabilitetsberegningene ble gjennomført ved å benytte en offset-load test etter ISO-standardens. Testen var utført ved å kombinere to metoder («simplified method» og «full method»), noe standarden ikke åpner for og som ga et mer fordelaktig resultat. Dette betyr at ingen av metodene er brukt fullt ut slik standarden krever.
- Tabell for dimensjonering av dreneringssystemet er avlest feil, og dreneringssystemet er følgelig underdimensjonert. Dette betyr at dreneringssystemet ikke klarer å ta unna vannet til recessen innen minimumstiden når den er full, men det kan fortsatt være effektivt for mindre vannmengder.

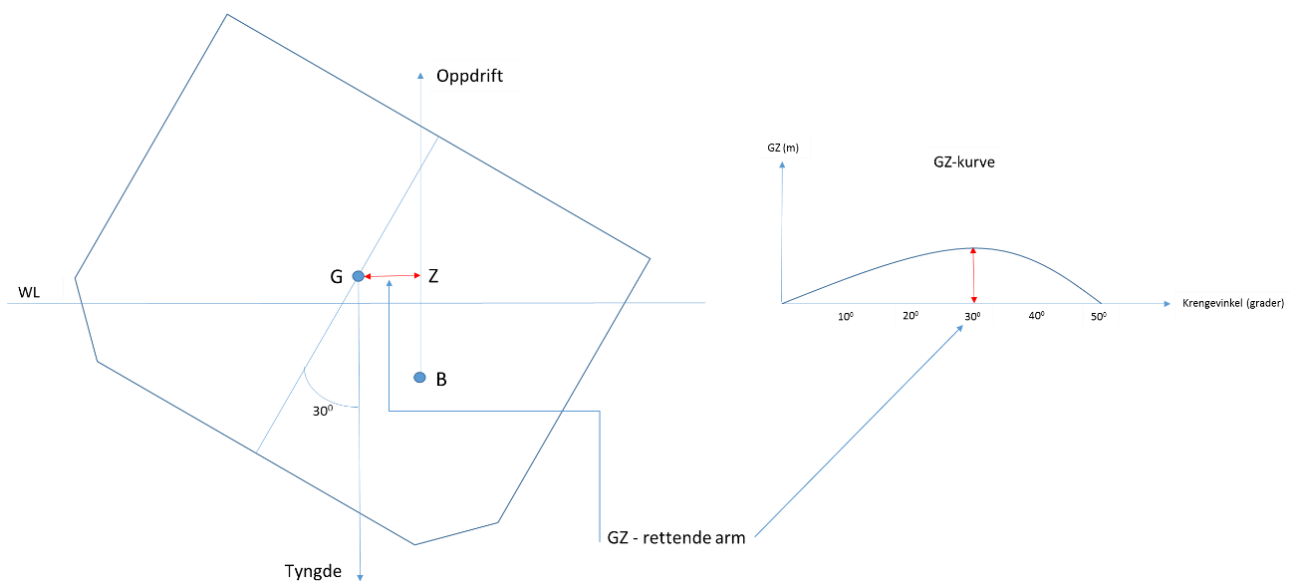
## 1.9.2 STABILITET

### 1.9.2.1 Generelt om stabilitet

Et fartøys stabilitet uttrykkes tradisjonelt gjennom GZ-kurver, og krav til stabilitet knyttes normalt til egenskaper ved fartøyets GZ-kurver. GZ er den horisontale avstanden mellom fartøyets tyngdepunkt (G) og fartøyets oppdriftssenter (B) ved en gitt krengevinkel, og utgjør en rettende arm, se figur 8. Den rettende armen multiplisert med fartøyets vekt utgjør et rettende moment.

En GZ-kurve angir fartøyets evne til å motstå krenkning ved ulike krengevinkler. Arealet under GZ-kurven er et uttrykk for den energien som må påføres fartøyet for at det skal krenge til en gitt krengevinkel. Arealet representerer et mål på båtens evne til å motstå dynamiske påvirkninger som vind og bølger.

I figur 8 kan man se at det illustrerte fartøyets evne til å motstå krenkning er størst ved ca. 30° (størst GZ-verdi), og ved ca. 50° har fartøyet ikke lenger evne til å motstå krenkning (GZ=0), med andre ord vil det kante ved denne krengevinkelen.



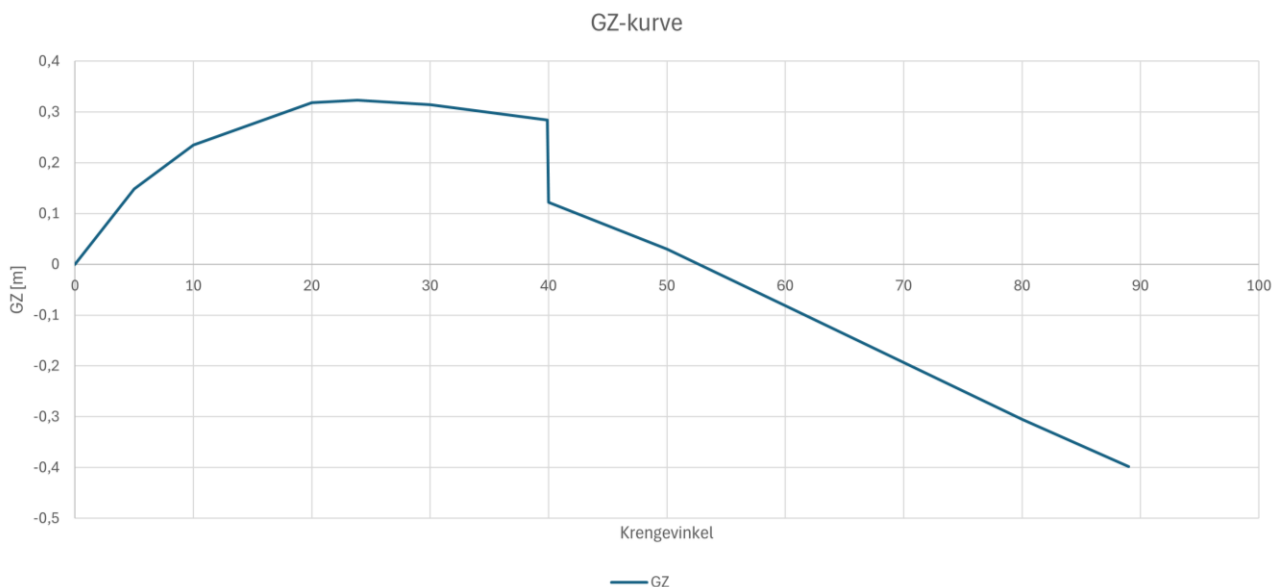
Figur 8: Forklaring av GZ-kurve. Illustrasjon: SHK

### 1.9.2.2 Fartøyets stabilitet da ulykken inntraff

Det er ikke krav til produsenter av fritidsbåter mellom 2,5 og 12 meter i konstruksjonskategori C å utarbeide fullstendige stabilitetsberegninger med GZ-kurver. SHK har allikevel valgt å beregne fartøyets stabilitet for å få et inntrykk av hva som skulle til for at fartøyet kantret. Hvorvidt fyllingspunkter og luker oppfylte krav til værtetthet er ikke vurdert. Styrehuset er ikke tatt med i oppdriften, da dette ikke kunne regnes som værtett.

