



UiT Norges arktiske universitet

Hva er sikre og ansvarlige aktiviteter i kommersiell naturbasert turisme?

Arild Røkenes

Dosent, Institutt for reiseliv og nordlige studier

Campus Alta



Relevante lover og forskrifter?

- Internkontrollforskriften
- Produktkontrollloven
- Andre lover og forskrifter som varierer i forhold til aktivitet og sted

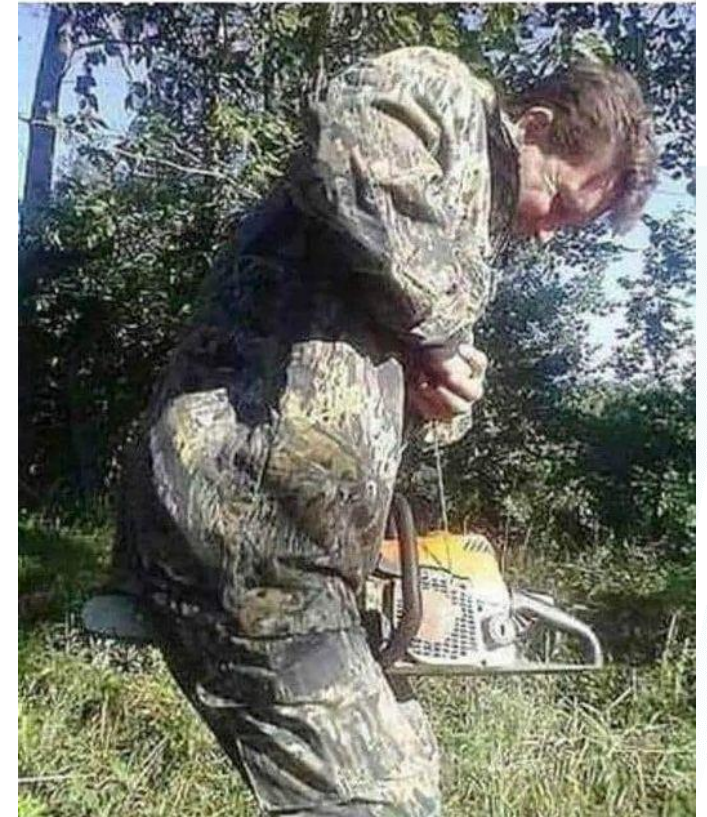


Internkontrollforskriften

Forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter



I may be getting old, but I can still spot safety violations. This man has no hard hat, no safety glasses, no hearing protection and no gloves!



Produktkontrollloven

- Loven skal forebygge at tjenester medfører helseskade og at de er sikre
- Med sikker tjeneste menes
 - Gjennomføring som forventet (?)
 - Akseptabel risiko (?)
 - Høyt vernenivå (?)
- Eier/leder plikter å ha kunnskap som er nødvendig for å kunne vurdere fare
- Gi kunden tilstrekkelig og relevant informasjon slik at de selv kan vurdere og sikre seg mot fare
- Informasjon skal være tydelig, lett tilgjengelig tilpasset brukerens behov
- <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1976-06-11-79>

Lang historie kort

- Bedriftseier skal levere **sikre ansvarlige produkter med akseptabel nivå for risiko**
- Kundene skal være godt instruert og orientert og dette øker jo mer risiko
- Bedriften skal ha relevant kompetanse

