




Avgitt april 2026

RAPPORT SJØFART 2026/02

***Sjøulykke med fiskefartøyet Gaute
nordøst for Nordfold i Steigen,
14. november 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 sikkerhetstilrådinge. 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.

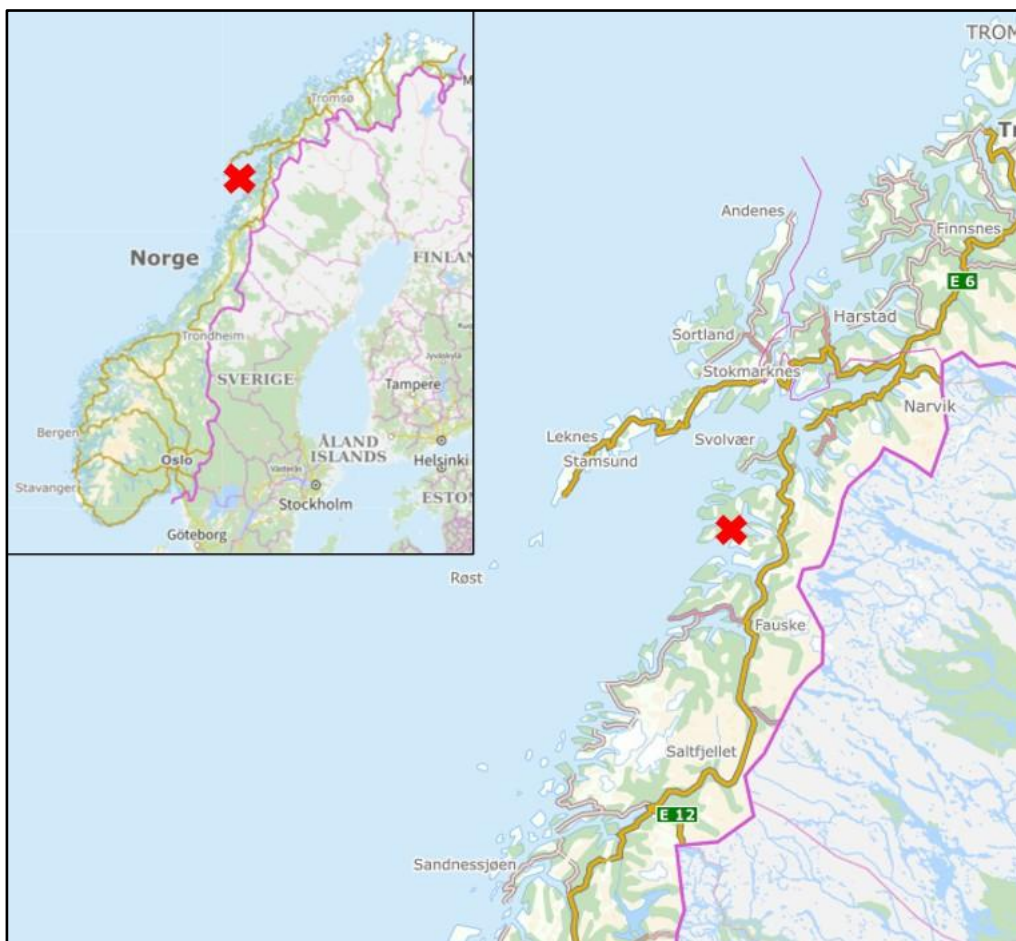
Innholdsfortegnelse

MELDING OM ULYKKEN	4
SAMMENDRAG	5
ENGLISH SUMMARY	6
OM UNDERSØKELSEN	7
1. FAKTISKE OPPLYSNINGER.....	9
1.1 Hendelsesforløp.....	9
1.2 Fartøyet	10
1.3 Bemanning.....	10
1.4 Operasjonelle forhold	11
1.5 Undersøkelse av garnspillarrangementet.....	12
1.6 Rollen til godkjent foretak	14
1.7 Nødstoppanordninger	14
1.8 Medisin og helse	15
1.9 Regelverk.....	15
1.10 Tidligere relevante ulykker	15
2. ANALYSE.....	18
2.1 Innledning	18
2.2 Hendelsesforløp.....	18
2.3 Sårbarheter ved å være alenefisker	18
3. KONKLUSJON.....	20
4. SIKKERHETSTILRÅDINGER.....	22
VEDLEGG	23

Melding om ulykken

Fredag den 14. november 2025 ble Statens havarikommisjon (SHK) via media oppmerksomme på en ulykke hvor en fisker hadde omkommet som følge av en klemskade i et garnspill om bord på et fiskefartøy.

