



Redegørelse vedrørende ulykker
inden for SAR-området i Grønland

Arbejdsgruppen vedrørende ulykker inden for SAR-området i Grønland, Maj 2007

Indholdsfortegnelse	Side
Kapitel 1: Indledning	3
1.1 Baggrund for nedsættelsen af arbejdsgruppe SAR-ulykker i Grønland.	3
1.2 Nedsættelsen af arbejdsgruppen vedrørende ulykker inden for SAR-området i Grønland	3
1.3 Forudsætninger, afgrænsninger og definitioner m.v.	4
1.4 Analysemetode og opbygning af ulykkesanalysen	4
Kapitel 2: Resume	5
Kapitel 3: Grønlandske geografiske forhold, SAR-ansvar, organisation og ressourcer i Grønland	6
3.1. Beskrivelse af Grønlandske geografiske forhold	6
3.2 Delkonklusion om geografiske forhold.....	7
3.3 Redningsberedskabet	7
3.4 Delkonklusion om redningsberedskab	8
3.5 Sundhedsberedskabet	9
3.6 Delkonklusion om sundhedsberedskabet.....	11
Kapitel 4: Analyse af statistiske data vedrørende hændelser	11
4.1 Grov inddeling i kategorier (Bilag 1)	12
4.2 Hændelser fordelt månedsvis (bilag 2).....	12
4.3 Fordeling af hændelser efter geografiske områder (Bilag 3)	12
4.4 Politidistrikternes og regionernes indbyggertal (bilag 4)	12
4.5 Typer og årsager	12
4.6 Anvendte ressourcer (Bilag 9)	13
4.7 Analyse og delkonklusioner	13
4.8 Delkonklusion om hændelser	14
Kapitel 5: Sikkerhedsforskrifter for færdsel i og omkring Grønland	14
5.1 Regler for færden i Nationalparken i Nord- og Østgrønland, samt Indlandsisen.....	14
5.2 Sikkerhedsforskrifter ved fangst- og jagtudøvelse i Grønland	15
5.3 Sikkerhedsforskrifter i medfør af Lov om mineralske råstoffer i Grønland.....	16
5.4 Naturbeskyttelsesmæssige hensyn ved færden i naturen i Grønland m.v.....	16
5.5 Færdsel til vands	16
5.6 Delkonklusion om sikkerhedsforskrifter for færdsel i Grønland	17
Kapitel 6: Konklusion	18
Kapitel 7: Overvejelser om ulykkesreducerende foranstaltninger	19
Kapitel 8: anbefaling	20
Kapitel 9: Perspektivering. Omfanget af ulykker i Grønland i forhold til andre lande	21

Kapitel 1: Indledning

1.1 Baggrund for nedsættelsen af arbejdsgruppe SAR¹-ulykker i Grønland.

Landsstyreformanden og statsministeren aftalte den 12. april 2005 at nedsætte en grønlandsk-dansk arbejdsgruppe med henblik på en vurdering af SAR-helikopterberedskabet i Syd- og Østgrønland samt sammenhængen i det samlede beredskab.

Arbejdsgruppen fik til opgave at udarbejde en redegørelse, der skulle beskrive sammenhængen i det samlede beredskab og SAR-helikopterberedskabet i Syd- og Østgrønland i lyset af en ændret trafikstruktur, herunder vurdere omkostninger i forbindelse hermed og disses fordeling mellem hjemmestyret og staten.

Arbejdsgruppen blev sammensat af repræsentanter for Forsvarsministeriet (formand), Statsministeriet, Grønlands Hjemmestyre, Finansministeriet, Justitsministeriet, Økonomi- og Erhvervsministeriet, Transport- og Energiministeriet, Forsvarskommandoen, Politimesteren i Grønland og Beredskabsstyrelsen (sekretariat).

Arbejdsgruppen arbejdede i 2 underarbejdsgrupper om henholdsvis sammenhængen i det samlede beredskab i Grønland og om SAR-helikopterberedskabet.

Arbejdsgruppen afsluttede sit arbejde den 1. marts 2006 med at fremsende en redegørelse dateret januar 2006 (herefter benævnt SAR06-rapporten) til Statsministeren og Landsstyreformanden, der beskrev sammenhængen i det samlede beredskab, herunder status for beredskabet i de enkelte sektorer, og SAR-helikopterberedskabet i Grønland, herunder Syd- og Østgrønland i lyset af en ændret trafikstruktur.

For så vidt angår SAR-helikopterberedskabet vurderede arbejdsgruppen, at hjemmestyrets ændring af trafikstrukturen ikke medførte forringelser af det eksisterende SAR-helikopterberedskab, hverken i Syd- og Østgrønland eller i det øvrige Grønland, idet det blev forudsat, at Grønlands Hjemmestyre fortsat udmøntede aftalen af 30. marts 2001 mellem regeringen og Grønlands Landsstyre, og således sikrede et for hjemmestyret tilfredsstillende SAR-beredskab i Midtgrønland og Disko-området.

I forbindelse med arbejdsgruppens arbejde tilkendegav Grønlands Hjemmestyre, at der var behov for at undersøge, hvordan man kunne reducere det relativt store antal ulykker i Grønland og de omkringliggende farvande.

Arbejdsgruppen var enig heri og anbefalede, at der blev foretaget en analyse af antallet af SAR relaterede ulykker i Grønland og de omkringliggende farvande, herunder at det vurderes, hvilke initiativer der kunne medvirke til at mindske antallet af ulykker og reducere virkningerne af de ulykker, der sker.

1.2 Nedsættelsen af arbejdsgruppen vedrørende ulykker inden for SAR-området i Grønland

Landsstyreformanden og Statsministeren har i maj 2006 på baggrund af redegørelsen og arbejdsgruppens anbefaling anmodet Forsvarsministeren om i samarbejde med Grønlands Hjemmestyre at foretage en analyse af det relativt store antal ulykker i Grønland og de omkringliggende farvande, herunder vurdere, hvilke initiativer der kan medvirke til at mindske antallet af ulykker og reducere virkningerne af de ulykker, der sker.

¹ SAR: Search and Rescue, eftersøgning og redning.

Arbejdsgruppen fik nærmere til opgave at:

- analysere ulykkerne i Grønland og omkringliggende farvande inden for SAR-området.
- komme med forslag til konkrete initiativer, der kan medvirke til at mindske antallet af ulykker og reducere virkningerne af de ulykker, der sker, samt
- foretage en vurdering af de enkelte initiativers forventede konsekvenser og omkostninger.

Arbejdsgruppen har som ønsket afsluttet sit arbejde ved at udarbejde en redegørelse med arbejdsgruppens analyser og anbefalinger. Rapporten forelægges Forsvarsministeren og Landstyreformanden til overvejelse og beslutning.

Arbejdsgruppen bestod af repræsentanter for Forsvarsministeriet (formand), Grønlands Hjemmestyre, Finansministeriet, Søfartsstyrelsen (Økonomi- og Erhvervsministeriet), Statens Luftfartsvæsen (Transport- og Energiministeriet), Politimesteren i Grønland, Beredskabsstyrelsen samt Forsvarskommandoen (sekretariat)

1.3 Forudsætninger, afgrænsninger og definitioner m.v.

Denne redegørelse tager naturligt afsæt i SAR06-rapporten og den endnu tidligere rapport om helikopter-beredskabet i Grønland fra februar 2000. Det eksisterende SAR-beredskabs ansvarsfordeling, struktur, ressourcer og fysiske placering analyseres derfor ikke i denne redegørelse, men beskrives og omtales i nødvendigt omfang.

Denne redegørelse omhandler de SAR-relaterede hændelser, der i årene 2004, 2005 og 2006 er registreret hos Grønlands Kommando (Maritime Rescue Coordination Center – MRCC – Grønnedal), Statens Luftfartsvæsen (Rescue Coordination Center - RCC - i Kangerlussuaq) og Politimesteren i Grønland, i alt 268 hændelser. Der vil være udsving fra år til år i såvel det numeriske antal hændelser, som i den geografiske fordeling af disse. For at reducere disse statistiske tilfældigheders påvirkning af redegørelsen, og for at få et mere retvisende billede af hændelsesmønstret generelt, har arbejdsgruppen valgt at se på hændelserne over 3 år som en samlet periode frem for opdelt på de enkelte år.

Ved hændelse forstås en aktivering af SAR-beredskabet. Der er derfor ikke lighedstegn mellem antallet af hændelser og antallet af egentlige ulykker, men da en hændelse repræsenterer et potentiale for en ulykke, ses antallet af hændelser som værende det interessante. Eksempelvis kan et motorstop i en jolle medføre udeblivelse, hvilket kan medføre aktivering af SAR-beredskabet, uden at der nødvendigvis er tale om en ulykke, men hvis personen fryser ihjel eller falder i vandet, er der tale om en ulykke.

Arbejdsgruppen har således vurderet det mest hensigtsmæssigt at kortlægge samtlige årsager til aktivering af SAR-beredskabet med henblik på at kunne foreslå initiativer, der kan medvirke til at mindske antallet af såvel hændelser som antallet af ulykker.

I de tilfælde hvor en ulykke har resulteret i dødsfald, har arbejdsgruppen ikke haft adgang til andre oplysninger, end at dødsårsagen typisk har været kategoriseret som enten kulde eller drukning. Arbejdsgruppen er velvidende om, at der meget vel kan have været andre indirekte dødsårsager som f.eks. uheldsødsårsager, herunder indtagelse af alkohol. Arbejdsgruppen har dog ikke haft mulighed for nærmere at påvise evt. indirekte dødsårsager, idet disse ikke fremgår af registreringerne, hvorfor alkoholrelaterede dødsårsager ikke indgår selvstændigt i den egentlige analyse.

1.4 Analysemetode og opbygning af ulykkesanalysen

Kapitel 3 er en beskrivelse af de eksisterende forhold i Grønland vedrørende geografiske, redningsmæssige og sundhedsmæssige forhold, som er relevante for denne redegørelse, afsluttende med delkonklusioner vedrørende de eksisterende forhold, som hersker i dag i Grønland.

Kapitel 4 "analyse af hændelser" behandler i alt 268 SAR relaterede hændelser statistisk med henblik på bl.a. at afdække hvor hændelserne finder sted, hvorvidt der er sammenhæng mellem antallet af hændelser og befolkningstallet, hvilke typer hændelser der sker, og hvad årsagerne er. Der anvendes grafer og illustrerede kort til at understøtte de enkelte afsnit. Kapitellet fremkommer endvidere med vurderinger og kommentarer til de statistiske konklusioner, hvor det skønnes nødvendigt.

Kapitel 5 beskriver og analyserer de eksisterende forskrifter og regelsæt som er gældende i Grønland. Der identificeres endvidere eventuelle uhensigtsmæssigheder i det eksisterende regelgrundlag.

Kapitel 6 "Konklusioner" indeholder arbejdsgruppens konklusioner på baggrund af analyserne i kapitlerne 3 -5.

Kapitel 7 "Overvejelser" fremkommer med forslag til (forebyggelses)initiativer og initiativernes konsekvenser samt i muligt omfang de forventede omkostninger.

Kapitel 8 "Anbefaling" beskriver på baggrund af konklusionerne i kapitel 6 og overvejelserne i kapitel 7 forslag til konkrete initiativer, der kan medvirke til at mindske antallet af ulykker og reducere konsekvenserne af de ulykker, der sker.

Kapitel 9 "Perspektivering" omhandler forsøg på at perspektivere antallet af SAR-relaterede hændelser i forhold til andre geografisk sammenlignelige områder.

Kapitel 2: Resume

De geografiske og vejr-mæssige forhold i Grønland er en udfordring ved enhver færden i naturen, og disse forhold kræver særlig opmærksomhed i forhold til udstyr, erfaring og planlægning. Hvis en ulykke alligevel indtræffer, stiller disse forhold endvidere ekstra krav til redningsberedskabet, som i tidligere rapporter er vurderet tilstrækkeligt til at imødekomme behovet for assistance i Grønland.

Sundhedsberedskabet er ligeledes analyseret tidligere, hvor utilfredsstillende forhold er beskrevet med forslag til løsninger. Der ses dog ikke at være iværksat initiativer til at løse de identificerede problemer. Det drejer sig specielt om:

- Manglende kursus- og efteruddannelsesaktiviteter for sundhedspersonalet, herunder manglende budget.
- Manglende deltagelse i øvelsesaktivitet med samarbejdspartnere i katastrofeberedskabet.
- Manglende aftaler vedrørende bistand ved større ulykker eller katastrofer.
- Manglende katastrofeberedskab for Kangerlussuaq og Narsarsuaq.
- Manglende standardisering af katastrofemateriel til fordeling i distrikterne.
- Manglende lokale beredskabsplaner.

Det kan konstateres, at der er en sammenhæng mellem indbyggertal og antal af hændelser, med lokale afvigelser. Det kan ligeledes konstateres, at hændelserne primært er relateret til det kystnære område, og årsagerne til hændelserne primært er motorstop eller vejrlig i forbindelse med sejlads i små både og joller.

Der ses ikke at eksistere et opdateret regelsæt, som har fokus på sikkerhed i forbindelse med færdsel i naturen i Grønland. Ligeledes ses der ikke at være dækkende regler for anvendelse af nødradioer og nødpejlesendere.

Overordnet set er det arbejdsgruppens vurdering, at problemet med mange ulykker i Grønland ikke kan løses ved skærpet lovgivning alene. Der er behov for en intensiv, vedvarende og langsigtet indsats for at ændre sikkerhedskulturen og holdningerne til færdsel i naturen. Der er dog også behov for, at

diverse kampagner suppleres med et opdateret regelsæt, og at motivationen for at øge egen og andres sikkerhed øges evt. ved økonomiske incitamenter hvor hjemmestyret yder direkte tilskud eller ved rabatter på nødvendige udgifter til forsikringer og sikkerhedsudstyr.

