



RNNP

SAMMENDRAGSRAPPORT 2025

UTVIKLINGSTREKK NORSK SOKKEL

Risikonivå i norsk petroleumsvirksomhet

Forord

Utviklingen av risikonivået i petroleumsnæringen opptar alle parter som er involvert i næringen, og er også av allmenn interesse. RNNP er et viktig verktøy med tanke på å bidra til å etablere et omforent bilde over utviklingen av utvalgte forhold som påvirker risiko. RNNP er derfor spesielt viktig på trepartsarenaene i petroleumsvirksomheten. Partenes eierskap til prosessen og resultatene er viktige både med tanke på gjennomføring av aktiviteten og oppfølging av resultater.

Petroleumsnæringen har høy kompetanse innenfor HMS. Denne kompetansen er en nøkkelfaktor for å lykkes med en aktivitet som RNNP. Vi er derfor veldig glade for at partene i næringen samt ressurspersoner fra operatørselskaper, redere, helikopteroperatører, konsulentselskaper, forskning og undervisning aktivt bidrar i arbeidet.

Stavanger, 25. mars 2026

Finn Carlsen,

Fagdirektør, Havtil

INNHold

0.	Formål og begrensninger	4
0.1	Hensikt	4
0.2	Formål	4
0.3	Sentrale begrensninger	4
1.	Konklusjoner	6
2.	Gjennomføring	9
2.1	Gjennomføring av arbeidet	9
2.2	Bruk av risikoindikatorer	10
2.3	Utviklingen av aktivitetsnivå	11
2.4	Dokumentasjon	12
3.	Spørreundersøkelsen	14
3.1	Innledning	15
3.2	HMS-klima	15
3.3	Opplevd fare	16
3.4	Arbeidsmiljø	17
3.5	Søvn, helse, sykefravær og skade	18
3.6	Overtid	18
3.7	Sammenligning mellom resultater offshore og på land	18
4.	Status og trender –helikopterhendelser	22
4.1	Aktivitetsindikatorer	22
4.2	Hendelsesindikatorer	22
5.	Status og trender – indikatorer for storulykker på innretning	23

5.1	DFUer knyttet til storulykkesrisiko	24
5.2	Risikoinndikatorer for storulykker	25
5.3	Totalindikator for storulykker	31
6.	Status og trender – barrierer mot storulykker	33
6.1	Barrierer i produksjons- og prosessanleggene.....	33
6.2	Barrierer knyttet til maritime systemer.....	38
6.3	Vedlikeholdsstyring	39
7.	Arbeidsulykker med dødsfall og alvorlig personskade.....	43
7.1	Alvorlige personskader	43
7.2	Alvorlige personskader på produksjonsinnretninger	44
7.3	Alvorlige personskader på flyttbare innretninger.....	44
8.	Andre indikatorer	45
8.1	DFU20 Kran- og løfteoperasjoner	45
8.2	DFU21 Fallende gjenstand.....	53
8.3	Øvrige DFUer	59
9.	Definisjoner og forkortelser.....	59
9.1	Definisjoner	59
9.2	Forkortelser	59
10.	Referanser	60

0. FORMÅL OG BEGRENSNINGER

0.1 Hensikt

Prosjektet "Utvikling i risikonivå – norsk sokkel" ble igangsatt i år 1999. Bakgrunnen for prosjektet var partenes behov for å belyse usikkerhet knyttet til hvilke sikkerhetsmessige konsekvenser de store strukturelle endringene i petroleumsnæringen på slutten av 1990 tallet medførte.

Industrien har tradisjonelt benyttet et utvalg av indikatorer for å illustrere utviklingen av sikkerheten i petroleumsvirksomheten. Indikatorer basert på frekvensen av arbeidsulykker med tapt arbeidstid har vært særlig utbredt. Det er allment akseptert at dette kun dekker en begrenset del av det totale sikkerhetsbildet. Den senere tid har utviklingen gått i retning av å benytte flere indikatorer for å måle utviklingen. For partene i næringen er det viktig å etablere metoder for å måle effekten av det samlede sikkerhetsarbeidet i virksomheten.

Havindustritilsynet ønsker i denne rapporten å etablere en beskrivelse av sentrale deler av forhold som påvirker risiko basert på flere sett med informasjon og data fra virksomheten slik at en kan måle viktige deler av effekten av det samlede sikkerhetsarbeid i virksomheten.

0.2 Formål

Formålet med arbeidet er å:

- Måle effekter av HMS-arbeidet i næringen.
- Bidra til å identifisere områder som er kritiske for HMS og hvor innsats for å identifisere årsaker må prioriteres for å forebygge uønskede hendelser og ulykker.
- Øke innsikten i mulige årsaker til ulykker og deres relative betydning for risikobildet, for å gi beslutningsunderlag for industri og myndigheter om forebyggende sikkerhet og beredskapsplanlegging.

Arbeidet vil også kunne bidra til å identifisere innsatsområder for regelverksendringer, forskning og utvikling.

0.3 Sentrale begrensninger

I denne rapporten er søkelyset på personrisiko som her innbefatter storulykker og arbeidsulykker. Det benyttes reaktive og proaktive indikatorer av kvalitativ og kvantitativ karakter.

Arbeidet er begrenset til forhold som faller inn under Havtils myndighetsområde med hensyn til sikkerhet og arbeidsmiljø. I tillegg er all persontransport med helikopter inkludert, i samarbeid med Luftfartstilsynet og helikopteroperatørene på norsk sokkel. Følgende områder er omfattet:

- Alle produksjons- og flyttbare innretninger på norsk sokkel, herunder undervannsinnetninger.
- Persontransport med helikopter mellom helikopterterminalene og innretningene.
- Bruk av fartøyer innenfor sikkerhetssonen rundt innretningene.

Landanlegg i Havtils forvaltningsområde inngår med data fra 1.1.2006. Datainnsamlingen startet fra denne dato, og det er siden utgitt som egne rapporter. Resultater og analyser for landanlegg og resultatene fra disse anleggene inngår ikke i denne sammendragsrapporten. Rapporten om akutte utslipp kommer høsten 2026.

1. KONKLUSJONER

Gjennom RNNP søker vi å måle utviklingen i sikkerhet, arbeidsmiljø og ytre miljø ved å benytte en rekke indikatorer. Grunnlaget for vurderingene er trianguleringsprinsippet, det vil si å vurdere utviklingstrekk ved å benytte flere måleinstrumenter som måler utviklingen i forhold som påvirker risiko.

I en indikatorbasert modell må en forvente at noen indikatorer, spesielt innen områder med relativt sett få tilløpshendelser, viser til dels store årlige variasjoner. Hovedfokuset i denne rapporten er derfor trender og utviklingstrekk. En positiv utvikling av antall tilløpshendelser kan si noe om at næringens arbeid med risikostyring har effekt, men en slik utvikling gir ingen garantier knyttet til å unngå fremtidige hendelser. Petroleumsnæringen bør derfor, spesielt sett i lys av Stortingets mål om at norsk petroleumsvirksomhet skal være verdensledende innen HMS, ha kontinuerlig fokus på effektiv styring av forhold som påvirker risiko.

Ideelt bør en komme fram til en sammenfattet konklusjon der informasjon fra alle måleinstrumentene som benyttes, danner grunnlaget. I praksis er dette vanskelig, blant annet fordi benyttet informasjon reflekterer HMS-forhold på forskjellig nivåer.

Storulykke

I 2025 var det ingen ulykker i petroleumsvirksomheten på sokkelen som resulterte i dødsfall.

Antall tilløpshendelser med storulykkepotensial har ligget på et stabilt nivå siden 2013. Nivået de siste årene er lavere enn i perioden før 2013. I 2025 var det 32 slike hendelser (helikopter er ikke inkludert). Dette er på samme nivå som de siste ti årene. Det er like mange antall hendelser som i 2024. Når antall hendelser normaliseres med arbeidstimer er frekvensen i 2025 innenfor forventet område.

Det ble registrert fem ikke-antente hydrokarbonlekkasjer i 2025 (like mange som i 2024), med rate over 0,1 kg/s, der alle lekkasjene var i kategorien 0,1-1kg/s. I 2025 var det 15 brønnkontrollhendelser, fjorten av disse var i laveste risikokategori samt en i kategorien alvorlig. I 2025 ble det registret seks skader på konstruksjoner og maritime systemer som tilfredsstiller skadekriteriene som er benyttet i RNNP. Dette er litt færre enn for 2024 (ni hendelser).

Dersom tilløpshendelsene med storulykkepotensiale vektas med faktorer som belyser tilløpshendelsenes iboende potensiale til å forårsake omkomne gitt at tilløpshendelsene utvikler seg til en ulykke, ser vi at indikatoren (totalindikatoren) i 2025 er på samme nivå som i 2024. Over tid viser totalindikatoren en underliggende positiv trend. Siden særlig alvorlige hendelser tilordnes en relativ høy risikovekt er den årlige variasjonen i totalindikatoren tidvis stor, men den positive trenden er allikevel tydelig. Som beskrevet i kapittel 5.3 er totalindikatoren en sammensatt indikator som reflekterer industriens evne til å påvirke og styre en rekke risikorelaterte faktorer. Den underliggende positive utviklingen i indikatoren tyder på at industrien over tid er blitt bedre til å styre forhold som påvirker risiko. De siste års stabile nivå indikerer at det er mer utfordrende å få til

systematiske forbedringer. Selv om en indikator basert på historiske tall gir relevant informasjon om forhold som påvirker fremtidig risiko gir den ikke et helhetlig bilde av fremtidig risiko.

Helikopterrisiko utgjør en stor andel av den totale risikoeksponeringen arbeidstakere på sokkelen utsettes for. Hensikten med risikoindikatorene som benyttes i dette arbeidet er å fange opp risiko forbundet med hendelser og å identifisere muligheter for forbedringer.

I ekspertgruppens vurdering av helikopterhendelser for 2025 var det ingen hendelser som ble inkludert i indikatoren for de mest alvorlige hendelsene.

Barrierer

Ledende indikatorer benyttes for å si noe om robustheten til å motstå hendelser. Barriereindikatorer er et eksempel på slike. Denne typen indikatorer sier blant annet noe om barrierenes evne til å fungere når det er behov for dem. Barriereindikatorene viser fremdeles at det er store nivåforskjeller mellom innretningene. En ser over tid en positiv trend for flere av barrierene som har ligget utenfor bransjens egendefinerte krav. Dette kan skyldes at aktørene har blitt mer bevisste på viktigheten av kvaliteten på barrierene og dermed også oppfølging av resultater fra testing..

Vedlikeholdsdata for 2025 viser at antall timer utført vedlikehold har hatt en økning i både 2024 og 2025 sammenlignet med de foregående årene. Samtidig viser tallene at det totale etterslepet i forebyggende vedlikehold på de permanent plasserte innretningene har nesten en dobling av i timer fra 2024. Tallene viser også at flere innretninger ikke har utført det HMS-kritiske forebyggende vedlikeholdet i henhold til egne frister.

Tallene viser også at antall timer identifisert korrigerende vedlikehold som ikke er utført ligger på et høyt nivå samlet sett. Selv om utviklingen fra 2024 til 2025 er stabil, har utviklingen siden 2019 vært negativ.

Vedlikeholdsdata for flyttbare innretninger viser store variasjoner i etterslepet i forebyggende og utestående korrigerende vedlikehold. Flere innretninger har ikke utført det HMS-kritiske forebyggende og korrigerende vedlikeholdet i henhold til egne frister.

Personskader og ulykker

I 2025 ble det registrert 208 rapporteringspliktige personskader på norsk sokkel. 23 av disse ble klassifisert som alvorlige. Skadefrekvensen for 2025 er 0,53 skader pr millioner arbeidstimer. Dette er en liten oppgang siden 2024, men innenfor forventningsverdien basert på de ti foregående år.

Spørreskjemaundersøkelsen

I 2025 ble det for trettende gang gjennomført en omfattende spørreskjemaundersøkelse blant dem som arbeider på norsk sokkel. Undersøkelsen har blitt gjennomført annethvert år siden 2001. Selv om spørreskjemaet er under

stadig utvikling, er kjernen i undersøkelsen den samme. Dette gjør datamaterialet unikt og gir store muligheter for inngående studier.

Spørreskjemaresultatene som presenteres i denne rapporten gir et overordnet bilde av de ansattes egne vurderinger av HMS-klimaet og arbeidsmiljøet på sin arbeidsplass.

Svarprosent er beregnet ut fra arbeidstimer på innretninger innrapportert til Havindustritilsynet siste halvår av 2025. 6 349 besvarelser ble tatt med i analysene, noe som tilsvarer en svarprosent på 25,7 % av beregnet utførte arbeidstimer. Dette er høyere enn i 2023 (23 %), og tilsvarende som i 2021 (25,9 %).

Resultatene viser en overordnet positiv utvikling fra 2023 til 2025 både når det gjelder HMS-klima og arbeidsmiljøfaktorer. Vi ser spesielt at utsagn som historisk sett har hatt mest negativ vurdering er de utsagnene som også har endret seg mest i positiv retning. Kun ett utsagn i undersøkelsen har utviklet seg i negativ retning fra 2023 til 2025. Helseplager har hatt en positiv utvikling på 3 av 15 helseplager.

HMS-klimaet vurderes gjennomgående mer positivt i 2025 enn i 2023. Av de totalt 39 HMS-utsagnene i spørreskjemaet, er det 14 utsagn som viser en positiv endring og én som viser negativ endring. Endringen er statistisk signifikante. Når det gjelder fysisk, kjemisk og ergonomisk arbeidsmiljø, er det tre av 13 spørsmål som er mer positivt besvart i 2025 enn i 2023. For organisatorisk og psykososialt arbeidsmiljø viser 6 av 20 spørsmål en positiv endring. Resultatene viser også at de som opplever mobbing og/eller uønsket seksuell oppmerksomhet svarer mer negativt på alle spørsmål om HMS-klima og arbeidsmiljø.

Når det gjelder helseplager er det en positiv endring på 3 av 15 helseplager; svekket hørsel, øresus/tinnitus og plager i luftveiene. De seks helseplagene som flest opplever å ha er de samme som tidligere år; svekket hørsel, øresus/tinnitus, hodepine, smerter i knær/hofte, smerte i rygg, smerter i nakke/skuldre/arm. Søvn mens man er offshore er vurdert mer negativt i 2025 enn i 2023, og vi ser at ansatte på flyttbare innretninger i mindre grad sover godt når de er offshore enn det ansatte på produksjonsinnretninger gjør.

Ser man utviklingen i alle indikatorene under ett, kan man konkludere at sikkerhetsnivået i næringen er høyt. Utviklingen innen vedlikehold fremstår fremdeles som utfordrende. Å opprettholde, og videre forbedre sikkerhetsnivået, vil kreve kontinuerlig oppmerksomhet fra alle parter. Innen området vedlikehold er næringen opptatt av å snu utviklingen. Sikkerhetsforum har også igangsatt arbeid med tanke på å påvirke utviklingen.

2. GJENNOMFØRING

Resultatene fra RNNP presenteres i årlige rapporter. Denne rapporten dekker året 2025. Arbeidet med rapporten er i hovedsak gjennomført i perioden desember 2025 – mars 2026.

Detaljert målsetting for 2025 har vært å:

- Videreføre arbeidet gjennomført i forgående år.
- Videreføre og videreutvikle metoden for totalindikatoren
- Vurdere sammenhenger i datasettene.

2.1 Gjennomføring av arbeidet

Følgende aktører har vært involvert i arbeidet med årets rapport:

- | | |
|---|--|
| • Havindustritilsynet: | Ansvarlig for gjennomføring og videreutvikling av arbeidet |
| • Operatørselskapene og rederne: | Bidra med data og informasjon om virksomhet på innretningene |
| • Helikopteroperatørene: | Bidra med data og informasjon om virksomhet i helikoptertransporten |
| • HMS-faggruppe: (utvalgt fagpersonell) | Vurdere framgangsmåte, datagrunnlag, synspunkter på utviklingen, vurdere trender, gi forslag til konklusjoner |
| • Sikkerhetsforum: (partssammensatt) | Kommentere framgangsmåte, resultater og gi anbefalinger for videre arbeid |
| • Rådgivningsgruppe: (partssammensatt) | Partssammensatt rådgivningsgruppe for RNNP for å gi råd til Havindustritilsynet om videreutviklingen av arbeidet |

Havtils arbeidsgruppe består av: Tor Inge Handeland, Nils Trygve Stava, Vebjørn Dagestad, Tore Endresen, Marita Halsne, Morten Langøy, Trond Sundby, Roar Høydal, Astrid Schuchert, Jan Ketil Moberg, Eivind Jåsund, Kenneth Skogen, Bente Hallan, Torbjørn Gjerde, Øyvind Loennechen, Ulrik Junge, Roar Sognnes og Torleif Husebø.

Følgende eksterne har bistått Havindustritilsynet med spesifikke oppdrag:

- Irene Buan, Torleif Veen, Marius Gårdsmann Fosse, Espen Stemland, Askild Underbakke, Martin Dugstad, Jon Andreas Rismyhr, Rie Melgaard, Ragnar Aarø, Trond Stillaug Johansen, Ine Daiwei Zhao, Marte Maria Tømterud, Torbjørn Mjåtveit, Lars Mogstad, Siri Mo, Benjamin Karlsen, Dan Øxning og Marita Pytte, alle fra Safetec.
- Spørreskjemaundersøkelsen: Marita Pytte, Dan Øxning og Leif Inge K. Sørskår fra Safetec

Følgende personer har bidratt i arbeidet med indikatorer for helikopterrisiko:

- Kjetil Drivflaadt, Atle Brokjøb, CHC Helikopter Service
- Anders Olsen, Simen Solvik, Bristow Norway AS
- Sverre Hanssen, Per Øyvind Fuglstad, Lufttransport AS

Utover dette har en rekke personer bidratt i gjennomføringen.

2.2 Bruk av risikoindikatorer

Det er samlet inn data for fare- og ulykkessituasjoner knyttet til storulykker, arbeidsulykker og arbeidsmiljøfaktorer, nærmere bestemt:

- Definerte fare- og ulykkessituasjoner, med følgende hovedkategorier:
 - Ukontrollert utslipp av hydrokarboner, branner (dvs. prosesslekkasjer, brønnhendelser/grunn gass, stigerørslekkasjer og andre branner)
 - Konstruksjonsrelaterte hendelser (dvs. konstruksjonsskader, kollisjoner og kollisjonstrussel)
- Testdata knyttet til ytelse av barrierer mot storulykker på innretningene, herunder data om brønnstatus og vedlikeholdsstyring
- Ulykker og hendelser i helikoptertransporten
- Arbeidsulykker
- Andre fare- og ulykkessituasjoner med konsekvenser av mindre omfang eller beredskapsmessig betydning.

Begrepet storulykke blir benyttet flere steder i rapportene. Det finnes ingen entydige definisjoner av begrepet, men følgende er ofte benyttet og sammenfaller med definisjonen som legges til grunn i denne rapporten:

- Storulykke er en ulykke (dvs. innebærer et tap) der minst tre til fem personer kan eksponeres.
- Storulykke er en ulykke forårsaket av feil på en eller flere av systemets innbygde sikkerhets- og beredskapsbarrierer.

Sett i lys av storulykkes-definisjonen i Seveso II-direktivet og i Havtils forskrifter vil definisjonen benyttet her heller bety en 'stor ulykke'.

Datainnsamling for DFUene relatert til storulykker bygger dels på eksisterende databaser i Havindustritilsynet (Hendelsesdatabasen (før CODAM), DDRS, mv.), men også i vesentlig grad på datainnsamling gjennomført i samarbeid med operatørselskapene og rederne. Alle hendelsesdata har vært kvalitetssikret blant annet ved å sjekke dem ut mot hendelsesregisteret og andre databaser i Havindustritilsynet.

Tabell 2.1 viser en oversikt over de 21 DFUene, og hvilke datakilder som er benyttet. Næringen har lagt til grunn de samme kategoriene for registrering av data gjennom databaser som Synergi.

Tabell 2.1 Oversikt som viser hvor data for hendelser i hovedsak er hentet fra

DFU	Beskrivelse	Database
1	Uantent hydrokarbonlekkasje	Næringen
2	Antent hydrokarbonlekkasje	Næringen
3	Brønnhendelser/tap av brønnkontroll	Havtil
4	Brann/eksplosjon i andre områder, ikke hydrokarbon	Havtil/næringen
5	Skip på kollisjonskurs	Næringen
6	Drivende gjenstand	Næringen
7	Kollisjon med feltrelatert fartøy/innretning/skytteltanker	Havtil
8	Skade på innretningskonstruksjon/stabilitets-/forankrings/posisjoneringsfeil	Havtil/næringen
9	Lekkasje fra stigerør, rørledning og undervanns produksjonsanlegg*	Havtil
10	Skade på stigerør, rørledning og undervanns produksjonsanlegg*	Havtil
11	Evakuering	Næringen
12	Helikopterhendelser	Næringen
13	Mann over bord	Næringen
14	Arbeidsulykker	Havtil
15	Arbeidsbetinget sykdom	Næringen
16	Full strømsvikt	Næringen
18	Dykkerulykke	Havtil
19	H ₂ S-utslipp	Næringen
20	Kran- og løfteoperasjoner	Havtil/næringen
21	Fallende gjenstander	Havtil/næringen

* Inkluderer også brønnstrøms-rørledning, lastebøye og lasteslange der relevant.

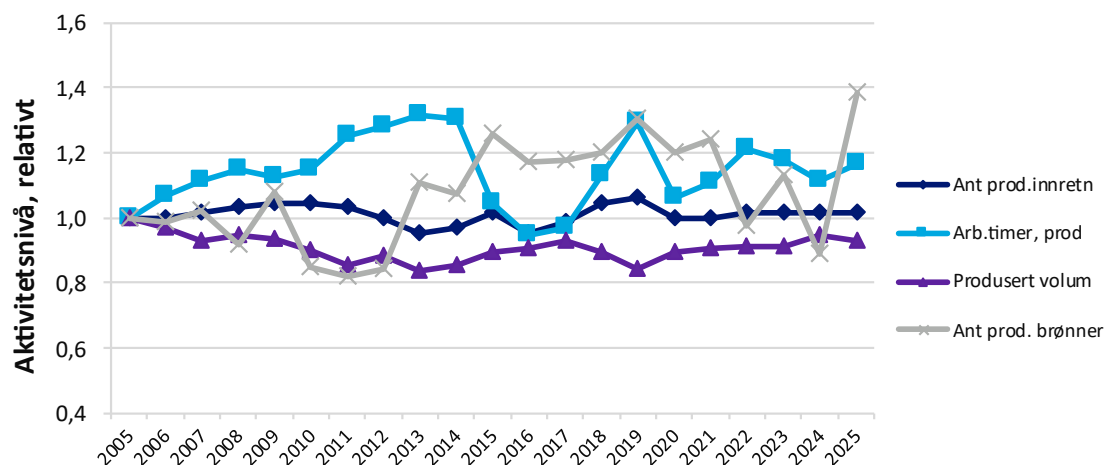
2.3 Utviklingen av aktivitetsnivå

Figur 2-1 og Figur 2-2 viser utviklingen over perioden 2005-2025 for produksjons- og letevirksomhet, av de parametre som benyttes for normalisering mot aktivitetsnivå (alle tallene er relative i forhold til år 2005, som er satt til 1,0). Vedlegg A til hovedrapporten (Havtil, 2026a) presenterer underlagsdata i detalj.