SHK iverksatte en sikkerhetsundersøkelse og reiste til Nordfold den 16. november for å innhente informasjon og foreta en befaringsom bord.



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

Sammendrag

Fredag den 14. november 2025 var fiskeren ute med enmannssjarken Gaute for å trekke garn. På ettermiddagen, da fiskeren ikke hadde kommet tilbake, dro to personer ut for å lete etter han. De fant fiskefartøyet og så at fiskeren var utsatt for en alvorlig klemskade i garnspillet. De varslet straks nødetatene og førte sjarken tilbake til sin hjemnehavn.

Mest sannsynlig heftet fiskerens arm seg i garnspillet i forbindelse med innhalet, og fiskeren ble dratt med rundt garnspillet. Undersøkelsen har videre vist at sikkerhetsfunksjonen som kunne stoppet det hydrauliske garnspillet var blokkert av en trekile, og nødstoppen fungerte derfor ikke. Det har ikke fremkommet informasjon som kan gi et entydig svar på hvorfor trekilen var plassert som en blokkering under staget til nødstoppfunksjonen. En mulig forklaring kan være at fiskeren tidligere hadde opplevd at nødstoppfunksjonen ble aktivert unødige under vanlig arbeidsoperasjon, og for å hindre utilsiktet stans ble det satt inn en blokkering med en trekile.

Det ble ikke identifisert noen feil med nødstoppfunksjonen til hydraulikksystemet hverken av godkjent foretak i 2024 eller av Havarikommisjonen under testing av systemet etter ulykken.

Fiskeren var alene om bord, og hadde ingen mulighet til å få aktivert nødstoppen manuelt eller varsle andre om at han var i en nødsituasjon da han ble hengende fast. Alenefiskere er særskilt sårbare dersom det skulle oppstå en ulykke om bord. De er derfor helt avhengige av at de sikkerhetsanordningene som finnes om bord fungerer dersom ulykken først er ute.

English summary

On Friday, 14 November 2025, the fisherman aboard the single-handed fishing vessel Gaute was out hauling nets. In the afternoon, when the fisherman had not returned, two people went out to search for him. They found the fishing vessel and saw that the fisherman had sustained a serious crushing injury in the net hauler. They immediately alerted the emergency services and brought the fishing vessel back to its home port.

Most likely the fisherman's arm got caught in the net hauler during the hauling operation, and he was subsequently pulled around the net drum. The investigation further revealed that the safety function which could have stopped the hydraulic net hauler had been blocked by a wooden wedge, and the emergency stop therefore did not function. No information has emerged that provides a clear answer as to why the wooden wedge had been placed as a blockage under the bar to emergency stop function. One possible explanation is that the fisherman had previously experienced the emergency stop being triggered unnecessarily during normal operations, and to prevent unintended shutdown, a temporary block using a wooden wedge was inserted.

No faults were identified with the emergency stop function of the hydraulic system, neither by an approved company in 2024 nor by the Norwegian Safety Investigation Authority during testing of the system after the accident.

As the fisherman was alone on board, he had no opportunity to manually activate the emergency stop or alert others that he was in an emergency situation. Single-handed fishermen are particularly vulnerable if an accident occurs on board. They are therefore entirely dependent on the onboard safety devices functioning properly if an accident should happen.

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 kom i klem i garnspillet 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-metoden¹).

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

De faktiske opplysningene er basert på samtaler med involverte, politidokumenter, og teknisk gjennomgang av fartøyet. Fartøyet hadde ikke AIS², VMS³ eller lignende som kunne spore fiskerens aktivitet. Det betyr at fartøyets bevegelser og klokkeslett for ulykken ikke var tilgjengelig. Det var heller ingen vitner til selve ulykken.

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.

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

² Automatic Identification System

³ Vessel Monitoring System

1. Faktiske opplysninger

1.1 Hendelsesforløp	9
1.2 Fartøyet	10
1.3 Bemanning	10
1.4 Operasjonelle forhold	11
1.5 Undersøkelse av garnspillarrangementet	12
1.6 Rollen til godkjent foretak	14
1.7 Nødstoppanordninger	14
1.8 Medisin og helse	15
1.9 Regelverk	15
1.10 Tidligere relevante ulykker	15

1. Faktiske opplysninger

1.1 Hendelsesforløp

På formiddagen fredag den 14. november 2025 gikk enmannssjarken Gaute ut fra hjemnehavnen Nordfold i Steigen kommune for å trekke garn.