Arbejdsgruppen anbefaler derfor iværksat en palet af tiltag, som er målrettet mod en langvarig holdningspåvirkning suppleret med nødvendig opdateret lovgivning.

Kapitel 3: Grønlandske geografiske forhold, SAR-ansvar, organisation og ressourcer i Grønland

3.1. Beskrivelse af Grønlandske geografiske forhold

Grønland dækker et meget stort areal (2,127,600 km²)². Det sydligste punkt er Kap Farvel, mens det nordligste er Oodaaq Ø. Indlandsisen befinder sig på sit højeste cirka 3000 meter over havets overflade og skråner jævnt ud til kysterne, hvor en næsten ubrudt isfri bjergkæde omkranser den. Grønland er omgivet af en skærgårdskyst, der giver en meget lang kystlinie.

Søfarende skal være forberedte på alle eventualiteter, som kan få indflydelse på fartøjet, dets besætning og evt. passagerer. Sejlads ved Grønland adskiller sig markant fra sejlads i de danske farvande. Skibsførere og øvrige sejlene, som ikke er bekendt med de særlige grønlandske forhold, står derfor over for særlige udfordringer i forbindelse med at gennemføre en sikker sejlads.

Personer, der færdes til lands i den grønlandske natur, skal tilsvarende være forberedte på det meget omskiftelige og til tider barske arktiske vejrlig, ligesom også selve naturen og geografien kan stille store udfordringer. Grønland består af bl.a. indlandsisen og den ubrudte bjergkæde, der omkranser indlandsisen, hvorfra der via store gletschere udskydes ismasser i de grønlandske fjorde og havområder. De risici der opstår, er meget forskelligartede og omfatter såvel risiko for ekstrem kulde, glatte og isbelagte fjelde, pludselige og voldsomme storme, kraftig tåge m.v. Enhver færden stiller således helt ekstraordinære krav til udrustning, kommunikationsudstyr, påklædning, planlægning og fysisk formåen, og det kan få katastrofale konsekvenser ved manglende iagttagelse af disse krav.

Radiokommunikation, som ikke sendes via satellit, kan blive påvirket af atmosfæriske og magnetiske forstyrrelser. Bjergrige kyster kan særligt på høje breddegrader påvirke satellitkommunikation ved at blokere synsvinklen mellem satellit og modtager. Magnetkompasser kan være ubrugelige og gyrokompasser kan være upålidelige.

På grund af både havområdets enorme udstrækning og skærgården, der omkranser Grønland, er der mange steder langs de grønlandske kyster, hvor der ikke er foretaget en systematisk, sammenhængende og totaldækkende søopmåling.

Grønlands klima er sammensat og forskelligartet. Det skyldes, at Grønland strækker sig over 24 breddegrader fra et mildt og stormfuldt Atlanterhav i syd til et koldt polarishav i nord. Hertil kommer årstidernes variationer, som er meget dominerende. Sommertågen er hyppig i de grønlandske farvande og særligt hyppig i de områder, hvor havis optræder i store mængder.

I kystområderne kan der på grund af indlandsisen forekomme stærke lokale vinde, når fronter passerer områderne. Nedbør ses ofte i forbindelse med frontdannelser. Frontpassager kan forudsiges, men en række lokale vejrforhold optræder overraskende, da de ikke kan forudsiges. Den i forhold til havoverfladen relativt kolde indlandsis kan i fjordområder eksempelvis medføre vinde af stormstyrke.

² Danmark dækker et areal på 43.098 km²

Isdannelse forekommer alle steder i de grønlandske farvande om vinteren, og næsten alle steder findes havis året rundt i vekslende mængde som fastis ved kysterne og ud langs disse samt i sunde, fjorde og bugter, hvor betingelserne for isdannelse er særlig gunstig. Fastisen når i vinterens løb en tykkelse på 60-100 cm ved Nordvestgrønland og en tykkelse af cirka 2 meter i det nordligste Grønland. Isdannelsen når sin maksimale udbredelse i februar og marts, hvorefter dannelsen hæmmes af solens indvirkning. I begyndelsen af maj mindskes mængden af is igen, og dette fortsætter til og med juli og august.

Drivis omfatter enhver form for drivende havis uanset udseende og fordeling. Drivisens udbredelse afhænger af årstiden, men kan inden for samme måned være underkastet store forandringer fra år til år, ligesom dens udbredelse og koncentrationer i løbet af ganske få timer kan ændre sig betydeligt.

Isfjeld forekommer i Diskobugten og nordpå samt på Østkysten og i mindre omfang i de sydvestgrønlandske fjorde.

Grønlands indbyggere bor i 18 byer og 60 bygder langs den grønlandske kyst. Da ingen byer og bygder er forbundet indbyrdes med veje eller jernbaner, er de eneste transportmidler i Grønland, fly helikoptere, skibe, både, joller og i visse områder hundeslæder samt snescootere. Der findes havneanlæg i 16 byer samt anløbsbroer i næsten alle bygder. Der lever omkring 57.000 indbyggere i Grønland, hvoraf langt størsteparten lever i Vestgrønland

3.2 Delkonklusion om geografiske forhold

Den grønlandske geografi og natur er i sig selv en udfordring i forbindelse med al færdsel. Grundet det kolde klima og de ofte hurtigt skiftende vejrforhold vil en hændelse, som i Danmark ville være banal, hurtigt kunne udvikle sig til en alvorlig ulykke. Dette stiller særlige krav til udstyr, kommunikation, forudseenhed og planlægning for at undgå ulykker. Hvis ulykker alligevel indtræffer, stiller samme forhold særlige krav til det beredskab, der skal håndtere ulykkerne.

3.3 Redningsberedskabet

3.3.1. Overordnet ansvar for SAR

Danmark har som medunderskriver af en række internationale konventioner vedr. søfart og luftfart forpligtet sig til organisere en eftersøgnings- og redningstjeneste (SAR). Der stilles ikke krav om designerede redningsenheder, men man er forpligtet til at yde redningstjeneste med tilgængelige ressourcer i tilfælde af skibs- eller flyulykker.

SAR-organisationen i Grønland er beskrevet i håndbog om "Eftersøgnings- og redningstjenesten i Grønland, SAR-Grønland" udgivet af Grønlands Kommando. Det fremgår af håndbogen, at eftersøgnings- og redningstjenesten (SAR) i Grønland er et rigsanliggende, og at det overordnede ansvar for etablering af SAR-beredskabet i Grønland og for afholdelsen af medfølgende udgifter i forbindelse med SAR-aktioner påhviler:

- Transport- og Energiministeriet (Statens Luftfartsvæsen/Naviair – Flyvesikringstjenesten) for så vidt angår nødstedte fra luftfartøjer, uanset hvor hjælpeoperationerne udføres, og hvilke midler der anvendes.
- Økonomi- og Erhvervsministeriet (Søfartsstyrelsen) for så vidt angår nødstedte fra skibe, bortset fra mindre operationer i lokale farvandsområder, som henhører under Justitsministeriets ansvarsområde.
- Justitsministeriet (Politimesteren i Grønland) for så vidt angår nødstedte på landjorden samt operationer i lokale farvandsområder.

3.3.2 Søredningstjenesten (MRCC)

Grønlands Kommando (Maritime Rescue Coordination Center – MRCC – Grønnedal) er ansvarlig for ledelsen af søredningstjenesten, hvorved forstås eftersøgning og redning af nødstedte fra skibe af

enhver art på eller under havoverfladen, uanset om hjælpeforanstaltninger udføres til vands, fra luften eller til lands.

3.3.3 Flyveredningstjenesten (RCC)

Naviair - Flyvesikringstjenesten (Rescue Coordination Center - RCC - i Kangerlussuaq) er ansvarlig for ledelsen af flyveredningstjenesten, hvorved forstås eftersøgning og redning af nødstedte fra luftfartøjer, uanset om hjælpeforanstaltningerne udføres fra luften, til vands eller til lands.

3.3.4 Lokalredningstjenesten (PM)

Politimesteren i Grønland er ansvarlig for ledelsen af eftersøgnings- og redningsoperationer i lokale farvandsområder og for eftersøgnings- og redningsoperationer til lands (lokal redningstjeneste).

3.3.5 Tilknyttede ressourcer til SAR beredskabet

Det fremgår af håndbogen "SAR-Grønland", at der til løsning af SAR-operationer ikke findes enheder, som er anskaffet, indrettet og anvendt udelukkende til eftersøgning og redning i det grønlandske område. Derimod findes en række permanente eller lejlighedsvis ressourcer, der kan anvendes i forbindelse med SAR-operationer, som f.eks.:

- Søværnets skibe og helikoptere.
- Politiets kuttere.
- Danske statsskibe.
- Øvrige skibe, der har pligt til at give positionsoplysninger (GREENPOS).
- Lejede skibe og både.
- Flyveåbnets luftfartøjer.
- Private flyselskabers luftfartøjer, herunder en dedikeret SAR-helikopter.³
- Slædepatruljen SIRIUS.

3.3.6 Kommunerne

Det er historisk betinget, at brandvæsenet, der er en kommunal myndighed, på Grønlands Hjemmestyres eller rigsmyndighedernes vegne udfører en række opgaver i forbindelse med SAR-beredskabet. Brandvæsenet yder bl.a. i nogle sammenhænge bistand til politiet ved rednings- og eftersøgningsopgaver på land og til vands, ligesom brandvæsenet i nogle tilfælde yder Hjemmestyret (Sundhedsvæsnets) bistand ved for eksempel patientevakueringer og ambulancetjeneste.

3.4 Delkonklusion om redningsberedskab

Redningsberedskabet omfatter alle relevante aktører i Grønland, og der er etableret koordinationsprocedurer for, hvem der har ansvaret i de forskellige scenarier.

Principperne, herunder det juridiske grundlag for SAR-beredskabet for eftersøgnings- og redningstjenesten (SAR) i Grønland er nærmere beskrevet i Helikopterrapporten (2000) og i SAR06-rapporten. Heri konkluderes det bl.a., at SAR beredskabet anses for tilfredsstillende. Redningsberedskabet er således vurderet egnet og kapabelt til at håndtere de opståede hændelser, og vil ikke blive genstand for analyse i denne rapport.

³ Grønlands Hjemmestyre har en aftale med Air Greenland A/S om placering af en dedikeret S-61 SAR-helikopter til dækning af Midtgrønland og Disko-området (som også anvendes til passagertransport). Helikopteren er konstant på 1 times beredskab. Helikopteren er stationeret i Nuuk. Air Greenland A/S har yderligere stationeret en S-61 helikopter i Narsarsuaq, som ud over at varetage passagertransport i området, er reserve for SAR-helikopteren.

3.5 Sundhedsberedskabet

Sundhedsberedskabet er en vigtig del af det samlede redningsberedskab og en vigtig aktør i forbindelse med mindske effekten af de ulykker der forekommer, og skal derfor som de øvrige kapaciteter have procedurer og kapaciteter, der sikrer evnen til at løse denne opgave.

Sundhedsberedskabet overgik pr. 1. januar 1992 fra at være et rigsansliggende til at være et hjemmestyreansliggende (lov nr. 369 af 6. juni 1991). Sundhedsområdet er nu reguleret af landstingsforordning nr. 3 af 23. maj 2000 om sundhedsvæsenets styrelse og organisation og ved landstingsforordning nr. 15 af 6. november 1997 om sundhedsvæsenets ydelser m.v.

3.5.1 Kurser og efteruddannelse.

Ifølge hjemmestyrets redegørelse om katastrofeberedskabet i Grønland af 2002 (herefter benævnt redegørelse 02) var det i 2002 påkrævet, at der afholdes målrettede kurser, og at personalet efteruddannes i katastrofeberedskab, f.eks. i følgende emner: sygehusets beredskab, sygehusets katastrofemodtagelse, kursus i præhospitalt beredskab, kursus i medicinsk koordination, kursus i kriseterapeutisk beredskab samt ledelse og organisation under kriser og beredskab.

Direktoratet for Sundhed oplyste i notat om 'Katastrofeberedskab i Grønland – statusnotat vedr. sundhedsberedskabet' af 21. november 2005, at der ikke har været afholdt målrettede kursus- og efteruddannelsesaktiviteter for sundhedspersonalet. Direktoratet oplyste endvidere, at Grønlands Sundhedsvæsen ikke i sit nuværende budget har mulighed for at tilbyde de ansatte deltagelse i katastrofeberedskabskurser og efteruddannelser.

Det oplyses i SAR06-rapporten, at Grønlands Hjemmestyre har til hensigt at afsætte midler til efteruddannelse af relevant personale i katastrofeberedskab mv., at efteruddannelsen gennemføres og terminer for øvelser med lokale katastrofesamarbejdsparter fastsættes. Direktoratet for Sundhed har i marts 2007 oplyst, at der er nedsat en arbejdsgruppe, der ser på mulighederne for at iværksætte disse tiltag, men der er endnu ikke fastsat nogen dato for, hvornår efteruddannelse m.v. vil træde i kraft.

3.5.2 Udsendelse af lægehold

I redegørelse 02 oplyste hjemmestyret, at Grønlands Sundhedsvæsen har indgået en aftale om patientbehandling på Rigshospitalet samt visse andre danske sygehuse.