Ansattes kompetanse

Informasjon til gjester

Krav til gjestens kompetanse, dens ansvar og selvbeskyttelse

Beredskapsplaner

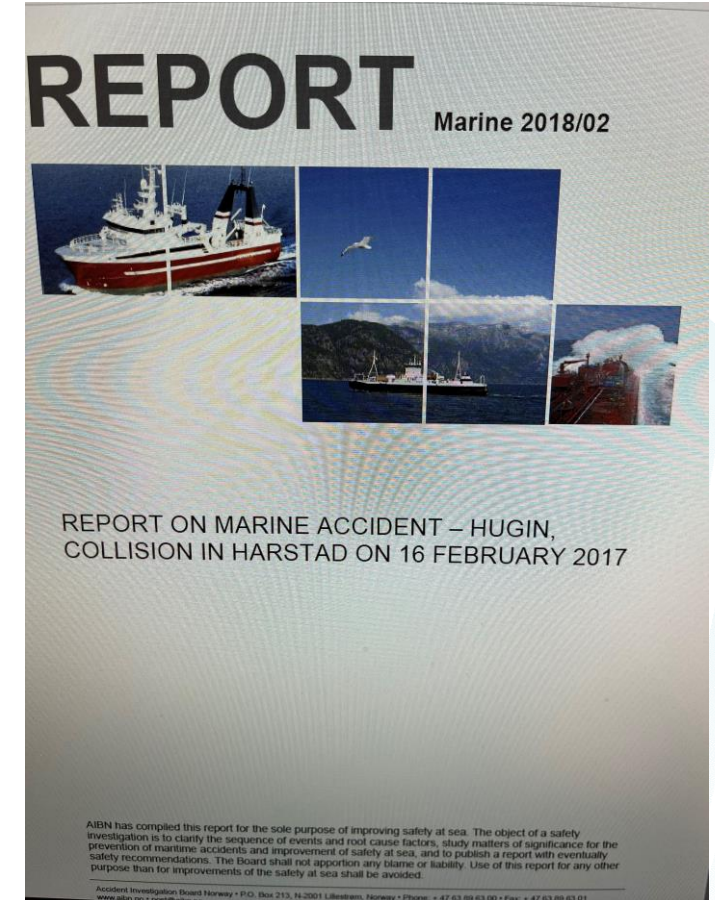


Hvordan vurdere om sikkerhet og ansvarlighet er god nok?

- Hva gjør andre bedrifter, og hva sier bransjeorganisasjoner?
- Hva krever kundene, særlig lytte til B/B?
- Tilbakemeldinger fra individuelle gjester
- Egne risikoanalyser og skriftlig dokumentasjon
- Hvordan er identifisert risiko håndtert?
 - eliminert, kontrollert, forklart, beskyttet eller akseptert

Lakmustesten – ansvarlig atferd og sikkert nok?

- Rettsaker, evalueringsrapporter, havari-rapporter, avisartikler
- Hvordan konkretiseres påstander om manglende sikkerhet og uansvarlighet før, under og etter ulykker?
- Hva blir gransket?
- Er det et mønster?
- Et funn - svært få ulykker på guidede turer



Hvordan fastsettes grad av ansvarlighet?



Case 1: Fallulykke Higravstinden i Lofoten 29. mai 2021..

Kvinne 60 år deltar på tur organisert av DNT. I markedsføringen opplyses krevende tur og at man må ha erfaring med isøks og stegjern. På turen snubler kvinnen, faller i en is-renne og hodet treffer en stein, deretter flere hundre meter nedover. Hun dør av skadene. Kvinnen hadde liten eller ingen erfaring med utstyret, men fikk låne av arrangør. Kvinnen var et aktivt friluftsmenneske og var ved noen anledninger selv turlleder i Lofoten turlag.



Case 1: Fallulykke Higravstinden i Lofoten 29. mai 2021

Menneskelig faktor

- Gjennomførte ikke spesifikk risikoanalyse
- Sjekket ikke deltakernes kompetanse
- Nektet ikke deltakeren deltakelse selv om hun ikke tilfredsstilte kravene
- Manglende veiledning
- Deltaker tok ikke ansvar i forhold egne ferdigheter og turbeskrivelse
- Forulykkede var selv turleder?
- Motvillighet mot bruk av tau (bekvemmelighet?)

Utstyr

- Brukte ikke hjelm
- Brukte ikke tau
- Stegjern og isøks?