På ettermiddagen ble et familiemedlem bekymret, da fiskeren ikke var kommet tilbake og vedkommende tok kontakt med et annet familiemedlem for bistand. De ble enige om å dra ut med en båt for å lete etter fiskeren.

Ca. kl. 1735, kort tid etter at de gikk ut fra havnen observerte de fiskefartøyet, se figur 2. Da de nærmet seg, så de at fiskeren var utsatt for en alvorlig klemskade i garnspillet. De entret fiskefartøyet og forsøkte å betjene garnspillet for å få løs fiskeren uten hell, da hydraulikksystemet ikke var innkoblet. De vurderte raskt at fiskeren var omkommet og varslet nødetatene. Deretter skar de av garnene og førte fiskefartøyet inn til sin hjemnehavn.



Figur 2: Omtrentlig sted hvor fiskefartøyet Gaute ble funnet. Kart: © norgeskart.no

Etter at de ankom hjemnehavnen kom nødetatene om bord i fiskefartøyet. Fiskeren ble erklært omkommet på stedet.

1.2 Fartøyet

Fiskefartøyet Gaute ble bygget i 1975 av Viksund Nor As. Fartøyet var 9,45 meter langt, og rigget for garnfiske.

Fartøyet hadde gjennomgått siste periodiske kontroll av godkjent foretak i 2024, der det ikke ble påpekt alvorlige avvik. Det var ingen bemerkninger rundt sikkerhetsinnretningene på dekksmaskineriet.



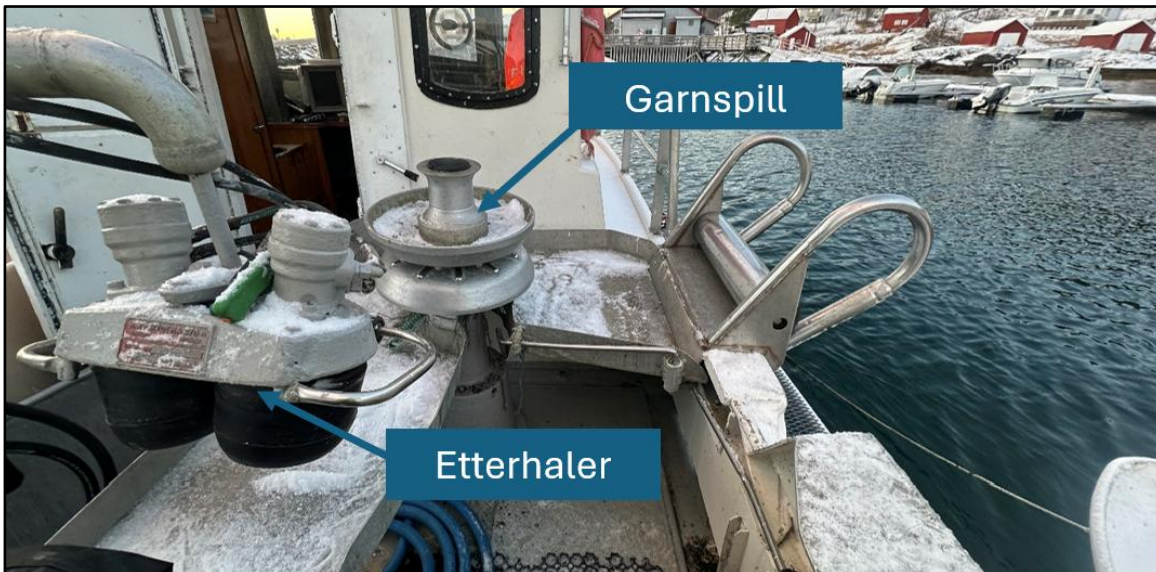
*Figur 3: Deler av garnarrangementet slik det var om bord under periodisk forenklet kontroll i 2024.
Foto: Godkjent foretak*

1.3 Bemanning

Fiskeren var registrert som yrkesfisker, og var eier av fiskefartøyet. Han hadde arbeidet som fisker i mange år, også på større fiskefartøy.