Direktoratet for Sundhed oplyste i notat om 'Katastrofeberedskab i Grønland – statusnotat vedr. sundhedsberedskabet' af 21. november 2005, at der ikke er indgået aftaler om udsendelse af lægehold fra Rigshospitalet eller anden bistand i forbindelse med større ulykker eller katastrofer. I sådanne tilfælde vil Direktoratet vurdere behovet for udsendelse af hjælpehold fra Dronning Ingrid's Hospital og/eller andre distriktssygehuse i Grønland. Der er etableret en central kommandostation på politigården i Nuuk, hvor katastrofeledelsen fysisk vil befinde sig ved en større katastrofe. Her vil der blive skabt overblik over de til rådighed værende transportmuligheder, og i fællesskab med politimyndigheden vil der blive lejet nødvendigt materiel til udsendelse af hjælpehold (sundhedspersonale, politi, brandfolk mv.).

Grønlands Hjemmestyre oplyste i SAR06 rapporten, at Hjemmestyret har til hensigt at indgå aftaler med samarbejdspartnere i Danmark med henblik på at lette mulighederne for bistand ved større ulykker eller katastrofer, hvis der bliver behov herfor. Dette er endnu ikke sket pr. april 2007.

3.5.3 Afprøvning af samarbejde mellem Grønlands Kommando og Grønlands Sundhedsvæsen

I henhold til redegørelse 02 tydede en gennemgang af håndbogen SAR-Grønland på, at der var behov for en afprøvning af samarbejdet mellem Grønlands Kommando og Grønlands Sundhedsvæsen, især angående de militære sundhedsdepoter samt muligheden for transportstøtte fra forsvaret.

Direktoratet for Sundhed oplyste i notat om 'Katastrofeberedskab i Grønland – statusnotat vedr. sundhedsberedskabet' af 21. november 2005, at denne afprøvning ikke er foretaget.

I SAR06 rapporten foreslås, at samarbejdet mellem Grønlands Kommando og Grønlands Sundhedsvæsen afprøves, f.eks. i forbindelse med en eventuel generel øvelse vedrørende katastrofeberedskabet. Dette er endnu ikke iværksat pr. april 2007.

3.5.4 Embedslægeinstitutionen

Embedslægeinstitutionen yder bistand til Landsstyret og andre myndigheder i sundhedsfaglige spørgsmål. Embedslægeinstitutionen indgår endvidere i den centrale katastrofeledelse, som er etableret med henblik på at udføre en koordineret og styret indsats i tilfælde af en katastrofesituation.

3.5.5 Katastrofemedicinsk beredskab i forbindelse med flystyrt

Grønlands Hjemmestyre har ansvaret for og opgaven med at udarbejde regler vedrørende katastrofemedicinsk beredskab i forbindelse med flystyrt og lignende ulykkessituationer i lufthavne.

Det fremgår af redegørelse 02, at det sundhedsfaglige katastrofeberedskab m.v. i atlantlufthavnene Kangerlussuaq og Narsarsuaq ikke levede op til den standard, som forventes af internationale lufthavne.

Direktoratet for Sundhed oplyste i notat om 'Katastrofeberedskab i Grønland – statusnotat vedr. sundhedsberedskabet' af 21. november 2005, at det stedlige sundhedsvæsen ikke har personale, uddannelse eller materiel til at varetage de sikkerhedsprocedurer, som må forventes af internationale lufthavne. Kangerlussuaq har status som bygd under Sisimiut Sundhedsdistrikt, og katastrofeberedskabet i Kangerlussuaq koordineres fra Sisimiut. I selve lufthavnen er der en sygeplejestation, hvis personale er ansat til at tage sig af bygdens faste indbyggere og sundhedsvæsenets transitpassagerer. Narsarsuaq hører under Narsaq Sundhedsdistrikt, og betjeningen af bygdens faste indbyggere og transitpassagerer varetages af sygeplejestationens personale. Begge sygeplejestationer har et meget beskedent katastrofemedicinsk lager.

Af SAR06-rapporten fremgår det, at Grønlands Hjemmestyre vil iværksætte en planlægning med henblik på at tilvejebringe det fornødne katastrofeberedskab for Kangerlussuaq og Narsarsuaq, herunder de fornødne samarbejdsaftaler. Dette er ikke gennemført pr. april 2007.

3.5.6 Standardiseret materiel i sundhedsvæsenet

Der eksisterede ifølge redegørelse 02 ikke standardiseret materiel i sundhedsvæsenet, som var egnet til katastrofeindsatser. Grønlands Hjemmestyre oplyste i 2000 dels, at personalet brugte en del tid på at samle udstyret, dels at udstyret ikke var beregnet til at tage med ud på ulykkes- eller katastrofestedet.

I redegørelse 02 vurderede hjemmestyret, at der er behov for standardiseret katastrofemateriel til alle distrikter bestående af: Genoplivnings- og behandlingsudstyr, halskraver og skinnefikseringsudstyr, præhospitalsudstyr, kemibeskyttelsesudstyr, sikkerhedsbeklædning til personalet, bårer, tæpper, soveposer, der er egnet til klimaet, standardiserede katastrofejournaler samt triagemarkering til sårede, udstyr til intern og ekstern kommunikation, katastrofemedicinsk lager til nedkastning på katastrofested, strålingsmåleudstyr samt beskyttelsesdragter til personalet, antidotberedskabslager (lægemidler med modgiftvirkning overfor kemikaliforurening m.v.).

Direktoratet for Sundhed oplyste i notat om 'Katastrofeberedskab i Grønland – statusnotat vedr. sundhedsberedskabet' af 21. november 2005, at de enkelte distrikter kun råder over et meget beskedent førstehjælpsudstyr til at medbringe på et skadested, og der er et stort behov for standardiseret katastrofemateriel i alle distrikter, for udarbejdelse af lokale beredskabsplaner, uddannelse af personel, afholdelse af øvelser m.v.

Ved forsvarets Luftgruppe Vest ved lufthavnen i Kangerlussuaq forefindes materiel til brug i katastrofetilfælde. Listen over materiellet gennemgås årligt, og medicin samt forbindinger suppleres i fornødent omfang ved forsvarets foranstaltning. I påkommende tilfælde vil det være muligt at nedkaste bærer m.v. med faldskærm eller transportere sådant materiel med helikopter. Materiellet ved Luftgruppe Vest kan rekvireres gennem Grønlands Kommando. Forsvaret er ikke forpligtet til at opretholde dette katastrofeberedskab, der siden etableringen i begyndelsen af 1990'erne har været tænkt som en midlertidig ordning. Ligeledes er forsvaret ikke ansvarlig for transport til katastrofesteder. Forsvaret kan således alene forestå sådanne transporter i det omfang, at forsvarets ressourcer aktuelt er til rådighed.

Grønlands Hjemmestyre oplyste i SAR06 rapporten, at det er hensigten at iværksætte planlægning til sikring af standardiseret katastrofematerie. Dette er ikke iværksat pr. april 2007.

3.6 Delkonklusion om sundhedsberedskabet

Der er i 2002 og 2005 gennemført omfattende analyser og udgivet rapporter, som belyser de områder i sundhedsberedskabet, som bør have ekstra opmærksomhed for at kunne leve op til de krav, der stilles i forbindelse med det samlede beredskab.

Dermed ses området vel belyst, og der ses også identificeret de nødvendige initiativer. Det kan konstateres, at de anbefalede initiativer endnu ikke er implementeret - bl.a. som følge af manglende økonomisk prioritering fra hjemmestyrets side. Det gælder:

- Manglende kursus- og efteruddannelsesaktiviteter for sundhedspersonalet.
- Manglende deltagelse i øvelsesaktivitet med samarbejdspartnere i katastrofeberedskabet.
- Manglende aftaler vedrørende bistand ved større ulykker eller katastrofer.
- Manglende katastrofeberedskab for Kangerlussuaq og Narsarsuaq.
- Manglende standardisering af katastrofemateriel til fordeling i distrikterne.
- Manglende lokale beredskabsplaner.

Kapitel 4: Analyse af statistiske data vedrørende hændelser

Der er i en periode på 3 år fra 2004 – 2006 registreret 268 hændelser, som har resulteret i en SAR-redningsmission ved RCC, MRCC og/eller Politimesteren i Grønland. I denne rapport er tallene behandlet i procenttal for at give en bedre overskuelighed i forbindelse med analyserne. I samme 3 års periode er der konstateret 42⁴ drukne- og kuldedsfald, hvor det må formodes, at hovedparten relaterer sig til nogle af disse 268 hændelser. Der er i perioden konstateret et faldende antal dødsfald uden at årsagen hertil kan identificeres.

En SAR-mission er ikke nødvendigvis ensbetydende med, at der er sket en ulykke, men da det ofte er tilfældigheder, der afgør, om en hændelse ender godt eller ender med en ulykke, er hver hændelse her betraget som en potentiel ulykke, som i muligt omfang bør undgås. Grunddata i denne analyse er derfor det registrerede antal hændelser.

Ud over de hændelser, som behandles i denne rapport, modtager politiet et stort antal henvendelser, der alene bliver angivet i politiets døgnrapport, idet der ikke iværksættes konkrete eftersøgninger eller redningsforanstaltninger på baggrund af disse henvendelser, der betegnes som "ængstelser". Ligeledes er det jf. aftale mellem politimesteren i Grønland og Sundhedsvæsnet defineret, at transport af tilskadekommet person fra en kendt position er at betragte som en patienttransport, og disse transporter er ikke medtaget i denne oversigt.

⁴ Oplyst af embedslægeinstitutionen i Grønland.

4.1 Grov inddeling i kategorier (Bilag 1)

Bilag 1 viser fordelingen af hændelser på land, hændelser i det kystnære område (på vand indenfor 3 – sømilegrænsen) og hændelser til havs (uden for 3-sømilegrænsen), hvoraf det fremgår, at 84,3 pct. af alle hændelser sker til vands, med 66,8 pct. i det kystnære område.

4.2 Hændelser fordelt månedsvis (bilag 2)

Antal hændelser fordelt efter måned fremgår af bilag 2. De fleste hændelser forekommer i sommermånederne juni, juli og august samt i marts. Det tyder på, at forårets muligheder for at komme til havs, samt sommermånederne med fritid og lyse nætter, genererer øget aktivitet, som afspejler sig i antallet af hændelser.

4.3 Fordeling af hændelser efter geografiske områder (Bilag 3)

4.3.1. Fordeling i forhold til politidistrikter

Idet politiet er en af de væsentligste bidragsydere med statistiske oplysninger, og politiet samtidig er ansvarlig for lokalredningstjenesten i Grønland, er der indledningsvis anvendt en inddeling efter politidistrikterne, der dækker landområder og de kystnære områder inden for 3 sømil. Hændelser udenfor 3 sømil er ligeledes medtaget i forhold til de politidistrikter, hvor missionen er foretaget. Der er ikke separate data tilgængelige for indlandsisen og nationalparken, og de hændelser, der er forekommet i disse områder, er derfor også registreret i forhold til politidistrikterne.

4.3.2. Regionsfordeling (Regionerne defineret af Grønlands statistik)

Personer, som færdes til vands, opererer ikke nødvendigvis ud for netop den kyst, hvor de bor, men vil i højere grad sejle derhen, hvor fangstmuligheden er størst. Derudover er der i nogle områder en relativ stor aktivitet i forbindelse med besøg hos venner og familie, hvor sejlads ofte er den eneste måde at blive transporteret på. Derfor kan en alt for detaljeret opdeling give et forvirket billede i forhold til indbyggertallene. Henset til at så stor en del af hændelserne (84,3 pct.) forekommer til vands, vurderes en inddeling i regioner at give et mere nuanceret billede og vil i højere grad eliminere de lokale forskelle indenfor tæt forbundne geografiske områder. Bilag 3 viser derfor ligeledes en regional fordeling.

4.4 Politidistrikternes og regionernes indbyggertal (bilag 4)

Bilag 4 viser indbyggertal i henholdsvis politidistrikterne og regionerne hvoraf det fremgår, at regionerne DISKO bugten og region MIDT har den tætteste befolkningsgrad.

4.5 Typer og årsager

4.5.1 Typer af assistancer (Bilag 6)

74,3 pct. af alle assistancer er til personer til vands, og derudover er der materielassistance til vands. Dette ses som naturligt og i god overensstemmelse med pkt. 4.1. hvoraf det fremgår at 84,3 pct. af hændelserne foregår på vandet. Der er således relativt få hændelser på land, men disse hændelser ses til gengæld erfaringsmæssigt ofte at være ganske alvorlige.

4.5.2 Typer af nødstedte (Bilag 7)

63,4 pct. af de nødstedte er i en jolle/motorbåd, og samlet set er godt 80 pct. af de nødstedte kommet i problemer i forbindelse med aktivitet på vand. Igen er der god sammenhæng mellem disse data og de overordnede data i pkt. 4.1.

4.5.3 Aktivering af beredskab og årsager (Bilag 8)

Bilag 8 viser, hvad der aktiverer redningsberedskabet, og det viser en jævn fordeling mellem nødsignaler (36%), nødmeldinger fra pårørende (34%) og udeblivelser (30%). Årsagerne ses primært at være motorstop og vejrlig. Politiet ser en øget tendens til hændelser, hvor motorstop er årsagen, og det drejer sig om såvel tekniske problemer som manglende brændstof.

Forholdet til alkohol er ikke registreret i det datamateriale, som foreligger, men udtalelser fra de involverede ressourcepersoner i redningsberedskabet indikerer, at alkohol kan være en bidragende årsag til en hændelse. Informationer om at alkohol evt. er indblandet i en hændelse, modtages ofte ved anmeldelsen og bliver i andre tilfælde observeret på skadestedet af redningsmandskabet.

4.6 Anvendte ressourcer (Bilag 9)

Af de registrerede data i bilag 9 fremgår det, at 65,3 pct. af alle SAR-redningsaktioner foretages med skib eller kutter.

Helikoptere står samlet set for 22,5 pct. af aktionerne.