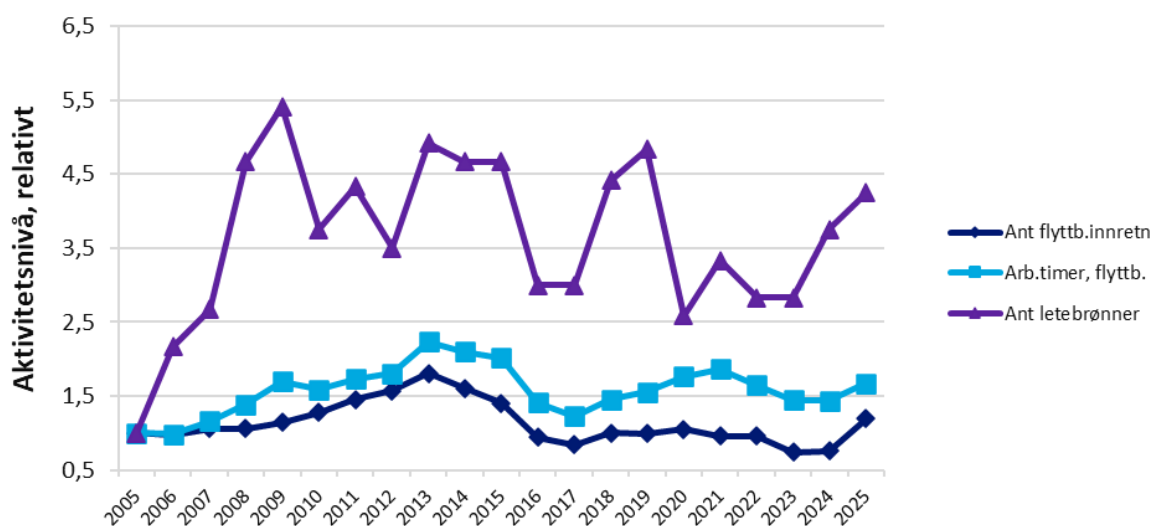
Fra 2024 til 2025 ser vi at totalt antall arbeidstimer har økt med rundt 8 %. Antall arbeidstimer for flyttbare innretninger økte med rundt 17 % og antall arbeidstimer for produksjonsinnretninger steg med rundt 5 %.

Produksjonsvolum sunket med 2 % i 2025 i forhold til 2024.

En framstilling av DFUer eller bidragsyttere til risiko kan noen ganger være forskjellig om man angir absolutte eller "normaliserte" verdier avhengig av normaliseringsparameter. Det er i hovedsak gjennomført å framstille normaliserte verdier.



Figur 2-1 Relativ utvikling av aktivitetsnivå for produksjonsinnretninger. Normalisert mot år 2005.



Figur 2-2 Relativ utvikling av aktivitetsnivå for flyttbare innretninger. Normalisert mot år 2005

Tilsvarende aktivitetsoversikt for helikoptertransport er vist i delkapittel 4.1.

2.4 Dokumentasjon

Analyser, vurderinger og resultater er dokumentert som følger:

- Sammendragsrapport – norsk sokkel for året 2025 (norsk og engelsk versjon)
- Hovedrapport – norsk sokkel for året 2025
- Rapport for landanleggene for året 2025
- Rapport for akutte utslipp til sjø for norsk sokkel 2025, utgis høsten 2026
- Metoderapport, 2025

Rapportene kan leses eller lastes ned fra Havindustritilsynets nettsider (www.havtil.no/rnnp).

3. SPØRREUNDERSØKELSEN

Det ble gjennomført en spørreskjemaundersøkelse blant ansatte som var offshore i perioden 13. oktober – 23. november 2025. Undersøkelsen gjennomføres annethvert år. Årets resultater rapporteres sammen med data fra tidligere år. Dette er trettende gang at data samles inn ved hjelp av dette spørreskjemaet. På et overordnet nivå er målet med spørre-undersøkelsen å måle ansattes opplevelse av HMS-tilstanden i norsk petroleumsvirksomhet. Mer spesifikt har spørreundersøkelsen tre målsettinger:

- Gi en beskrivelse av ansattes opplevelse av HMS-tilstanden i offshoreindustrien, og kartlegge forhold som er av betydning for variasjoner i denne opplevelsen.
- Bidra til å kaste lys over underliggende forhold som kan være med på å forklare resultater fra andre deler av RNNP.
- Følge utvikling over tid når det gjelder ansattes opplevelse av HMS-tilstanden på egen arbeidsplass.

Spørreskjemaet består av fem hoveddeler:

- **Demografiske data.** Denne delen omfatter spørsmål om kjønn, alder, nasjonalitet, utdanning, stillingskategori, ansiennitet, type selskap vedkommende er ansatt i, anlegg, tilknytning til anlegg og selskap, arbeidstidsordninger, beredskapsfunksjoner og hvorvidt respondenten har lederansvar. I denne delen inngår også spørsmål om erfaringer med nedbemanning og omorganisering.
- **HMS-klima på egen arbeidsplass.** Denne delen består av 39 utsagn knyttet til ulike forhold av betydning for HMS-tilstanden: 1) personlige forutsetninger for sikker arbeidsutførelse, 2) kjennetegn ved egen og andres atferd som er av betydning for HMS, og 3) forhold ved arbeidssituasjonen som påvirker egen atferd.
- **Vurdering av ulykkesrisiko.** Denne delen består av et spørsmål hvor deltakerne blir bedt om å svare på hvor ofte de er redde for 14 ulike ulykkes-scenarier. Scenariene dekker de fleste definerte fare- og ulykkesituasjonene (DFUene) som inngår i RNNP.
- **Arbeidsmiljø.** Denne delen består av 33 spørsmål som dekker fysiske arbeidsmiljøfaktorer, (eksponering og belastning), psykososiale og organisatoriske arbeidsmiljøfaktorer (krav til konsentrasjon og oppmerksomhet, kontroll over egen arbeidsutførelse og sosial støtte) og jobbtrygghet. Fire spørsmål handler om mobbing og uønsket seksuell oppmerksomhet. Det er også 11 spørsmål om arbeidstid, hvile og gjenhenting. Ett spørsmål om bo- og oppholdsforhold offshore er også med i denne bolken.
- **Helseplager, sykefravær og skader.** Denne delen består av fem spørsmål som omhandler sykefravær og involvering i eventuelle arbeidsulykker med skadefølger, samt 15 spørsmål om opplevde helseplager.

Det gjennomføres også en tilsvarende undersøkelse på landanlegg. De fleste av spørsmålene er like, men det finnes også noen forskjeller. Til slutt i dette kapittelet vil det bli gitt en sammenligning av resultatene for utvalgene offshore og på landanlegg i 2025.

I spørreskjemaundersøkelsen for 2025 ble det gjort følgende endringer i spørreskjemaet:

- På nettversjonen av spørsmålet om offshore-turnus inkluderte svaralternativet «ja, annen fast rotasjon» et fritestfelt hvor respondenten kunne skrive inn hvilken rotasjon de har.
- Spørsmålene om digitale verktøy ble rullert ut i 2025.
- Spørsmålet om respondenter er godt trent til å utføre beredskapsoppgaver i krisesituasjoner ble sendt til de som svarer ja på spørsmål om de har en beredskapsfunksjon
- Utsagnet «Jeg må dele lugar med andre når jeg skal sove» ble endret til «Jeg må dele lugaren min med en person som går på motsatt skift»

I tillegg til disse endringene er det gjort enkelte språklige justeringer.

3.1 Innledning

For en spørreskjemaundersøkelse der alle innenfor et område får anledning til å svare, er sammensetningen til respondentene viktig for om svarene er representative. Basert på den tilgjengelige informasjonen kan vi si at respondentene i denne undersøkelsen i all hovedsak reflekterer den demografiske sammensetningen av de ansatte i denne næringen. I enkelte tilfeller har Safetec innhentet normaliseringsdata, som gjør det mulig å vurdere om grupper er over- eller underrepresentert sammenlignet med forventet andel respondenter i de ulike gruppene. Selv om vi ønsker en høy svarprosent, er den derfor av mindre betydning for vurderingen av undersøkelsens godhet. Samtidig har sammensetningen av respondentene i hovedsak har holdt seg stabil fra år til år, og det gir et godt sammenligningsgrunnlag over tid. Noen endringer mellom grupper bemerkes under.

Den samlede svarprosenten (flyttbare- og produksjonsinnretninger) var i 2025 på 25,7 %, noe som er høyere enn i 2023 (23 %), og tilsvarende som i 2021 (25,9 %). Vi ser at alderen i utvalget har økt over de ulike undersøkelsesperiodene. Aldersgruppen 51-60 år er den største gruppen, i likhet med de tidligere tre målingene. Andelen respondenter under 24 år har holdt seg stabilt lav fra 2011 til 2025, mens aldersgruppene fra 25 til 50 år har en synkende trend i andelen besvarelser over årene. Aldersgruppen 41-50 år har for eksempel sunket fra 30 % i 2011 til 18,6 % i 2025. Aldersgruppene over 51 år har hatt en økende trend over tid, særlig etter 2015.

I det følgende gis en oppsummering av de viktigste resultatene innenfor de ulike temaene i spørreskjemaet. For ytterligere detaljer henvises det til hovedrapporten. Markeringen med stjerner og (sig.) betyr at endringene mellom 2021 og 2023 eller forskjeller mellom grupper er statistisk signifikante (* for $p \leq 0.01$ og ** for $p \leq 0.001$). I teksten er dette markert med «(sig**)» og «(sig*)». Der det er snakk om flere påstander er det brukt «(sig.)» da det er ulike nivåer for de ulike spørsmålene.

3.2 HMS-klima

HMS-klimaet vurderes som noe mer positivt i 2025 enn i 2023. Av de 39 HMS-utsagnene i spørreskjemaet er det seks utsagn som har mer positive vurderinger (sig.), og et utsagn som har mer negative vurderinger (sig.).

Følgende HMS-utsagn har de største endringene fra 2023 til 2025 (alle disse endringene er positive, bortsett fra for utsagnet «Risikofylte arbeidsoperasjoner blir alltid ...» (nr. 1), som ble vurdert mer negativt):

- Risikofylte arbeidsoperasjoner blir alltid nøye gjennomgått før de påbegynnes
- Det oppstår farlige situasjoner på grunn av at ikke alle snakker samme språk
- Økt samarbeid mellom innretning og land gjennom bruk av IT-systemer har ført til mindre sikre operasjoner
- Det finnes ulike prosedyrer og rutiner for de samme forholdene på ulike innretninger, og dette utgjør en trussel mot sikkerheten
- Jeg synes det er et press om ikke å melde personskader eller andre hendelser som kan «ødelegge statistikken»
- Jeg opplever gruppepress som går utover HMS-vurderinger
- Ulykkesberedskapen er god

Den positive utviklingen på noen områder innen HMS-klima er i hovedsak knyttet til respondenter på de flyttbare innretningene. Disse områdene bærer også preg av å ha vært mest negativt vurdert over tid, og har i 2025 endret seg i en noe mer positiv retning. På flyttbare innretninger er det 13 av utsagnene som har gått i positiv retning, sammenlignet med tre utsagn i positiv retning for produksjonsinnretninger.

I 2023 var det to utsagn som hadde gått i negativ retning to år på rad (sig.). Det ene omhandlet hvorvidt det ofte pågår parallelle arbeidsoperasjoner fører til farlige situasjoner, mens det andre gikk på hvorvidt mangelfullt vedlikehold har ført til dårligere sikkerhet. Vi ser en positiv endring for spørsmålet om vedlikehold (sig**), og vi ser samme forbedring både på flyttbare innretninger og produksjonsinnretninger. Spørsmålet om parallelle arbeidsoperasjoner har derimot ingen endring.

Av de seks indeksene var det kun *Samarbeid og kommunikasjon* som viste mer positive skårer (sig**) sammenlignet med 2023. Flere av HMS-indeksene hadde en negativ utvikling i 2021, men gikk i 2023 tilbake til liknende nivå som i 2019. I 2025 ser vi en mer stabilisert utvikling, hvor de aller fleste indeksene har holdt seg stabilt. Sammenlignet med 2021 er det i 2025, seks av HMS-indeksene som har gått i positiv retning (sig**).

3.3 Opplevd fare

14 spørsmål i undersøkelsen rettes mot hvor ofte respondenten er «redd for» ulike hendelser, hvor skalaen går fra «flere ganger hver uke» til «sjelden eller aldri».

Situasjonene respondentene er mest redd for har ved de siste tre målingene (2019, 2023 og 2025) vært, fallende gjenstander og alvorlige arbeidsulykker. I 2025 er 43,8 % redd (flere ganger i halvåret eller oftere) for fallende gjenstander og tilsvarende 30,1 % redd for alvorlige arbeidsulykker.

Sammenlignet med 2023 har vurderingene av ti av faresituasjonene i 2025 endret seg i positiv retning (sig.). Kun én har endret seg i negativ retning; helikopterulykke (sig**).

3.4 Arbeidsmiljø

Når det gjelder fysisk, kjemisk og ergonomisk arbeidsmiljø, er det lite endring fra 2023 til 2025. Av 13 spørsmål er det tre som har mer positive svar i 2025 enn i 2023, og ingen som er besvart mer negativt (sig.). De tre spørsmålene med positiv endring er:

- Er du utsatt for så høyt støynivå at du må stå inntil andre og rope for å bli hørt eller benytte headset?
- Arbeider du i kalde værutsatte områder?
- Arbeider du i dårlig inneklima?

Ser vi på flyttbare innretninger og produksjonsinnretninger hver for seg, ser vi at fire spørsmål om fysisk, kjemisk og ergonomisk arbeidsmiljø går i positiv retning på flyttbare innretninger (sig.). På produksjonsinnretninger er det derimot ingen av disse spørsmålene som vurderes mer positivt i 2025 enn i 2023. Tvert imot er det ett spørsmål som vurderes mer negativt; det er en større andel som oppgir å arbeide sittende på huk eller stående på knær (sig*).

6 av 20 spørsmål om psykososialt arbeidsmiljø ble vurdert mer positivt i 2025 enn i 2023 (sig.). Ingen spørsmål ble vurdert mer negativt. Spørsmålene som har endret seg i positiv retning er:

- Blir dine arbeidsresultater vedsatt av din nærmeste leder?
- Kan du påvirke beslutninger som er viktige for ditt arbeid?
- Om du trenger det, kan du få støtte og hjelp i ditt arbeid fra din nærmeste leder?
- Får du tilbakemeldinger på hvordan du har utført jobben fra din nærmeste leder?
- Er arbeidsplassen godt tilrettelagt for de arbeidsoppgaver du skal utføre?
- Gir digitale løsninger du bruker den nødvendige støtte i utførelsen av dine arbeidsoppgaver?

Blant respondenter på flyttbare innretninger ser vi at 12 av 20 spørsmål vurderes mer positivt i 2025 enn i 2023 (sig.), mens ingen spørsmål har signifikant endrede vurderinger på produksjonsinnretninger. I 2023 var dette derimot motsatt, hvor de fleste endringene var på produksjonsinnretninger (også i positiv retning).

Resultatene viser at samlet sett er det 4,5 % som opplever mobbing (fra av og til, til flere ganger i per uke) og tilsvarende 2,2 % som opplever uønsket seksuell oppmerksomhet av og til eller oftere. Det er relativt lite overlapp mellom disse gruppene (0,9 %). Sammenlignet med 2023 er det ikke registrert noen signifikante endringer i hverken andelen som opplever mobbing eller andelen som opplever uønsket seksuell trakassering. Det er derimot flere kvinner (13,5 %) enn menn (0,9 %) som har opplevd uønsket seksuell oppmerksomhet (sig**). Sammenlignet med 2023 (11,2 %) er det i 2025 (20,8 %) flere som har opplevd uønsket seksuell oppmerksomhet fra ledere (sig*).

3.5 Søvn, helse, sykefravær og skade

De fleste spørsmålene om søvn vurderes likt i 2025 som i 2023, men det er en negativ utvikling på spørsmålet «jeg sover godt når jeg er offshore» (sig*). Det er spesielt ansatte på flyttbare innretninger som svarer mer negativt på dette. Ansatte på flyttbare innretninger har derimot ikke endret sin vurdering fra 2023 til 2025, mens ansatte på produksjonsinnretninger svarer mer negativt enn de gjorde. Som tidligere år er det også forskjell på hvordan ansatte med ulike skiftordninger vurderer søvnkvaliteten. Generelt vurderer de som går dagskift søvnen mest positivt, og de som går svingskift vurderer mest negativt.

På tre av de 15 helseplagene de ansatte ble spurt om de hadde, var det en lavere andel som hadde i 2025 sammenlignet med 2023; øresus/tinnitus, hudlidelser og plager i luftveiene. De plagene flest opplever å ha, er som i tidligere målinger smerter i nakke/skuldre arm, smerter i rygg, og smerter i knær/hofte. Hvis vi ser på resultatene fra 2017 og 2021, ser vi en økende trend i andelen respondenter som tilskriver helseplagene til arbeidet.

Det er i 2025 færre som svarte at de har hatt sykefravær på grunn av egen sykdom (26,9 %) sammenlignet med 2023 (32,7 %). 20,8 % av de som har hatt sykefravær mener at siste sykefraværsperiode var helt eller delvis forårsaket av arbeidssituasjonen (mot 23,2 % i 2023). Sammenlignet med 2023 var det en tilsvarende andel som hadde vært involvert i en ulykke med personskade i 2025 (3,5 %). Andelen har holdt seg relativt stabil over de siste fire målingene.

3.6 Overtid

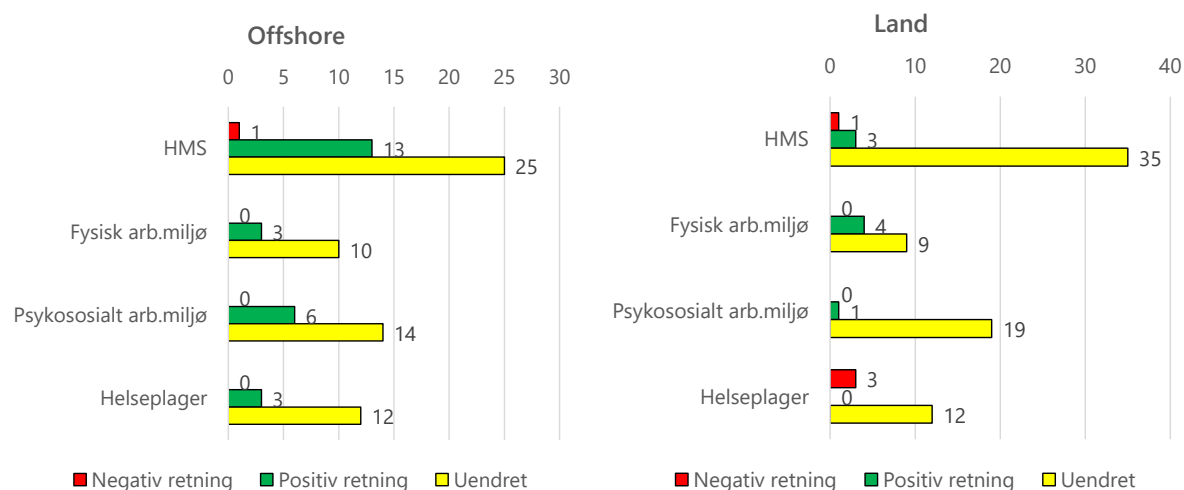
I 2025 er det omtrent halvparten (44,8 %) som oppgir at de jobbet mer enn 5 timer overtid på siste tur, sammenlignet med 47,3 % i 2023. Andelen av respondenter som oppgir å jobbe overtid virker å være stabil over de siste undersøkelsene, og det er ikke observert signifikant nedgang i 2025. Resultatene er derimot stabilt høye. Resultatene viste også at det er en sammenheng mellom hvorvidt man jobber så mye overtid at det er belastende, og hvorvidt man får tilstrekkelig hvile mellom arbeidsdagene. Respondenter som oppga at de oftere jobber så mye overtid at det er belastende, rapporterte gjennomgående sjeldnere tilstrekkelig hvile mellom arbeidsdagene.

3.7 Sammenligning mellom resultater offshore og på land

For begge utvalg er det en tendens til økende alder og ansiennitet. Den største andelen respondenter både offshore og på land er i alderen 51-60 år. Det er fortsatt en høyere andel yngre som jobber på land enn offshore. Det er flere menn enn kvinner i begge utvalg, men skjevheten er større offshore (89,8 % menn) enn på land (79,3 % menn). Andelen menn har holdt seg relativt stabil på alle målingene siden 2015 både offshore og på land. På landanleggene ser vi nå at andelen som oppgir å ha lederansvar er 39,4 %, mens offshore er andelen 37,7 %. Når det gjelder ansettelsesforhold, er det en noe større andel som har fast ansettelse blant respondentene offshore (96,1 %) enn på landanlegg (93,7 %).

Offshore er 67,7 % av respondentene entreprenøransatte, sammenlignet med 42,4 % på landanlegg. Basert på arbeidstimer er entreprenørene noe underrepresentert offshore.

Figur 3-1 viser en oversikt over spørsmålene om HMS, fysisk og psykososialt arbeidsmiljø, og helseplager, og hvor mange av spørsmålene som har endret seg (sig.) sammenlignet med 2023, på offshore installasjoner og landanlegg.



Figur 3-1 Oversikt over antall spørsmål med positiv (grønn), negativ (rød) eller uendret (gul) utvikling i 2025 sammenlignet med 2023, offshore og på land.

Overordnet ser vi i størst grad en positiv utvikling offshore, men de aller fleste spørsmålene er uendret. Innen fysisk arbeidsmiljø er det ett spørsmål mer som har gått i positiv retning på land enn det har gjort offshore. Innen HMS-klima er der derimot små endringer på landanleggene.

Resultatene tyder på få endringer på land, men samtidig ser vi store variasjoner mellom de ulike landanleggene. Liknende ser vi ulikheter mellom hvordan flyttbare innretninger og produksjonsinnretninger svarer offshore. I 2025 er det flyttbare innretninger som står for de største endringene i resultatene fra 2023 til 2025, og andelen respondenter på flyttbare innretninger har også økt i 2025.

På spørsmål om ulike helseplager har tre gått i positiv retning offshore, mens tre har gått i negativ retning på land. Vi går litt mer i detalj på de ulike områdene under.

HMS-klima

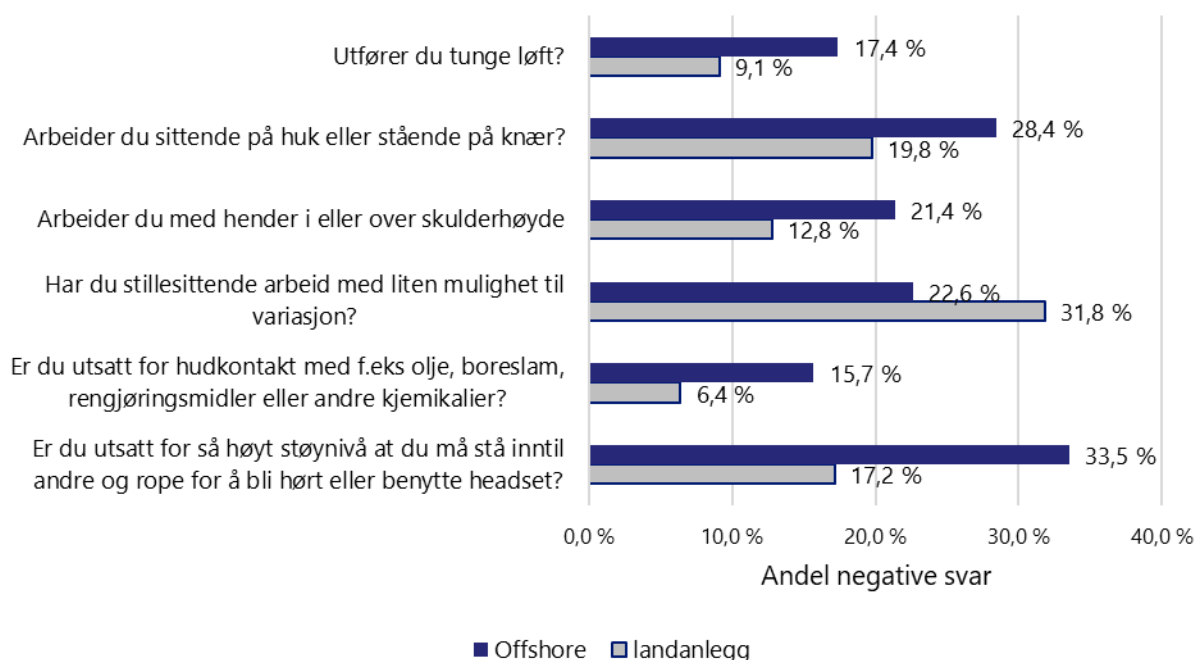
For offshore-utvalget er det relativt stabile resultater innenfor HMS-klima, hvor kun indeksen *Samarbeid og kommunikasjon* har gått i positiv retning (sig**). Vi ser ikke den samme positive utviklingen på land, hvor indeksen *Samarbeid og kommunikasjon* har tilsvarende resultater i 2023 og 2025.