Tyngdepunkt og lettskipsvekt ble hentet fra dokumentasjonen om fartøyet. Det har ikke blitt utført krengeprøve for å verifisere tyngdepunktet.

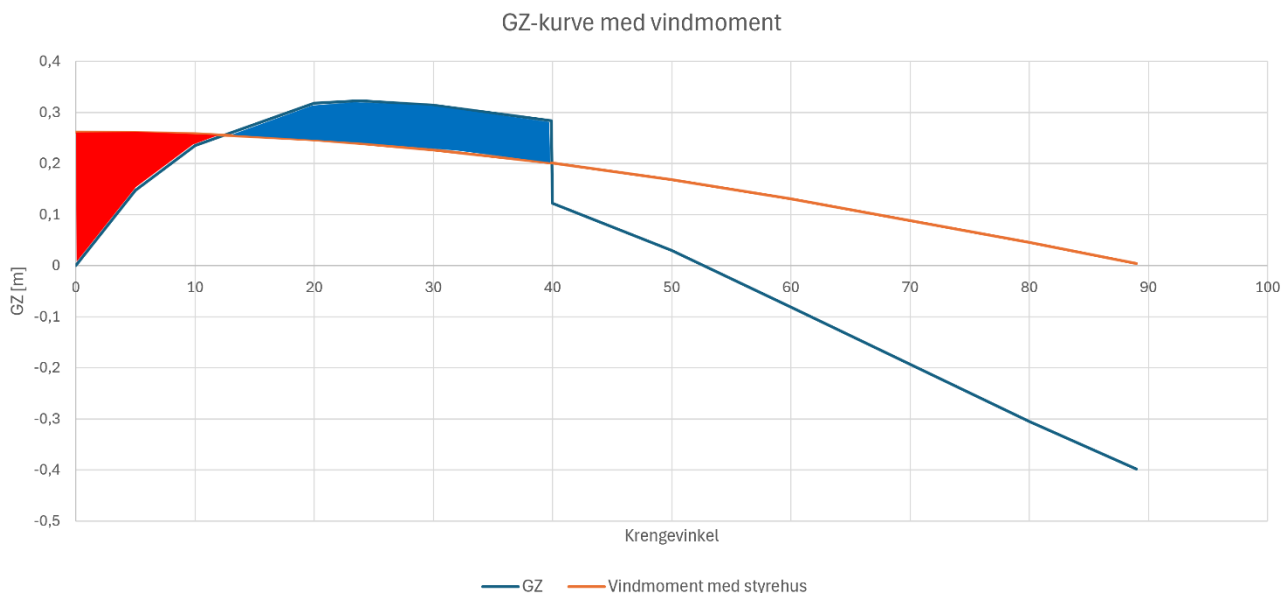
Det ble utført beregninger med to personer inkludert bagasje og fiskeutstyr plassert i styrehuset, estimert til en totalvekt på 300 kg. Det var ikke noe fisk om bord, da de ikke hadde startet å fiske. Denne lastekondisjonen samsvarer med lastetilstanden på ulykkesdagen. Stabiliteten på stille vann uten vind og bølger er funnet god nok til å forhindre kantring opp til en krengevinkel på 53°, se figur 9.



Figur 9: Beregnet GZ-kurve for fartøyet da ulykken inntreff. Kilde: SHK

GZ-kurven i figur 9 viser at fartøyet har god stabilitet inntil vann kommer over akterspeilet og inn på dekk. Fartøyet mister da oppdriften av volumet som defineres av dekk, sidene av båten og akterspeilet. Dette vises som en reduksjon i GZ-kurven ved ca. 40°.

SHK har fått informasjon om at det på ulykkesdagen var sterke vindkast i området på over 30 m/s. SHK har undersøkt hvor kraftige vindkast som skal til for å kantre fartøyet. Sidearealet av fartøyet som ble utsatt for vindkast ble lagt inn i beregningsmodellen som silhuetten over vannlinjen. I figur 10 er GZ-kurven den samme som i figur 9, men det er lagt til krenagemomentet fra vinden som oppstår med en vindhastighet lik 30 m/s, vist med en oransje kurve.



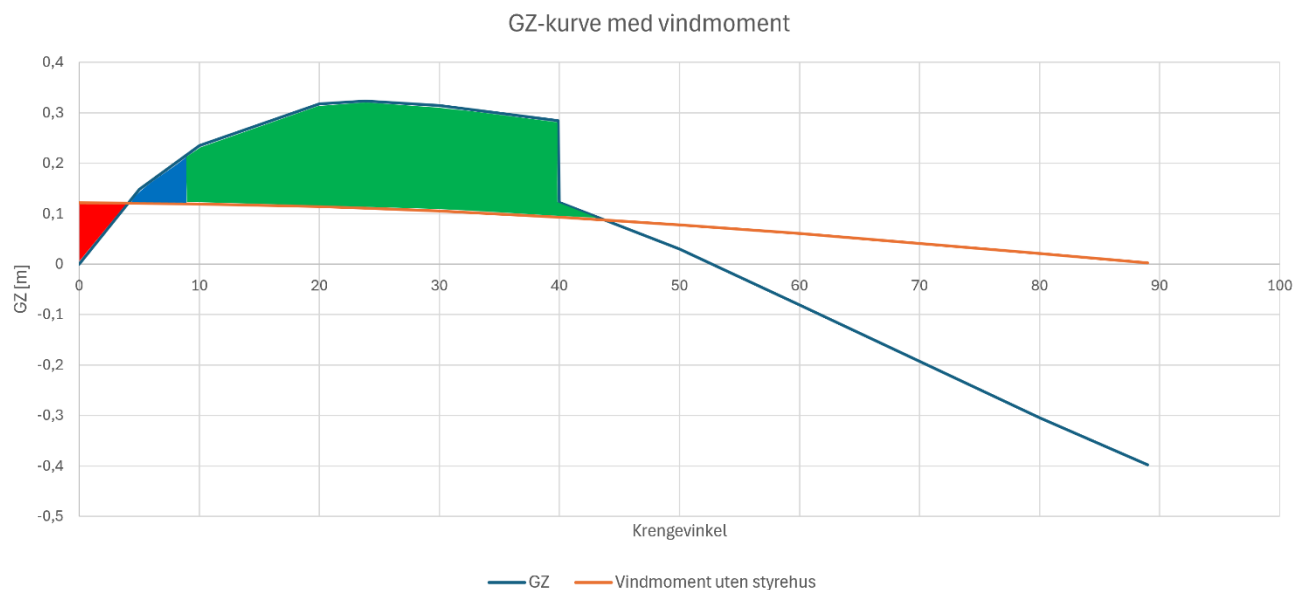
Figur 10: Beregnet GZ-kurve for fartøyet vist med blå strek, og momentkurve fra vindkast på 30 m/s vist med oransje strek. Kilde: SHK

Arealet i rødt representerer den kregende energien forårsaket av vindkastet. Dette vil føre til at fartøyet begynner å krenge. Den kregende energien må absorberes med tilsvarende mengde rettende energi før krenningen opphører. Krenning vil dermed fortsette frem til dynamisk likevekt oppnås. Dette er indikert ved at det røde arealet er like stort som det blå, hvor det blå arealet representerer den rettende energien. Deretter ville fartøyet ha rettet seg opp, til opprinnelig likevekt hvis vinden uteble, eller til ca. 13° slagside hvis vinden forble med konstant hastighet lik 30 m/s.