1.4 Operasjonelle forhold

Fartøyet var utrustet med hydraulisk drevet garnspill, etterhaler og garngreier, se figur 4. Disse hadde egne regulatorer for å optimalisere samkjøring. Hydraulikkpumpen ble drevet av kileremmer påkoblet hovedmotoren. Turtallet på hovedmotoren regulerte effekten på hydraulikkpumpen.



Figur 4: Fiskefartøyet styrbord side, hvor piler viser garnspill og etterhaler. Foto: SHK

Innhalingen foregikk ved at fiskeren tok om bord garnenden og tredde denne gjennom garnarrangementet. Fangsten ble fjernet før garnspillet. Garnet ble så trukket rundt garnspillet, videre gjennom etterhaleren og opp gjennom garngreieren til garnbingen.



Figur 5: Nødstoppparrangementet. Foto: SHK

Det var montert en nødstoppsfunksjon på hydraulikksystemet, og dersom denne ble aktivert, stoppet all hydraulikk. Nødstoppsfunksjonen besto av et stag i lårhøyde ved garnrennen, som førte til nødstoppknappen se figur 6. Dersom staget ble presset delvis eller helt inn under operasjon stoppet hydraulikken. Staget hadde ingen motstand, og var lett å aktivere om man kom nær.

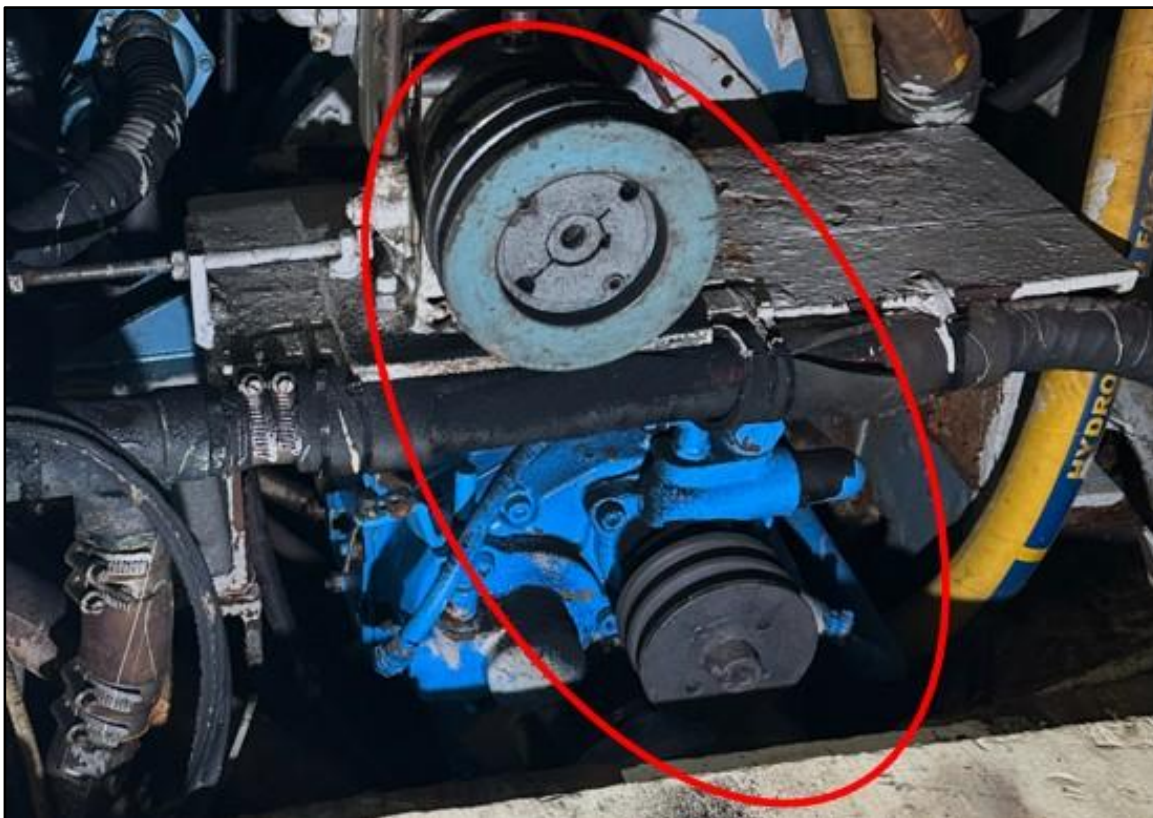
Da staget ble presset delvis inn, stoppet hydraulikken, men kunne aktiveres raskt igjen om staget ble tatt ut. Dersom staget ble dyttet hardt, helt inn mot garnrenna, måtte staget tas tilbake til normal posisjon og deretter måtte nødstoppen resettes ved å vri den rundt.