Ved å se på enkeltutsagn, finner vi at det for offshore er signifikant positiv utvikling på 13 av 39 utsagn, og tre som går i positiv retning på land (sig.). Ett utsagn offshore viser signifikant negativ utvikling, og ett utsagn går i negativ retning for land (sig.). Offshore så gjelder det spørsmål om risikofylte arbeidsoppgaver alltid blir nøye gjennomgått før de påbegynnes, mens på land er det spørsmål om farlige situasjoner har oppstått som følge av at folk har vært ruset på jobben.

Fysisk, kjemisk og ergonomisk arbeidsmiljø

For fysisk, kjemisk og ergonomisk arbeidsmiljø det generelt stabile resultater, men tre av 13 spørsmål viser en positiv endring (sig.). For ansatte på landanlegg er det fire spørsmål som viser positiv endring (sig.). To av disse spørsmålene er de samme for både offshore og land, og går på hvorvidt de ansatte er utsatt for høyt støynivå, og om de arbeider i kalde, værutsatte områder.

Vi ser tydelige forskjeller i hvordan ansatte offshore og på lands varer på ulike fysiske arbeidsmiljøspørsmål. Figuren under viser spørsmål med størst forskjell i andelen som har svart de to mest negative svarkategoriene. Der ser vi at ansatte offshore har høyere andel som er eksponert for høyt støynivå, og ulike fysisk belastende arbeidsoppgaver som å arbeide med hender i eller over skulderhøyde. De er også i størst grad utsatt for hudkontakt med olje, boreslam og rengjøringsmidler. Ansatte på landanlegg oppgir i større grad at de har stillesittende arbeid med liten mulighet til variasjon (sig**).



Figur 3-2 Andel respondenter som har svart «nokså ofte» eller «meget ofte eller alltid» på spørsmål med størst forskjell mellom offshore og land.

Psykososialt og organisatorisk arbeidsmiljø

For psykososialt og organisatorisk arbeidsmiljø har seks spørsmål endret seg i positiv retning offshore, og ett spørsmål har gått i positiv retning på landanleggene (sig.). Offshore handler disse om ulike tema, fra støtte og tilbakemelding fra nærmeste leder, til tilrettelegging av arbeidsplassen. Spørsmålet som har gått i positiv retning på landanleggene er spørsmål om det er nødvendig å arbeide i et høyt tempo, hvor en mindre andel nå sier at det er nødvendig.

Andelen som oppgir at de har vært utsatt for mobbing er tilnærmet likt både offshore (4,5 %) og på land (4 %), og det er mobbing fra kolleger som er mest utbredt. En noe lavere andel offshore (2,2 %) svarer at de har vært utsatt for uønsket seksuell oppmerksomhet enn på land (4,6 %). For kvinner er andelene 13,5 % (offshore) og 15,1 % (land).

Innkvartering og søvn

Det er forskjeller i hvordan innkvartering og søvn vurderes i på land og offshore, men dette er også forhold som er ulike. Alle som jobber offshore må være innkvartert på innretningen, mens kun et mindretall av de landansatte er innkvartert av arbeidsgiver. De offshoreansatte er mer fornøyd med bo- og oppholdsforhold enn innkvarterte på land (sig*). Av de som oppgir å være innkvartert av arbeidsgiver på land oppgir 73,8 % at de alltid, meget ofte eller nokså ofte sover godt når de er innkvartert. For offshore er spørsmål om søvnkvalitet vurdert mer negativt i 2025 enn i 2023 (sig*), mens dette er uendret på land.

Helse

Det er en nedgang i rapporterte helseplager offshore. Offshore var det en mindre andel som oppga å være plaget av tre av 15 helseplager, sammenlignet med 2023; svekket hørsel, øresus/tinnitus og plager i luftveiene (sig.). Samtidig er det registrert en økende trend i andelen respondenter som tilskriver helseplagene til arbeidet. På landanlegg er det en økning i andelen som har tre helseplager; mage-/tarmproblemer, plager i luftveiene, og hjerte-karlidelser (sig.). For begge utvalg er hørselsplager (svekket hørsel og øresus/tinnitus) og muskel- og skjelettplager (smerter i nakke/skuldre/arm, smerter i rygg og smerter i knær/hofte) mest utbredt. På alle helseplagene er det en større andel som oppgir at helseplagene er helt eller delvis arbeidsrelatert offshore enn det er på land. Offshore er det flest som oppgir at øresus/tinnitus er arbeidsrelatert, og på landanlegg er det flest som oppgir smerter i nakke/skuldre/arm som arbeidsrelatert.

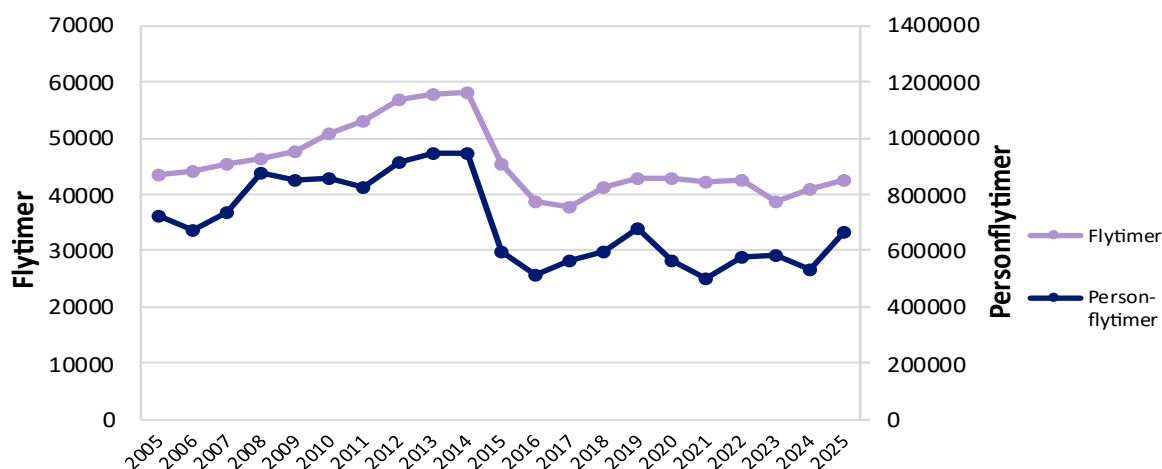
Det er en mindre andel som oppgir å ha hatt sykefravær offshore (26,9 %) enn på land (53,3 %), og dette er en nedgang i andelen sykefravær offshore sammenlignet med 2023 (sig**). Forskjellen mellom offshore og land kan skyldes ulikheter i arbeids- og rotasjonsordningene. Det er også noe lavere andel som oppgir å ha vært involvert i en ulykke med personskade offshore (3,5 %) enn på land (4,5 %).

4. STATUS OG TRENDER –HELIKOPTERHENDELSE

Samarbeidet med Luftfartstilsynet og helikopteroperatørene er videreført i arbeidet med risikoindikatorer for 2025. Luftfartsdata som er innhentet fra involverte helikopteroperatører, omfatter hendelsestype, risikoklasse, alvorlighetsgrad, type flygning, fase, helikoptertype og informasjon om avgang og ankomst.

4.1 Aktivitetsindikatorer

Figur 4-1 viser aktivitetsindikator 1 som omfatter volum i antall flytimer og antall personflytimer per år i tidsperioden 2005-2025. Den kraftige reduksjonen i antall flytimer og personflytimer fra 2014-2016 har sammenheng med reduksjonen i antall arbeidstimer på kontinentalsokkelen.



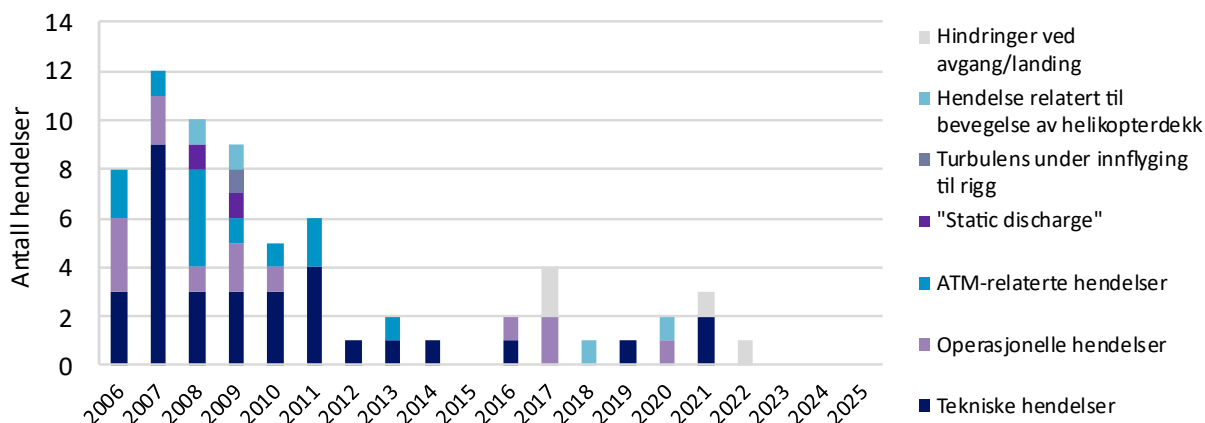
Figur 4-1 Flytimer og personflytimer per år, 2005-2025

4.2 Hendelsesindikatorer

4.2.1 HENDELSESINDIKATOR 1 – ALVORLIGE HENDELSER OG TILLØPSHENDELSER

Figur 4-2 viser antall hendelser som inngår i Hendelsesindikator 1. Fra 2009 (samt i ettertid for 2006, 2007 og 2008) er de mest alvorlige tilløpshendelsene som selskapene innrapporterer gjennomgått av en ekspertgruppe bestående av operativt og teknisk personell fra helikopteroperatørene, fra oljeselskapene, og fra Havtils prosjektgruppe, for å klassifisere hendelsen, ut fra følgende kategorier:

- Liten gjenværende sikkerhetsmargin mot fatal ulykke: *Ingen gjenværende barrierer*
- Middels gjenværende sikkerhetsmargin mot fatal ulykke: *Én gjenværende barriere*
- Stor gjenværende sikkerhetsmargin mot fatal ulykke: *To (eller flere) gjenværende barrierer.*



Figur 4-2 Hendelsesindikator 1 per år fordelt på årsakskategorier, ikke normalisert, 2006–2025

I ekspertgruppens vurdering av hendelser for 2025 var det ingen hendelser som ble inkludert i hendelsesindikator 1. Det er hendelser vurdert til å ha liten eller middels gjenværende sikkerhetsmargin som inngår i indikatoren.

En helikopterulykke fant sted utenfor Sotra 28. februar 2024 hvor 1 person omkom. Hendelsen skjedde i forbindelse med trening med redningshelikopteret. Treningsflyving er ikke inkludert i indikatorene i RNNP da risikoprofilen ved slike aktiviteter er annerledes enn for ordinær flyving inkludert SAR.

5. STATUS OG TRENDER – INDIKATORER FOR STORULYKKER PÅ INNRETNING

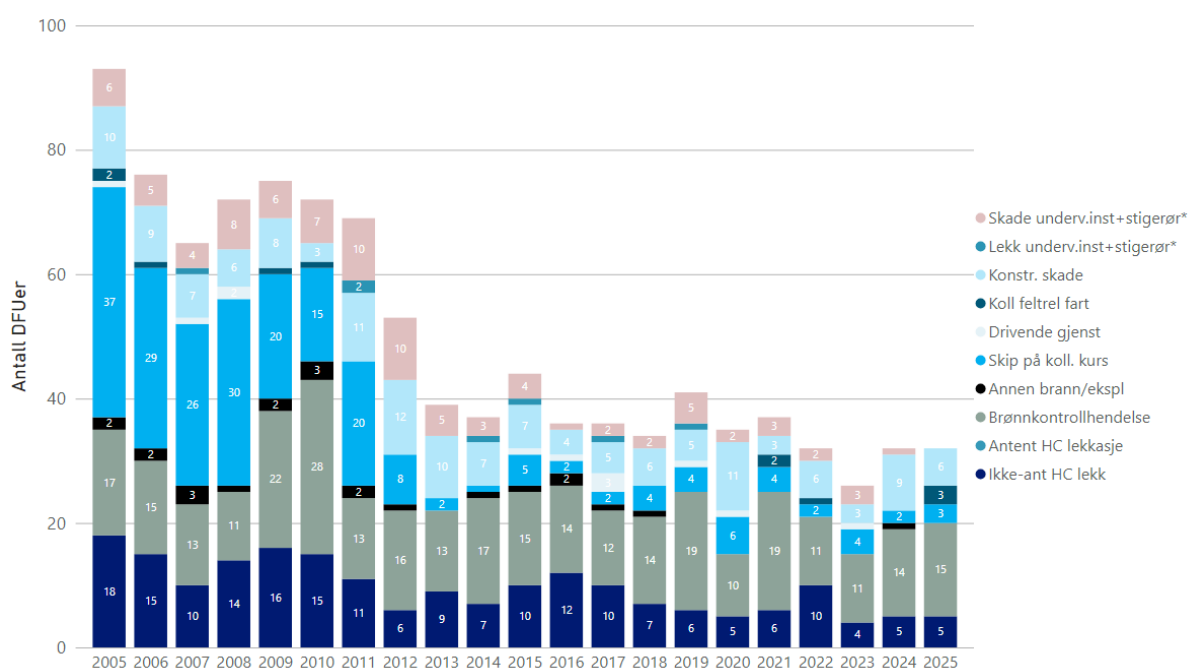
Indikatorene for storulykkesrisiko fra tidligere år er videreført, med hovedvekt på indikatorer for hendelser og tilløp til hendelser med potensial for å føre til en storulykke (DFU1-10). Indikatorene for DFU12, helikopterhendelser er presentert separat i kapittel 3. Barrierer mot storulykker presenteres i kapittel 6.

Det har ikke vært storulykker, i henhold til definisjonen benyttet i rapporten, på innretninger på norsk sokkel etter 1990. Den alvorlige hendelsen på COSL Innovator i 2015 med bølgen som slo inn vinduer i boligdel hvor fire personer ble skadet, og én omkom, er kategorisert som konstruksjonshendelse og er den første storulykkes DFUen som har medført omkomne i perioden 2005-2025. Sist gang det var omkomne i tilknytning til en av disse storulykkes-DFUene var i 1985, da det inntraff en grunn gass utblåsning på den flyttbare innretningen "West Vanguard". I tillegg kommer helikopterulykkene på Norne- og Turøy i henholdsvis 1997 og 2016.

5.1 DFUer knyttet til storulykkesrisiko

*Innenfor sikkerhetssonen

Figur 5-1 viser utviklingen i antall rapporterte DFUer i perioden 2005–2025. Det er viktig å understreke at en i denne figuren ikke tar hensyn til tilløpshendelsenes potensial med tanke på tap av liv. Det var en økende trend i antall hendelser i perioden 1996-2002 som har vært diskutert i tidligere års rapporter. Fra nivået i 2005 ses en gradvis reduksjon i antall hendelser med storulykkespotensial, og fra 2013 har nivået vært stabilt. I 2025 er det like mange hendelser som året før.

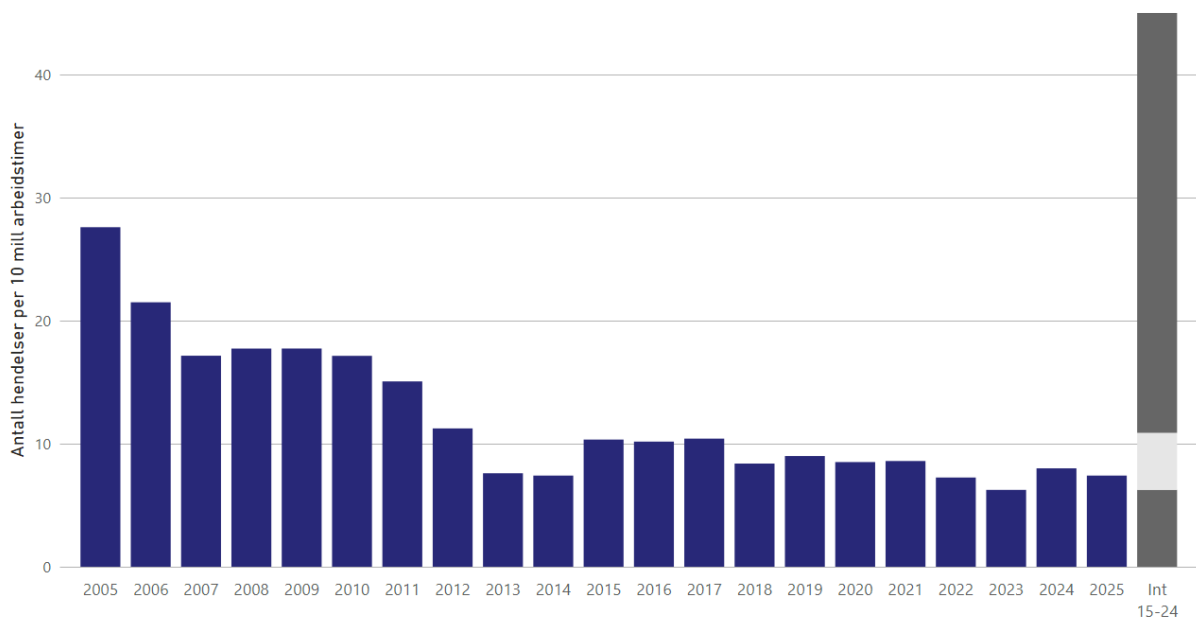


*Innenfor sikkerhetssonen

Figur 5-1 Rapporterte DFUer (1-10) fordelt på kategorier.

*Innenfor sikkerhetssonen

Figur 5-1 viser antall, mens Figur 5-2 viser den samme oversikten normalisert i forhold til antall arbeidstimer. Nivået for 2025 ligger innenfor det forventede området, noe som indikerer et stabilt nivå i forhold til gjennomsnittet i foregående tiårs periode.

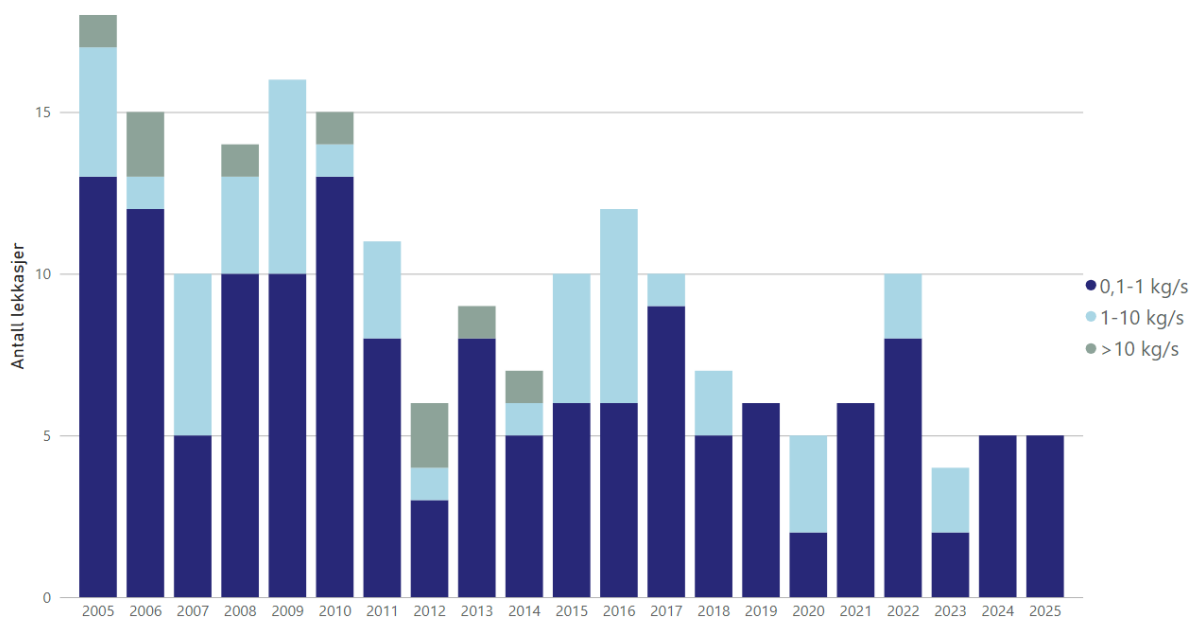


Figur 5-2 Totalt antall hendelser DFU1-10 normalisert i forhold til arbeidstimer

5.2 Risikoindikatorer for storulykker

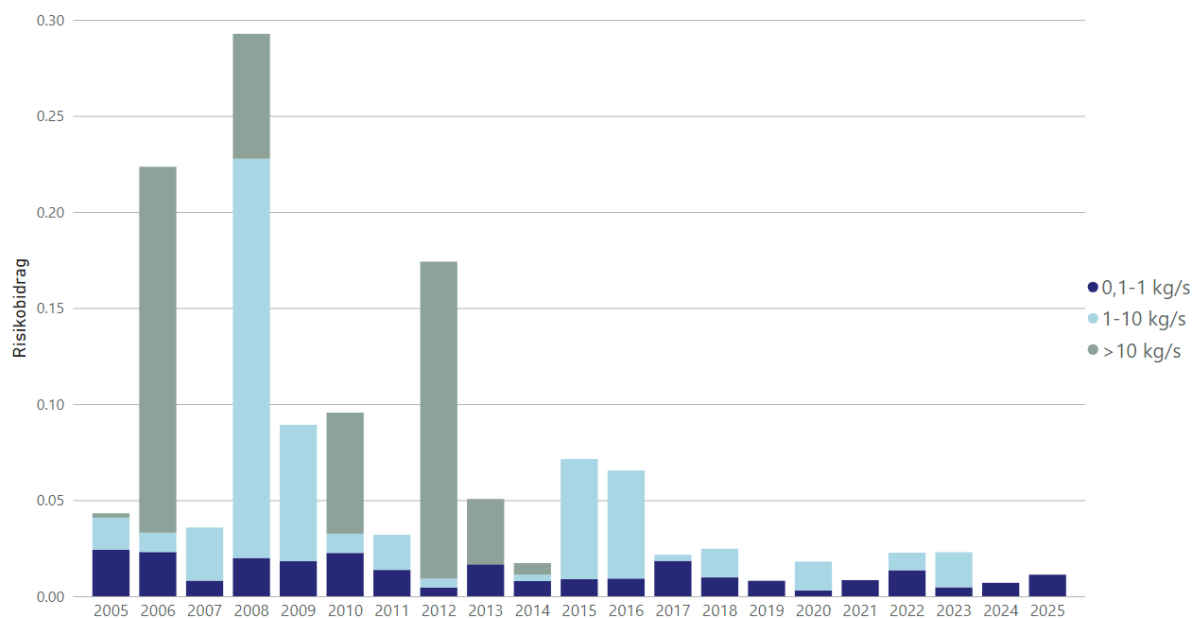
5.2.1 DFU 1 - LEKKASJE AV HYDROKARBONER I PROSESSOMRÅDET

Figur 5-3 viser en oversikt over hydrokarbonlekkasjer over 0,1 kg/s for perioden 2005-2025, oppdelt etter kategori av lekkasjerate. Det er registrert fem hydrokarbonlekkasjer med rate over 0,1 kg/s i 2025, like mange som i 2024, hvorav alle er i kategorien 0,1-1 kg/s.