4.7 Analyse og delkonklusioner

4.7.1 Fordeling af hændelser i forhold til indbyggertallet (bilag 5).

Bilag 5 viser sammenhængen mellem antal af hændelser og antal indbyggere i hhv. politidistrikterne og regionerne. Overordnet betragtet, ses der en klar sammenhæng mellem antal af hændelser og antallet af indbyggere. Regionerne DISKO bugten og region MIDT skiller sig dog positivt ud i forhold til de øvrige regioner ved at have forholdsvis færre hændelser i forhold til indbyggertallet, mens specielt region ØST skiller sig ud i modsat retning med mange hændelser i forhold til antallet af indbyggere.

En mulig forklaring på de forholdsvis færre hændelser i DISKO bugten samt region MIDT skal måske findes i det faktum, at der her er de største koncentrationer af indbyggere. Dermed er der også – specielt i region MIDT – mange handels- og servicefunktioner samlet, og det må antages, at der er mange ansatte i disse erhverv, som ikke har deres hverdag på havet. Dette vil påvirke statistikken i en positiv retning, ligesom det må forventes, at sikkerhedskulturen i de tættere befolkede egne er højere, og at der dermed er en større løbende påvirkning af befolkningen i forhold til sikkerhed.

Et andet forhold i disse regioner er det faktum, at der her er en større gennemsnitlig indkomst, hvilket gør en investering i sikkerhedsudstyr mere overkommelig. Den mere intense trafik i disse områder vil også reducere afstanden til hjælp, og mange hændelser ender ikke som en SAR-mission, fordi problemet er løst af den lokale befolkning på stedet.

I region ØST kan en forklaring på det relativt høje antal hændelser i forhold til indbyggertallet være, at der i dette område foregår intensive fiskeri- og fangstaktiviteter, og at der derfor er mange aktiviteter på havet, som ikke relateres direkte til den lokale befolkning. Dette forhold vil påvirke statistikken negativt. Grundet den mangelfulde infrastruktur er der ligeledes en relativ stor rejseaktivitet på havet, som også har en vis indvirkning på statistikkerne.

Jf. argumentationen i pkt. 4.3.2 anses det for mest retvisende at anvende data for regionerne i analysen, men hvis der ses specifikt på politidistrikterne synes den beskrevne tendens for regionerne at blive bekræftet. De 3 største politidistrikter målt på indbyggertal (Nuuk, Sisimiut og Ilulissat) ses alle at have relativt færre hændelser i forhold til indbyggertallet.

Konklusionen er derfor, at der er sammenhæng mellem antallet af hændelser og indbyggertallet når der justeres for de erhvervsmæssige forhold i de store byer med en formodet bedre sikkerhedskultur samt de særlige forhold med fiskeri på østkysten.

4.7.2 Typer og årsager:

De statistiske data viser klart, at det er de små både og joller, som udgør den største risiko for at havne i en nødsituation, og deraf kommer naturligt, at hovedparten af assistancerne er til havs. Dette ses som den logiske konsekvens af, at det primært er små motorbåde og joller, som opererer kystnært. Det er i de fleste tilfælde et nødsignal, en melding fra de pårørende eller en udeblivelse, der iværksætter en mission, og årsagen til disse nødmeldinger og signaler er oftest vejrlig og motorstop.

Det faktum, at der er en ligelig fordeling mellem nødsignaler, nødmeldinger og udeblivelser som årsag til iværksættelse giver anledning til bekymring. Det burde være den nødstedte selv, som var i stand til at alarmere redningsberedskabet, således, at antallet af nødmeldinger fra pårørende og udeblivelser kan reduceres. At dette ikke synes at være tilfældet bekræfter, at der ikke ses at være en tilstrækkelig anvendelse af nødradioer og nødsendere. Hvis den forulykkede selv kan alarmere redningsberedskabet, vil der alt andet lige være en stedsangivelse af, hvor vedkommende befinder sig. Det vil øge sandsynligheden for at blive fundet i tide.

4.8 Delkonklusion om hændelser

Det kan konstateres, at der er direkte sammenhæng mellem befolkningstallet og antallet af hændelser, og dermed det potentielle antal ulykker. Faktorer som befolkningstæthed og de deraf afledte erhverv på landjorden, økonomisk kapacitet i de enkelte områder, sikkerhedskultur samt intensivt fiskeri og fangst i visse områder har dog en ikke uvæsentlig indflydelse på antallet af hændelser.

Det kan ligeledes konstateres, at langt den overvejende del af alle hændelser sker med små fartøjer til vands, og at årsagerne som oftest er vejrlig eller motorstop. Det ses kun i en tredjedel af hændelserne at være den forulykkede selv, der alarmerer redningsberedskabet.

Derudover er der indikationer på, at alkohol har en vis indflydelse på antallet af hændelser, selv om dette ikke kan dokumenteres.

Kapitel 5: Sikkerhedsforskrifter for færdsel i og omkring Grønland

Dette kapitel belyser kort de eksisterende regler og forskrifter for færdsel og færden i den grønlandske natur. Kapitlet er inddelt i 2 afsnit, der omhandler henholdsvis færden til lands og til vands. De fremdragne regelsæt er alene de forskrifter og regler, hvori der fastsættes retningslinier omkring sikkerhed m.v.. Der er således ikke inddraget regelsæt, hvor der alene fastlægges retningslinier for færden i naturen som alene har til formål at regulere færden af hensyn til naturen og som er en naturbeskyttelsesmæssig foranstaltning.

Ved en gennemgang af eksisterende lovgivning, hvor lovgiveren har inddraget spørgsmålet omkring sikkerhed ved færden i naturen i Grønland, ses der således kun i meget beskedent omfang, at være foretaget regulering af området ved egentlig lovgivning, uagtet landets geografiske udstrækning og særlige natur sammenholdt med landets til tider barske arktiske vejrlig, hvor aktiviteter i naturen hvert år afstedkommer tragiske dødsfald og alvorlig tilskadekomst.

5.1 Regler for færden i Nationalparken i Nord- og Østgrønland, samt Indlandsisen

I Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 1280 af 7. december 2006 med tilhørende vejledning nr. 113 af samme dato – Bekendtgørelse om adgang til og vilkår for færdsel i visse dele af Grønland – (Den såkaldte "Rejsebekendtgørelse") er der fastlagt retningslinier for færden i visse dele af Grønland.

Disse områder er henholdsvis Nationalparken i Nord- og Østgrønland og det tilgrænsende søterritorium, samt Indlandsisen. De geografiske afgrænsninger er nærmere beskrevet i bekendtgørelsen, ligesom undtagelser for bestemte persongrupper, hvor der ikke kræves tilladelse, er beskrevet i bekendtgørelsen. Eksempelvis færdsel i forbindelse med aktiviteter vedrørende forundersøgelse, efterforskning eller udvinding af mineralske råstoffer i Grønland, jf. Lov om mineralske råstoffer i Grønland. Ved sådanne aktiviteter fastsættes eventuelle sikkerhedsforskrifter i tilladelsen, der udstedes af Direktoratet for Råstoffer. Endvidere er almindelig samfærdsel og færdsel i anledning af fangst- og jagtvirksomhed i de berørte områder, som udøves af personer med fast bopæl i Grønland, friholdt for kravet om tilladelse til færden i de anførte områder.

I bekendtgørelsen er der fastsat retningslinier omkring sikkerhedskrav, der skal være iagttaget/opfyldt i forbindelse med færden i de af bekendtgørelsen omfattede områder, når en sådan færden kræver tilladelse. Disse forskrifter er ikke alene møntet på de pågældende, der får en sådan tilladelse, men også hensynet til sikkerheden for eventuelt personel, der indsættes i en redningsaktion eller eftersøgning danner baggrund for det anførte regelsæt.

Færdsel under et døgn's varighed kræver ikke tilladelse i henhold til "Rejsebekendtgørelse", dog skal det bemærkes, at færdsel i Nationalparken i alle tilfælde kræver tilladelse fra Grønlands Hjemmestyre efter bekendtgørelse nr. 7 af 17. juni 1992 om Nationalparken i Nord- og Østgrønland. Udstedelse af denne sidstnævnte tilladelse er dog ikke sikkerhedsmæssigt betinget.

I "Rejsebekendtgørelsens" § 8, 9 og 10 fastsættes der en række specifikke krav, der kan kræves for udstedelse af tilladelse.

I bekendtgørelsens § 8 fastlægges bestemmelse om vilkår, der blandt andet tager sigte på at undgå eller lette gennemførelsen af eventuelle redningsaktioner, herunder periodemæssig eller geografisk begrænsning af færdslen og vilkår om medbringelse af nødradio eller andet nødudstyr m.v., ligesom der kan stilles krav om tegning af forsikring for dækning af det offentlige udgifter i forbindelse med eventuelle redningsaktioner.

I bekendtgørelsens § 9 fastlægges bestemmelse om, hvornår udstedelse af tilladelse kan nægtes eksempelvis hvis færdslen skønnes åbenbart uforsvarligt, herunder hvis ansøgeren ikke skønnes egnet til at gennemføre den ansøgte færdsel m.v.

I bekendtgørelsens § 10 fastlægges det, at tilladelse til færdsel i de i § 1 nævnte områder på ethvert tidspunkt kan tilbagekaldes af Dansk Polar Center eller Politimesteren i Grønland. Tilbagekaldelsen kan f.eks. ske, hvis færdslen på grund af nye og væsentlige oplysninger må skønnes åbenbart uforsvarligt.

De anførte vilkår og krav uddybes i den anførte vejledning nr. 113 pkt. 4, 5 og 6.

Sejlads i de nævnte områder eller sejlads i det tilgrænsende søterritorium kræver tilladelse uanset varighed. Dette indebærer i praksis, at krydstogtskibe og andre skibe, der sejler nærmere end 3 sømil fra basislinien ud for Nationalparken i Nord- og Østgrønland, skal have en tilladelse til færdsel, inden de sejler ind i området.

Tilladelse til færdsel i de nævnte områder administreres af Dansk Polarcenter.

5.2 Sikkerhedsforskrifter ved fangst- og jagtudøvelse i Grønland

Jagt- og fangstudøvelse i Grønland er særdeles udbredt. Dette gælder såvel den erhvervsmæssige fangst, der er tæt knyttet til den eksisterende "fangerkultur" i landet, som den mere fritidsmæssige jagtudøvelse, der udøves af en meget stor del af befolkningen i Grønland, ligesom også turistmæssig jagt er ganske udbredt.

Uagtet denne udbredte jagt- og fangstudøvelse i et land, hvor såvel klimaet som naturen i øvrigt ofte kan behæfte sådan jagt- og fangstudøvelse med ganske store risici, ses der så godt som ingen forskrifter eller regelsæt, der opsætter sikkerhedsmæssige forskrifter for udøvelsen af jagt og fangst.

I forbindelse med udøvelse af turistmæssig jagt (trofæjagt) på visse vildtarter er der bestemmelse om, at jagtudøveren skal ledsages af en særlig uddannet jagtrådgiver. Dette ses dog ikke i lovmæssig sammenhæng at være en sikkerhedsmæssig foranstaltning, men primært en erhvervsmæssig foranstaltning.

5.3 Sikkerhedsforskrifter i medfør af Lov om mineralske råstoffer i Grønland

I forbindelse med aktiviteter vedrørende forundersøgelser, efterforskning eller udvinding af mineralske råstoffer, jf. Lov om mineralske råstoffer i Grønland, udsteder Direktoratet for Råstoffer i Grønland tilladelser til sådanne aktiviteter.

Ved udstedelse af sådanne tilladelser kan Direktoratet ved udstedelsen opstille en række vilkår og krav – herunder krav om opfyldelse af forskellige sikkerhedsmæssige krav for gennemførelsen af den pågældende aktivitet.

5.4 Naturbeskyttelsesmæssige hensyn ved færden i naturen i Grønland m.v

I Grønland er der en række fredede områder – herunder Ramsarområder, der beskytter specielt fuglelivet. Der er i forbindelse med færdsel og færden i disse områder fastsat en række regelsæt. Disse regelsæt vurderes alene at være fastsat af naturbeskyttelsesmæssige hensyn. Bestemmelserne foreskriver således ikke sikkerhedsmæssige bestemmelser for færdsel og færden i naturen.

I en række lokale vedtægter – politivedtægter, hundevedtægter m.v. – er tillige fastsat retningslinier for færdsel og færden i naturen, men disse omfatter heller ikke egentlige sikkerhedsforskrifter, men alene regler om færden med våben, hunde osv.

5.5 Færdsel til vands

Som udgangspunkt gælder de samme regler for grønlandske skibe og sejlads i grønlandske farvande som for de tilsvarende danske skibe og farvande. Der findes dog i flere af nedenstående regelværker særlige bestemmelser for Grønland.

Relevante regelsæt for skibe, der sejler i grønlandske farvande er beskrevet nedenfor. Reglerne er differentieret i forhold til skibets størrelse, anvendelse, antal passagerer og fartsområde. Af hensyn til overskueligheden er der alene opremset dele af skibenes sikkerhedsrelaterede udstyr. Da undersøgelsen imidlertid indikerer, at problemet formentlig er størst for gruppen af fritidsfartøjer og småbåde der anvendes til fiskeri og fangst, er bestemmelserne for denne fartøjsgruppe beskrevet nærmere.

Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, der gælder for lastskibe med en længde på eller over 15 m, samt nye fritidsfartøjer med en længde på mere end 24 m. Dette regelværk gælder endvidere for skibe, der medfører mere end 12 passagerer i international fart, og har baggrund i den internationale konvention for menneskeliv på søen (SOLAS). Regelværket indeholder detaljerede bestemmelser for fartøjets konstruktion, udrustning og operationelle begrænsninger. Fartøjer omfattet af dette regelværk er pligtige til at medføre redningsflåder/både, redningsdragter, veste og radioudstyr mm.

Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D, der gælder for passagerskibe (skibe, der medfører mere end 12 passagerer), og som alene sejler på grønlandske indenlandsruter. Dette regelværk indeholder detaljerede bestemmelser for skibets konstruktion, udrustning og operationelle begrænsninger. Skibe omfattet af dette regelværk er pligtige til at medføre redningsflåder/både, redningsdragter, veste og radioudstyr mm.

Meddelelser fra Søfartsstyrelsen F, der gælder for fiske- og lastskibe mm. med et dimensionstal⁵, der er lig med eller større end 20 men under 100, som tillige har en længde, der er mindre end 15 meter (et skib med et dimensionstal på 20, vil typisk have en længde på ca. 7 meter). Dette regelværk indeholder detaljerede bestemmelser for skibets konstruktion, udrustning og operationelle begrænsninger. Skibe omfattet af dette regelværk er pligtige til at medføre redningsflåder, redningsdragter, veste og radioudstyr mm.

⁵ Fartøjets dimensionstal fås ved at multiplicere længden med bredden.

Teknisk forskrift nr. 10. af 17. december 2003 om mindre fartøjer, der medtager maksimalt 12 passagerer. Denne forskrift gælder for skibe med et dimensionstal mindre end 100, og som medfører maksimalt 12 passagerer. Dette regelværk indeholder detaljerede bestemmelser for fartøjets konstruktion, udrustning og operationelle begrænsninger. Fartøjer omfattet af dette regelværk, og som anvendes til udlejning eller erhverv, er pligtige til at medføre redningsflåder, redningsdragter, soveposer, telte, veste og radioudstyr mm.

Meddelelser fra Søfartsstyrelsen L. Denne forskrift gælder for alle fritidsfartøjer med en længde mindre end 24 m. Fritidsfartøjer er defineret som fartøjer, der anvendes til sport- eller fritidsformål, og som ikke anvendes til erhvervmæssige formål. Dette regelværk indeholder detaljerede bestemmelser for fartøjets konstruktion, udrustning og operationelle begrænsninger mm. Nye fartøjer skal være CE mærkede og forsynet med fabrikantplade, der oplyser om fartøjets begrænsninger for sejladsområde og antal personer om bord. Herudover anbefales det, at fartøjet, afhængig af fartsområdet, blandt andet medfører nedenstående udrustning:

1. Redningsflåde
2. Årer
3. Øsekar eller pøs
4. Lydgivere som beskrevet i de internationale søvejsregler
5. Lanterner
6. Vandtæt lygte
7. Redningskrans evt. med lys
8. Ankerudrustning i henhold til tabellen i regelværket
9. 6 røde håndblus
10. Sort ankerkugle
11. Radar reflektor
12. Kompas
13. Søkort mm.
14. Håndlod
15. pulverslukker
16. Værktøjskasse med passende indhold
17. GPS navigator
18. Drivanker

Såfremt fartøjet udlejes, skal fartøjet udrustes i henhold til ovenstående.

Teknisk forskrift nr. 5 af 11. maj 2004 om redningsflåder og dragter i fiskefartøjer (fartøjer med havnekendingsbogstaver). Denne forskrift pålægger alle fiskefartøjer uanset størrelse at medføre redningsdragt og redningsflåde.

Bekendtgørelse nr. 848 af 14. oktober 1992 om redningsveste i mindre fartøjer. Denne bekendtgørelse pålægger alle skibe at medføre redningsvest til samtlige ombordværende.

Der er ikke indført faste alkoholgrænser for færdsel i grønlandske farvande. I stedet anvendes de generelle regler herom i Lov om sikkerhed til søs § 29 stk.3. Denne bestemmelse fastlægger, at føreren skal være i stand til at føre fartøjet på forsvarlig vis. I den forbindelse videreføres gældende praksis, hvorefter enhver søulykke, hvor en beruset fører er involveret, i udgangspunktet betragtes som en overtrædelse af den nævnte bestemmelse.

5.6 Delkonklusion om sikkerhedsforskrifter for færdsel i Grønland

Der er forskrifter for færdsel i Grønland såvel til lands som til havs. Disse forskrifter synes dog ikke i alle tilfælde at have et decideret sikkerhedsmæssigt sigte. Rejsebekendtgørelsen omhandler

ekspeditioner, som derved er godt reguleret. Der viser sig, at der ikke ses væsentlige problemer med ulykker i forbindelse med ekspeditioner.

Derimod er der en udpræget mangel på forskrifter i forbindelse med fangst- og jagtudøvelse i Grønland både på land og til havs. Henset til at typen af hændelser som er afdækket i denne analyse, i overvejende grad relaterer sig til små fartøjer, som ofte anvendes i forbindelse med fiskeri og fangst, anses dette for at være en svaghed i forskrifterne.

Politivedtægterne og andre lokale vedtægter mangler ligeledes deciderede sikkerhedsforskrifter.

Der er endvidere konstateret en manglende lovgivning eller regulering vedrørende anvendelse af nødradioer og nødpejlesendere.

Arbejdsgruppen vurderer derfor, at der er behov for en opdatering og justering af bestemmelser og forskrifter med det formål at målrette disse mod øget sikkerhed i forbindelse med aktiviteterne i naturen, herunder specielt på jagt, fiskeri og fangstområdet både på land og til havs. Ud over at beskytte personer, der begiver sig ud i naturen, vil det også mindske risikoen for det redningspersonale, som skal undsætte dem.

Kapitel 6: Konklusion

De geografiske og vejrmæssige forhold i Grønland er en udfordring ved enhver færdsel i naturen, og disse forhold kræver særlig opmærksomhed i forhold til udstyr, erfaring og planlægning. Hvis en ulykke alligevel indtræffer stiller disse forhold ekstra krav til redningsberedskabet.

Redningsberedskabet er i tidligere rapporter vurderet tilstrækkeligt til at imødekomme behovet for assistance i Grønland.

Sundhedsberedskabet er ligeledes analyseret tidligere, og utilfredsstillende forhold er beskrevet med forslag til løsninger. Der ses dog ikke iværksat nogen initiativer til at løse de identificerede problemer der især vedrører:

- Manglende kursus- og efteruddannelsesaktiviteter for sundhedspersonalet, herunder manglende økonomisk prioritering fra hjemmestyrets side.
- Manglende deltagelse i øvelsesaktivitet med samarbejdspartnere i katastrofeberedskabet.
- Manglende aftaler vedrørende bistand ved større ulykker eller katastrofer.
- Manglende katastrofeberedskab for Kangerlussuaq og Narsarsuaq.
- Manglende standardisering af katastrofemateriel til fordeling i distrikterne.
- Manglende lokale beredskabsplaner.

Det kan på grundlag af analysen af hændelser konstateres, at der er en sammenhæng mellem indbyggertal og antal af hændelser, med lokale afvigelser. Hændelserne er primært relateret til det kystnære område og årsagerne til hændelserne er primært motorstop eller vejrlig i forbindelse med sejlads i små både og joller.

Det kan ligeledes konstateres, at det kun i en tredjedel af hændelserne er den forulykkede selv der alarmerer redningsberedskabet.

Der synes ikke at eksistere opdaterede regelsæt, som har fokus på sikkerhed i forbindelse med færdsel i naturen i Grønland. Ligeledes ses der ikke at være dækkende regler for anvendelse af nødradioer og nødpejlesendere.

Kapitel 7: Overvejelser om ulykkesreducerende foranstaltninger.

Arbejdsgruppen har konstateret, at der allerede er iværksat en række tiltag, herunder kampagner for øget sikkerhed til søs. Dette ses som et betydeligt middel til en langsigtet påvirkning af befolkningen.

For at kunne reducere de primære årsager til hændelserne bør der sættes øget fokus på de små fartøjer, herunder information til brugerne om behov for at informere pårørende om planer om sejlads og færden. Endvidere bør brugerne af disse fartøjer sørge for at være opdateret med nyeste vejrudsigt og reagere i forhold til denne, ligesom de bør øge fokus på vedligeholdelse af motorerne på de små fartøjer.

I forbindelse med de praktiske muligheder for håndhævelse af eksempelvis skærpet lovgivning på området er det vigtigt at erkende, at Grønlands geografiske udstrækning har en karakter, som gør, at det vil være overordentligt vanskeligt for politiet og øvrige myndigheder effektivt og restriktivt at forfølge overtrædelser, der udspringer af et givet regelsæt. På denne baggrund ses der særligt at være behov for langvarige og gentagne oplysningskampagner for børn, unge og voksne, hvor der sættes fokus på konsekvenserne af, at eksempelvis søsikkerhed ikke tages alvorligt. Tilsvarende bør der iværksættes oplysningskampagner omkring jagt og færden i den grønlandske natur.

Politiets erfaringer med SAR-hændelser og konklusionerne i denne analyse viser, at det ofte er småbåde med dårlig vedligeholdt motor, der er årsag til eftersøgninger og/eller ulykker. Dette bør bevirke, at der gøres overvejelser om særlige initiativer på lige netop dette område, idet der såvel ud fra en samfundsmæssig økonomisk betragtning som for den enkelte borger ofte har ganske betydelig konsekvenser. Det er således ofte fiskere og fangere, der færdes i disse mindre joller. Disse fiskere og fangere betragtes som selvstændige erhvervsdrivende, og der burde i denne sammenhæng være tilknyttet krav om en forsikring, der dækker en redningssituation. Som et middel til at øge incitamentet til at anskaffe en forsikringsordning, kan en erhvervsforsikring evt. være fradragsberettiget, ligesom der formentlig i en sådan forsikring ville kunne tilknyttes en form for rabatordning, hvis der eksempelvis foreligger dokumentation for autoriseret service af bådmotoren. Endvidere kan forsikringen behæftes med en form for selvrisiko. Disse forskellige forhold vil formentlig være et incitament til, at fiskeren/fangeren får en økonomisk interesse i at vedligeholde sin motor m.v.

Med henblik på at sikre at alle erhvervsfangere tegner en forsikring, kan der eksempelvis ved udstedelse af indhandlingstilladelser eller udstedelse af erhvervsfangerbeviser stilles krav om forevisning af et gyldigt forsikringsbevis.

Tilsvarende krav om redningsforsikring kan reelt også stilles til "fritidssejlere". Kontrollen heraf kan praktiseres på samme måde som det der gør sig gældende i dag, hvor mange bådklubber stiller krav om kasko- og ansvarsforsikring ved tildeling af bådepladser. Endvidere kan der ske overvejelser i retning af, at der kan pålægges begrænsninger på sejladsen, såfremt der ikke er tegnet en forsikring, der dækker redningsforanstaltninger.

I relation til færden til lands bør en mere restriktiv lovgivning gældende for alt færden i naturen i Grønland overvejes. Der kan eksempelvis overvejes regler om færden i naturen uden for byer og bygder i Grønland, således at der stilles krav til erhvervsfangere, fritidsjægere, turister og andre personer, der færdes mere end for eksempel 3 kilometer fra en by eller bygd – eksempelvis med krav om at der altid er minimum 2 personer, der følges ad. Der kan også peges på muligheden for pålæg om kommunikations- og/eller alarmeringsudstyr/nødradiopejlesender.

Ved udstedelse af fritidsjagtbeviser kan der tilsvarende etableres en betalingsordning, der omfatter en jagtforsikring, som dels dækker ansvar ved jagtulykker, dels omfatter evt. redningsforanstaltninger.

Med henblik på at reducere virkningerne af ulykkerne ved færden i naturen bør der endvidere gennemføres en vedvarende holdningspåvirkning igennem kampagner, hvor der sættes fokus på, hvilke forhold der kan være livsforlængende for den enkelte i en ulykkesituation, ligesom fokus på sejlads i spirituspåvirket tilstand bør gøres til genstand for vedvarende kampagner. Endvidere bør det overvejes at skærpe reglerne på dette område bl.a. ved indførelse af en fast promillegrænse for al sejlads.

Hjemmestyret bør endvidere overveje at tilbyde tilskudsordninger mv. til moderne alarmeringsudstyr (nødradio-pejlesender) – eksempelvis en håndholdt satellitbaseret nødradiopejlesender (406 MHz). Besiddelse af en sådan alarmeringsordning vurderes umiddelbart at være en væsentlig forbedring af sikkerheden. Derudover vil en obligatorisk medfølgende sikkerhedspakke ved køb af en ny båd i det mindste give en større tilgængelighed af retnings- og sikkerhedsudstyr, og ved den blotte tilstedeværelse vil være med til at bevare fokus på sikkerheden. En forudsætning for en sådan ordnings succes er dog, at de tidligere nævnte lovgivningsmæssige tiltag gennemføres.

I Danmark er færdselsundervisning en integreret del af undervisningen i skolen. Skal dette overføres til Grønland, bør det være helt naturligt, at en sådan undervisning også omfatter forhold som eksempelvis "færden til søs", idet megen transport og færden sker til søs i Grønland. Tilsyneladende udgør denne sejlads en stor risiko for den enkelte, når der eksempelvis sammenlignes med trafikdræbte i den grønlandske landbaserede færdsel. Ligeledes udleveres der "fødselsdagspakker" til danske børn med trafikoplysning. Dette kunne hjemmestyret kopiere til en grønlandsk model med fokus på sikker sejlads. Aftenskolekurser kan være et supplement til undervisningen i skolen, og det kunne overvejes at give en præmie til voksne, der fuldfører et sådant kursus.