Dersom det røde arealet blir større enn det blå arealet vil ikke fartøyet oppnå dynamisk likevekt, og fartøyet vil kantre. Som figur 10 viser, er det røde og blå arealet ca. like stort og fartøyet ville i teorien akkurat ha klart å rette seg opp ved ca. 40°. Dersom fartøyet ble utsatt for vindkast på over 30 m/s ville det ha kantret, da det blå arealet ville bli mindre enn det røde.

### 1.9.2.3 Effekten av styrehuset som vindfang

En stor del av vindfanget i fartøyet kom fra styrehuset. SHK har sett på hvilken påvirkning styrehuset hadde på stabiliteten med tanke på vind. Dersom styrehuset ekskluderes i beregningene som en del av vindfanget, ville vindfangarealet blitt redusert fra ca. 8,9 m<sup>2</sup> til 6,2 m<sup>2</sup>. I figur 11 ser vi samme GZ-kurve som tidligere, men vindmomentet som er vist med oransje kurve er redusert som et resultat av mindre vindfang.



Figur 11: Beregnet GZ-kurve for fartøyet vist med blå strek, og momentkurve fra vindkast på 30 m/s, uten styrehus som vindfang, er vist med oransje strek. Kilde: SHK

Som figur 11 viser, ville et vindkast på 30 m/s ha krenget fartøyet til ca. 9°. Da er det røde og blå arealet like stort. Deretter ville fartøyet ha rettet seg opp, til opprinnelig likevekt hvis vinden uteble, eller til ca. 4° slagside hvis vinden forble med konstant hastighet lik 30 m/s. Det grønne arealet indikerer fartøyets reststabilitet når det blir utsatt for vindkastet. Dette viser at vindfanget til styrehuset ga et betydelig bidrag til kregende moment, og dermed mindre evne til å motvirke dynamiske påkjenninger som vind og bølger enn resultatene viste uten styrehus.

### 1.9.2.4 Oppsummering

Basert på beregninger gjort av SHK, vitneobservasjoner og målinger av vindkast i området, er det sannsynlig at vindkastene på ulykkesdagen var så kraftige at det førte til at båten kantret. Selv om beregningene kun har tatt hensyn til påkjenning fra vindkast, kan også påvirkning fra bølger ha medvirket til kantringen. Beregningene har også vist at styrehusets vindfang hadde en stor effekt på fartøyets kregende moment i vindkastene som var på ulykkesdagen.

## 1.10 Tilsyn av fritidsfartøy og utleievirksomheter

### 1.10.1 SJØFARTSDIREKTORATET

Sjøfartsdirektoratet har ansvar for regelverket som gjelder konstruksjon, produksjon og omsetning av fritidsbåter, herunder krav til CE-merking og teknisk dokumentasjon etter småbåtloven og forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere. Direktoratets rolle er

avgrenset til fartøyet som produkt, og omfatter ikke virksomheten som driver utleie av et fritidsfartøy.

Tilsynsansvaret omfatter produsenter, importører og distributører, men ikke brukere eller utleieaktører. Sjøfartsdirektoratet kan føre kontroll med at fritidsfartøy som omsettes eller stilles til rådighet i markedet, oppfyller kravene til samsvarserklæring, konstruksjon, stabilitet og sikkerhetsutrustning. Når et fartøy først er satt på markedet, er det normalt Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) som har videre tilsynsmyndighet dersom fartøyet brukes eller leies ut i forbrukerøyemed.

Sjøfartsdirektoratet har ingen hjemmel til å føre stedlig tilsyn med utleieselskaper eller private utleieaktører. Direktoratet kan heller ikke pålegge driftsmessige tiltak, men kan uttale seg om tekniske forhold eller bidra med faglig bistand dersom DSB eller politiet etterspør det. I praksis innebærer dette at Sjøfartsdirektoratet kun fører tilsyn med produktets lovlighet og samsvar, ikke med hvordan eller av hvem fartøyet stilles til rådighet.

## **1.10.2 DIREKTORATET FOR SAMFUNNSSIKKERHET OG BEREDSKAP (DSB)**

### **1.10.2.1 Innledning**

DSB er fag- og tilsynsmyndighet for produkter og forbrukertjenester. Forbrukertjenesten båtutleie med tilhørende produkter er regulert i lov om kontroll med produkter og forbrukertjenester (produktkontrollloven) og forskrift om systematisk helse-, miljø og sikkerhetsarbeid i virksomheter (internkontrollforskriften). Redningsvester som benyttes i tjenesten reguleres av forskrift om personlig verneutstyr. Båter som benyttes i slike tjenester, er regulert i regelverket til Sjøfartsdirektoratet.

Tilsyn rettet mot produkter og forbrukertjenester utføres med hjemmel i produktkontrollloven §§ 5 og 8. Formålet med produktkontrollloven er å forebygge at en forbrukertjeneste eller et produkt medfører helseskade, jf. § 1.

Med forbrukertjenester menes tjenester som tilbys fysiske personer hovedsakelig utenfor næringsvirksomhet, jf. produktkontrollloven § 2 a femte ledd. Eier eller leder av virksomhet som tilbyr forbrukertjenester, eller den som utfører arbeid i slik virksomhet, skal vise aktsomhet og treffe rimelige tiltak for å forebygge at forbrukertjenesten medfører helseskade, jf. produktkontrollloven § 3.

Den som eier eller leder virksomhet som tilbyr forbrukertjenester og som vet eller burde vite at denne utgjør en uakseptabel risiko for helseskade skal straks informere tilsynsmyndighetene om dette, jf. produktkontrollloven § 6 b.

Tilsyn er et av direktoratets viktigste forebyggende virkemidler og skal sikre at lovgivning og sentrale føringer etterlevs og at tilsynsobjektene arbeider systematisk med sikkerhet, sårbarhet og risiko. Tilsyn med forbrukertjenester vil blant annet vurdere om virksomheten arbeider systematisk med HMS og om internkontrollsystemet bidrar til å ivareta sikkerheten til brukerne som benytter virksomhetens tjenester.

DSB har hjemmel i produktkontrollloven til å iverksette sanksjoner og tiltak dersom produkter eller forbrukertjenester utgjør en risiko for helseskade. Dette kan omfatte blant annet forbud mot omsetning av produkt, tvangsmulkt, forbud mot å tilby en forbrukertjeneste samt straffeansvar ved forsettlig eller uaktsom overtredelse av produktkontrollloven.

### **1.10.2.2 Tilsyn av utleievirksomheten**

DSB har i 2011 og 2025 foretatt tilsyn av virksomheter som leier ut båter.

I 2011 foretok DSB tilsyn hos ni virksomheter. Funnene fra tilsynene var ifølge rapport om «Forbrukertjenesten båtutleie<sup>9</sup>» blant annet:

*Det ble avdekket til sammen 23 avvik hos de 9 tilbyderne av båtutleie. De fleste avvikene knyttet til liten eller ingen kjennskap til gjeldende regelverk samt kravet om meldeplikt for farlige produkter og forbrukertjenester. Virksomhetene kunne ikke fremlegge skriftlige rutiner og annen dokumentasjon for sentrale punkter i sitt systematiske sikkerhetsarbeid (internkontroll) knyttet til tjenesten.*

Det ble gjennomført fire tilsyn av utleievirksomheter høsten 2025. Resultater fra disse tilsynene viste avvik hos samtlige virksomheter innenfor ulike områder. Avvikene omhandlet blant annet mangler i rutiner for å kartlegge farer, samt å vurdere en helhetlig risiko. I tillegg var det flere som hadde mangelfull systematisk overvåking og gjennomgang av internkontrollen for å sikre at den fungerer hensiktsmessig når det gjelder sikkerheten til forbrukertjenesten.