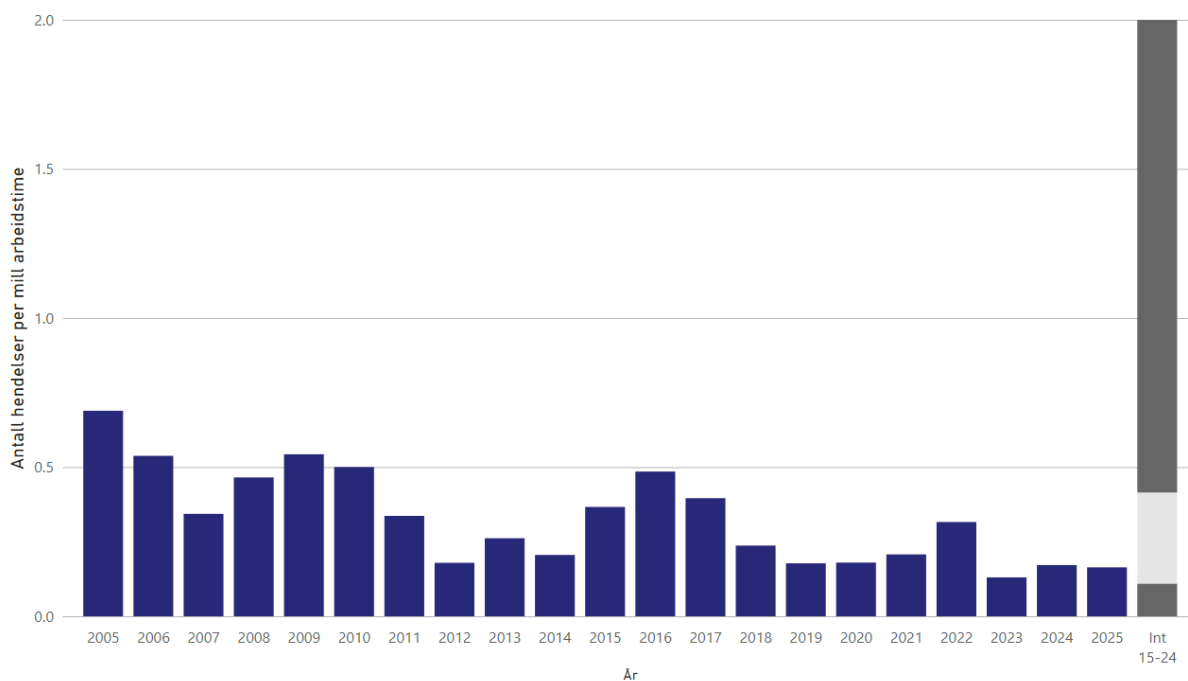
Figur 5-3 Antall hydrokarbonlekkasjer større enn 0,1 kg/s, 2005-2025

Figur 5-4 viser antall lekkasjer når disse blir vektet i forhold til det risikopotensialet de er vurdert å ha. Litt forenklet kan en si at indikatorbidraget fra hver lekkasje er omtrent proporsjonalt med lekkasjeraten uttrykt i kg/s. Risikobidraget i 2025 er litt høyere enn i 2024, men hendelsene var i laveste kategori.



Figur 5-4 Risikobidrag fra hydrokarbonlekkasjer større enn 0,1 kg/s, 2005-2025

Figur 5-5 viser trend for lekkasjer større enn 0,1 kg/s, normalisert mot arbeidstimer for produksjonsinnretninger. Figuren viser at antall lekkasjer per millioner arbeidstimer i 2025 ligger innenfor prediksjonsintervallet. Endringen er derfor ikke statistisk signifikant i forhold til gjennomsnittet for perioden 2015–2024. Antall lekkasjer er normalisert både mot arbeidstimer og antall innretningsår i hovedrapporten.

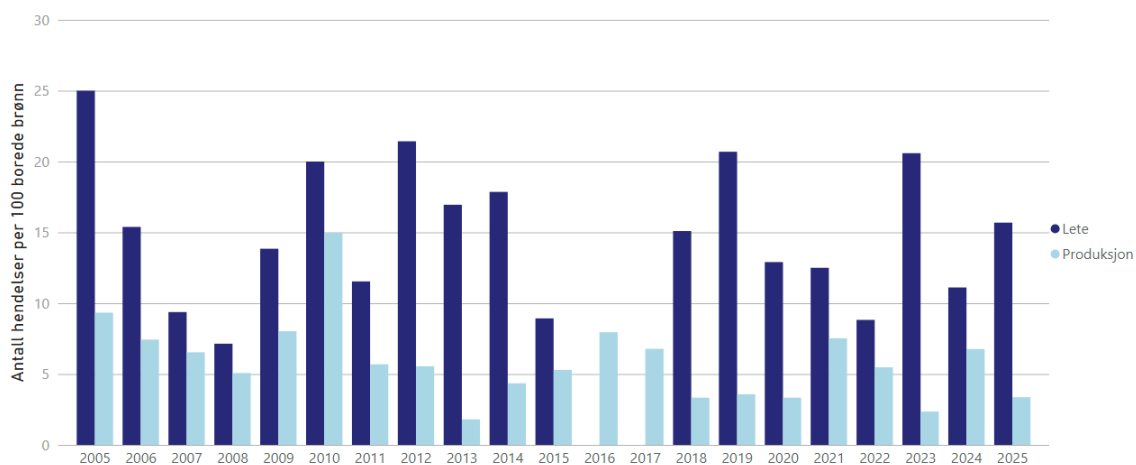


Figur 5-5 Trend, lekkasjer, normalisert mot arbeidstimer

5.2.2 DFU 3 - TAP AV BRØNNKONTROLLHENDELSER OG BRØNNINTEGRITET

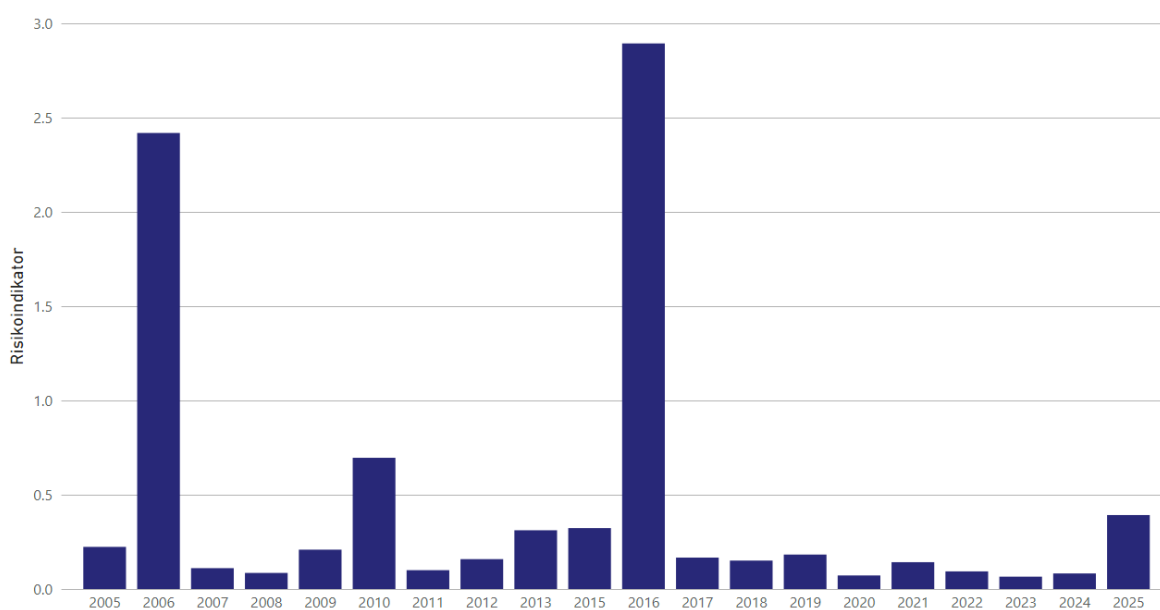
Det var 15 brønnkontrollhendelser i 2025, sju innen produksjonsboring og åtte innen leteboring. Alle unntatt en brønnkontrollhendelser var i laveste kategori, såkalte regulære hendelser i «grønn» kategori. Den siste er kategorisert som en rød hendelse.

Figur 5-6 viser brønnkontrollhendelser fordelt på leteboring og produksjonsboring, normalisert per 100 borede brønner. Generelt har antall brønnkontrollhendelser per borede brønn vært høyere for leteboring, og med større årlig variasjon, enn for produksjonsboring. Dette er også tilfellet i 2025. Vi ser at for produksjonsboring ligger hendelsesfrekvensen i 2025 lavere enn i 2024 men på linje med det den har gjort de siste to årene.



Figur 5-6 Brønnhendelser per 100 brønner boret, for lete- og produksjonsboring

Figur 5-7 viser utviklingen i vektet risikopotensial for tap av liv normalisert mot arbeidstimer for produksjons- og leteboring samlet. Figuren viser at det i 2017-2025 var relativt lav risiko knyttet til brønnkontrollhendelser på norsk sokkel. Det er likevel en økning i risiko i 2025 grunnet en rød nivå 1 brønnkontrollhendelse. I vektingen av denne hendelsen er det tatt hensyn til at utslippsmengden var begrenset i volum og at hendelsen skjedde på en flyttbar innretning. Toppene vi ser på figuren er ofte knyttet til alvorlige enkelthendelser som er vektet veldig høyt sammenlignet med andre hendelser.



Figur 5-7 Risikoindikatorer for brønnkontrollhendelser ved lete- og produksjonsboring, 2005-2025

5.2.3 DFU 5, 6, 7 OG 8 - SKIP PÅ KOLLISJONSKURS, KONSTRUKSJONSSKADER

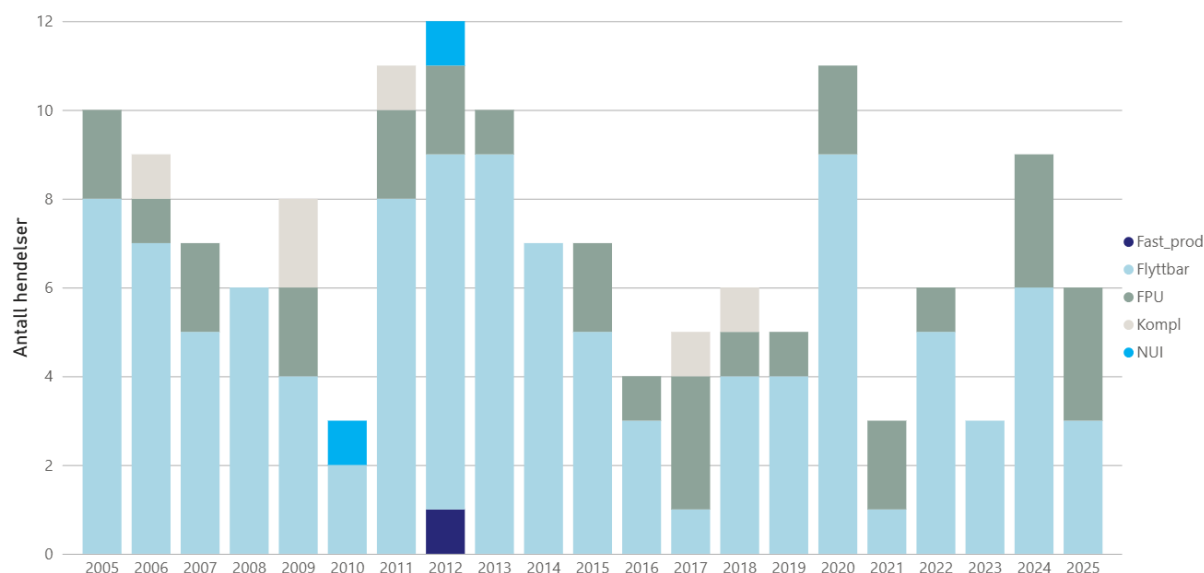
Antall tilfeller av skip på kollisjonskurs har gått betydelig ned de senere år. Antall hendelser i 2025 (3 rapporterte hendelser) er ikke statistisk signifikant endret i lys av gjennomsnittet i perioden 2015 – 2024.

Større ulykker knyttet til konstruksjoner og maritime systemer er sjeldne. Selv om det har vært flere svært alvorlige hendelser i Norge, er de for få til å kunne måle trender. Det er derfor valgt hendelser og skader med mindre alvorlighetsgrad som mål for endringer i risikoen. Det er også antatt at det er en sammenheng mellom antallet av mindre hendelser og de alvorligste, se metoderapporten.

Dagens regelverk stiller krav til floteller og produksjonsinnretninger om å tåle tap av to ankerliner uten alvorlige konsekvenser. Tap av mer enn én ankerline skjer fra tid til annen. Flyttbare boreinnretninger har krav om å tåle bortfall av én ankerline uten uønskede konsekvenser.

Det var tre hendelser i 2025 som innebar kollisjon mellom feltrelatert fartøy og innretning.

Konstruksjonsskader og hendelser som er tatt med i RNNP er i stor grad klassifisert som utmattingsskader, og en del er stormskader. Av sprekker er det kun tatt med gjennomgående sprekker. Det er ikke påvist noen klar sammenheng mellom alderen på innretningen og antall sprekker. Figur 5-8 viser antall innmeldte hendelser og skader på konstruksjoner og maritime systemer som tilfredsstiller kriteriene til DFU 8 fra 2005-2025. Totalt er seks hendelser regnet med for 2025. Det er 3 færre enn i 2024.

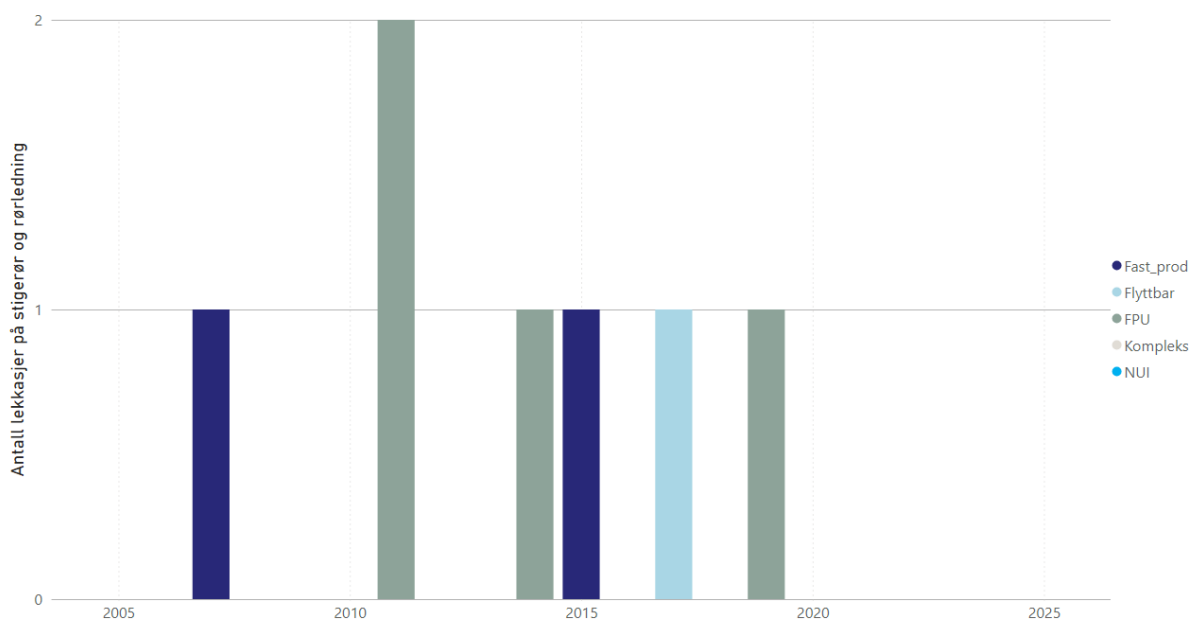


Figur 5-8 Antall innmeldte hendelser og skader på konstruksjoner og maritime systemer som tilfredsstiller kriteriene til DFU8

5.2.4 DFU 9 OG DFU 10 - LEKKASJE/SKADE PÅ STIGERØR, RØRLEDNINGER OG UNDERVANNSINNRETNINGER

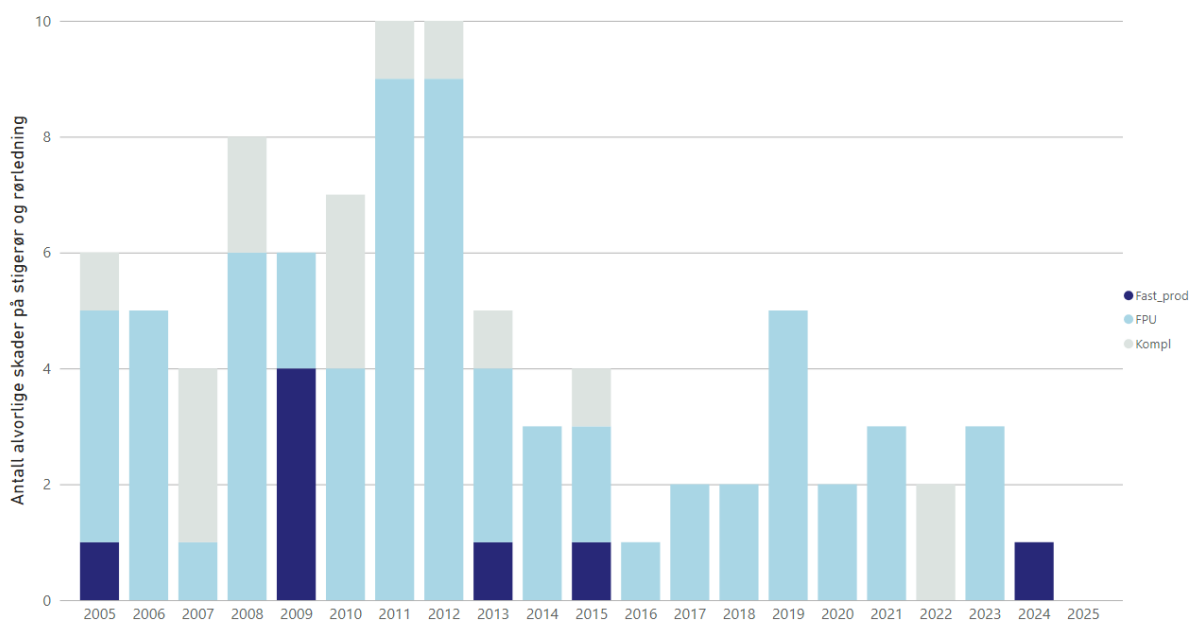
I 2025 er det ikke rapportert alvorlige lekkasjer fra stigerør. Det ble heller ikke rapportert alvorlige lekkasjer fra rørledninger innenfor sikkerhetssonene i 2025. Det er rapportert inn to hendelser med lekkasjer av hydrokarboner fra rørledninger og undervannsanlegg utenfor sikkerhetsoner for bemannede innretninger.

Som tidligere år er det fortsatt enkelte lekkasjer av kjemikalier som hydraulikk-/barriere- /kontrollvæske og lignende. Vi har fått innrapportert ni slike lekkasjer.



Figur 5-9 Antall lekkasjer på stigerør & rørledninger innenfor sikkerhetssonen, 2005-2025

Alvorlige skader inngår i beregningen av totalindikatoren, men er gitt lavere vekt enn lekkasjer. I 2025 ble det ikke rapportert inn noen alvorlig skader på stigerør, rørledninger og undervannsanlegg. Figur 5-10 viser antall alvorlige skader på stigerør og rørledninger i perioden 2005-2025. Det har kommet oppdatert informasjon fra flere tidligere år som gjør at figuren ikke er sammenlignbar med figurer i tidligere rapporter.



Figur 5-10 Antall «major» skader på stigerør & rørledninger innenfor sikkerhetssonen, 2005-2025

5.3 Totalindikator for storulykker

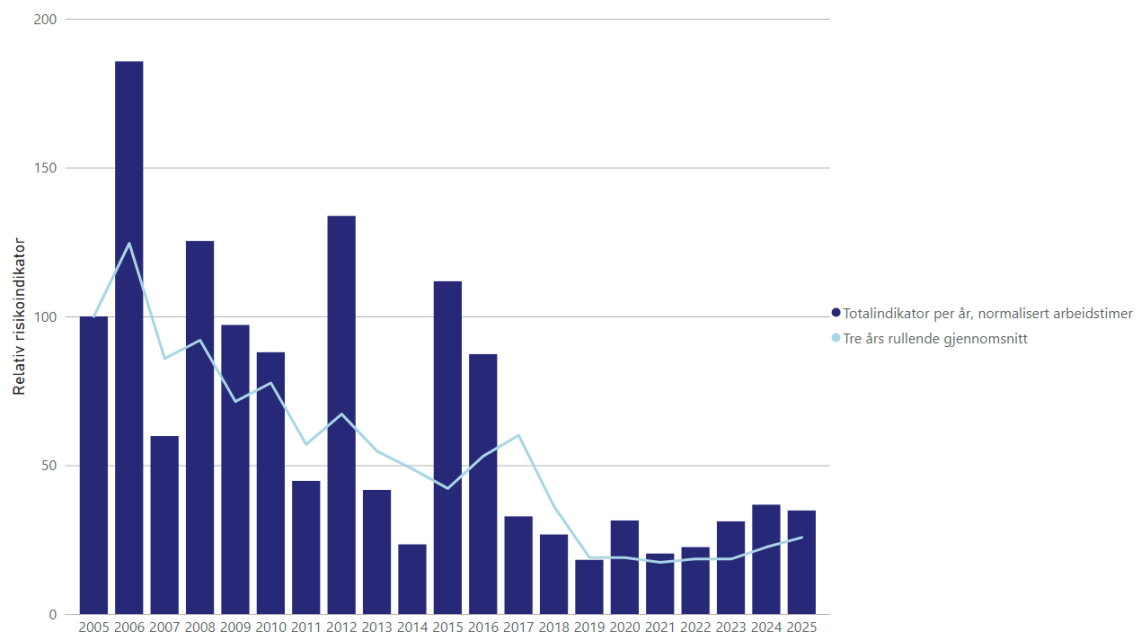
Totalindikatoren er en beregnet indikator basert på hendelsesfrekvens og hendelsenes potensiale til å forårsake tap av liv dersom hendelsene/tilløpshendelsene utvikler seg til en reell ulykke. Det understrekes at denne indikatoren kun er et tillegg til de individuelle indikatorene, og er et uttrykk for utvikling i risikopåvirkende faktorer relatert til storulykker. Indikatoren uttrykker med andre ord effekter av risikostyring.

Totalindikatoren vektet bidragene fra observasjonene av de enkelte tilløpshendelsene i henhold til potensial for tap av liv, og vil derfor variere i betydelig grad ut fra enkelthendelsenes potensiale. Vektene ble sist endret i 2020 for å bedre reflektere dagens kunnskap. Mer detaljer om disse finnes i metoderapporten (Havindustritilsynet, 2026c). Vektene er fortsatt faste for ulike typer hendelser og innretningstyper. Særsilt alvorlige hendelser vurderes individuelt, for å fastsette en realistisk vekt basert på de aktuelle forholdene ved innretningen og hendelsen. I 2025 var det én slik hendelse. I forbindelse med en kutteoperasjon kom vann iblandet gass ukontrollert opp gjennom rotasjonsbordet på boredekk, og videre inn i shakerrommet. Utstrømningen førte til rask spredning av gass til flere områder på innretningen.