På et møde i Nuuk mellem arbejdsgruppen og repræsentanter fra involverede organisationer og institutioner⁶ blev der givet udtryk for en generel støtte til behovet for at gøre noget aktivt for at forbedre ulykkesstatistikken. Der var opbakning fra repræsentanterne til arbejdsgruppens holdning til, at problemerne primært skal løses ved en langsigtet og kontinuerlig holdningspåvirkning af befolkningen og man udtrykte forståelse for evt. krav om forsikring. Specielt de yngre årgange ses som en vigtig målgruppe, da de må formodes, at de er mere modtagelige for information. Det vil ad åre give en øget bevidsthed om sikkerhed, ligesom det må formodes, at børnene har gode muligheder for at påvirke de voksne.

Selv om der ikke ses mulighed for en løsning alene ved øget regulering og lovgivning, var der tilslutning til at de holdningsmæssige tiltag bør suppleres med mere målrettet regulering af forskrifter om færden og færdsel i naturen.

For så vidt angår finansieringen af de forskellige initiativer bemærkes det, at det ikke kan anses for realistisk at pålægge fangersamfundene store ekstra udgifter, og der kan derfor fra hjemmestyrets side være behov for en form for målrettet støtteordning.

Kapitel 8: Anbefaling

Det er arbejdsgruppens grundlæggende holdning, at problemet med mange ulykker i Grønland ikke kan løses alene ved skærpet lovgivning. Der er behov for en intensiv, vedvarende og langsigtet indsats for at ændre sikkerhedskulturen og holdningerne til færdsel i naturen. Der er endvidere behov for, at diverse kampagner suppleres med et opdateret regelsæt, og at motivationen for at øge egen og andres sikkerhed øges ved økonomiske incitamentter – enten ved direkte tilskud fra hjemmestyrets side eller ved rabatter på nødvendige udgifter.

⁶ Deltagere i mødet: Grønlands Turist- og Erhvervsråd, Royal Artic Line A/S, Grønlands Kommando, KNAPK (sammenslutningen af små fiskere og fangere), Grønlands Arbejdsgiverforening samt Royal Greenland A/S.

På baggrund af analyserne og konklusionerne i denne redegørelse, suppleret med de drøftelser der har været ført med grønlandske ressourcepersoner i Nuuk, skal arbejdsgruppen anbefale, at følgende tiltag implementeres helt eller delvist.

- Det gøres obligatorisk, at der medfølger sikkerhedspakker ved køb af båd. Disse skal bl.a. indeholde overlevelsesdragter samt kommunikations- og nødmeldingsudstyr med positionsangivelse. Dette kan evt. suppleres med tilskud fra hjemmestyrets side.
- Ved udstedelse af tilladelser til færdsel i naturen i erhvervsmæssig såvel som fritidsrelateret regi bør obligatoriske forsikringsordninger overvejes.
- Fra hjemmestyrets side indføres der tilskud til eller rabatter på forsikringer, hvis der kan fremvises dokumentation for vedligeholdelse af materiel, besiddelse af sikkerhedsudstyr og gennemført sikkerhedskursus.
- Der indføres obligatorisk undervisning i sikkerhed under færdsel i naturen i folkeskolen.
- Der udleveres fødselsdagspakker til børn med fokus på sejladsikkerhed.
- Hjemmestyret yder præmie for gennemført sikkerhedskursus for voksne.
- Der indføres promillegrænse for sejlads.
- Regler for færdsel i naturen gennemgås og justeres med sigte på sikkerhed.
- Der gennemføres løbende holdningspåvirkning gennem en fortsættelse og udbygning af hjemmestyrets nuværende kampagner om sikkerhed til søs og på land.

Effekten af disse tiltag er vanskelig at forudse, og det forventes, at den fulde effekt først viser sig over længere tid. Det er dog arbejdsgruppens klare vurdering, at disse tiltag i væsentlig grad vil reducere antallet af hændelser, og derudover reducere konsekvenserne af de hændelser der alligevel forekommer. Det anbefales, at der gennemføres en tilsvarende undersøgelse om nogle år for at klarlægge eventuelle ændringer i statistikkerne.

Arbejdsgruppen har ikke anset det for muligt at sætte beløb på de enkelte initiativer, da udgifterne afhænger af hjemmestyrets konkrete implementering og prioritering af tiltagene.

Kapitel 9: Perspektivering. Omfanget af ulykker i Grønland i forhold til andre lande

Omfanget af hændelser i Grønland er søgt perspektiveret i forhold til Danmark men også med mere klimatisk og demografisk sammenlignelige lande som f.eks. Alaska, Canada, Island, Færøerne og Nordnorge⁷.

På trods af mange svar, har det vist sig, at der ikke er sammenlignelige datagrundlag i nogen af de adspurgte lande. Ligeledes ses der ikke andre steder at være de samme helt unikke forhold med små isolerede fangersamfund i en natur som Grønlands. Der er dermed ikke andre steder hvor en tilsvarende intensiv aktivitet med joller og småbåde eksisterer og slet ikke under sammenlignelige klimatiske forhold.

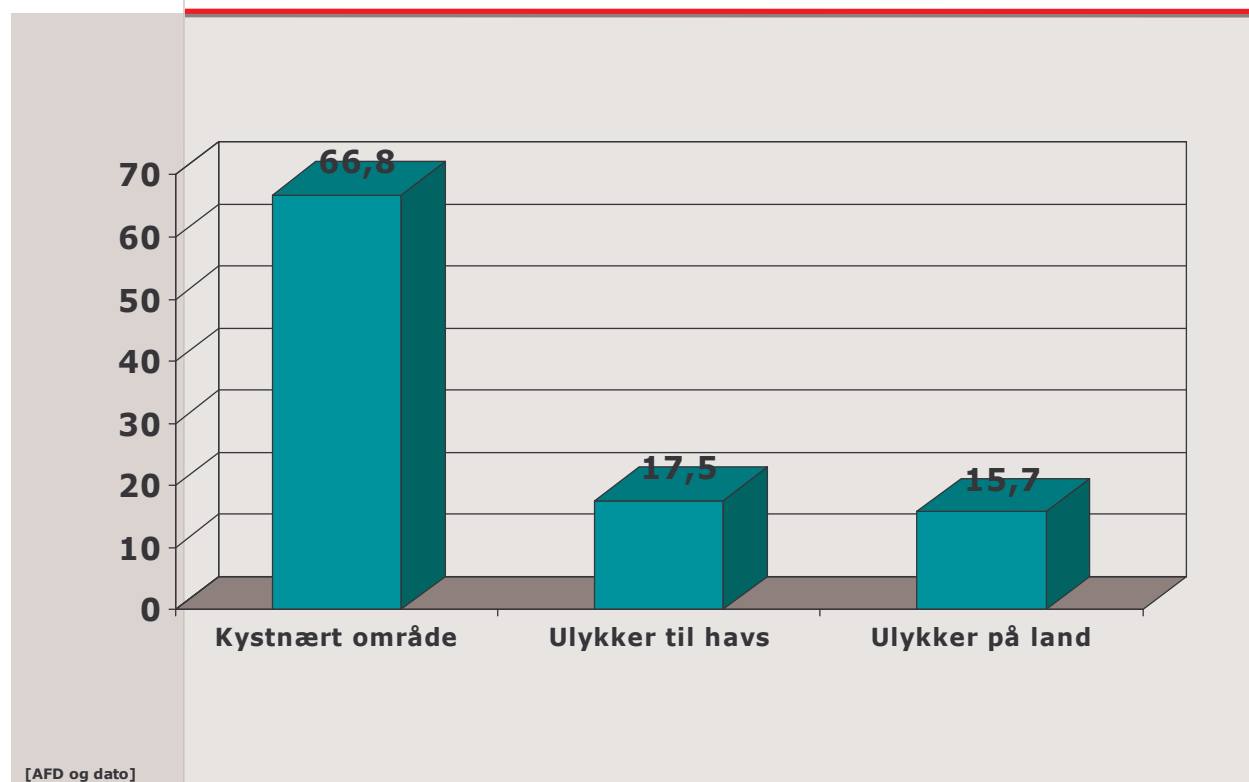
Arbejdsgruppen har på dette grundlag ikke set det muligt at gennemføre en relevant sammenligning af antallet af hændelser/ulykker i Grønland med andre lande.

⁷ Arbejdsgruppen takker ambassaderne i USA, Canada, Island og Norge samt Rigsombudsmanden på Færøerne for velvillig assistance ved indsamling af oplysninger om SAR-relaterede ulykker. Endvidere vil arbejdsgruppen rette en særlig tak til den Islandske Kystvagt, Danmarks Statistik, Grønlands Statistik samt Embedslægeinstitutionen i Grønland for relevante bidrag og bemærkninger.

Hændelser inddelt i kategorier:



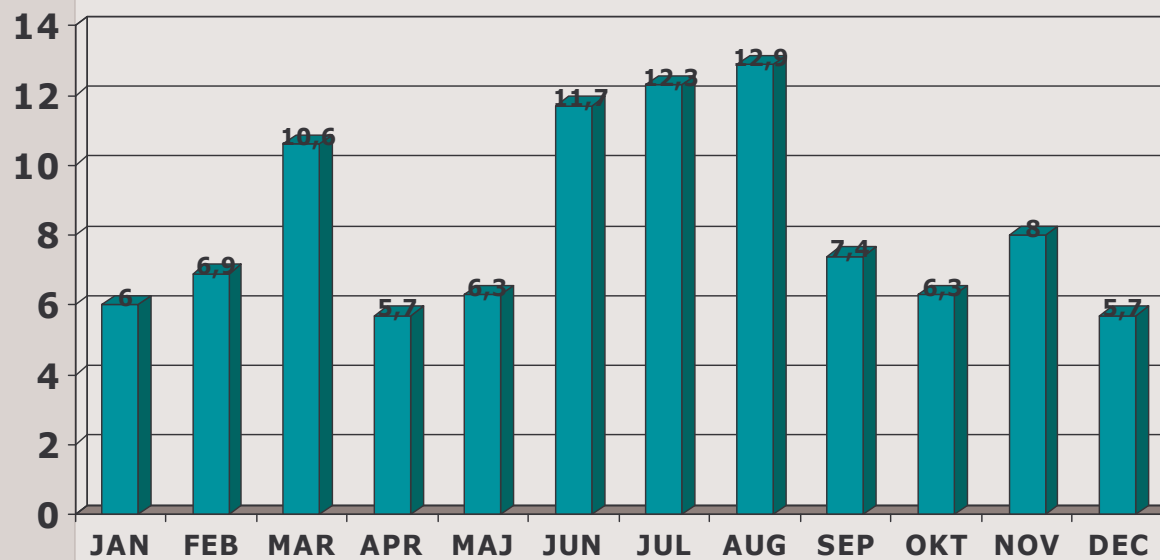
Grov inddeling i kategorier (% tal)



Hændelser fordelt på måneder:



Hændelser fordelt månedsvis (% tal)

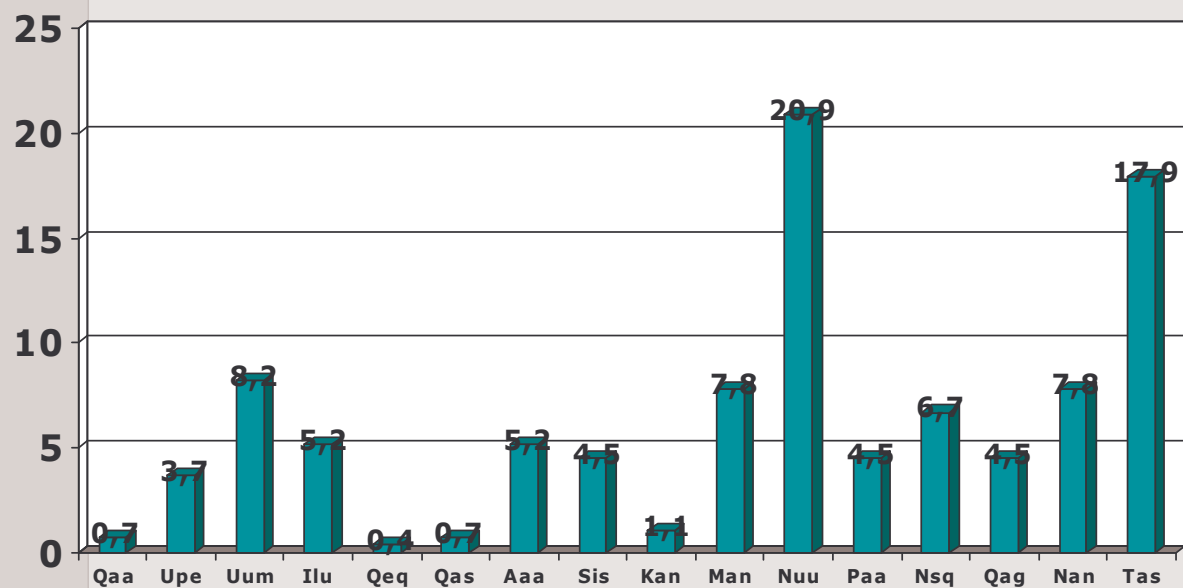


[AFD og dato]

Geografisk fordeling af hændelser:



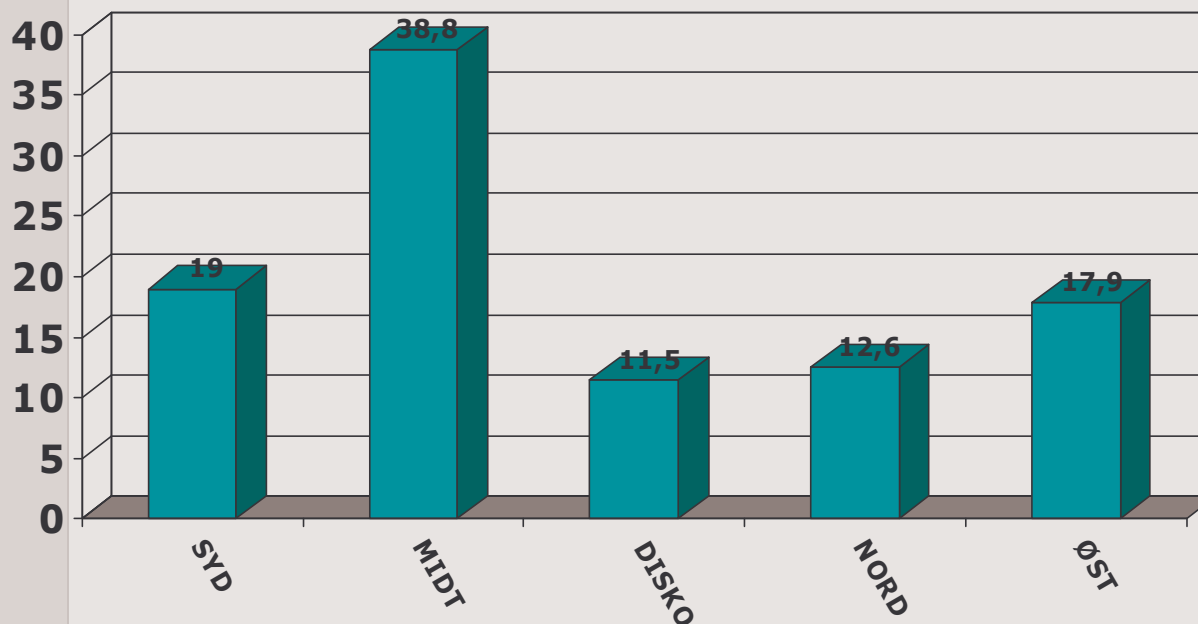
Fordeling af samtlige hændelser Politidistrikter (% tal)



[AFD og dato]



Regional fordeling af samtlige hændelser (% tal)

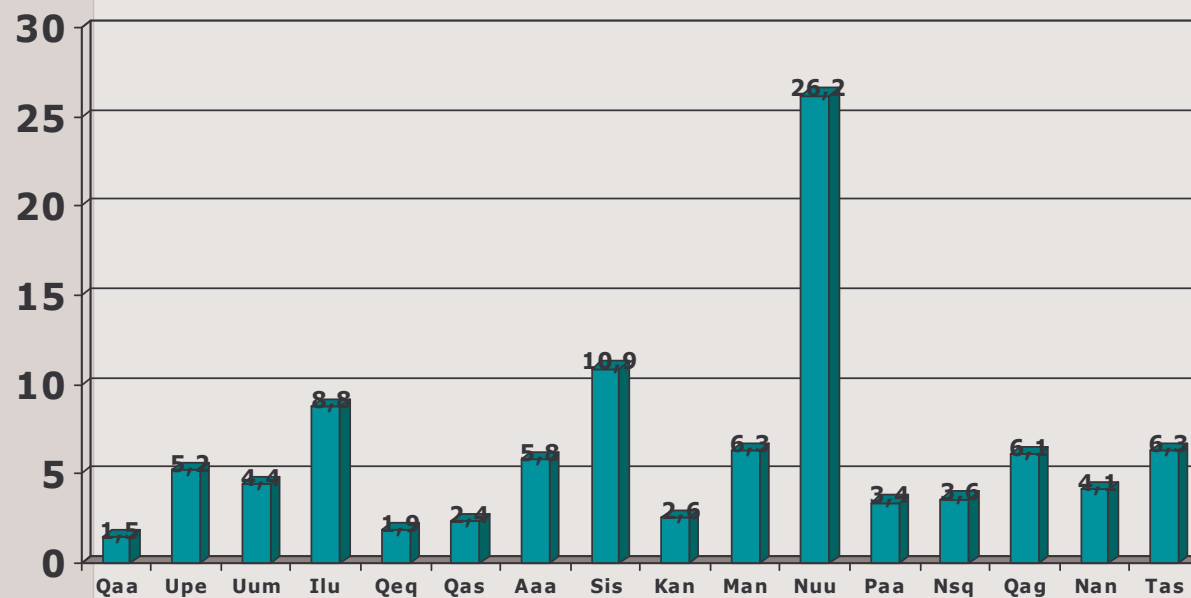


Syd: Nanortalik, Qaqortoq, Narsaq, Ivittuut
Midt: Paamiut, Nuuk, Maniitsoq, Sisimiut, Kangaatsiaq
Disko: Aasiaat, Qasigiannugit, Ilulissat, Qeqertarsuaq
Nord: Uummannaq, Upernavik, Qaanaaq
Øst: Ammassalik, Illoqqortoormiut

Geografisk fordeling af indbyggertal:



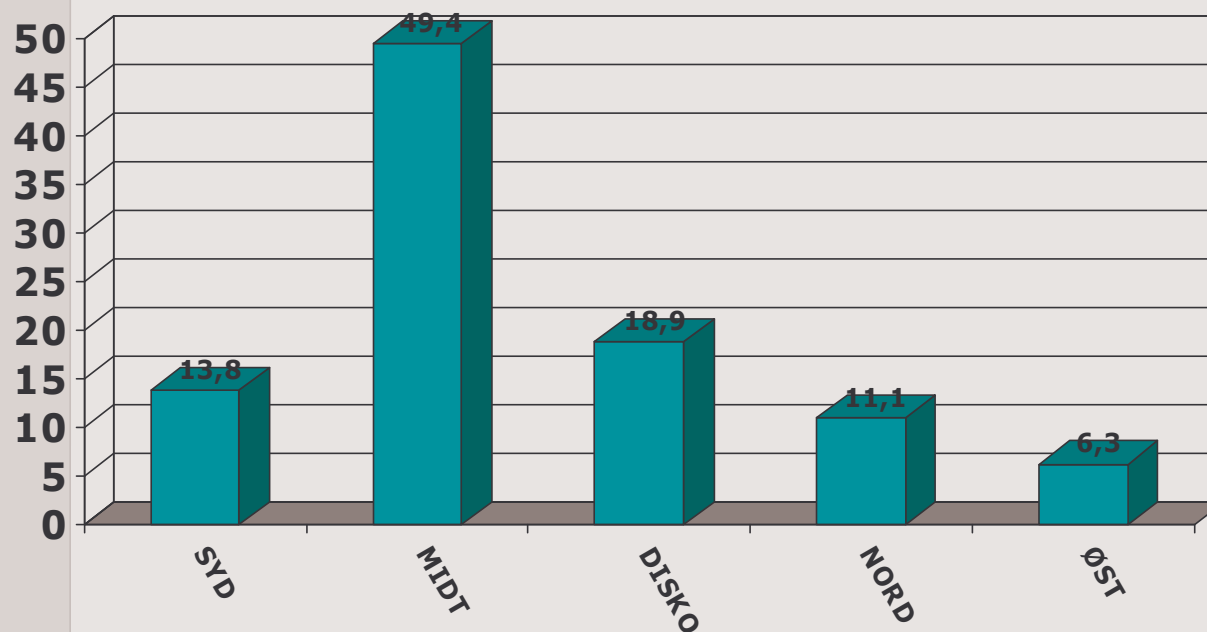
Politidistrikternes indbyggertal (% tal)



[AFD og dato]



Regionernes indbyggertal (% tal)

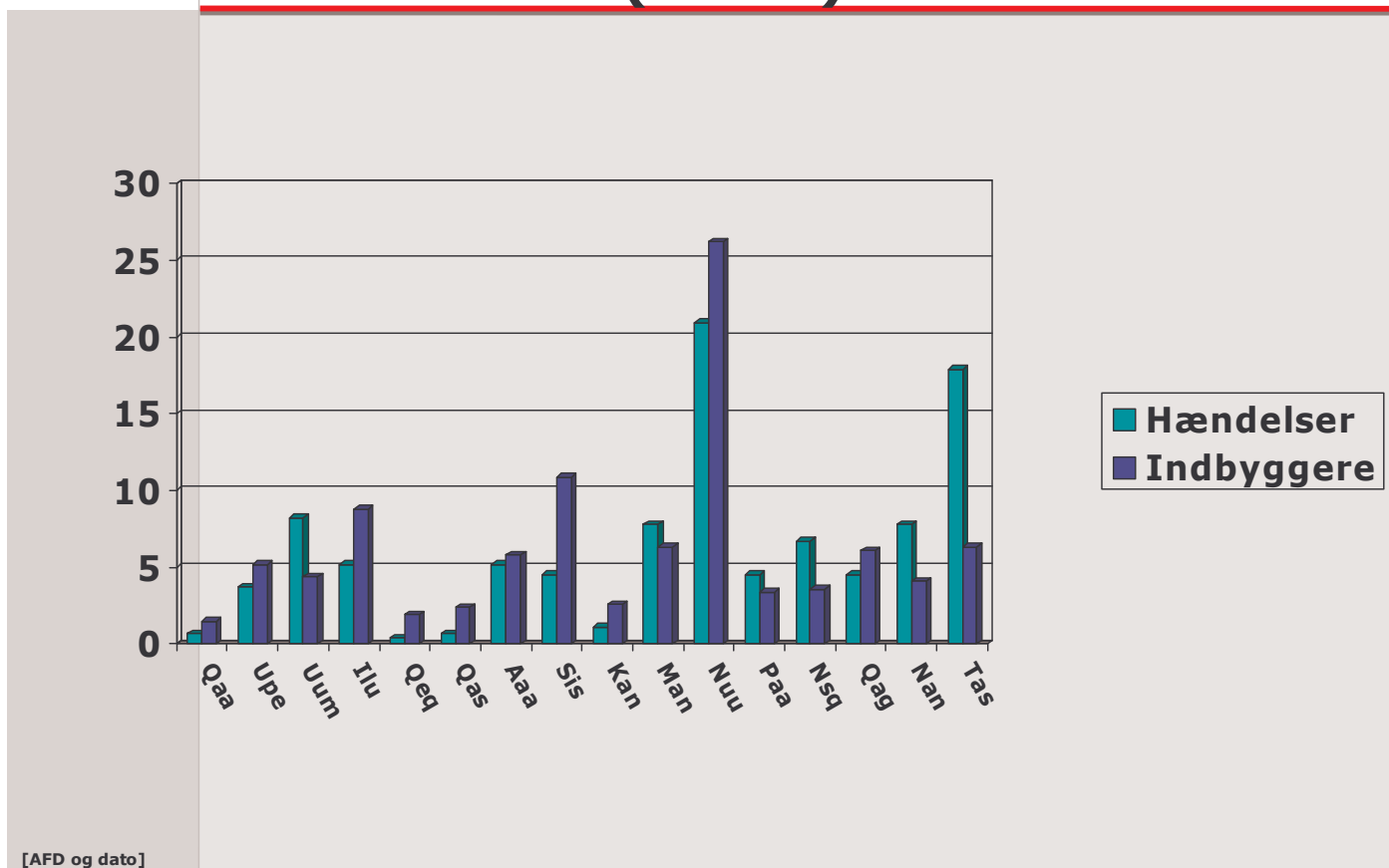


Syd: Nanortalik, Qaqortoq, Narsaq, Ivittuut
Midt: Paamiut, Nuuk, Maniitsoq, Sisimiut, Kangaatsiaq
Disko: Aasiaat, Qasigiannuit, Ilulissat, Qeqertarsuaq
Nord: Uummannaq, Upernavik, Qaanaaq
Øst: Ammassalik, Illoqqortoormiut

Forholdet mellem hændelser og indbyggertal:

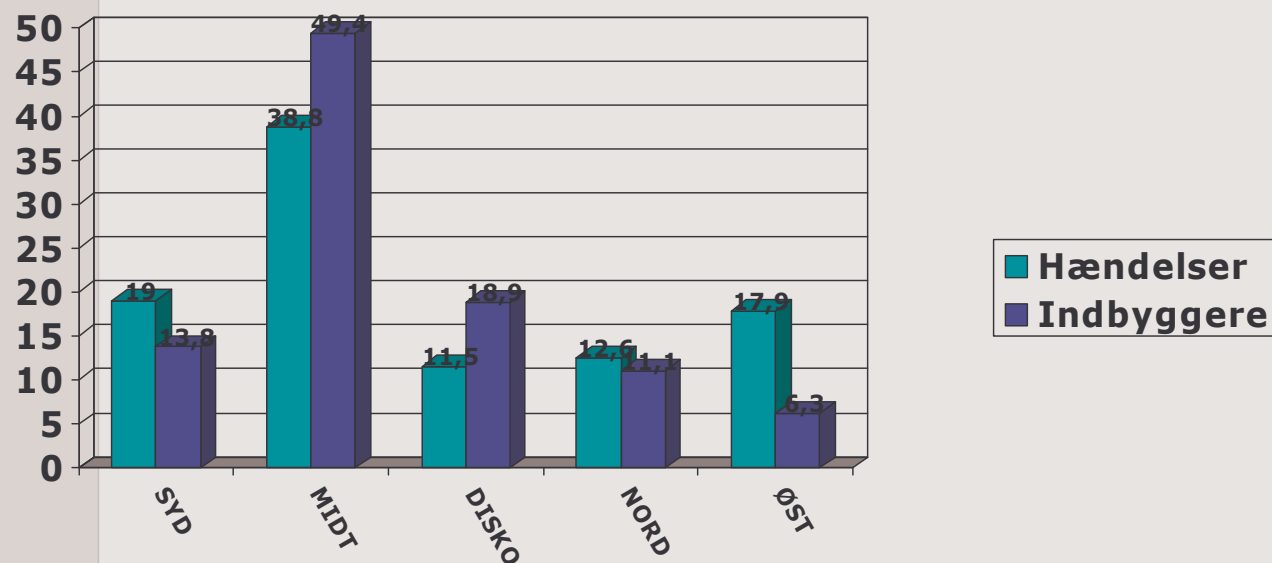


Fordeling af hændelser i forhold til indbyggertal, Politidistrikter (% tal)