Figur 6: Nødstopp tilkoblet staget ved arbeidsposisjonen. Foto: SHK

1.5 Undersøkelse av garnspillarrangementet

Da Havarikommisjonen undersøkte fartøyet, var kileremmene til hydraulikkpumpa røket, se figur 7.



Figur 7: Plasseringen til kileremmene som røk mellom motor og hydraulikkpumpe. Foto: SHK

Nye kileremmer ble montert for å gjennomføre en funksjonstest av garnarrangementet. Det ble ikke funnet noen mangler ved de hydrauliske systemene, og det fungerte slik det skulle. Nødstoppanordningen ble testet og funnet i orden.

I etterkant av ulykken avbildet politiet skadestedet. Da ble det observert en trekile som var kilt inn mellom staget og garnrenna.

Da nødstoppfunksjonen ble testet med trekilen plassert mellom staget og garnrenna, ble resultatet at den ikke fungerte, se figur 8 og figur 9. Det ble også testet uten trekile, og da fungerte nødstoppen etter hensikten.



Figur 8: Nødstopstaget uten trekile. Foto: SHK



Figur 9: Nødstopstaget med trekile. Foto: SHK

1.6 Rollen til godkjent foretak

Det godkjente foretaket som gjennomførte periodisk kontroll med fartøyet, har opplyst at de har kjennskap til at det finnes mange ulike nødstoppanordninger.

Det er reders ansvar å dokumentere og/eller demonstrere at deres løsning er i henhold til regelverkskrav. Dette innebærer at de må demonstrere hvordan arbeidsprosessen gjennomføres og hvilke faremomenter som er knyttet til operasjonen, samt vise at nødstoppen fungerer etter hensikten.

En demonstrasjon av nødstoppanordningen sin funksjon, betyr ikke at godkjent foretak har godkjent løsningen.

1.7 Nødstoppanordninger

I 2008 utga Sintef en rapport om nødstoppanordninger og innhaleutstyr om bord på mindre og mellomstore fiske- og fangstfartøy⁴. Rapporten omtalte flere ulike innhaløsninger og nødstoppanordninger, og vurderte fordeler og ulemper ved disse. Det stod blant annet følgende om garnhaler sammenlignet med garnspill:

Garnhaler – Mange fiskere påstår at garnhaleren er langt mindre farlig for fasthuking enn et tradisjonelt garnspill med metallisk (horisontal) garnskive. Dette er nok riktig for mange garnhalere, men det har likevel vist seg at det har vært noen tilløp til fastsetting eller forekommet klemulykker også med de mer moderne og populære garnhalerne ...

Garnspill – Garnspillet har vist seg å være et meget farlig halesystem ved at hender fort blir fast i garnlinet og at fisker/operatør så kan blir dratt med dersom han ikke hurtig får stoppet spillet (haleren). Her er det derfor et større behov for en sikker selvutløser, ikke bare en enkel mekanisk eller elektrisk stoppendel som kan nås ved den ene hånda ...

⁴ <https://www.sintef.no/publikasjoner/publikasjon/1268436/>

1.8 Medisin og helse

Av obduksjonsrapporten fremkom det at fiskeren døde etter kvelning som følge av vedvarende kraftig press mot overkroppen.

1.9 Regelverk

Relevant regelverk for denne hendelsen er angitt i delkapitlene nedenfor.

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

Forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip (ASH-forskriften) har som formål å sikre at arbeid og fritid om bord tilrettelegges og organiseres slik at de som har sitt arbeid om bord sin sikkerhet og fysiske og psykiske helse ivaretas i samsvar med den teknologiske og sosiale utviklingen i samfunnet.

Etter forskriftens § 2-2 skal det gjennomføres en risikovurdering for å avdekke farer om bord og det skal foretas en vurdering av den risikoen faren utgjør.

Forskriftens § 9-5 gjelder bruk av sikkerhets- og verneutstyr ved særskilte arbeidsoperasjoner om bord på fiske- og fangstfartøy. Etter bokstav i skal innhalingsutstyr for fiskeredskaper ha egnede sikkerhetsinnretninger for å hindre ulykker, herunder nødstoppanordninger.