Det kan være større årlige sprang i denne indikatoren, noe som i hovedsak skyldes spesielt alvorlige hendelser. De store sprangene reduseres når en betrakter treårs rullerende gjennomsnitt. På denne måten blir den underliggende trenden tydeligere. Normalisering er i henhold til arbeidstimer. Nivået for normalisert verdi er satt til 100 i år 2005, noe som også gjelder verdien for tre års rullerende gjennomsnitt.

Over tid har antall tilløpshendelser blitt redusert fra toppen på 120 hendelser i 2002, til mellom 30 og 40 hendelser de senere år. En slik positiv utvikling innebærer i seg selv at en samlet, og vektet indikator, slik som totalindikatoren vil bli mer følsom for årlige variasjoner i antall hendelser. Slikt sett bør en nå i enda større grad enn tidligere fokusere mindre på årlige verdier og heller legge vekt på utviklingstrekk over tid.

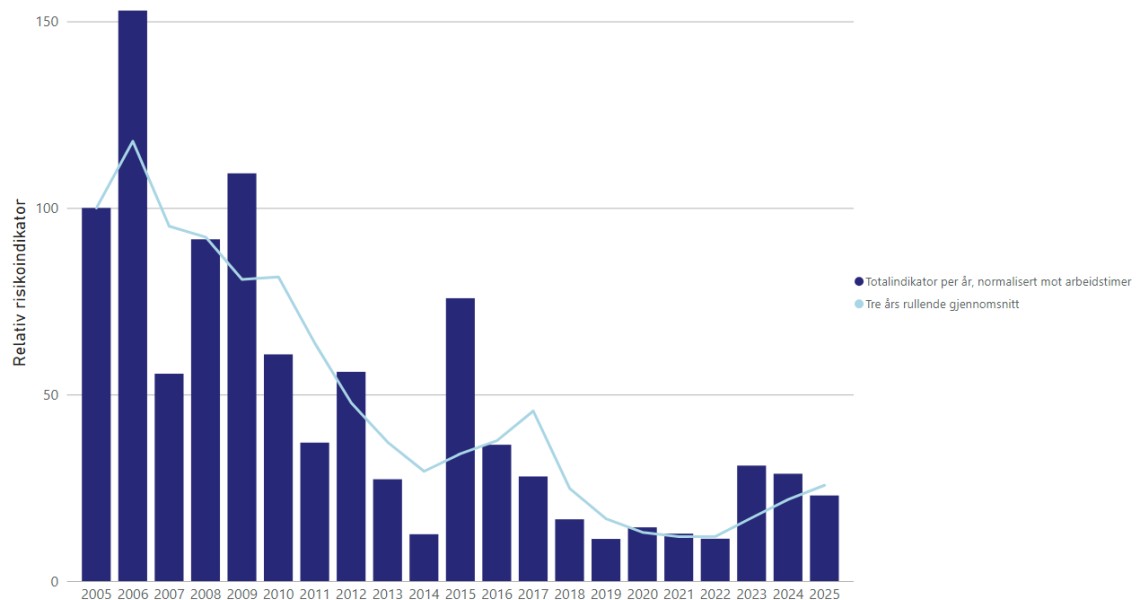
Figur 5-11 viser totalindikatoren for produksjons- og flyttbare innretninger. Det er en liten reduksjon fra 2024 til 2025 og den underliggende trenden, illustrert ved hjelp av 3 års rullerende gjennomsnitt, er i positiv utvikling over tid med en utflating de seneste årene.



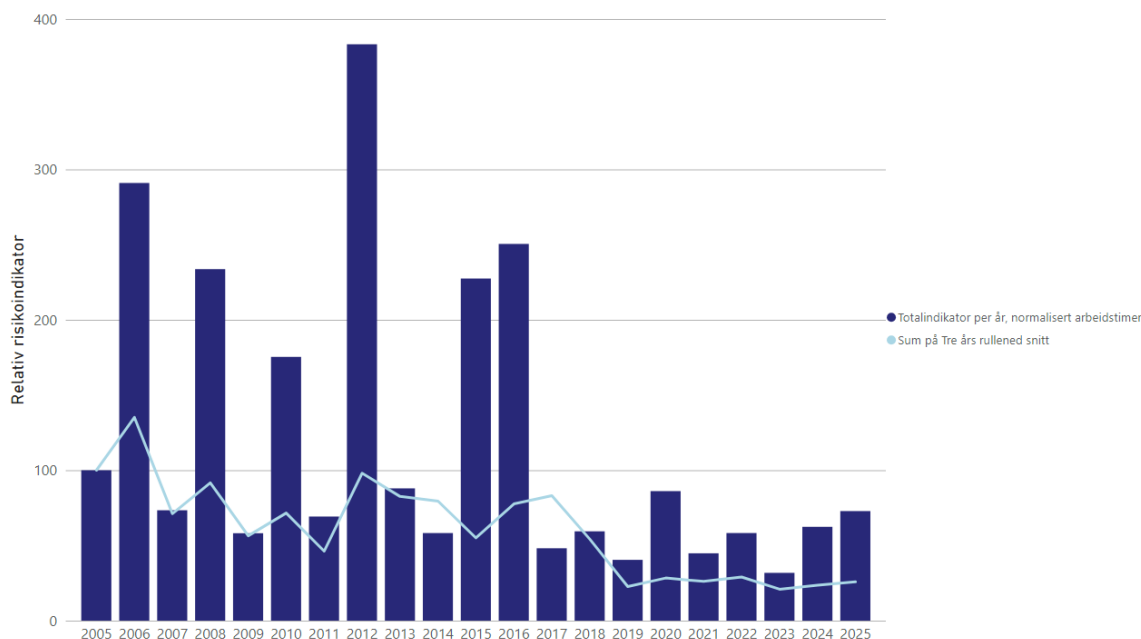
Figur 5-11 Totalindikator for storulykker per år, normalisert mot arbeidstimer (Referanseverdi er 100 i år 2005, både for totalindikator og treårs rullerende)

Utviklingen kan tolkes slik at aktørene i perioden har oppnådd bedre styring på forhold som påvirker storulykkesrisiko. Dette kan også tas som en indikasjon på at forhold som påvirker fremtidig risiko må ha stort fokus og styres aktivt og kontinuerlig.

Figur 5-12 og Figur 5-13 viser totalindikatoren for henholdsvis produksjonsinnretninger og flyttbare innretninger.



Figur 5-12 Totalindikator, storulykker, produksjonsinnretninger, normalisert mot arbeidstimer, sammenlignet med tre års rullerende gjennomsnitt (Referanseverdi er 100 i år 2005, både for totalindikator og treårs rullerende)



Figur 5-13 Totalindikator, storulykker, flyttbare innretninger, normalisert mot arbeidstimer, sammenlignet med tre års rullerende gjennomsnitt (Referanseverdi er 100 i år 2005, både for totalindikator og treårs rullerende)

6. STATUS OG TRENDER – BARRIERER MOT STORULYKKER

Rapportering og analyse av data om barrierer er videreført uten vesentlige justeringer fra foregående år. Som tidligere rapporterer selskapene testdata fra rutinemessig periodisk testing av utvalgte barriereelementer.

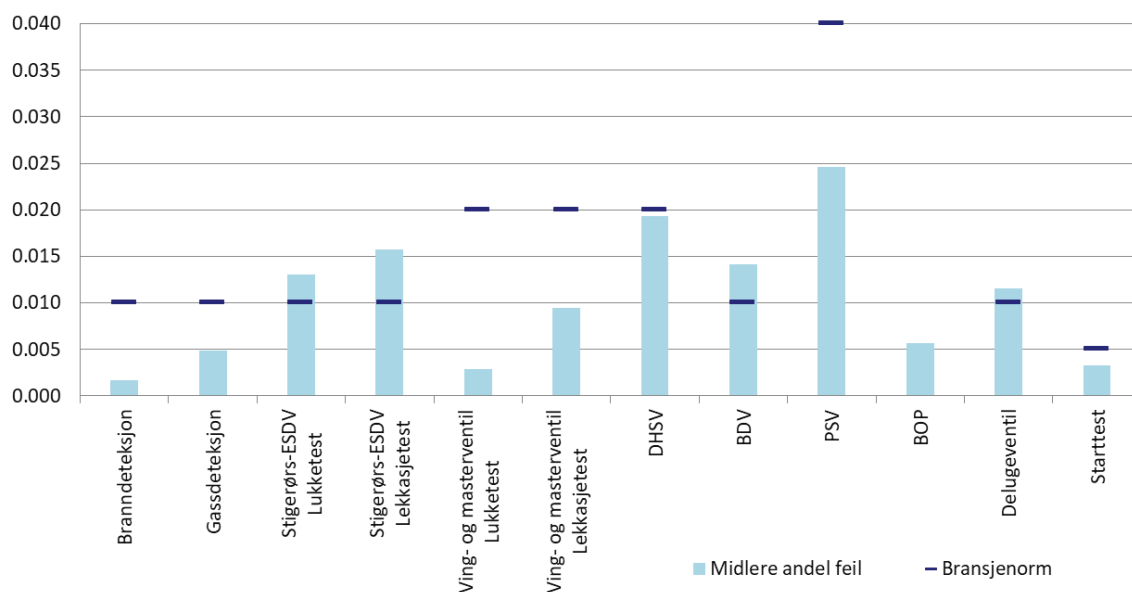
6.1 Barrierer i produksjons- og prosessanleggene

Hovedvekt er lagt på barrierer relatert til lekkasje fra produksjons- og prosessanleggene, hvor følgende barrierefunksjoner inngår:

- Integritet av hydrokarbon produksjons- og prosessanlegg (dekkes i betydelig grad av DFUene)
- Hindre tenning
- Redusere sky/utslipp
- Hindre eskalering
- Hindre at noen omkommer

De ulike barrierene består av flere samvirkende barriereelementer. For eksempel må en lekkasje detekteres før isolering av tennkilder og nødavstengning (NAS/ESD) iverksettes.

Figur 6-1 viser andelen feil for utvalgte barriereelementer som er knyttet til produksjon og prosess. Testdataene er basert på rapporter fra alle produksjonsoperatører på norsk sokkel. I tillegg vises det tilhørende bransjenorm for hvert barriereelement. Midlere andel feil for 2025 ligger utenfor bransjenormen for trykkavlastningsventil (BDV), delugeventil og stigerørs ESDV lukke – og lekkasjetest.



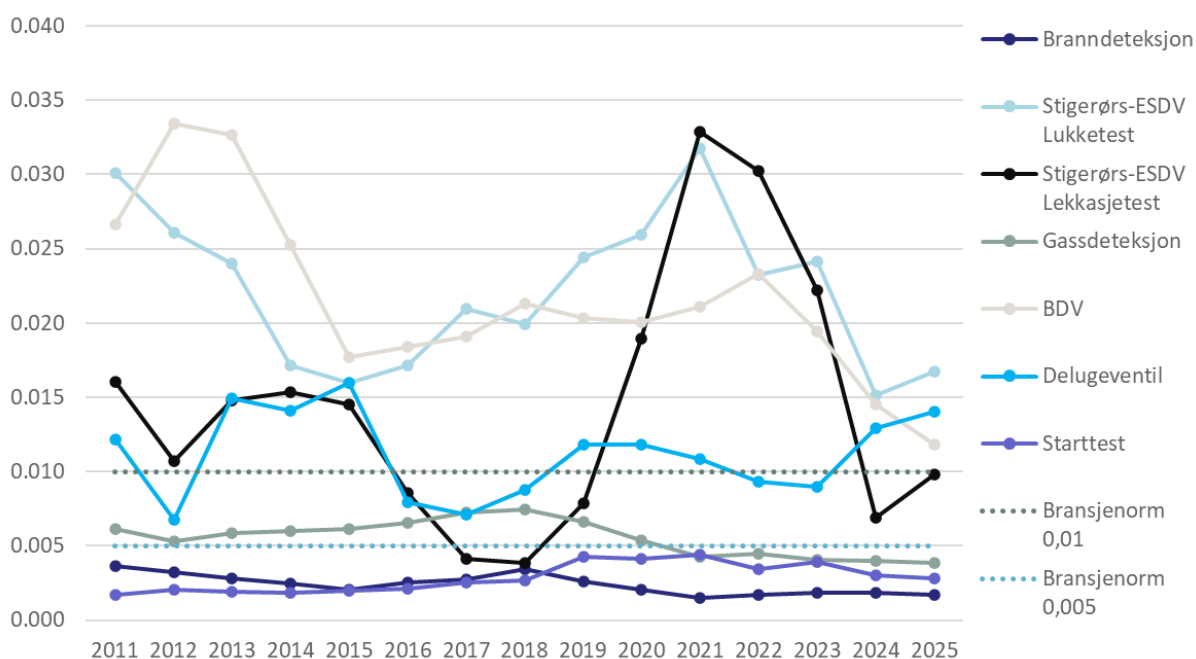
Figur 6-1 Midlere andel feil for utvalgte barriereelementer i 2025

I hovedrapporten vises både "midlere andel feil", dvs. andel feil for hver innretning separat, midlet over alle innretninger, og "total andel av feil", dvs. summen av alle feil på alle innretninger som har rapportert, dividert med summen av alle tester for alle innretninger som har rapportert. Til midlere andel feil gir alle innretninger samme bidrag til gjennomsnittet, uavhengig av om de har mange eller få tester.

Dataene viser store variasjoner i gjennomsnittsnivåer for hvert av operatørselskapene, og for flere av barriereelementene. Enda større variasjoner blir det når en ser på hver enkelt innretning, slik det er gjort for alle barriereelementer i hovedrapporten.

Stigerørs-ESDV lukketest viser en nedgang fra starten av perioden til 2015, men har en stigende trend i perioden 2015-2021. Siden 2021 har lukketest vist en synkende trend, med det laveste nivået i perioden i 2024. I 2025 økte den imidlertid igjen. Stigerørs-ESDV lekkasjetest har samme trend, med nedgang frem til 2018, deretter en kraftig økning hvert år frem til 2021 før den avtar igjen i perioden 2022-2024. I likhet med lukketesten økte også lekkasjetesten i 2025. Samtlige år ligger godt utenfor bransjenormen på 0,01 for stigerørs-ESDV lukketest, og de fleste år ligger utenfor for lekkasjetest.

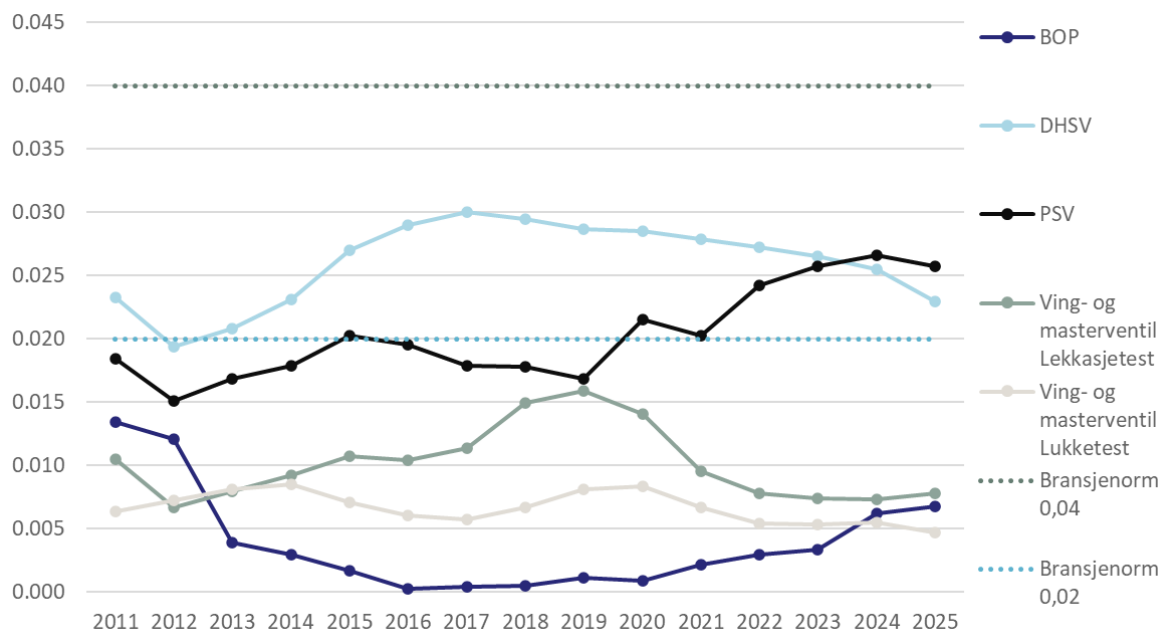
BDV viser en nedadgående trend fra 2012 til 2015, med en etterfølgende svak oppadgående trend i perioden 2015-2022. Det har vært en nedadgående trend fra 2022 til 2025. I 2025 er verdien den laveste i perioden, på 0,012, men dette er fortsatt over bransjenormen på 0,01. Delugeventil svinger rundt bransjenormen på 0,01 gjennom hele perioden, med noen år utenfor og andre år innenfor bransjenormen. I 2025 har delugeventil hatt en økning til 0,014 og ligger således utenfor bransjenormen.



Figur 6-3 Midlere andel feil med tre års rullerende gjennomsnitt (del 1 av 2)

Figur 6-4 viser at for DHSV har midlere andel feil med tre års rullerende gjennomsnitt en stigende trend fra 2012 til 2017, før den flater ut og viser en jevn svak nedgang i perioden 2021-2025. DHSV har ligget utenfor bransjenormen på 0,02 siden 2013. Øvrige barrierer i Figur 6-4 holder seg innenfor gjeldende bransjenorm.

Ving- og masterventil lukke- og lekkasjetest har en svakt nedadgående trend de siste årene. I 2025 er de begge på tilnærmet samme nivå som i de tre foregående årene. PSV ligger relativt stabilt i perioden 2011-2019, med en stigende trend i etterfølgende år. I 2025 har PSV en svak nedgang igjen. PSV ligger godt innenfor bransjenormen på 0,04 gjennom hele perioden 2011-2025.



Figur 6-4 Midlere andel feil med tre års rullerende gjennomsnitt (del 2 av 2)

Tabell 6-1 viser hvor mange innretninger som har utført tester for hvert barriereelement, gjennomsnittlig antall tester for de innretningene som har utført tester, antall innretninger som har andel feil utenfor bransjenorm i 2025, og med gjennomsnitt i perioden 2005-2025 utenfor bransjenorm. Midlere andel feil for 2025 og for perioden 2005-2025 er også tatt med. Dette kan så sammenlignes med bransjens tilgjengelighetskrav for sikkerhetskritiske systemer. Uthevet tall angir at andel feil ligger utenfor bransjenormen.

For lukketest og lekkasjetest av stigerørs-ESDV samt ving- og masterventiler er gjennomsnittsverdiene basert på data fra 2007. For PSV og BDV er gjennomsnittet beregnet fra 2005. Når det gjelder BOP, som ikke har en etablert bransjenorm, viser tabellen antall innretninger som har registrert én eller flere feil.

Tabell 6-1 Overordnede beregninger og sammenligning med bransjenorm for barriere-elementene

Barriereelementer	Antall innretninger hvor det er utført tester i 2025	Gjennomsnitt, antall tester, for innretninger hvor det er utført tester i 2025	Antall innretninger med andel feil 2025 høyere enn bransjenorm (og gj.snitt 2005-2025 i parentes)	Midlere andel feil i 2025	Midlere andel feil 2005-2025	Bransjenorm for tilgjengelighet
Branndeteksjon	73	452	3 (2)	0,002	0,003	0,010
Gassdeteksjon	73	238	10 (10)	0,005	0,006	0,010
Nedstengning:						
· Stigerørs-ESDV	70	19	9 (33)	0,016	0,019	0,010
Lukketest	70	12	6 (30)	0,013	0,020	0,010
Lekkasjetest	68	7	3 (23)	0,016	0,015	0,010
· Ving og master (juletre)	84	215	7 (4)	0,007	0,009	0,020
Lukketest	83	100	4 (1)	0,003	0,006	0,020
Lekkasjetest	84	117	14 (9)	0,009	0,010	0,020
· DHSV	85	86	26 (39)	0,019	0,025	0,020
Trykkavlastningsventil (BDV)	65	50	20 (43)	0,014	0,020	0,010
Sikkerhetsventil (PSV)	71	71	14 (10)	0,025	0,023	0,040
Isolering med BOP	20	146	-	0,006	0,010	-
Aktiv brannsikring:						
· Delugeventil	73	27	12 (24)	0,012	0,011	0,010
· Starttest	61	83	8 (15)	0,003	0,003	0,005

6.2 Barrierer knyttet til maritime systemer

Det har i 2025 blitt samlet inn data for følgende maritime barrierer på flyttbare innretninger:

- Vanntette dører
- Ventiler i ballastsystemet

For 2025 er det ikke registret feil for lukking av vanntette dører og dermed blir andelen feil null. Andelen feil i 2024 var også null. Andelen feil for ventiler i ballastsystemet er for 2025 på nivå med tilgjengelighetskravet på 0,02 som benyttes i industrien.

6.3 Vedlikeholdsstyring

Mangelfullt og manglende vedlikehold har vist seg å være en medvirkende årsak til ulykker, inkludert storulykker. Storulykkepotensialet gjør at sikkerhetsarbeidet generelt, og vedlikehold av sikkerhetskritisk utstyr spesielt, blir tillagt stor vekt i petroleumsvirksomheten.

Målet med styring av vedlikeholdet er blant annet å identifisere kritiske funksjoner og sikre at sikkerhetskritiske barrierer fungerer når det er behov for dem.

Den enkelte aktøren har ansvaret for å oppfylle regelverket og sørge for et systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid slik at risikoen for uønskede hendelser og storulykker reduseres.

Vedlikeholdsdata for 2025 viser at antall timer utført vedlikehold, for de permanent plasserte innretningene, inkludert prosjekt, modifikasjon og revisjonsstansarbeid, har hatt en jevn økning siden 2020. Samtidig viser tallene at antall timer identifisert korrigerende vedlikehold som ikke er utført, ligger på et høyt nivå samlet sett. Selv om utviklingen fra 2024 til 2025 er stabil, har utviklingen siden 2019 vært negativ.

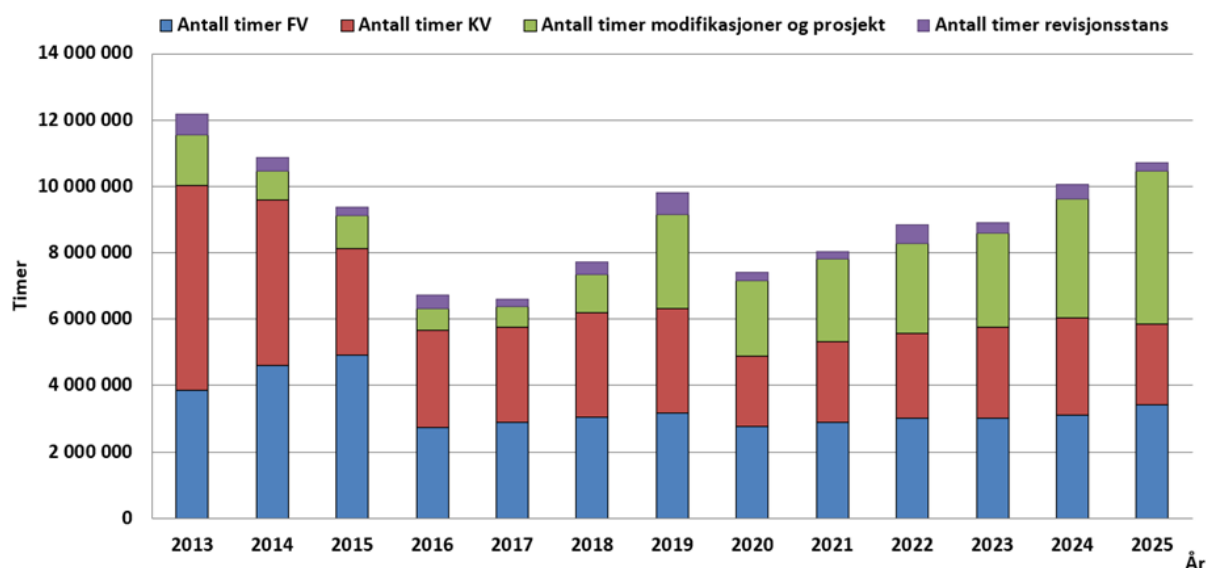
Tallene viser også at det totale etterslepet i forebyggende vedlikehold på de permanent plasserte innretningene har nesten en dobling av i timer fra 2024. Tallene viser også at flere innretninger ikke har utført det HMS-kritiske forebyggende vedlikeholdet i henhold til egne frister.