## 1.11 Tidligere ulykker

### 1.11.1 RAPPORT OM SJØULYKKE MED UMLEIEBÅT NORD FOR VÅGSØY I KINN KOMMUNE

I rapport 2026/03 om kantringsulykke med utleiebåt fremmet Statens havarikommisjon følgende sikkerhetstilrådinger, som også er relevant for denne ulykken:

#### **Sikkerhetstilråding Sjøfart nr. 2026/03T**

*Søndag den 4. mai 2025 var tre turistfiskere ute med en leid Dolmøy 230 Fisker 2015-modell for å fiske i Sildegapet nord for Måløy, da fartøyet kantret og alle tre omkom.*

*I 2021 gjennomførte Sjøfartsdirektoratet og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap en felles utredning av krav og myndighetsutøvelse for utleie av fritidsfartøy. Utredningen konkluderte med at gjeldende internkontrollregime ikke er tilstrekkelig for å sikre forsvarlig drift i en næring der brukerne ofte mangler erfaring med båt og sjø. Videre anbefalte utredningen at det etableres en tydelig myndighetsstruktur for tilsyn og kontroll, med Sjøfartsdirektoratet som fagmyndighet for utleiebåter.*

*Havarikommisjonen mener at ansvaret for tilsyn og myndighetsutøvelse bør legges til Sjøfartsdirektoratet som allerede besitter den nødvendige maritime og tekniske kompetansen. Et slikt ansvar vil sikre bedre samordning mellom regelverkene for fritidsfartøy som brukes i næringsvirksomhet, enten det er med eller uten innleid fører om bord.*

*Havarikommisjonen tilrår at Nærings- og fiskeridepartementet etablerer et regelverk for utleievirksomheter med fritidsbåter, og gir Sjøfartsdirektoratet myndighet til å føre tilsyn etter dette regelverket.*

#### **Sikkerhetstilråding Sjøfart nr. 2026/04T**

*Søndag den 4. mai 2025 var tre turistfiskere ute med en leid Dolmøy 230 Fisker 2015-modell for å fiske i Sildegapet nord for Måløy, da fartøyet kantret og alle tre omkom.*

*Turistfiskerne fikk aldri varslet om at de var i en nødsituasjon og det tok ca. åtte timer fra fartøyet sannsynligvis kantret til den første turistfiskeren ble funnet. Uten varslingsmuligheter om bord utover mobiltelefon fikk ikke turistfiskerne meldt fra om at de var i en nødsituasjon.*

---

<sup>9</sup> DSB: Forbrukertjenesten båtutleie, 2012

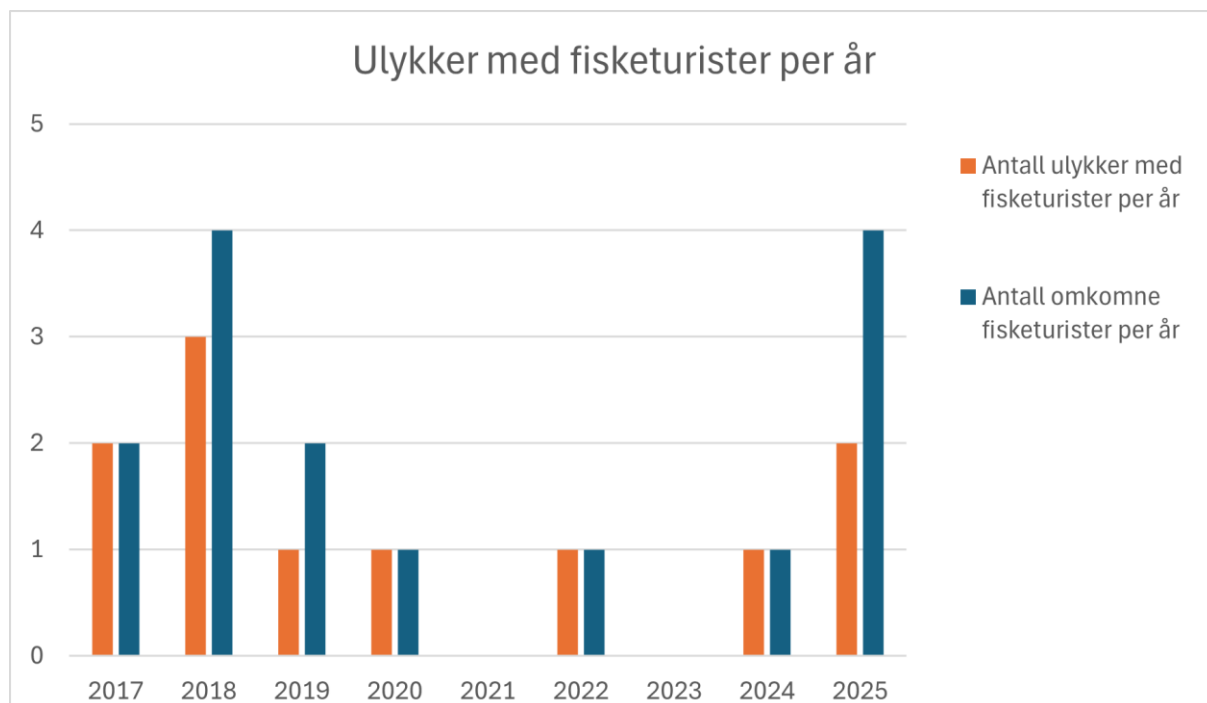
I denne ulykken ville for eksempel en personlig nødpeilesender som varsler nødstatene direkte, raskt ha gitt informasjon om hvor de nødstedte befant seg. Dette ville vært en mer pålitelig varslingsmulighet enn en mobiltelefon som har havnet i sjøen. Dersom det hadde vært sporing på fartøyet hadde det også vært større sannsynlighet for at utleier kunne oppdaget at fartøyet hadde problemer, og også hatt informasjon om hvor de befant seg. Regelverket som omfatter utleievirksomhet, er i dag generisk og lite tilpasset utleie av fartøy. Havarikommisjonen mener det mangler et regelverk som retter seg mer spesifikt mot utleievirksomhet og de sikkerhetstiltak som kreves for å kunne drive sikker utleie. Dette spesielt med tanke på at de som leier båtene ikke alltid er kjent med hverken båt, farvann, værforhold eller varslingstjenesten i Norge. Regelverket bør stille krav til både sporing og varsling da to av utleieulykkene SHK har undersøkt i 2025 har vist at dette er svært viktige sikkerhetstiltak for å kunne redde liv.

Statens havarikommisjon tilrår at Nærings- og fiskeridepartementet gir Sjøfartsdirektoratet i oppdrag, som en del av regelverksutviklingen, å stille krav til sporing og varsling for utleievirksomheter og utleiefartøy.