System

- Manglende rutiner
- Fulgte ikke eksisterende rutiner
- Mangelfull kompetanse

Eksterne faktorer

- Vanskelige føreforhold

Case 2: Helikopterulykke utenfor Alta



<https://www.ifinnmark.no/finnmark-grater-for-de-omkomne/s/5-81-1043831>

Faktum: Et helikopterselskap gjennomfører **sightseeing** med deltakere på en festival utenfor Alta. Helikopteret havarerer i fjellet og settes i brann, 5 passasjerer (19-22 år) og en pilot omkommer (27 år).

(Statens havarikommisjon, rapport luftfart 2022/02, https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/helikopterstyrtten-i-alta_-statens-havarikommisjon-med-12-tilradninger-1.15901852)

Hva konkluderer havarikommisjonen om årsak til ulykken?

(Statens havarikommisjon, rapport luftfart 2022/02)

Menneskelig faktor

- Fløy tett over og under lovlig høyde for å gi kundene fartsfølelse og glede
- Forsterkes av annen forskning som viser at unge menn ubevisst øker risiko i trafikken når de har jevnaldrende passasjerer
- Undervurdering av vanskelighetsgrad og arbeidsbelastning
- Manglende veiledning av kundene
- (kunne piloten sagt nei til oppdraget?)
- Ga ikke passasjerene gode nok instruksjoner

Utstyr

- Pilot brukte ikke hjelm og det var heller ikke påkrevd
- Krasj-beskyttet drivstoffsystem manglet og var ikke påkrevd
- For mye bensin i tankene og reel vekt høyere enn beregnet i planleggingen av turen

System

- Manglende erfaringskrav
- Ikke tilstrekkelig opplæring i forhold til passasjertransport
- Fulgte ikke eksisterende rutiner
- En i stede for to piloter?

Eksterne faktorer

- Servo transparency

Case 3 RiB- ulykke i Harstad

Statens Havarikommisjon, rapport sjø 2018/02
Sjøulykke- Hugin, kollisjon i Harstad

- Fakta: Et lokalt selskap hadde påtatt seg å ta med 21 turister på en sightseeingtur i farvannet rundt Harstad. Hendelsen inntraff på vei tilbake fra turen. To RiB-er var på vei mot Harstad havneområdet da en av båtene kolliderte med en flytende fontene. 10 av 11 passasjerer og fører havnet da i sjøen ca. 150 m fra land. Alle som havnet i vannet ble reddet av den andre RiB-en før redningsmannskaper kom til skadestedet.
- Undersøkelsen har vist at fartøyet var på kollisjonskurs med fontenen i sju sekunder uten at føreren oppdaget den før sammenstøtet.

Hva konkluderer havarikommisjonen om årsak til ulykken?

Statens Havarikommisjon, rapport sjø 2018/02

Sjøulykke- Hugin, kollisjon i Harstad

Menneskelig faktor

- Båtførers oppmerksomhet vekslet mellom land lederbåt, kartplotter og egen kurs
- Høy fart
- Båtfører glemte Selsbanes seil - situation awareness
- Kompenserte ikke for manglende sikt

Utstyr

- Båten hadde en konstruksjon som ga båtfører begrenset utsikt fremover
- Ingen kommunikasjon mellom båtene
- Redningsvester virket ikke
- Båtene hadde ikke nødvendig dokumentasjon
- Tidligere avvik ikke fulgt opp

System

- Aktiviteten krever høyt sikkerhetsnivå pga høy hastighet og alvorlige konsekvenser
- Manglende planlegging på dagen
- Ikke oppdatert kart
- Usikker på om kompetansekravene er høye nok
- Ufullstendig risikoanalyse
- Oppfølging av rutiner

Eksterne faktorer

- Dårlig sikt og lysforhold
- Konstruksjonen dårlig merket og uten lysene på
- Konstruksjonen var ikke på kart

Konklusjon – hva er sikkert nok?