1.9.2 SIKKERHETSMELDING FRA SJØFARTSDIREKORATET (SM 2 – 2006)

Sjøfartsdirektoratet publiserte den 12. desember 2006 en sikkerhetsmelding⁵ på bakgrunn av flere rapporter om fiskere som har omkommet eller blitt alvorlig skadet i forbindelse med bruk av innhalingsutstyr.

Sikkerhetsmeldingen utfyller forståelsen av ASH-forskriftens § 9-5 bokstav i. Sikkerhetsmeldingen presiserte at alt innhalingsutstyr skal være arrangert med en fast nødstopp på selve innretningen eller i umiddelbar nærhet, og at innhalingsutstyr skal være arrangert slik at innretningen må ha en selvaktiverende nødstopp som en ekstra barriere.

1.10 Tidligere relevante ulykker

1.10.1 RAPPORT OM SJØULYKKE MED FISKEFARTØYET JÅLLA

Rapport 2011/01 omhandler undersøkelsen av en arbeidsulykke om bord i sjarken Jålla i Romsdalsfjorden 8. august 2010.

Fiskeren hadde dratt ut for å fiske i Moldefjorden og Romsdalsfjorden fredag 6. august 2010. Under dragning ble han sittende fast i garn/tauverk og fulgte med rundt spillet hvor han ble funnet fastklemt. Fiskeren ble funnet ombord omkommet som følge av klemskadene. Undersøkelsen har vist at nødstoppen ikke var montert i henhold til anbefalingene fra produsenten, dette for å unngå utilsiktet stopp av garnspillet. Nødstoppen fungerte derfor ikke da fiskeren ble heftet fast i garn/tauverk. Garnspillet og nødstoppanordning er vist i figur 10.

⁵ [Nødstopp og sikkerhetsinnretninger på innhalingsutstyr om bord på fiske- og fangstfartøy - Sjøfartsdirektoratet](#)



Figur 10: Garnspillet og nødstoppanordningen. Foto: SHK

1.10.2 RAPPORT OM SJØULYKKE MED FISKEFARTØYET BJØRNAR

Rapport 2009/03 omhandler undersøkelsen av en arbeidsulykke om bord i fiskefartøyet Bjørnar vest av Godøy 10. juli 2008.

Fartøyet forlot havna i Langevåg med kurs for fiskefeltet som vanlig på ulykkesdagen. Fiskeren var alene om bord. I forbindelse med håndtering av fangst ble fiskeren dratt inn rundt garnspillet og kilt fast, se bilde av garnarrangementet i figur 11. Det var ikke montert selvaktiverende nødstopp på spillet, og den manuelle nødstoppen var avhengig av aktivering fra fiskeren. Han var ute av stand til å bruke denne da han ble viklet inn i garnet, og garnspillet fortsatte å gå. Fiskeren ble funnet etter 12 timer, og overlevde ulykken.



Figur 11: Garnarrangementet om bord. Foto: SHK

2. Analyse

2.1 Innledning	18
2.2 Hendelsesforløp	18
2.3 Sårbarheter ved å være alenefisker	18

2. Analyse

2.1 Innledning

Ulykken om bord i Gaute skjedde i forbindelse med alenefiske. Ulykkesstatistikken presentert av Sjøfartsdirektoratet for 2010–2024 er preget av dødsulykker i fiskeflåten. Over halvparten av de omkomne fiskerne jobbet på kystfiskefartøy i gruppen 6–10,99 meter.

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

2.2 Hendelsesforløp

Ulykken inntraff i forbindelse med at fiskeren drev med innhal av garn. Det var ingen vitner til ulykken, men basert på posisjonen fiskeren ble funnet i og undersøkelser om bord, vurderer Havarikommisjonen det som sannsynlig at fiskerens arm ble heftet i garnspillet slik at fiskeren ble dratt rundt garnspillet. Da sikkerhetsfunksjonen, som kunne stoppet hydraulikken og garnspillet var blokkert av en trekile, fungerte ikke nødstoppen etter intensjonen. Godkjent foretak hadde kontrollert funksjonen noen uker tidligere og den ble da funnet i orden.