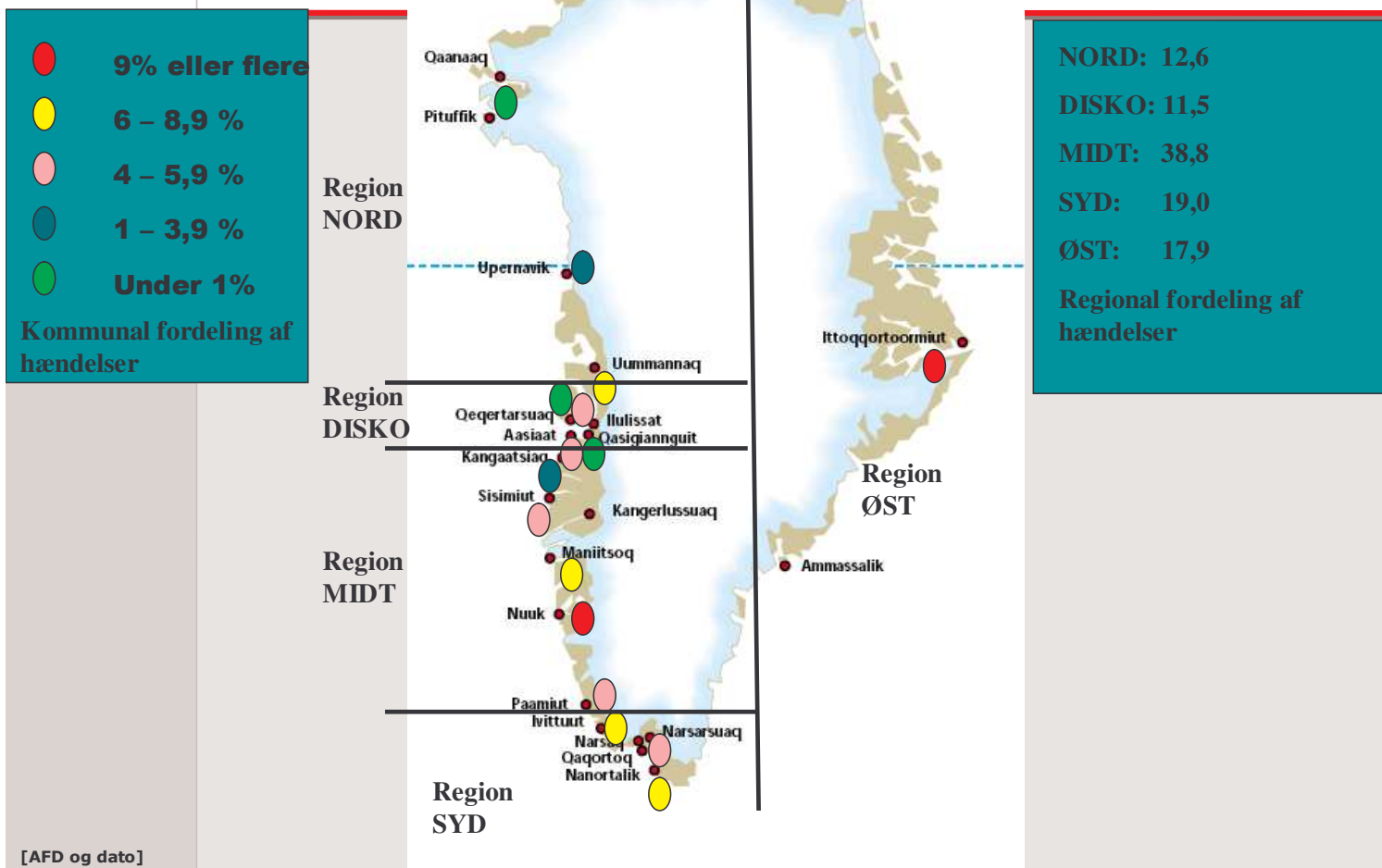




Fordeling af hændelser i forhold til indbyggertal, regioner (% tal)

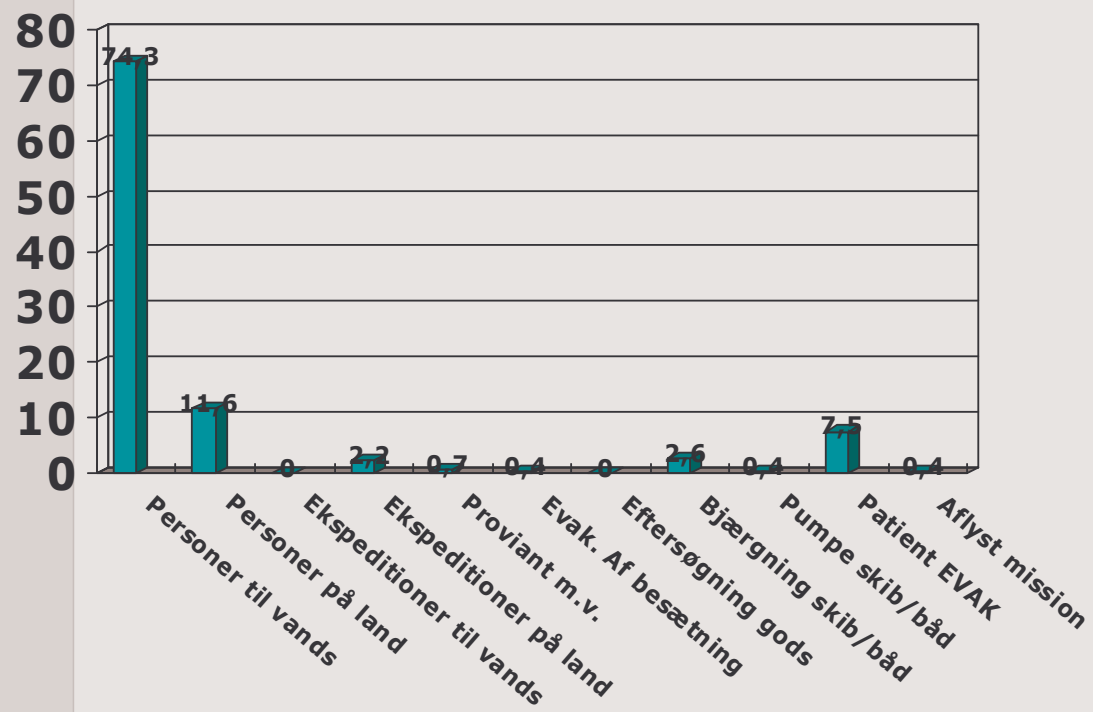


Syd: Nanortalik, Qaqortoq, Narsaq, Ivittuut
Midt: Paamiut, Nuuk, Maniitsoq, Sisimiut, Kangaatsiaq
Disko: Aasiaat, Qasigiannugit, Ilulissat, Qeqertarsuaq
Nord: Uummannaq, Upernavik, Qaanaaq
Øst: Ammassalik, Illoqqortoormiut





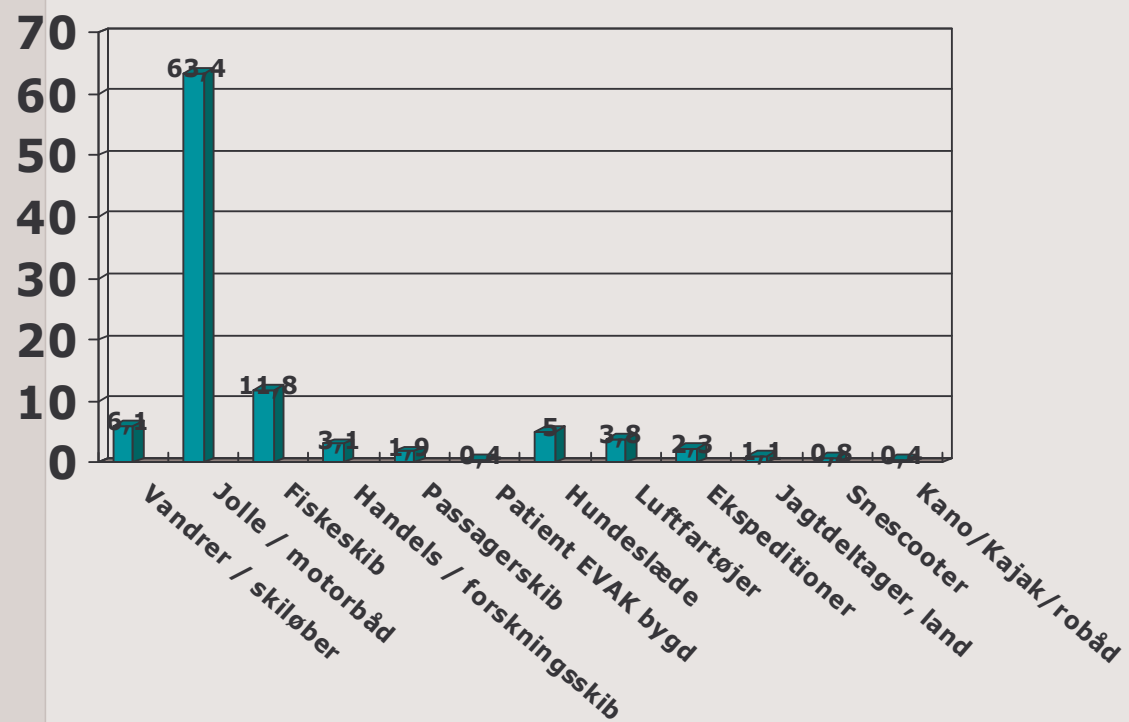
Typer af assistance (% tal)



[AFD og dato]



Typer af nødstedte (% tal)

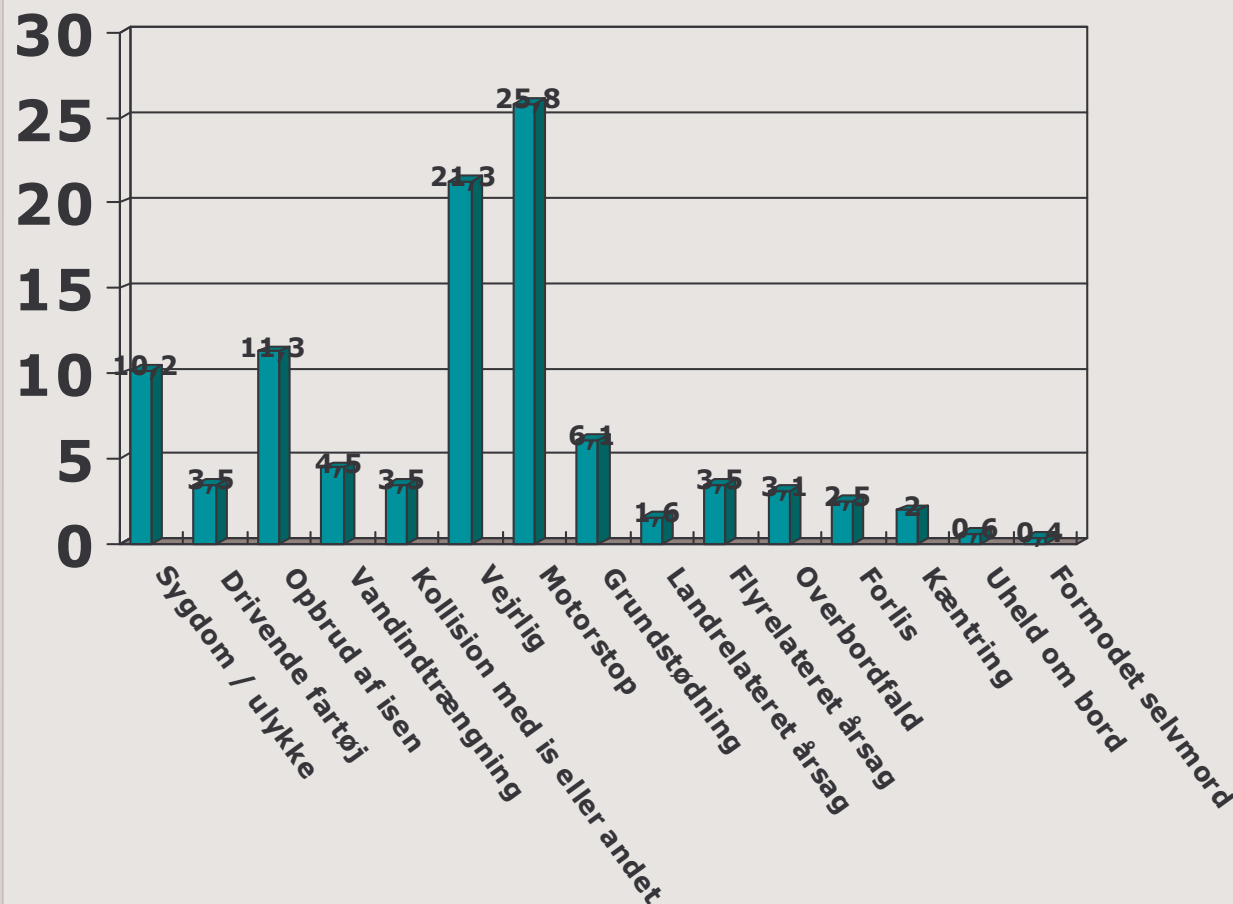


Hvad aktiverer redningsberedskabet?

Nødsignal	36%
Nødmelding pårørende	34%
Udeblivelse	30%



Årsager til aktivering af beredskabet (% tal)





Anvendte ressourcer (% tal)