### 1.11.2 TIDLIGERE ULYKKER MED UTLEIEFARTØY

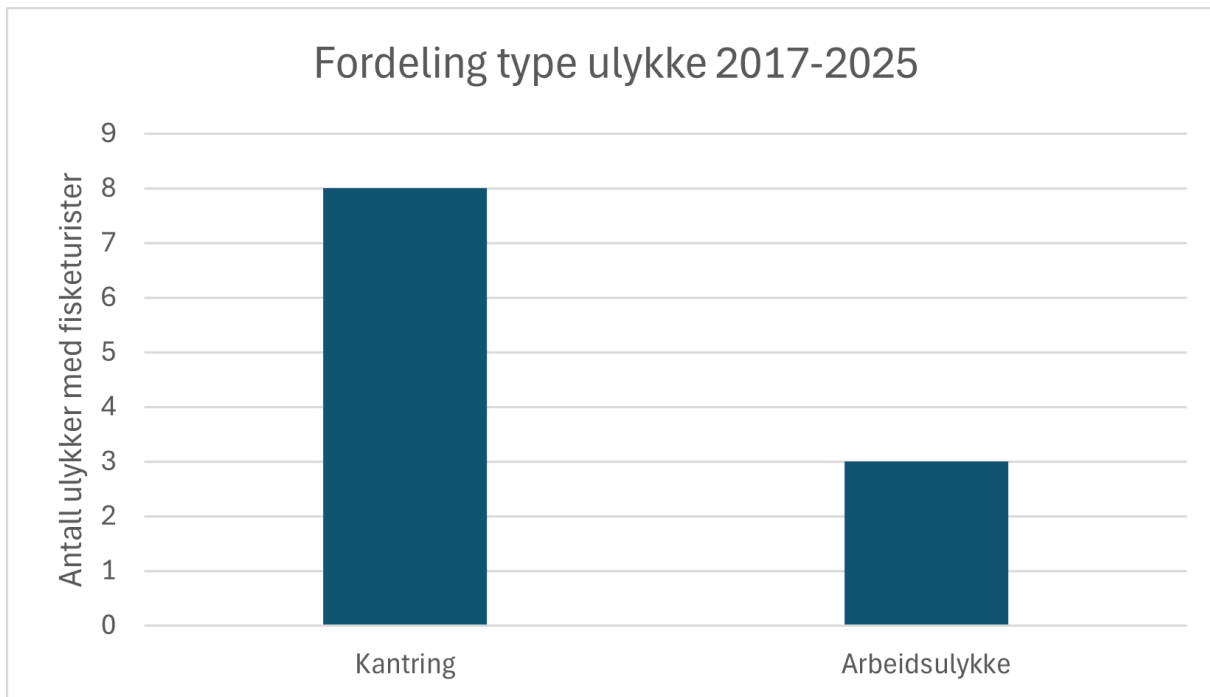
SHK har forespurt Sjøfartsdirektoratet om informasjon om antall ulykker med omkomne, hvor båten var leid ut fra en utleievirksomhet. SHK har mottatt en oversikt for årene 2017–2025. Ulykker med robåt, kajakk og kano er ikke tatt med i statistikken som er presentert under.

Informasjonen har vist at det i perioden har vært elleve ulykker med fisketurister som har leid et fartøy fra en utleievirksomhet. I disse ulykkene har det omkommet femten personer totalt. Dette innebærer i gjennomsnitt litt over én ulykke i året og noe under to omkomne per år. Antall ulykker med fisketurister og antall fisketurister som har omkommet per år er vist i figur 12.



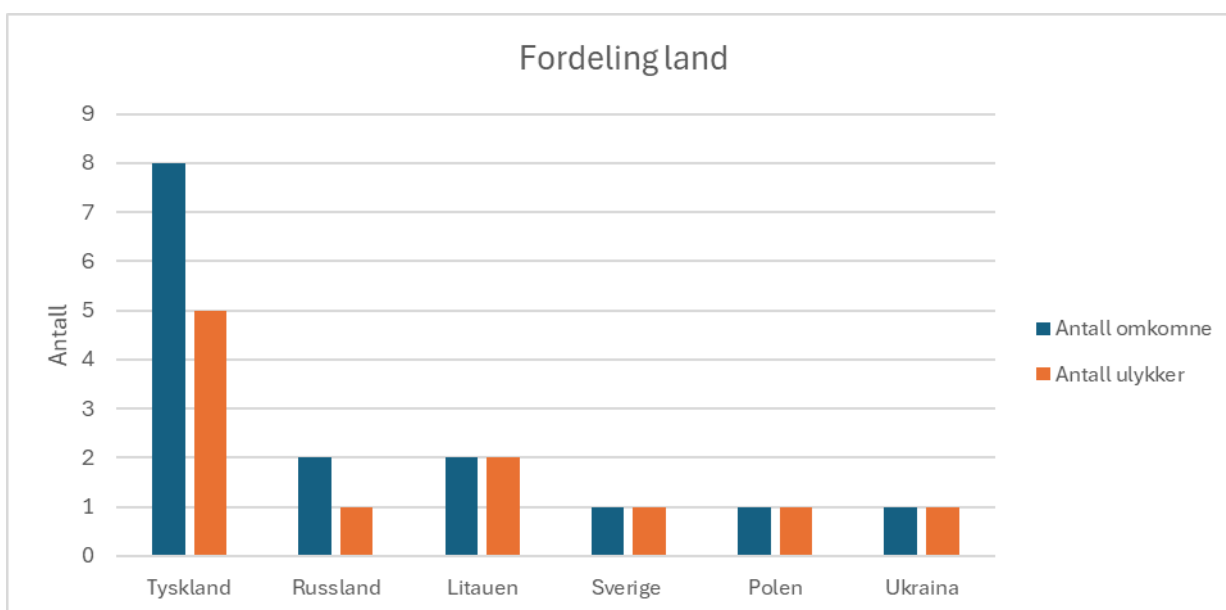
Figur 12: Ulykker med fisketurister per år. Kilde: Sjøfartsdirektoratet. Graf: SHK

Videre viste informasjonen at det er kantringsulykker som dominerer ulykkesbildet, se figur 13. De tre ulykkene som var kategorisert som arbeidsulykker har vært fall over bord ulykker.



Figur 13: Fordeling av type ulykke. Kilde: Sjøfartsdirektoratet. Graf: SHK

Informasjonen viste også at alle de omkomne fisketuristene i denne perioden var utenlandske borgere, se figur 14.



Figur 14: Antall omkomne fisketurister i Norge fordelt på statsborgerskap i perioden 2017–2025. Kilde: Sjøfartsdirektoratet. Graf: SHK

## 1.12 Andre opplysninger

### 1.12.1 SIKKERHET VED UMLEIE AV FRITIDSFARTØY I NORGE

Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) ga i oppdragsbrev 7. oktober 2019, Sjøfartsdirektoratet i oppdrag å vurdere om utleie av fritidsbåt er regulert på en slik måte at sikkerheten for leietager er tilstrekkelig ivaretatt. Direktoratet skulle vurdere om det er behov for å stille ytterligere krav til utleier, fører, fartøy og utstyr. Basert på dette ble det i 2021 utarbeidet en rapport av Sjøfartsdirektoratet, «Sikkerhet ved utleie av fritidsfartøy i Norge, Utredning – 2021».

I rapporten står det blant annet at DSB sitt tilsyn i 2011 og en spørreundersøkelse fra 2020 viser at nivået på sikkerhetsarbeidet og kjennskapen til gjeldende regelverk varierer hos utleiere. Et arbeidsmøte i 2020 konkluderte med at flere utleiere opplever at leietakere mangler kunnskap og erfaring om vær- og sjøforhold.