Det har ikke fremkommet informasjon som kan gi et entydig svar på hvorfor trekilen var plassert under staget som blokkerte nødstopppfunksjonen. En mulig forklaring kan være at fiskeren tidligere hadde opplevd at nødstopppfunksjonen ble aktivert unødige under vanlig arbeidsoperasjon, og for å hindre utilsiktet stans ble det midlertidig satt inn en blokkering. Det er viktig at sikkerhetsinnretninger oppleves hensiktsmessige, slik at ikke tilsynelatende praktiske snarveier velges fremfor sikkerhet.

Da fiskeren var alene om bord, hadde han ingen mulighet til å få aktivert nødstoppen manuelt, eller varsle andre om at han var i en nødsituasjon.

2.3 Sårbarheter ved å være alenefisker

Å jobbe i nærheten av deler som er hydrauliske og bevegelige innebærer risiko. I rapporten fra Sintef, se kapittel 1.7, påstod flere fiskere at det var mindre farlig med en rekkemontert garnhaler enn et garnspill, som var montert om bord i dette fiskefartøyet. Tidligere undersøkelser vist til i kapittel 1.10, har vist at det er fare for klemskade dersom nødstoppanordningen ikke fungerer ved bruk av denne type garnspill. Det er også en betydelig risiko å være posisjonert foran det hydraulisk roterende garnspillet, fremfor etter.

Da fiskeren var alene, hadde han ikke mulighet til å varsle andre om at han var i en nødsituasjon. Fiskeren var helt avhengig av at de sikkerhetsanordningene som var om bord fungerte.

Selv om godkjent foretak kontrollerer nødstoppanordninger, er ikke dette en godkjennelse av sikkerhetsløsningen. Det er heller ingen myndighet eller fagperson som godkjenner egnetheten til fangstarrangementet, eller som regulerer drift av fiskeoperasjoner til alenefiskere for fartøy under 15 meter, eller fiskefartøy for øvrig. Det blir derfor opp til fiskerne å vurdere om fangstarrangementet er sikkerhetsmessig forsvarlig.

Alenefiskere er sårbare dersom det skulle oppstå en ulykke, og derfor avhengige av at sikkerhetsbarrierene til enhver tid fungerer etter hensikten.

3. Konklusjon

3. Konklusjon

Ulykken inntraff i forbindelse med at fiskeren drev med innhal av garn. Mest sannsynlig hektet fiskerens arm i garnspillet og dro fiskeren med rundt. Da sikkerhetsfunksjonen, som kunne stoppet hydraulikken og garnspillet, var blokkert av en trekile fungerte ikke nødstoppen etter intensjonen.

Det har ikke fremkommet informasjon som kan gi et entydig svar på hvorfor trekilen var plassert under staget som blokkerte nødstoppfunksjonen. En mulig forklaring kan være at fiskeren tidligere hadde opplevd at nødstoppfunksjonen ble aktivert unødig under vanlig arbeidsoperasjon, og for å hindre utilsiktet stans ble det midlertidig satt inn en blokkering med en trekile.

Da fiskeren var alene om bord, hadde han ingen mulighet til å få aktivert nødstoppen manuelt, eller varsle andre om at han var i en nødsituasjon. Alenefiskere er særskilt sårbare dersom det skulle oppstå en ulykke om bord. De er derfor helt avhengige av at de sikkerhetsanordningene som finnes om bord fungerer dersom ulykken først er ute.

4. Sikkerhetstilrådingar

4. Sikkerhetstilrådinger

Undersøkelsen av denne sjøulykken har ikke avdekket nye områder der Havarikommisjonen finner det nødvendig å fremme sikkerhetstilrådinger for å forbedre sjøsikkerheten.

Statens havarikommisjon
Lillestrøm, 15. april 2026

Vedlegg

Vedlegg A Detaljer om fartøyet og ulykken

Fartøyet	
Navn	Gaute
Flaggstat	NOR
Type	Fiskefartøy
Byggeår	1975
Konstruksjonsmateriale	Stål
Lengde	9,45
Avgangshavn	Nordfold i Steigen
Ankomsthavn	Nordfold i Steigen
Type reise	Innenskjærs
Last	Fisk
Personer om bord	1
Ulykkesinformasjon	
Dato og tidspunkt	14. november 2025
Ulykkestype	Klemskade
Sted hvor ulykken inntraff	Nordfold i Steigen
Sted om bord hvor ulykken inntraff	Arbeidsdekk
Omkomne	1
Skader på skip/miljø	Nei
Skipsoperasjon	Fisking
Hvor i reisen var fartøyet	Under fiske
Ytre miljø	Ingen påvirkning