Korrigerende vedlikehold (KV Totalt) er i år delt inn i kategoriene «Systemer og utstyr» og «Overflate, passiv brannbeskyttelse og isolasjon». Vi ser av innrapporteringen at kategorien «Overflate, passiv brannbeskyttelse og isolasjon» er lavere enn det våre erfaringer fra tilsyn med noen operatører viser.

Dataene for flyttbare innretninger viser variasjoner i etterslepet i det forebyggende vedlikeholdet og i det utestående korrigerende vedlikeholdet. Flere innretninger har ikke utført HMS-kritisk forebyggende vedlikehold og korrigerende vedlikehold i henhold til egne frister.

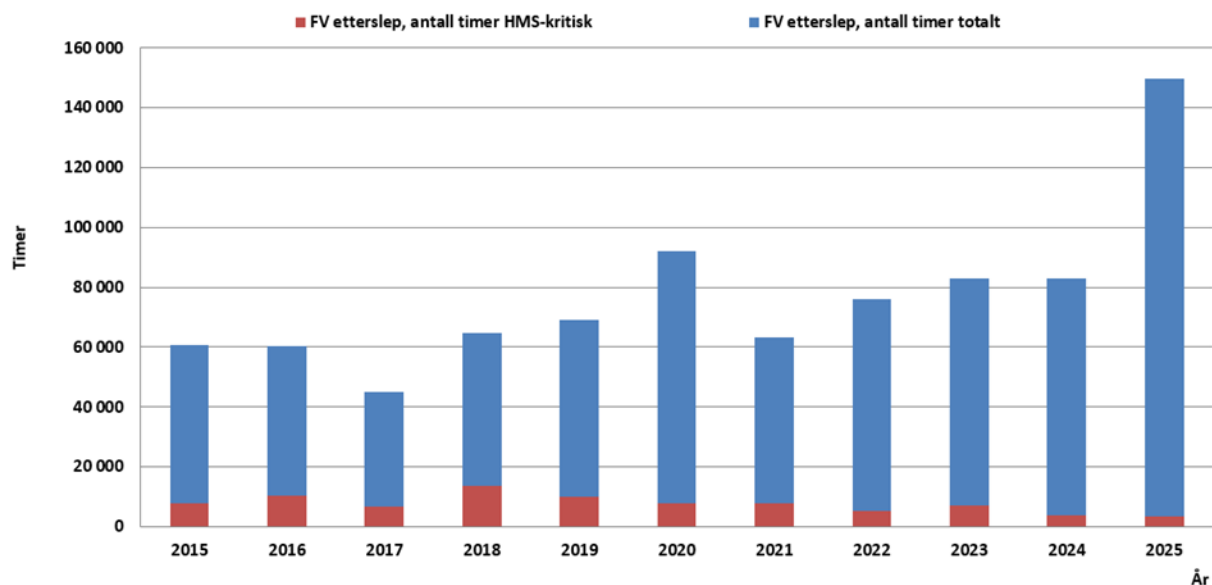
6.3.1 STYRING AV VEDLIKEHOLD PÅ PERMANENT PLASSERTE INNRETNINGER

Hovedrapporten viser flere figurer over operatørenes tall for vedlikeholdsstyringen enn det som er vist her.



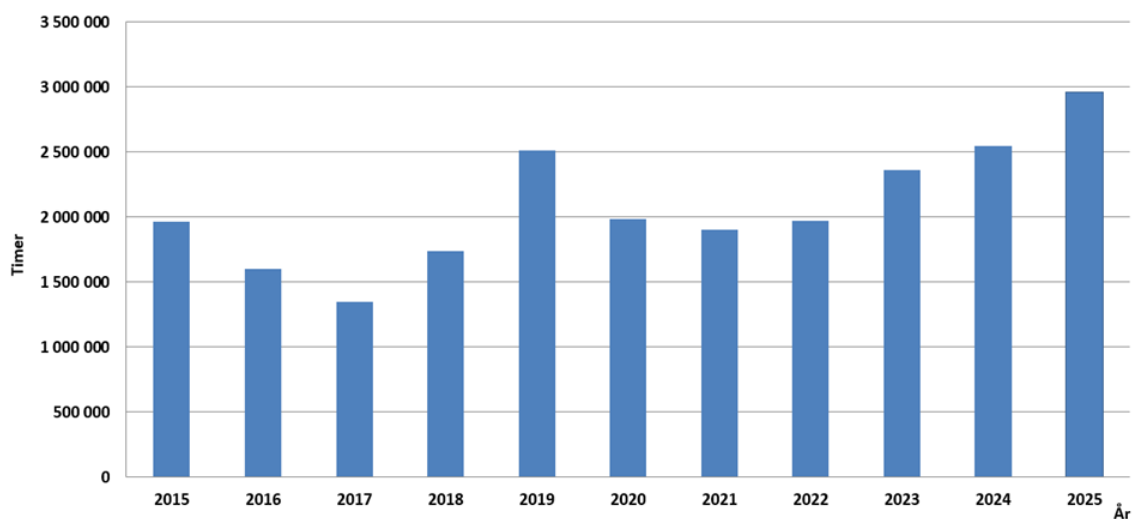
Figur 6-5 Totalt antall timer for utført vedlikehold, prosjekt og modifikasjoner og revisjonsstanser for de permanent plasserte innretningene i perioden 2013 til 2025

Figur 6-5 viser at de utførte timene for aktivitetene (vedlikehold, prosjekt og modifikasjoner og revisjonsstanser) samlet sett har økt siden 2020. Antall timer forebyggende vedlikehold har vært relativt stabilt siden 2016, selv om vi ser en økning på 10% siste året. Antall timer korrigerende vedlikehold er noe lavere i 2025 i forhold til årene før. Antall timer for modifikasjoner og prosjekter har økt sammenlignet med tidligere år og er på sitt høyeste nivå siden 2013. Det siste året har prosjekter og modifikasjoner økt med 28 %. Antall revisjonsstanstimer er redusert i 2025 sammenlignet med de tre foregående årene, og har en reduksjon på nesten 45% i forhold til 2024.



Figur 6-6 Det totale etterslepet i FV per år i perioden fra 2015 til 2025 for de permanent plasserte innretningene.

Figur 6-6 viser at det totale etterslepet i det forebyggende vedlikeholdet i 2025 er det høyeste rapporterte siden 2015, og utgjør nesten en dobling fra året før. Av 77 innretninger på norsk sokkel som har rapportert inn timer, har 40 innretninger en økning i etterslepet fra 2024 til 2025. To innretninger har en økning i på over elleve tusen timer. Etterslepet i det HMS-kritiske forebyggende vedlikeholdet er noe redusert i 2025 sammenlignet med de senere årene.

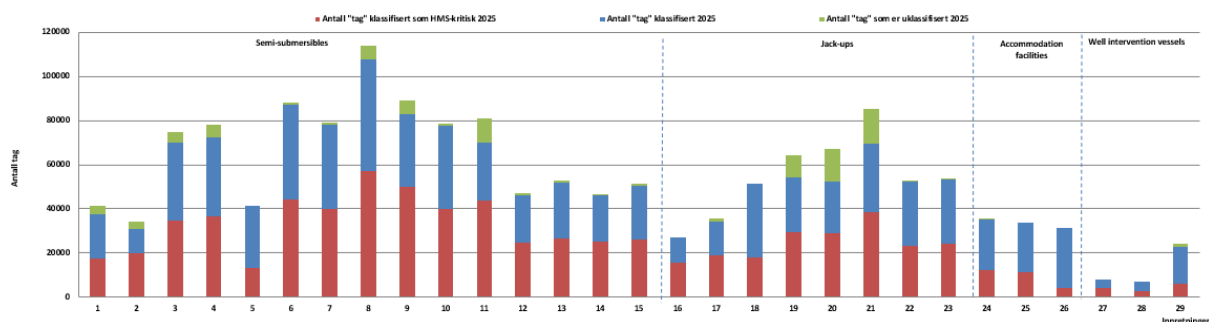


Figur 6-7 Det totale KV per 31.12.2025 for de permanent plasserte innretningene.

Figur 6-7 viser at det samlet sett er et betydelig antall timer korrigerende vedlikehold som ikke er utført per 31.12.2025. Omfanget i 2025 er i realiteten omtrent på samme nivå som i 2024, selv om figuren viser en økning i 2025. Denne økningen skyldes i hovedsak at én operatør har rapportert inn tall for flere sviktmodi enn tidligere år. De fleste operatørene har stabile tall i 2025 sammenliknet med 2024.

6.3.2 STYRING AV VEDLIKEHOLD PÅ FLYTTBARE INNRETNINGER

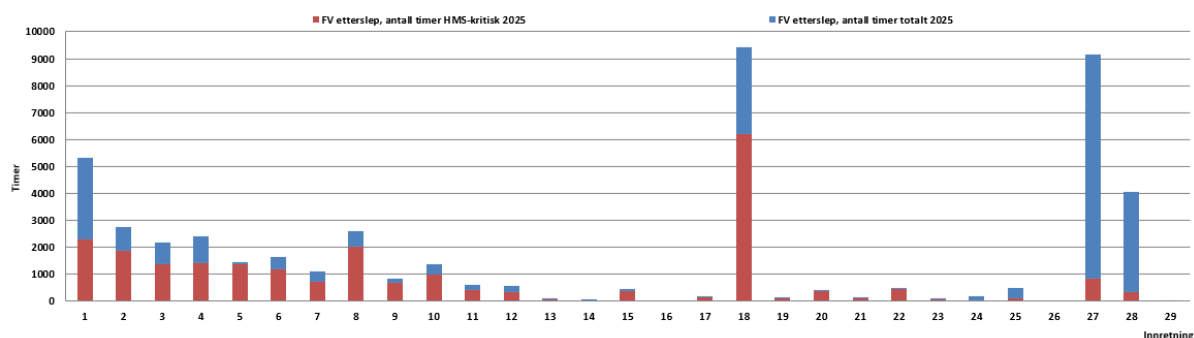
Figur 6-8 gir en oversikt over merket og klassifisert utstyr per 31.12.2025.



Figur 6-8 Merket og klassifisert utstyr for flyttbare innretninger per 31.12.25

Figur 6-8 viser at det er stor variasjon i graden av merking og klassifisering av innretningenes systemer og utstyr. Nyere innretninger har generelt et høyere antall merket og klassifisert utstyr enn de eldre. Dette fremkommer ikke av den anonymiserte figuren.

Figur 6-9 viser etterslepet i det forebyggende vedlikeholdet i 2025.



Figur 6-9 Etterslepet i FV for flyttbare innretningene i 2025

Figur 6-9 viser variasjoner i det utestående korrigerende vedlikeholdet for flyttbare innretninger. Timetallet er imidlertid relativt lavt for de fleste innretningene. Noen innretninger har ikke utført HMS-kritisk korrigerende vedlikehold i henhold til egne frister.

7. ARBEIDSULYKKER MED DØDSFALL OG ALVORLIG PERSONSKADE

Det var ingen dødsulykker innen Havindustritilsynet sitt myndighetsområde på sokkelen i 2025. For 2025 har Havindustritilsynet registrert 208 personskader på innretninger i petroleumsvirksomheten på norsk sokkel som oppfyller kriteriene fravær inn i neste skift eller medisinsk behandling. I 2024 ble det rapportert 205 personskader. Førstehjelpsskader og fritidsskader inngår ikke i statistikken.

I de senere år har vi sett en reduksjon i antall innrapporterte skader på NAV-skjema og denne tendensen fortsetter i 2025. 60 % av skadene er ikke rapportert til Havtil på NAV skjema i 2025. Disse skadene er derfor registrert basert på opplysninger mottatt i forbindelse med kvalitetssikringen av data. Blant skadene som ikke er rapportert på NAV-skjema, er 12 klassifisert som alvorlig. Skadene gjelder både kontraktør- og operatøransatte.

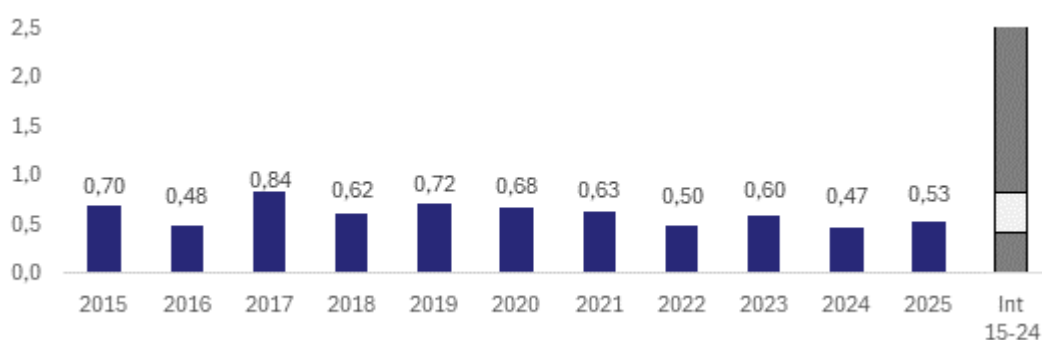
På produksjonsinnretninger var det 163 personskader i 2025 mot 165 i 2024. På lang sikt har det vært en positiv utvikling i skadefrekvensen siden 2014 da den samlede skadefrekvensen var 7,1 skader per millioner arbeidstimer. I 2025 var det 5,35 skader per millioner arbeidstimer. Det er en nedgang fra 2024 (da skaden var 5,67).

I 2025 var det 45 personskader på flyttbare innretninger, mens det i 2024 var 40 personskader. I 2025 gikk den totale skadefrekvensen ned fra 3,67 i 2024 til 3,54 skader per millioner arbeidstimer i 2025. I 2021 noterte vi det laveste skadenivå i hele perioden. På lang sikt har flyttbare innretninger i likhet med produksjonsinnretningene hatt en positiv utvikling. Skadefrekvensen har gått fra 6,7 i 2013 til 3,54 i 2025.

7.1 Alvorlige personskader

Alvorlige personskader er definert i veiledningen til styringsforskriftens § 31, denne definisjon er lagt til grunn ved klassifiseringen av alvorlige personskader.

Figur 7-1 viser frekvensen av alvorlige personskader på produksjonsinnretninger og flyttbare innretninger samlet. Det er i 2025 innrapportert totalt 23 alvorlige personskader mot 2119 i 2024. Skadefrekvensen ligger i 2025 innenfor forventningsnivået basert på de ti foregående år.

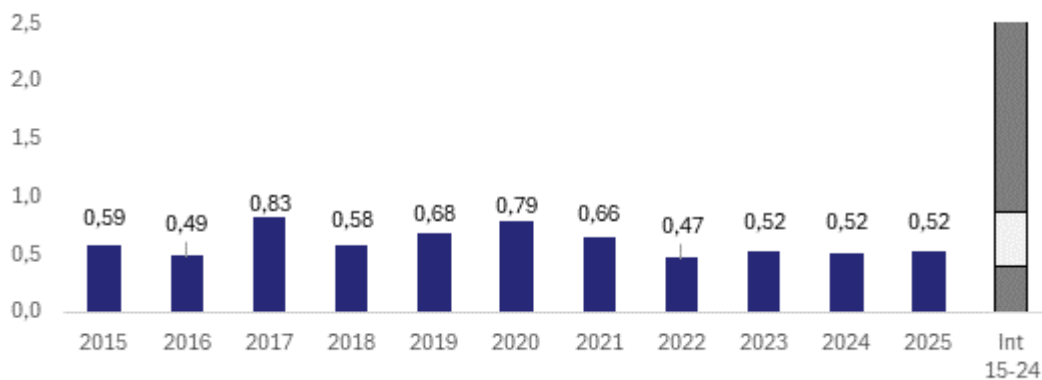


Figur 7-1 Alvorlige personskader per millioner arbeidstimer – norsk sokkel

7.2 Alvorlige personskader på produksjonsinnretninger

På produksjonsinnretninger var det 16 alvorlige personskader i 2025. Dette er det samme antallet som i 2024.

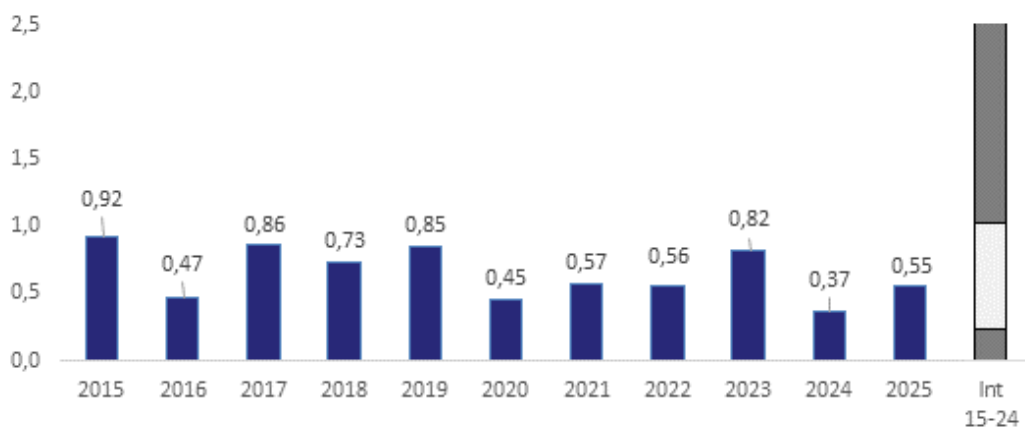
Figur 7-2 viser frekvensen av alvorlige personskader på produksjonsinnretninger per millioner arbeidstimer.



Figur 7-2 Alvorlig personskader per millioner arbeidstimer – produksjonsinnretninger

7.3 Alvorlige personskader på flyttbare innretninger

Figur 7-3 viser frekvensen for alvorlige personskader per millioner arbeidstimer på flyttbare innretninger. I 2025 var skadefrekvensen 0,55, og vi ser en liten oppgang fra 2024, men nokså stabilt nivå siden 2020. Skadefrekvensen for 2025 er innenfor forventningsnivået.



Figur 7-3 Alvorlig personskader per millioner arbeidstimer, flyttbare innretninger

8. ANDRE INDIKATORER

8.1 DFU20 Kran- og løfteoperasjoner

DFU20 kran- og løfteoperasjoner omfatter hendelser som involverer løfteutstyr og bruken av dette og som fører til, eller kan føre til, skader på personell, miljø eller materiell. Den omfatter hendelser både med og uten fallende gjenstander. DFU20 ble opprettet og første gang presentert i 2015-rapporten. Tidsserien består nå av data for perioden 2016-2025. Analysen ser både på de ti årene samlet, der hvor det er hensiktsmessig, og det er gjort sammenligning mellom årene hvor dette er hensiktsmessig.

De viktigste funnene, som også er vist med figurer nedenfor, er:

Faste innretninger

- Det var en svak nedgang i absolutt antall innrapporterte hendelser for faste innretninger i 2025 sammenlignet med 2024 (fra 102 til 93). Også normalisert mot antall arbeidstimer er det en reduksjon (Figur 8-1).
- For **hendelser med personskade** er det en nedgang fra ni i 2024 til tre i 2025, som er det laveste antallet siden 2018. Også antallet hendelser med personskade normalisert mot arbeidstimer viser en tydelig nedgang. Med et relativt lavt antall hendelser med personskader totalt vil det være relativt stor variasjon fra år til år i den normaliserte grafen (Figur 8-2).
- For hendelser knyttet til **Løfting med offshorekran** var det en topp i 2022. Etter 2022 har det vært en nedgang som fortsetter i 2025. Både absolutt antall og normalisert antall hendelser er i 2025 det laveste siden 2016 (Figur 8-3).
- For **Løfting i boremodul** økte antallet hendelser i 2023 til et maksimumsnivå for hele analyseperioden (33, like mange hendelser som i 2017). I 2024 var det en hendelse mer enn i 2023, og i 2025 fortsetter den økende trenden med 37 hendelser i Boremodul, dermed er 2025 det året med flest absolutt antall hendelser i observasjonsperioden. Både hendelser normalisert per arbeidstimer og per borede brønner økte også fra 2024 til 2025, til det høyeste nivået siden 2017, (Figur 8-4 og Figur 8-5).
- Om en ser på hendelser (uten personskade) med **potensiale for skade** (dvs. med personer eksponert) er det gjennom hele observasjonsperioden et stabilt totalt antall (mellom 11 og 16 hendelser per år), men med unntak for 2019 (25 hendelser) og 2022 (28 hendelser). Året 2025 hadde 11 slike hendelser, som er det laveste i observasjonsperioden. Fordelingen mellom antall personer eksponert varierer imidlertid en god del fra år til år (Figur 8-6).

Flyttbare innretninger

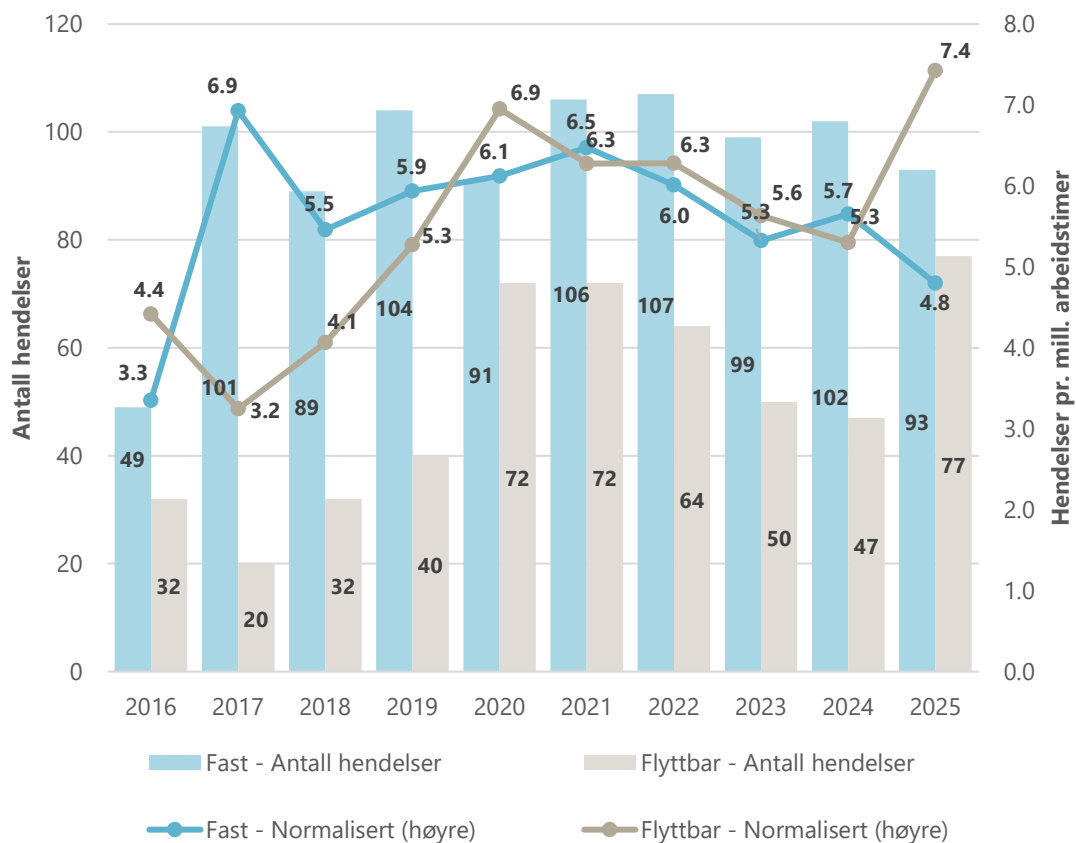
- Normaliseringsdata for flyttbare innretninger har en utvikling fra 2024 til 2025 som er verdt å merke seg (se også Tabell 8.1): Antall borede brønner har økt med 63 prosent fra 2024 til 2025, mens antall

arbeidstimer for Bore- og brønnoperasjoner kun har økt med 9,4 prosent. Det innebærer en reduksjon i arbeidstimer for Bore- og brønnoperasjoner fra 44000 arbeidstimer per boret brønn i 2024 til 30000 arbeidstimer per boret brønn i 2025, som er en reduksjon på 33 prosent.