Foretak som leier ut fritidsfartøy er regnet som næring, men selve bruken av fartøyene omfattes av fritidsbåtregelverket så lenge fartøyene leies ut uten mannskap.

I rapporten har arbeidsgruppen beskrevet ti forskjellige områder hvor det foreslås tiltak:

- Krav til konstruksjon og vedlikehold av utleiefartøy.
- Krav til tilsyn.
- Krav til registrering av utleiebedrifter og fartøy, og merking av fartøy.
- Krav til kommunikasjons- og sporingsutstyr.
- Krav om kompetanse for fører.
- Krav til sikkerhetsstyringssystem for utleiefartøy.
- Krav til utstyr om bord.
- Krav til kompetanse for utleier.
- Krav om ansvarsforsikring på fartøy.
- Informasjons- og holdningsskapende arbeid.

Relevant for denne undersøkelsen er blant annet tiltakene om kommunikasjons- og sporingsutstyr, hvor det i rapporten blant annet står:

*Arbeidsgruppen foreslår at alle utleiefartøy, som omfattes av eventuelle nye krav, som et minimum må være utstyrt med en varslingsenhet som gir mulighet for varsling med posisjon.*

*Det finnes i dag flere sporingssystemer som kan gi informasjon til utleier om hvor fartøyene befinner seg. Arbeidsgruppen anbefaler at det blir et krav til at utleierne benytter egnet utstyr for sporing. Det bør være opp til utleierne å bestemme hvilken teknologi de ønsker å benytte seg av.*

*HRS anbefaler primært utstyr som er godkjent innenfor GDMSS- systemet. Det vil si VHF med DSC (nødknapp), EPIRB og PLB (personlig nødpeilesender). Det er viktig at dette utstyret er registrert og programmert.*

Utredningen konkluderer med at gjeldende regelverk ikke i tilstrekkelig grad ivaretar sikkerheten for leietakere av fritidsbåt. Det anbefales en tydeligere myndighetsfordeling mellom DSB og Sjøfartsdirektoratet, samt vurdering av et nytt og mer helhetlig regelverk som særskilt regulerer kommersiell utleie av fritidsfartøy.

### 1.12.2 NULLVISJONEN

I Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet (Nullvisjonen) er det identifisert to tiltak rettet mot utleievirksomhet, hvor det ene tiltaket henviser til rapport «Sikkerhet ved utleie av fritidsfartøy i Norge, Utredning – 2021». De to tiltakene er som følger:

*10. DSB og Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre felles bransjerettet tilsyn mot tilbydere av forbrukertjenesten båtutleie.*

*11. Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre videre vurderinger av arbeidsgruppens anbefalinger i utredning om sikkerhet ved utleie av fritidsfartøy i Norge (2021) og arbeide for å innføre utvalgte tiltak.*

### **1.13 Iverksatte tiltak**

Undersøkelsen har identifisert at enkelte krav i ISO-standardene på fartøyet ikke kunne anses som tilstrekkelig utført eller dokumentert i samsvar med standardens bestemmelser. På bakgrunn av disse funnene har Sjøfartsdirektoratet informert om at de planlegger å utføre tilsyn av produsenten.

## 2. Analyse

2.1 Innledning .....	30
2.2 Hendelsesforløp .....	30
2.3 Overlevelsesaspekter.....	31
2.4 Utleievirksomhet .....	31
2.5 Værforhold .....	32
2.6 Fartøyets CE-merking og design.....	33

## 2. Analyse

### 2.1 Innledning

Denne ulykken er én av mange ulykker som har inntruffet med uteleiefartøy og fisketurisme de siste årene. Statistikk fra Sjøfartsdirektoratet viser at det har vært totalt femten omkomne fisketurister på ni år, og at alle var utenlandske. Videre viser statistikken at de fleste ulykkene var kantringsulykker.

Havarikommisjonen har i denne undersøkelsen hatt spesielt fokus på å undersøke behov for sikkerhetsforbedring innenfor utleiebransjen. Analysen har også vurdert de spesielle værforholdene på ulykkesdagen og hvordan disse har påvirket båtens stabilitet.

### 2.2 Hendelsesforløp

Da det var meldt vestlig frisk bris i området, hadde utleier informert fisketuristene om at de måtte gå i le av øya Silda. De to båtene Loppa og Brynilen, som reisefølget hadde leid, dro derfor utover langs østsiden av øya denne dagen. Loppa passerte på et tidspunkt Brynilen og fortsatte med retning nordover inntil de observerte «tornado»-lignende vinder lenger ute i fjorden og snudde.

På et tidspunkt ble fartøyet på vei tilbake utsatt for sterk vind fra babord side, noe som førte til at båten krenget mot styrbord og gikk rundt innen kort tid. Begge om bord havnet i sjøen. Det har fremkommet fra satellittbilder at det rundt kl. 1300 var observert kraftige vindkast i området, opp mot 24–26 m/s på målestasjoner i området. I tillegg viste satellittbilder tydelige fjellbølger med tegn til fallvind på lesiden av Silda. Fjellbølger kan gi kaotiske vindmønstre og mye turbulens, som passet godt med observasjonene i området. Minitornadoene som ble observert kan også ha oppstått som følge av fjellbølger og fallvinder på lesiden, hvor lokal topografi og endring av horisontal vind med høyden kan ha spilt en viktig rolle for dannelsen av slike virvler.

Finskalamodeller fra Meteorologisk institutt har også vist at området på lesiden av øya har hatt kaotiske vindforhold i det aktuelle tidsrommet. Dette kan ha gitt lokale vindkast som også har gått mot land, og som kan forklare hvorfor båten kantret mot styrbord og senere endte i fjæra på Silda selv om det ifølge meldt vindretning skulle vært fralandsvind. Redningsस्कøyta som kom til ulykkesstedet, målte vindkast på over 30 m/s.

SHK har utført stabilitetsberegninger for fartøyet for å få et inntrykk av hvilken vindstyrke som skulle til for å kantre fartøyet. Stabiliteten var i utgangspunktet god med to personer om bord, men dersom man belastet fartøyet med vindkast over 30 m/s, viste beregningene at fartøyet kantret. Dette skyldtes hovedsakelig det betydelige vindfanget som følge av styrehuset. SHK mener at de betydelige vindkastene i området var hovedårsaken til at fartøyet kantret.

Lokale forhold som fjellbølger med fallvind var ikke noe som ble fanget opp av Meteorologisk institutts modeller og inngikk dermed ikke i værmeldinger som ble sendt ut. Fisketuristene og utleier hadde derfor ikke denne informasjonen tilgjengelig da det ble besluttet å dra ut i le av øya Silda. Beslutningen om å dra på lesiden kunne i utgangspunktet virke fornuftig. Lokale forhold, herunder både vindretning og vindstyrke, kombinert med områdets topografi, medførte at det oppstod fjellbølger med fallvind. Vindkastene på lesiden ble dermed svært kraftige og betydelig kraftigere enn det som kunne forventes ut fra værmeldingen.

Dette værphenomenet kan være utfordrende for en utleier å ta stilling til, da dette ikke er noe som vil være en del av værmeldingene fra Meteorologisk institutt. Det er derfor viktig at utleiere er oppmerksomme på slike lokale forhold og får kunnskap om at dette kan oppstå på lesiden av fjell. Værforhold og vurdering av vær er videre analysert i kapittel 2.5.