- Man skal ha et internkontrollsystem
- Plan for sikker gjennomføring av aktivitet og sikring at rutiner følges
- Beredskapsplan
- Daglig risikoanalyse
- Ønsket om å skape gode opplevelser kan medvirke til ulykker!
- Det skal defineres krav til gjester og de skal informeres og instrueres
- Fart og oppmerksomhet er en nøkkelvariabel
- Rett utstyr, dokumentert vedlikehold og forsiktig med modifikasjoner
- Definere og følge opp kompetansekrav
- Ansvarlig atferd måles bl.a. gjennom – hva ville en annen ekspert gjort i samme situasjon
- Ansvarlighet og sikkerhet er i kontinuerlig endring
- En viktig utfordring er at ulykker ofte utløses av kompliserte kombinasjoner av omstendigheter som sammen gir store konsekvenser, «the perfect storm»
- Konsekvenser av ulykker er undervurdert

Ansvarlighet

- Både bedrift, guide og gjest har plikter og rettigheter
- Også gjest kan opptre uansvarlig og dermed få hele eller deler av skylden for en ulykke
- Men du må bevise det



Kontrollspørsmål

- Er dette en aktivitet du vil anbefale for ditt barn, din søster eller far?

[https://uit.no/utdanning/program/555030/reise-livsledelse - erfaringsbasert master](https://uit.no/utdanning/program/555030/reise-livsledelse-erfaringsbasert-master)



Hva sier lover og forskrifter?

- Internkontrollforskriften
- Produktkontrollloven
- Kommersiell
opplevelsesturisme



Hva sier lover og forskrifter?

- Internkontrollforskriften
- Produktkontrollloven
- Kommersiell opplevelsesturisme

Hvordan håndterer vi risiko?

- **Eliminere** – vi gjør ikke dette!
- **Kontrollere** – tiltak og rutiner som minker sannsynlighet og konsekvenser av en uønsket hendelse
- **Forklare** – kommunisere risiko med mål om endre atferd eller sikre at gjesten kan vurdere om de er villige til å ta risiko
- **Beskytte** – bruk av sikkerhetsutstyr og kvalitetsvurdering i alle ledd
- **Akseptere** – ok, vi vet det er farlig men aksepterer risikoen - nature of the sport.

Lakkmustesten – rettsaker, evalueringsrapporter, havarirapporter

- Hvordan konkretiseres påstander om manglende sikkerhet og ansvarlighet? hva vil bli gransket? Hva påpekes? Er det et mønster?
- Hvorfor oppstår ulykker? Her har bedrift eller guide opptrådt uansvarlig eller det er systemfeil eller «Acts of God» eller en kombinasjon som forsterker årsaksforhold som alene ville vært ufarlig
- Hva påvirker sikkerhetsbeslutninger, hvorfor havner man av og til på gal side av skilleveggen mellom ansvarlig og uansvarlig opptreden?
- Hva må man gjøre for å hindre dem i fremtiden?
- I anbefalingen til Luftfartstilsynet mener havarikommisjonen man må lage en standard i bransjen for slike turer. I denne burde det stilles krav til veiledning, risikovurdering og med krav til kompetanse og treningsprogram



Case 2: Sightseeing Helikopterulykke

Forkortet konklusjon i forhold til å forklare ulykken.

- Tungt lastet for mye drivstoff
- Flyhøyde tett over og under lovlig høyde
- Pilot ville øke fartsfølelsen
- Ingen funn i forhold til mekanikk eller feil med fartøy
- Godt vær, ingen kollisjon, pilot var bevisst uthvilt og ikke påvirket
- Servo transparency sannsynlig (kjent utfordring, farlig i lav høyde pga liten tid)
- Pilot lavt erfaringsnivå, men godkjent
- Passasjerenes påvirkning, atferd kan ha hatt ubevisst betydning
- Rundflyging ansees som enkelt, men å ha passasjerer kan være anstrengende
- Alkoholpåvirkede passasjerer men ansett men ansett som flygedyktig