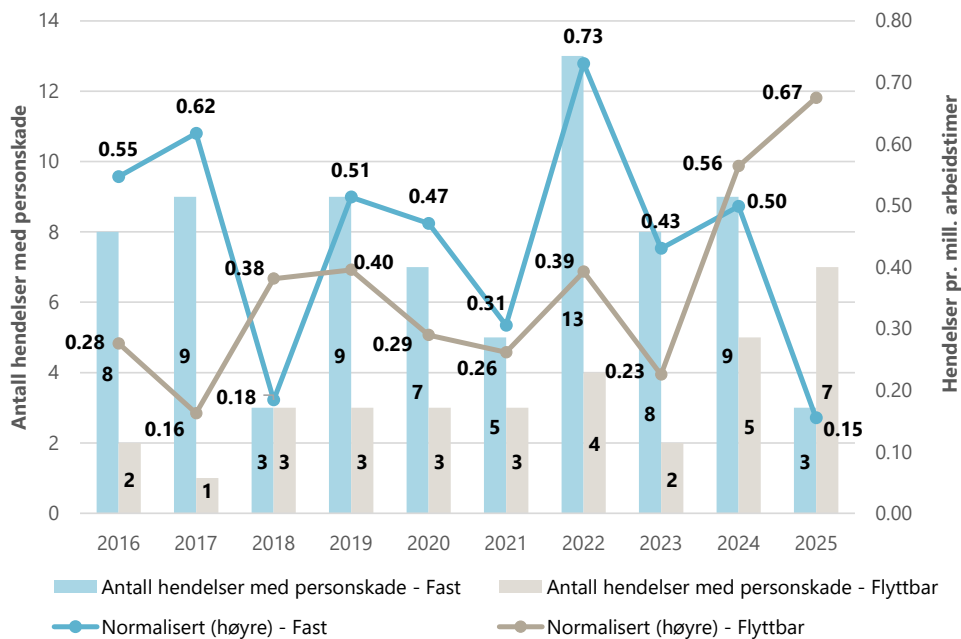
- For flyttbare innretninger har det siden 2020 vært nedadgående trend i både absolutt antall hendelser også når en normaliserer mot antall arbeidstimer. Denne trenden snudde i 2025, hvor det er registrert en markant økning både i antall hendelser (fra 47 til 77 hendelser) og normalisert mot antall arbeidstimer (fra 5,7 til 7,4 hendelser per million arbeidstimer) (Figur 8-1).
- For **hendelser med personskade** er det en økning fra 2024 til 2025, og antall personskader (syv) er det høyeste i hele observasjonsperioden. Normalisert mot antall arbeidstimer var det i 2025 også det høyeste antallet observert i hele observasjonsperioden. Med et relativt lavt antall hendelser med personskader vil det imidlertid være relativt stor variasjon fra år til år. Syv personskader i 2025 er omtrent fem flere enn gjennomsnittet for perioden 2016-2024 (Figur 8-2).
- For hendelser knyttet til **Løfting med offshorekran** var det i 2025 registrert en markant økning i antall hendelser sammenlignet med 2024 (fra seks i 2024 til 21 i 2025), og for første gang etter 2016 krysser den normaliserte linjen til flyttbare innretninger over den tilsvarende linjen til faste innretninger (Figur 8-3).
- For **Løfting i boremodul** var det i 2025 registrert en markant økning i antall hendelser (fra 37 i 2024 til 50 i 2025), og normalisert mot arbeidstimer (fra 6,56 hendelser per million arbeidstimer i 2024 til 8,10 hendelser per million arbeidstimer i 2025). Både antall og antall normalisert mot arbeidstimer er i 2025 på det høyeste nivået i hele observasjonsperioden. (Figur 8-4). Hvis en ser på antall hendelser knyttet til Løfting i boremodul normalisert mot antall borede brønner, er det derimot registrert en nedgang i 2025 sammenlignet med 2024 (fra 0,29 hendelser per million arbeidstimer i 2024 til 0,24 hendelser per million arbeidstimer i 2025), og er nå på det laveste nivået siden 2019 (Figur 8-5). Forklaringene til at antall hendelser normalisert mot antall borede brønner viser nedgang samtidig som at antall hendelser normalisert mot antall arbeidstimer (og det absolutte antallet hendelser) øker er den sterke økningen i antall borede brønner i 2025 (63 prosent økning fra 2024 til 2025), samtidig med at antall arbeidstimer relatert for Bore- og brønnoperasjoner hadde en langt lavere økning (økt kun med 9,4 prosent fra 2024 til 2025). En slik utvikling kan tyde på at en har effektivisert arbeidsprosessene uten å ta nødvendig hensyn til alle sikkerhetsmessige forhold.
- Om en ser på hendelser (uten personskade) med **potensiale for skade** ved å se på eksponerte personer var det i 2025 totalt tre hendelser med en eller flere personer eksponert, noe som er omtrent på gjennomsnittet for de senere årene (Figur 8-7).

Tabell 8.1 Oversikt over arbeidstimer relatert til bore- og brønnoperasjoner og antall borede lete- og produksjonsbrønner for faste og flyttbare innretninger i perioden 2016-2025

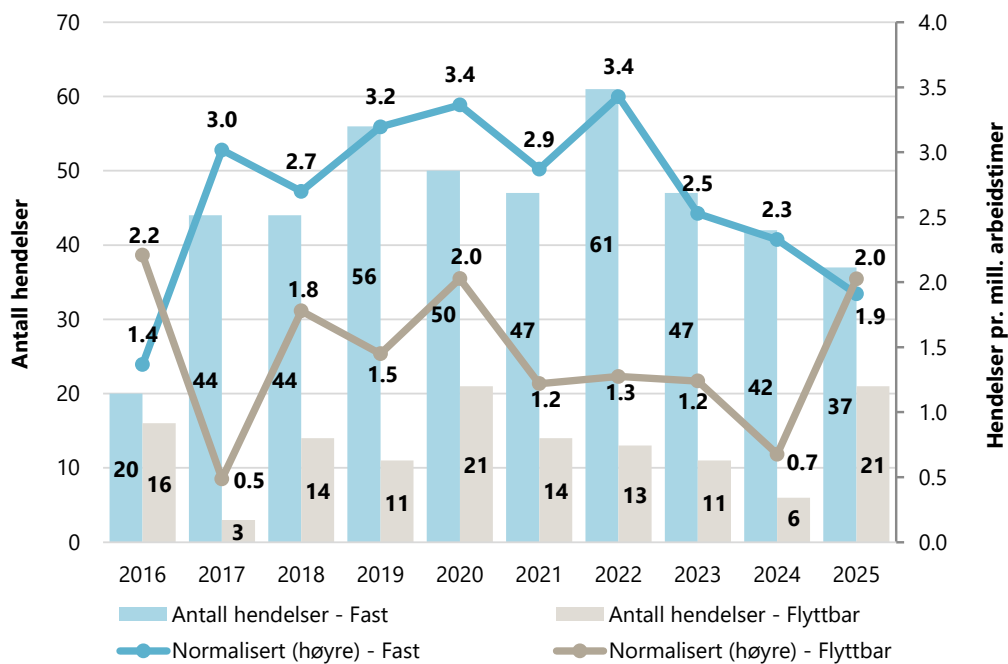
Fast	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Millioner arbeidstimer - Bore- og brønnoperasjoner	4,61	4,77	4,97	5,05	5,02	5,56	5,00	5,55	5,47	5,66
Millioner arbeidstimer Konstruksjon og vedlikehold	10,95	9,81	11,34	12,47	9,84	10,82	12,80	13,04	12,58	13,71
Borede produksjonsbrønner (antall)	71	63	59	64	57	54	50	68	49	49
Borede letebrønner (antall)	0	1	0	1	0	0	1	1	2	3
Borede produksjonsbrønner + letebrønner (antall)	71	64	59	65	57	54	51	69	51	52
Flyttbar	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Millioner arbeidstimer - Bore- og brønnoperasjoner	3,30	3,00	4,36	4,44	6,26	6,75	6,15	5,60	5,64	6,17
Millioner arbeidstimer Konstruksjon og vedlikehold	3,95	3,15	3,51	3,15	4,10	4,73	4,04	3,28	3,22	4,20
Borede produksjonsbrønner (antall)	105	114	121	132	123	132	96	102	84	159
Borede letebrønner (antall)	36	35	53	57	31	40	33	33	43	48
Borede produksjonsbrønner + letebrønner (antall)	141	149	174	189	154	172	129	135	127	207



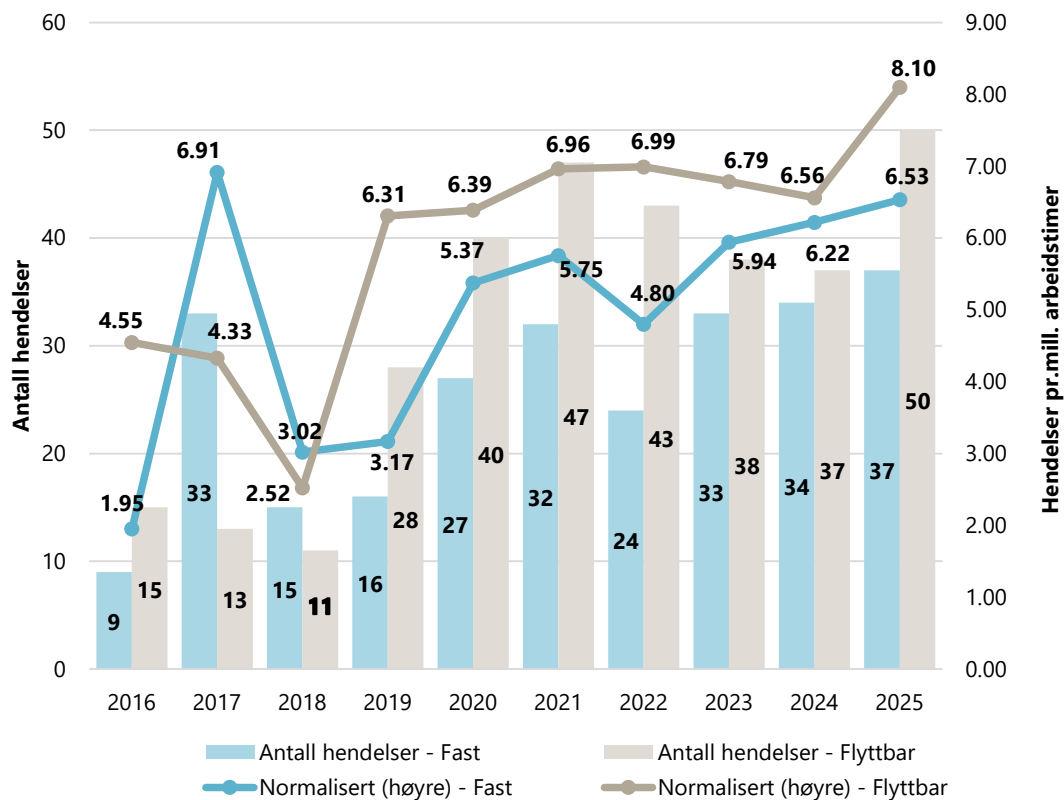
Figur 8-1 Antall innrapporterte hendelser for kran- og løfteoperasjoner i perioden 2016-2025 vist for faste og flyttbare innretninger – absolutt antall hendelser og antall hendelser normalisert mot millioner arbeidstimer relatert til bore- og brønnoperasjoner og til konstruksjon og vedlikehold, per type innretning.



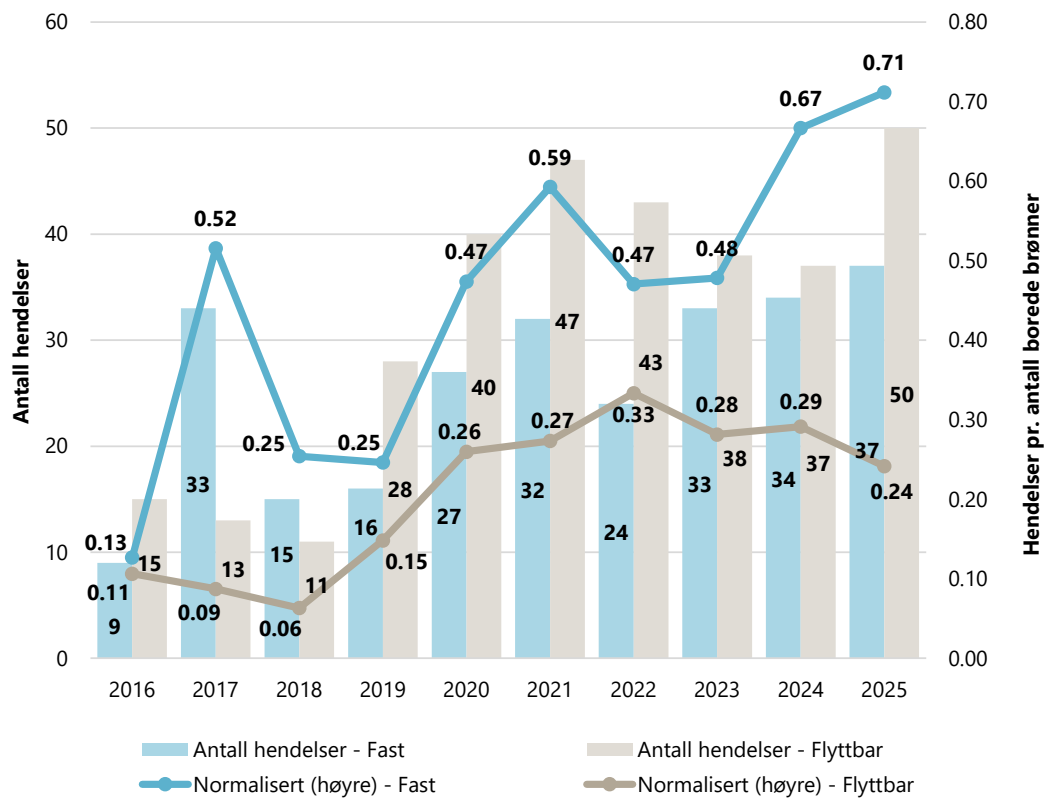
Figur 8-2 Antall hendelser med personskader for kran- og løfteoperasjoner i perioden 2016-2025 vist for faste og flyttbare innretninger – absolutt antall og antall normalisert mot millioner arbeidstimer relatert til bore- og brønnoperasjoner og til konstruksjon og vedlikehold.



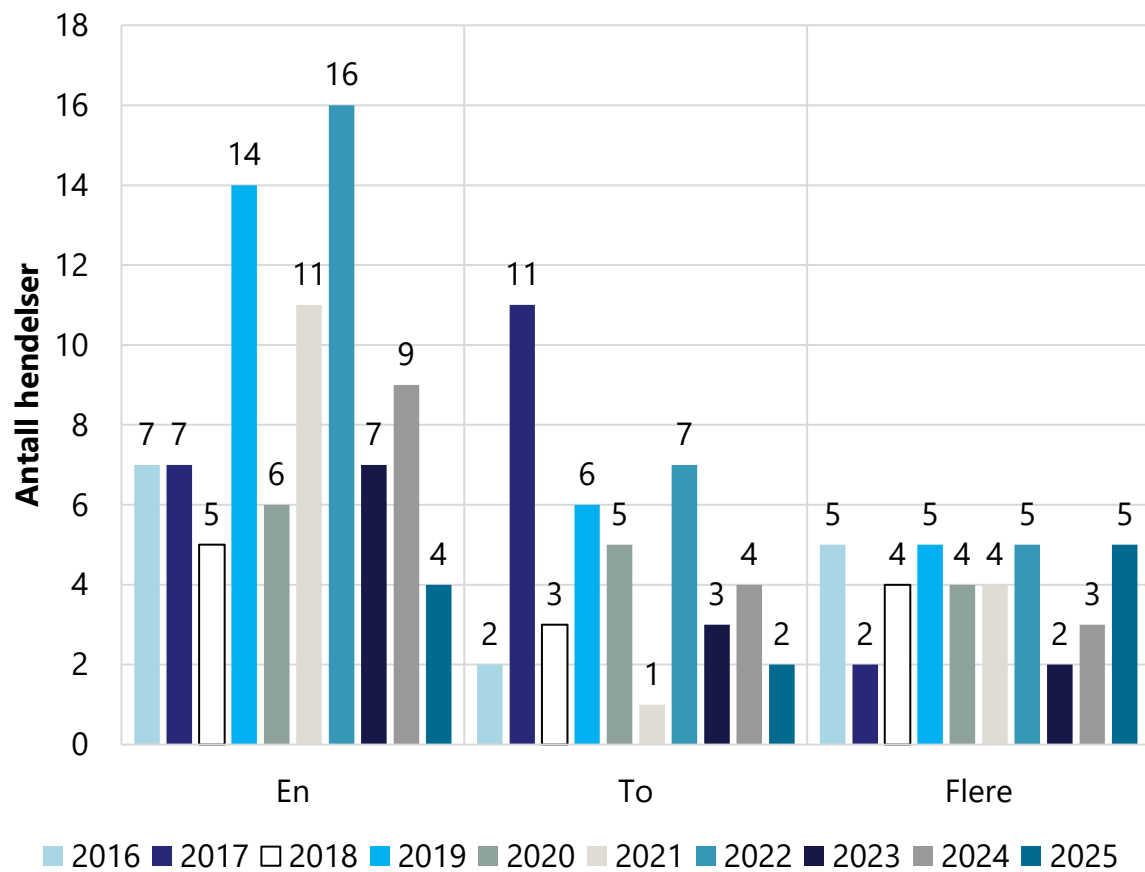
Figur 8-3 Antall hendelser relatert til Løfting med offshorekran for perioden 2016-2025 vist for faste og flyttbare innretninger – absolutt antall og antall normalisert mot millioner arbeidstimer relatert til bore- og brønnoperasjoner og til konstruksjon og vedlikehold.



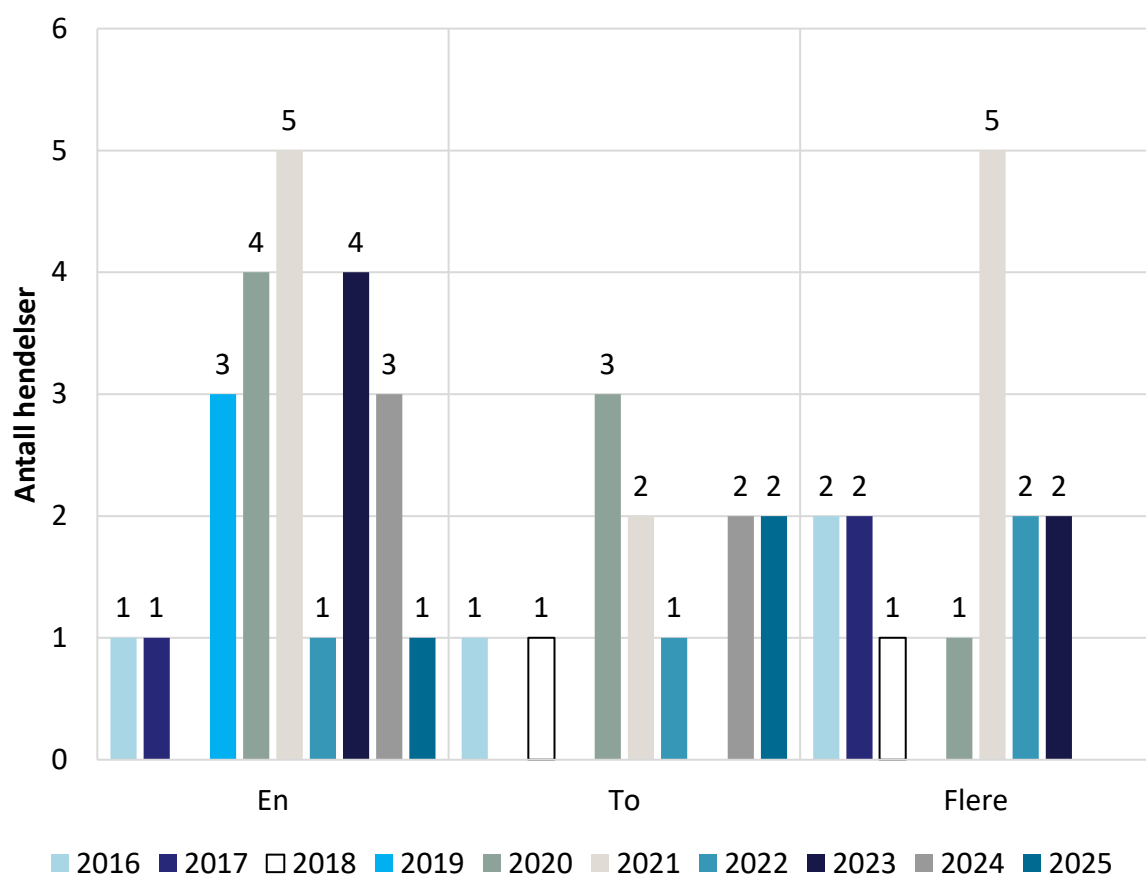
Figur 8-4 Antall hendelser relatert til Løfting i boremodul for perioden 2016-2025 vist for faste og flyttbare innretninger – absolutt antall og antall normalisert mot millioner arbeidstimer relatert til (kun) bore- og brønnoperasjoner.



Figur 8-5 Antall hendelser relatert til Løfting i boremodul for perioden 2016-2025 vist for faste og flyttbare innretninger – absolutt antall og antall normalisert mot antall borede brønner (lete- og produksjonsbrønner).



Figur 8-6 Antall hendelser uten personskade, men med personer eksponert for hendelsen, for faste innretninger for perioden 2016-2025.



Figur 8-7 Antall hendelser uten personskade, men med personer eksponert for hendelsen, for flyttbare innretninger for perioden 2016-2025.

8.2 DFU21 Fallende gjenstand

DFU21 Fallende gjenstand omfatter alle hendelser hvor en gjenstand faller innenfor innretningenes sikkerhetssone, enten på dekk eller i sjøen med potensial til å utvikles til en ulykke, og som ikke involverer kran- og løfteutstyr og bruken av dette. Hendelser knyttet til kran- og løfteutstyr og bruken av dette er presentert i DFU20.

Fra og med 2015-rapporten ble det for offshore-innretninger innført en ny DFU20 Kran- og løfteoperasjoner, som medførte endringer i DFU21 Fallende gjenstander. Fram til 2022-rapporten har hele perioden tilbake til 2015 vært presentert. Nytt i 2023 var at en gikk over til å presentere data for de ti siste årene. Det vil si at årets rapport presenterer data for perioden 2016-2025. Analysen ser både på de ti årene samlet der hvor det er hensiktsmessig, og det er gjort sammenligning mellom årene hvor dette er hensiktsmessig.