## 2.3 Overlevelsesaspekter

Da de to fisketuristene havnet i sjøen var det rundt 4 grader i lufta og kraftige vindkast. Etter at de to kom seg ut av styrehuset og opp til overflaten, var den ene fisketuristen ikke bevisst.

Det er uklart hvorfor den ene fisketuristen mistet bevisstheten så raskt etter forliset. I henhold til faktainformasjon, se kapittel 1.6.2, kan det å falle i kaldt vann uten termisk beskyttelse føre til kaldtvannssjokk. Obduksjonsrapporten konkluderte med at årsaken til dødsfallet skyldtes drukning. Det kan allikevel ikke utelukkes at kaldtvannssjokk var årsaken til utfallet. Det var videre ikke beskrevet andre ytre tegn til skader som kunne ha medvirket til dødsfallet.

Den omkomne hadde ikke redningsvest, men det er uvisst om dette hadde betydning for overlevelsessevnen i dette tilfellet. Kaldtvannssjokk innebærer at kroppen reagerer på kulden og endring i temperatur i denne korte, initiale fasen. Spesielt vil eldre personer og andre med økt risiko for hjerte- og karsykdommer være utsatt for hjertestans/-infarkt i denne fasen.

Den overlevende benyttet oppblåsbar flytevest. Havarikommisjonen mener dette bidro til at vedkommende kom seg inn til land og også klarte å dra med seg den andre fisketuristen.

Fisketuristen som overlevde forliset, klarte å ringe med sin telefon til en av de andre i reisefølget som befant seg i den andre båten. På denne måten fikk han varslet om at de var i nød. Havarikommisjonen mener det var små marginer som gjorde at fisketuristen fikk varslet, da mobiltelefonen kunne ha vært uten signaler eller ha sluttet å virke etter at han havnet i sjøen. I kapittel 2.4.2 diskuteres mulighetene de hadde for å varsle, sett opp mot krav til en utleievirksomhet.

## 2.4 Utleievirksomhet

### 2.4.1 INNLEDNING

Utleievirksomhet reguleres i dag hovedsakelig gjennom internkontrollforskriften og produktkontrollloven. Disse omfatter svært mange virksomheter, og er ikke spesielt rettet mot utleievirksomhet. Derfor er kravene som stilles generelle. Tilsynsaktivitet utført av DSB har vist at mange virksomheter ikke kjente til regelverket, og at det var lite dokumentert internkontroll.

### 2.4.2 SPORING OG VARSLING

Utleier hadde montert AIS-sporing på fartøyene og installert VHF DSC med distressknapp. Dette var ikke krav i gjeldende regelverk, men noe utleier hadde investert i for økt sikkerhet. I dette tilfellet var det ikke tid til å benytte distressknappen for å varsle, da kantringen skjedde raskt. Dette medførte at mobiltelefon var den eneste tilgjengelige varslingsmetoden. Havarikommisjonen mener det var tilfeldigheter som gjorde at den overlevende fiskeren fikk varslet. Fiskeren som havnet i vannet med mobilen, fikk denne til å fungere etter at han klarte å ta seg til land. Dersom denne ikke hadde fungert, hadde det vært mindre sannsynlighet for at fiskeren hadde blitt funnet i tide. Han var gjennomvåt etter å ha havnet i sjøen og det var kaldt i lufta med sterk vind.

Ulykken viser at det er små marginer, og enkelte ganger tilfeldigheter, om man får varslet om hjelp eller ikke. Selv om utleier hadde investert i både sporingssystem og VHF DSC, var ikke disse hjelpemidlene til nytte i dette tilfellet siden AIS ikke fungerte på grunn av utfordringer med dekning og de ikke rakk å bruke distressknappen. Siden mobilen til den overlevende fungerte, fikk han varslet, og på den måten klarte utleier å lokalisere hvor de var. Havarikommisjonen mener man ikke bør belage seg på mobiltelefoner og det er avgjørende at en utleier utstyret båtene med fungerende sporing for å kunne ha oversikt over hvor fisketurister befinner seg til enhver tid. I tillegg er det avgjørende at det finnes pålitelig varslingsutstyr om bord, som også er tilpasset

kantringsulykker hvor ting skjer raskt. Dersom en utleier har oversikt over utleiebåtene via et sporingssystem, vil det også være lettere å vite hvor turistfiskerne er dersom noe uforutsett oppstår.

SHK Sjøfart rapport 2026/03, hvor en utleiebåt kantret og tre fisketurister omkom, har vist viktigheten av å ha sporingssystem og varsling. I den undersøkelsen visste ikke utleier at turistene opererte utenfor operasjonsområdet og de fikk heller ikke varslet da ulykken først inntraff. Dette medførte at det tok lang tid før noen visste at de var i nød.

I rapporten om Sikkerhet ved utleie av fritidsfartøy i Norge, foreslås det blant annet å innføre krav til både sporing og varsling for utleiefartøy. I denne ulykken ville for eksempel en personlig nødpeilesender som varsler nødstatene direkte, raskt ha gitt informasjon om hvor de nødstedte befant seg. Dette ville vært en mer pålitelig varslingsmulighet enn en mobiltelefon som har havnet i sjøen.

Havarikommisjonen mener det mangler et regelverk som retter seg mer spesifikt mot utleievirksomhet og de sikkerhetstiltak som kreves for å kunne drive sikker utleie. Dette spesielt med tanke på at de som leier båtene ikke alltid er kjent med hverken båt, farvann, værforhold eller varslingstjenesten i Norge. Regelverket som utleiere er omfattet av i dag, er for generisk og har lite konkrete sikkerhetstiltak rettet mot det å leie ut et fartøy på en trygg måte. Et regelverk rettet mot utleievirksomheter bør stille krav til både sporing og varsling da to av ulykkene SHK har undersøkt har vist at dette er svært viktige sikkerhetstiltak for å kunne redde liv. I Nullvisjonen står det blant annet at Sjøfartsdirektoratet skal gjennomføre videre vurderinger av arbeidsgruppens anbefalinger i utredning om sikkerhet ved utleie av fritidsfartøy i Norge (2021). SHK mener at forslaget om krav til sporing og varsling er et av de foreslåtte tiltakene som det bør prioriteres å stille krav til for utleievirksomheter.

I SHK Sjøfart rapport 2026/03 ble det gitt to tilrådinger som omhandler at det etableres et regelverk som retter seg mer spesifikt mot utleievirksomhet og de sikkerhetstiltak som kreves for å kunne drive sikker utleie, og at regelverket også stiller krav til sporing og varsling for utleievirksomheter og utleiefartøy. Det bes også om at Sjøfartsdirektoratet får myndighet til å føre tilsyn etter dette regelverket. Denne rapporten støtter disse tilrådingene.

## 2.5 Værforhold

Ifølge utleieren var det meldt 7–8 m/s vind fra vest med vindkast opp mot 11–12 m/s da fiskerne skulle ut og fiske. Værmeldingen fra MET hadde meldt 11 m/s vind fra vest, med vindkast på 16 m/s i Bergsfjorden øst for Silda. Dette avviket kan skyldes blant annet tidspunkt for når værmeldingen ble sjekket.

Det meldte været var innenfor fartøyets designkategori som hadde en vindbegrensning på 13,8 m/s. Denne begrensningen tar hensyn til middelvind, men ikke sterke vindkast som følge av lokale værphenomener som fjellbølger. Videre endret værmeldingen seg jo nærmere man kom at fisketuristene skulle ut på sjøen.

I ettertid har det vist seg at det var store lokale variasjoner i vindstyrke i området. Ved Hasvik lufthavn var det middelvind på 11,2 m/s mens på Sluskfjellet like ved var det 21,3 m/s. Det var også målt vindkast på opp mot 24–26 m/s i området, på Fakken og Hasvik – Sluskfjellet målestasjoner.

Det kan være utfordrende for en utleier å vurdere hvordan været faktisk blir når spesielle værphenomener, som fjellbølger, ikke omfattes av værmeldingene til Meteorologisk institutt. Det er derfor viktig at utleiere er oppmerksomme på endringer i værmeldingen og får kunnskap om hvor det kan oppstå spesielle lokale værphenomener. Videre må været vurderes kontinuerlig både av de

som er ute på sjøen og utleier for å vurdere om det er trygt å ferdes på sjøen, da været kan endre seg raskt i disse områdene. Sporing og kommunikasjonsmuligheter vil også her være et nyttig verktøy for en utleier for å kunne korrigere fisketuristene dersom været endrer seg underveis.

For å få et inntrykk av hvor kraftig vind som kan oppstå i et område kan målestasjoner eller værmelding for vindeksponerte områder i nærheten gi en indikasjon på vindpotensialet i området. Dette kan være til hjelp når en utleier eller fisketurist skal vurdere vindforholdene som kan oppstå ute på sjøen.

## 2.6 Fartøyets CE-merking og design

### 2.6.1 FARTØYETS STABILITET

Båter som benyttes i utleievirksomhet blir mye brukt og ofte benyttet tett opp mot grensen som er definert av konstruksjonskategorien med tanke på vind og bølger.

SHK har utført stabilitetsberegninger av fartøyet for å få et inntrykk av hvor mye som skulle til for å kantre fartøyet, og for å vurdere effekten av vindfanget til styrehuset. Stabiliteten var i utgangspunktet god med to personer om bord, men dersom man belastet fartøyet med vindkast på over 30 m/s viste beregningene at det kantret. Dette samsvarer med vindkastene som var observert på over 30 m/s på ulykkesdagen. Det er derfor viktig at en utleier vurderer vindpotensialet i området, da kraftige vindkast kan gi betydelig vindbelastning, i dette tilfellet spesielt på grunn av det store styrehuset, og dermed påvirke stabiliteten til fartøyet negativt.

### 2.6.2 OPPFYLLELSE AV RELEVANTE ISO-STANDARDS FOR STABILITET

Det ble identifisert at enkelte krav i ISO-standardene ikke kunne anses som oppfylt eller dokumentert i samsvar med standardens bestemmelser. Havarikommisjonen mener ISO-standardene er kompliserte og lite brukervennlige, noe som kan være en mulig forklaring på manglende samsvar. SHK kan imidlertid ikke se at de tekniske kravene som ikke var oppfylt hadde betydning for denne ulykken.

Allikevel mener Havarikommisjonen det er viktig å løfte frem de funnene som ble gjort for å forhindre andre typer ulykker i fremtiden, hvor manglende oppfyllelse av tekniske krav kunne hatt betydning. Det bemerkes spesielt underdimensjonering av dreneringssystemet dersom recessen blir fylt med vann. Det ble ikke identifisert vannfylling i fartøyet før det plutselig gikk rundt som følge av kraftige vindkast i området. Det at dreneringssystemet var underdimensjonert er derfor ikke vurdert av betydning for akkurat denne ulykken.

På bakgrunn av disse funnene har Sjøfartsdirektoratet informert om at de planlegger å utføre et tilsyn med produsenten.

# 3. Konklusjon

### 3. Konklusjon

Undersøkelsen har vist følgende:

- Fartøyet ble utsatt for sterk vind (sannsynligvis vindkast godt over 30 m/s) fra babord side, noe som førte til at båten krenget mot styrbord, gikk rundt innen kort tid og begge om bord havnet i sjøen.
- Satellittbilder har vist tydelige fjellbølger med tegn til fallvind på lesiden av Silda. Fjellbølger kan gi kaotiske vindmønster og mye turbulens, som passet godt med observasjonene i området.
- Minitornadoene som ble observert kan også ha oppstått som følge av fjellbølger og fallvinder på lesiden, hvor lokal topografi og endring av horisontal vind med høyden kan ha spilt en viktig rolle for dannelsen av slike virvler. Finskalamodeller fra Meteorologisk institutt har også vist at området på lesiden av øya har hatt kaotiske vindforhold i det aktuelle tidsrommet.
- Lokale forhold som fjellbølger med fallvind var ikke noe som ble fanget opp av Meteorologisk institutts modeller og inngikk dermed ikke i værmeldinger som ble sendt ut. Fisketuristene og utleier hadde derfor ikke denne informasjonen tilgjengelig da det ble besluttet å dra ut i le av øya Silda.

Videre har undersøkelsen vist at:

- Det var små marginer som gjorde at fisketuristen fikk varslet, da mobiltelefonen kunne ha vært uten signaler eller ha sluttet å virke etter at han havnet i sjøen. Selv om utleier hadde investert i sikkerhetstiltak utover det som var lovpålagt, kom ikke disse hjelpemidlene til nytte i dette tilfellet.
- Tidligere ulykker med utleiebåter som har kantret, har vist viktigheten av å ha installert et springssystem om bord og en metode for varsling som også er tilpasset kantringsulykker som skjer raskt.
- Havarikommisjonen mener det mangler et regelverk som retter seg mer spesifikt mot utleievirksomhet og de sikkerhetstiltak som kreves for å kunne drive sikker utleie. I denne ulykken ville for eksempel en personlig nødpeilesender som varsler nødetatene direkte, raskt ha gitt informasjon om hvor de nødstedte befant seg. Dette ville vært en mer pålitelig varslingsmulighet enn en mobiltelefon som har havnet i sjøen.
- Det kan være utfordrende for en utleier å vurdere hvordan været faktisk blir når spesielle vær fenomener, som fjellbølger, ikke omfattes av værmeldingene til Meteorologisk institutt. For å få et inntrykk av hvor kraftig vind som kan oppstå i et område kan målestasjoner eller værmelding for vindeksponerte områder i nærheten gi en indikasjon på vindpotensialet i området.
- Fartøyets stabilitet var i utgangspunktet god med to personer om bord, men dersom man belastet fartøyet med vindkast på over 30 m/s viste beregninger at fartøyet kantret. Dette skyldtes hovedsakelig det betydelige vindfanget som følge av styrehuset. Det er derfor viktig at en utleier vurderer vindpotensialet i området, da kraftige vindkast kan gi betydelig vindbelastning på styrehuset og dermed påvirke stabiliteten til fartøyet negativt.
- Det ble identifisert at enkelte krav i ISO-standardene ikke kunne anses som oppfylt eller dokumentert i samsvar med standardens bestemmelser. SHK kan imidlertid ikke se at det at de tekniske kravene som ikke var oppfylt hadde betydning for denne ulykken.

# 4. Sikkerhetstilrådingar

## 4. Sikkerhetstilrådingar

Undersøkingen av denne sjøulykken har ikkje avdekket nye område der Havarikommisjonen finner det nødvendig å fremme sikkerhetstilrådingar for å forbedre sjøsikkerheten. Rapporten inneholder likevel relevant læring som kan bidra til økt sjøsikkerhet.

Statens havarikommisjon  
Lillestrøm, 11. mai 2026