De viktigste funnene, som også er vist med figurer nedenfor, er:

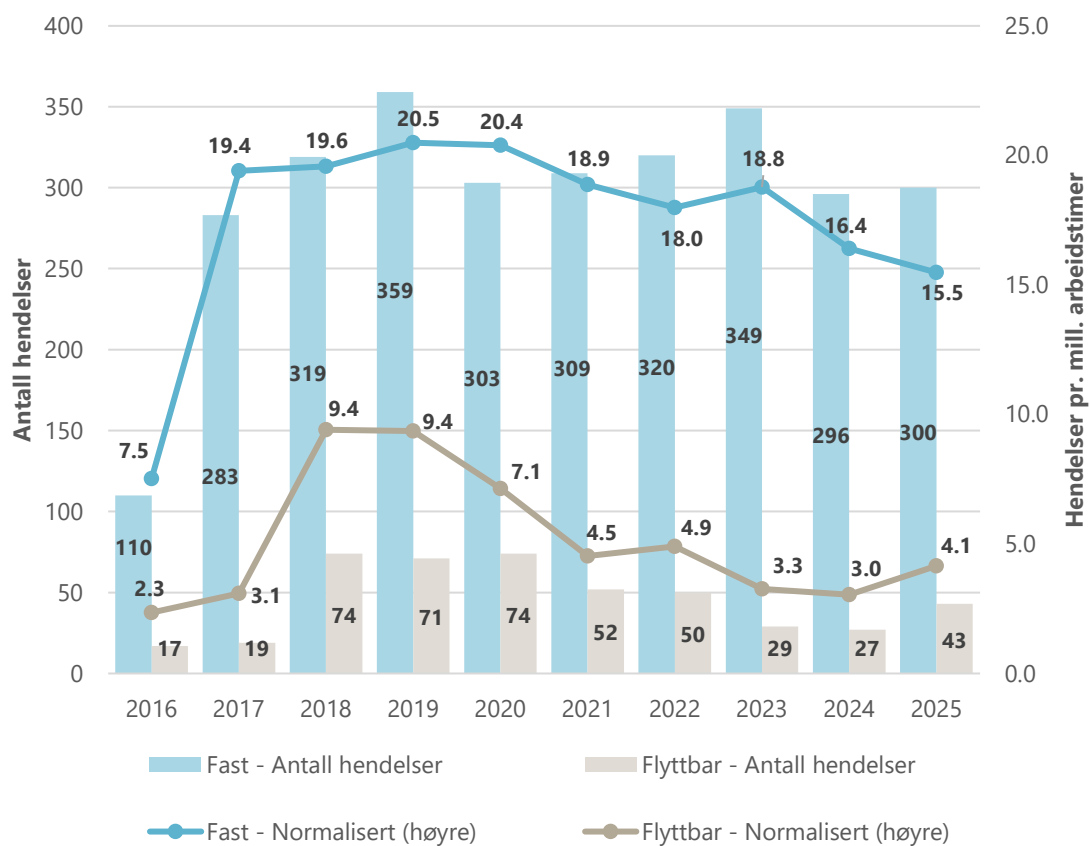
Faste innretninger

- **Antall innrapporterte hendelser** for *faste innretninger* er på omtrent samme nivå i 2025 som i 2024. Normalisert mot antall arbeidstimer er det en nedgang i 2025, som fortsetter en svak nedadgående trend siden 2019 (Figur 8-8).
- **Antall hendelser med personskade** økte kraftig i 2023, før det ble sterkt redusert i 2024. I 2025 er nivået på antall hendelser med personskade omtrent det samme som før 2023, i perioden 2020-2022 (Figur 8-9).
- **Antall fallende gjenstander med energi >40 J** i 2025 var det høyeste i hele observasjonsperioden (Figur 8-10).
- **Antall fallende gjenstander med energi >40 J** relatert til **Stillas** har en kraftig økning i 2025, med det høyeste antallet i hele observasjonsperioden på 61. Dette er en dobling i antall hendelser sammenlignet med året før (Figur 8-10). Dette vises også i det antallet DFU21 hendelser med >40 J på faste innretninger knyttet til montering/demontering og bruk av stillas i 2025, som er det høyeste i observasjonsperioden. Normalisert mot arbeidstimer for konstruksjon og vedlikehold er 2025 det høyeste siden 2019 (Figur 8-11).
- For hendelser på *faste innretninger* **uten personskade, men med eksponert personell** (en, to og flere personer), er antall hendelser med én person eksponert ytterligere redusert fra 2024 til 2025, og er på laveste nivået siden 2018. Antall hendelser med to personer eksponert var i 2025 tilnærmet det samme som de fire foregående årene. Antall hendelser med flere enn to personer eksponert i 2025 var tre, som er blant de laveste i observasjonsperioden (Figur 8-12).

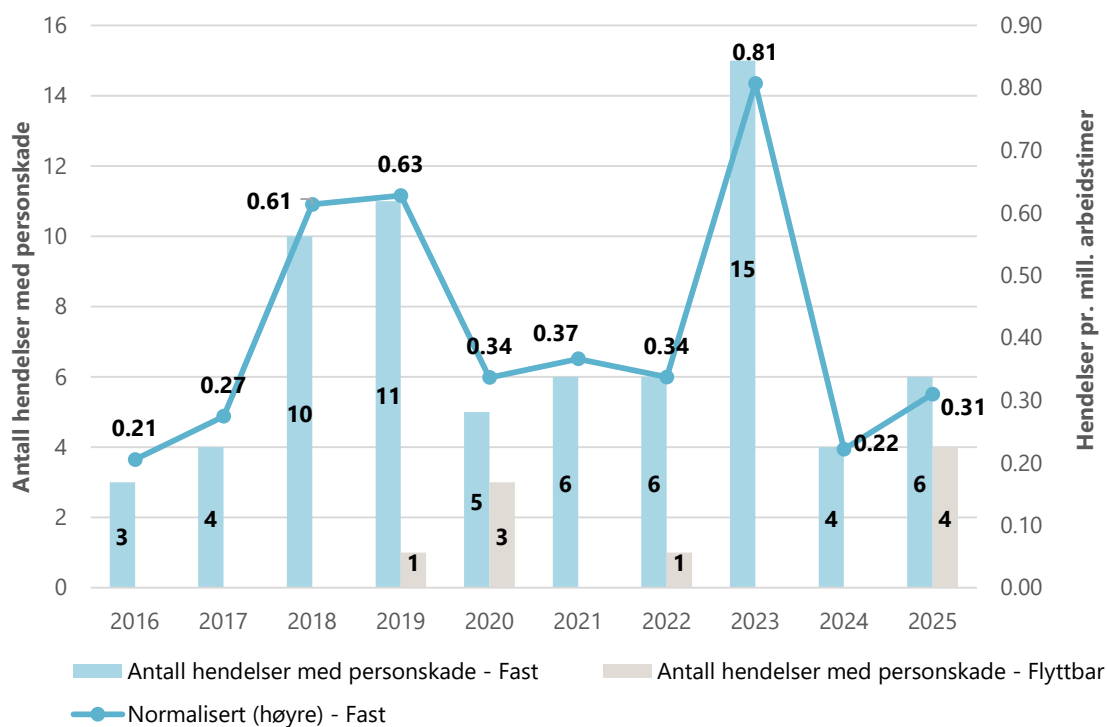
Flyttbare innretninger

- **Normaliseringsdata** for *flyttbare innretninger* har en utvikling fra 2024 til 2025 som er verdt å merke seg: Antall borede brønner har økt med 63 prosent fra 2024 til 2025, mens antall arbeidstimer for Bore- og brønnoperasjoner kun har økt med 9,4 prosent. Det innebærer en reduksjon i arbeidstimer for Bore- og brønnoperasjoner fra 0.044 millioner arbeidstimer per boret brønn i 2024 til 0.030 millioner arbeidstimer per boret brønn i 2025, som er en reduksjon på 33 prosent.
- For *flyttbare innretninger* var det en liten økning både i **antall hendelser og antall hendelser normalisert** mot antall arbeidstimer i 2025 sammenlignet med 2024. Antall hendelser har i hele perioden fra 2020 til 2024 (for absolutt antall) og fra 2018 til 2024 med unntak av 2022 (for normalisert antall) vært fallende. Denne trenden ble brutt i 2025, med en økning både i antall og normalisert antall hendelser. (Figur 8-8).
- Det var fire hendelser registrert **med personskade** i 2025 på *flyttbare innretninger*, som er det høyeste registrert i hele observasjonsperioden. Alle de fire personskadene var av lav alvorlighetsgrad (Figur 8-9).
- Antall **fallende gjenstander med energi <40 J** i **Boreområder** fortsetter i 2025 med en markant nedadgående trend, fra 30 i 2019 til tre i 2025 (Figur 8-13). For fallende gjenstander med **energi >40 J**

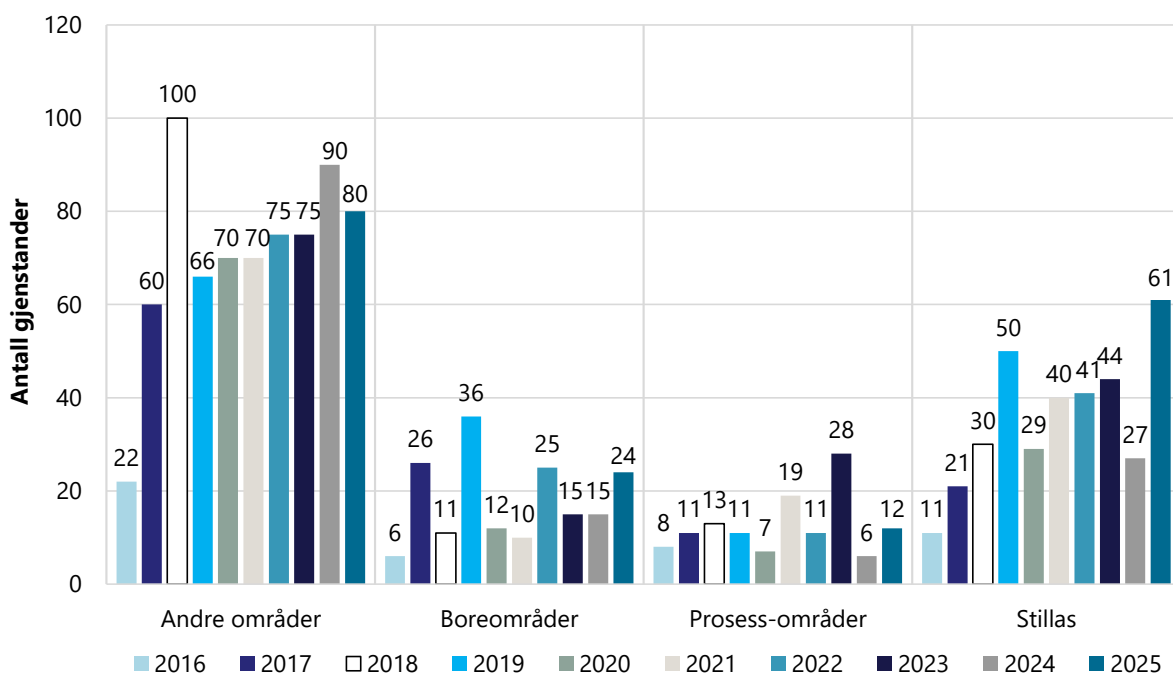
var det en økning i 2025 sammenlignet med 2024, men ligger omtrent på samme nivå som 2020-2023 (Figur 8-14).



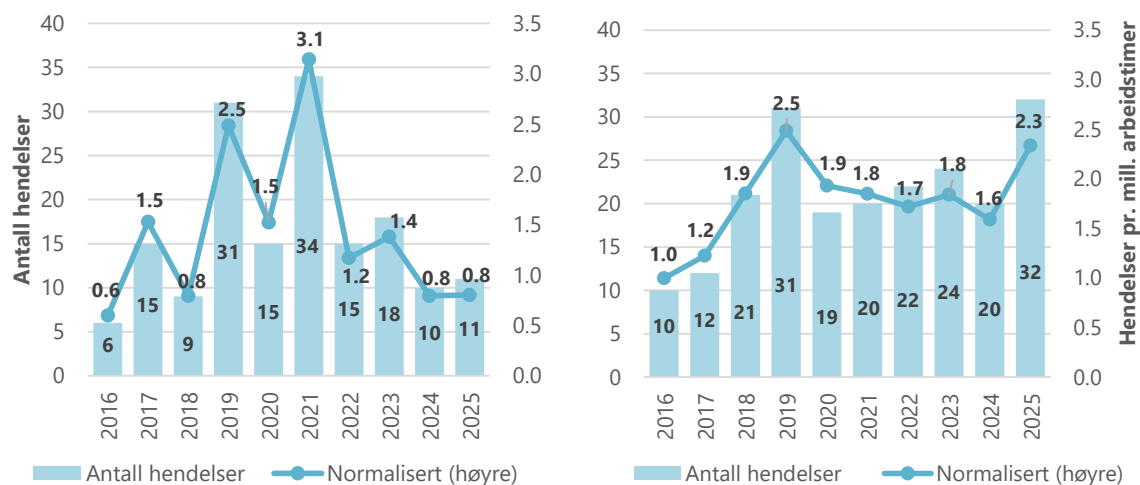
Figur 8-8 Antall DFU21-hendelser og hendelser per million arbeidstimer klassifisert som fallende gjenstand, fordelt mellom faste og flyttbare innretninger, i perioden 2016-2025.



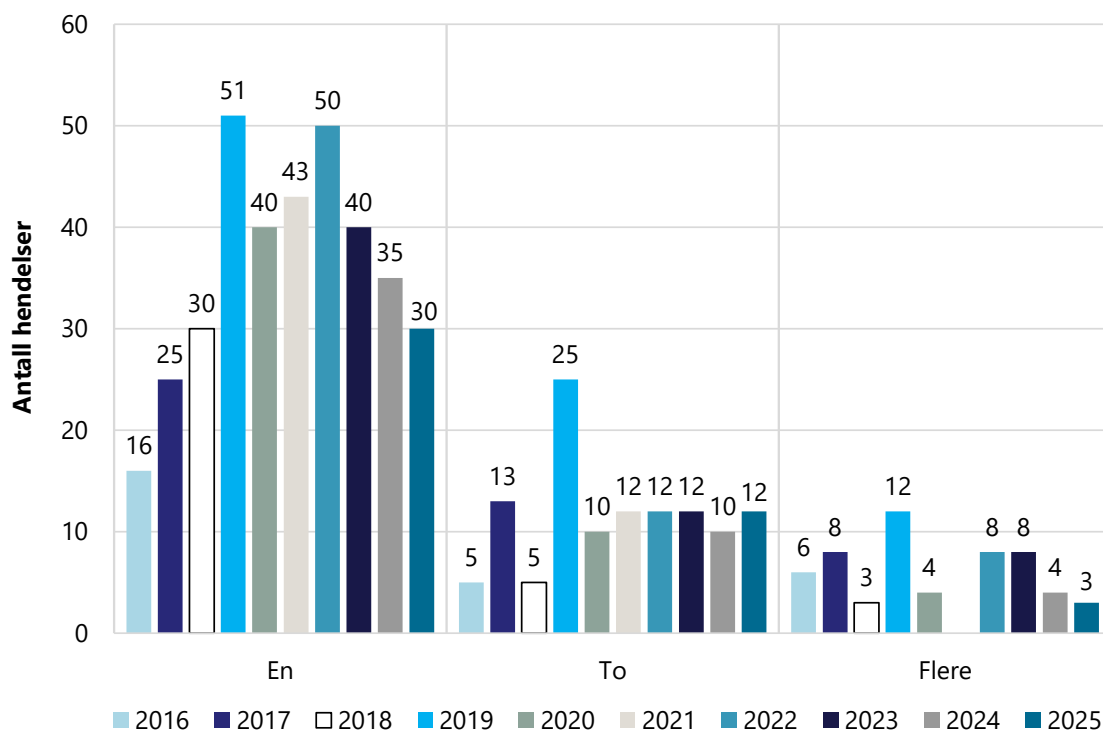
Figur 8-9 Totalt antall DFU21-hendelser med fallende gjenstand som har ført til personskade, i perioden 2016-2025.



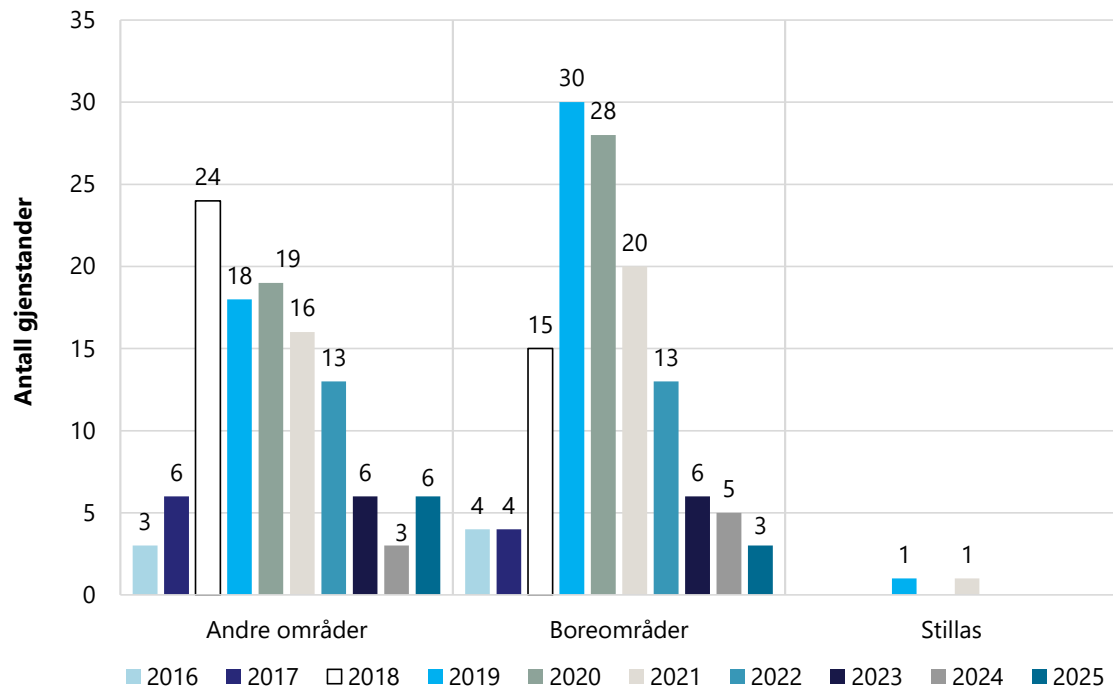
Figur 8-10 Totalt antall fallende gjenstander for faste innretninger med energi > 40 J - fordelt på hovedkategorier av arbeidsprosesser (antall fallende gjenstander per år er angitt over søylene), for perioden 2016-2025.



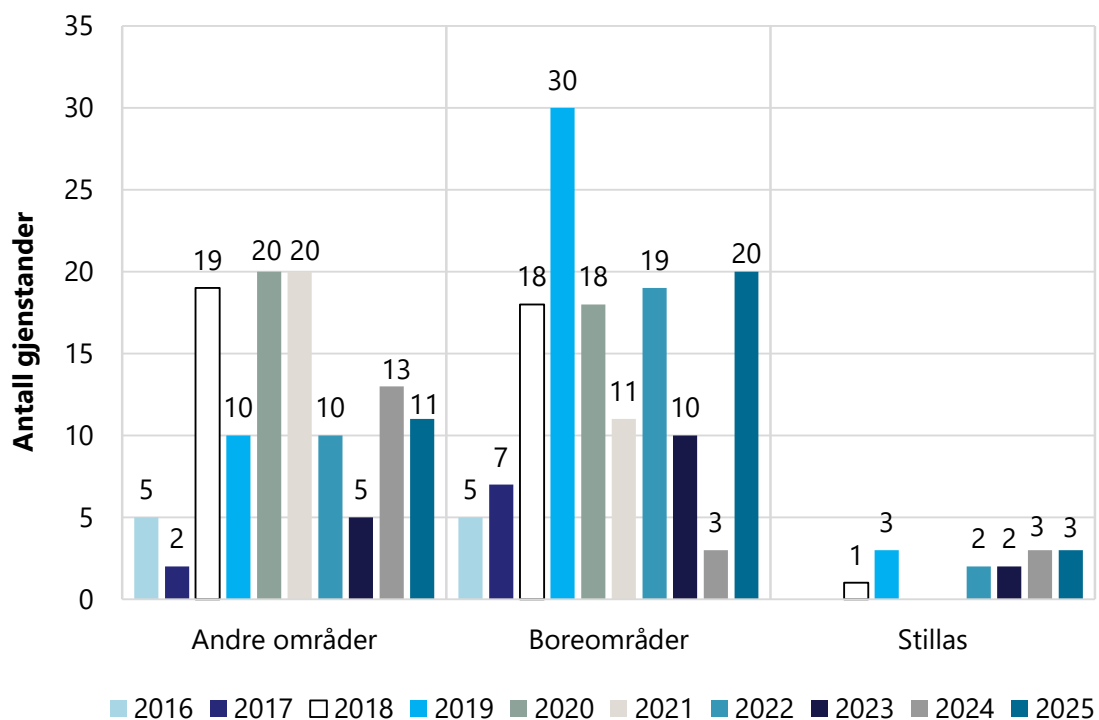
Figur 8-11 Antall DFU21-hendelser, <40 J til venstre og >40 J til høyre, på faste innretninger knyttet til montering/demontering og bruk av stillas, samt normalisert mot arbeidstimer for konstruksjon og vedlikehold, for perioden 2016-2025



Figur 8-12 Absolutt antall DFU21-hendelser (uten personskade) med personer eksponert for fallende gjenstander på faste innretninger for perioden 2016-2025.



Figur 8-13 Totalt antall fallende gjenstander for flyttbare innretninger med energi <40 J - fordelt på hovedkategorier av arbeidsprosesser (antall fallende gjenstander per år er angitt over søylene), for perioden 2016-2025.



Figur 8-14 Totalt antall fallende gjenstander for flyttbare innretninger med energi >40 J - fordelt på hovedkategorier av arbeidsprosesser (antall fallende gjenstander per år er angitt over søylene), for perioden 2016-2025.

8.3 Øvrige DFUer

I hovedrapporten er det presentert data for hendelser som er rapportert til Havindustritilsynet, samt for øvrige DFUer, som ikke har storulykkespotensial DFU11; 13; 16 og 19.

9. DEFINISJONER OG FORKORTELSER

9.1 Definisjoner

Se delkapitlene 1.10.1 – 1.10.3, samt 5.2 i hovedrapporten.

9.2 Forkortelser

For detaljert liste med forkortelser se Havtil, 2026a. De viktigste forkortelser i denne rapporten er:

CODAM	Database for skade på konstruksjoner og undervannsinnretninger (nå Hendelsesdatabasen)
BDV	Trykkavlastningsventil (Blowdown valve)
BOP	Utblåsningssikring (Blowout Preventor)
BORA	Operasjonell barriereanalyse (Barrier and operational risk analysis)
DDRS/CDRS	Database for bore- og brønnoperasjoner
DFU	Definerte fare- og ulykkesituasjoner
DHSV	Nedihullssikkerhetsventil (Downhole safety valve)
DSYS	Havindustritilsynets database for personskader og eksponeringstimer i dykkeraktivitet
ESDV	Nødvstengningsventil (Emergency Shutdown Valve)
FV	Forebyggende vedlikehold
GM	Metasenterhøyde på flytende innretninger
HMS	Helse, miljø og sikkerhet
KG	Avstanden fra kjølen til tyngdepunktet på flytende innretninger
KPI	Ytelsesindikator (Key Performance Indicator)
KV	Korrigerende vedlikehold
Havtil	Havindustritilsynet (tidligere Petroleumstilsynet)
RNNP	Risikonivå norsk petroleumsvirksomhet
WIF	Well Integrity Forum

10. REFERANSER

For detaljert referanseliste se hovedrapportene:

Havtil, 2026a. Risikonivå i petroleumsvirksomheten norsk sokkel, Hovedrapport, 25.03.2026

Havtil, 2026b. Risikonivå i petroleumsvirksomheten landanlegg, 25.03.2026

Havtil, 2026c. Risikonivå i petroleumsvirksomheten, Metoderapport, 25.03.2026