



August 2010

SKIBSFARTENS OG LUFTFARTENS REDNINGSRÅDS ÅRSRAPPORT FOR SØ- OG FLYVEREDNINGSTJENESTEN 2009



Indledning

Nærværende rapport udgør Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds årlige redegørelse for sø- og flyveredningstjenesten i dansk eftersøgnings- og redningsområde (Search and Rescue (SAR)).

Rapporten er baseret på Forsvarskommandoens indrapportering og Søværnets Operative Kommandos årsrapport for sø- og flyveredningstjenesten 2009. Rapporten indeholder bl.a. en statistisk behandling af aktiviteterne, der er udført af sø- og flyveredningstjenesten i 2009, herunder en sammenligning med rapporterede tal for bl.a. 2008. Rapporten beskriver endvidere opfyldelsesgraden for de mål og resultatkrav for søredningstjenesten, som Redningsrådet har udarbejdet.

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd

I medfør af anbefaling i betænkning af 27. juni 1957 om skibsfartens og luftfartens redningstjenester og efter aftale med berørte ministerier er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd nedsat af forsvarsministeren den 25. maj 1960. Redningsrådet har til opgave at overveje og indstille til vedkommende ansvarlige ministre om foranstaltninger til den bedst mulige gennemførelse af eftersøgnings- og redningsoperationer, som det efter gældende bestemmelser påhviler danske myndigheder at udføre eller lade udføre i relation til skibsfarten og luftfarten, jf. gældende cirkulære om Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd af 1. marts 2002.

Redningsrådet består af medlemmer, der udpeges af henholdsvis Forsvarsministeriet, Justitsministeriet, Økonomi- og Erhvervsministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Transportministeriet og Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling. Forsvarsministeriet varetager formandskabet. Redningsrådet afholder møde to gange årligt.

Sø- og flyveredningstjenesten

I Danmark er der oprettet en eftersøgnings- og redningstjeneste dagligt benævnt SAR-tjenesten. Opgaver, organisation og ansvar er fastlagt i henhold til internationale forpligtelser, nationale behov samt aftaler indgået med såvel nationale som internationale bidragsydere. SAR-tjenesten har til formål at sikre, at der under hensigtsmæssig anvendelse af de til rådighed værende midler ydes den bedst mulige indsats for redning af nødstedte.

SAR-tjenesten ledes af Joint Rescue Coordination Centre Danmark (JRCC Danmark) beliggende ved Søværnets Operative Kommando i Århus med ansvar for at assistere nødstedte skibe, luftfartøjer og havanlæg. SAR-tjenesten består endvidere af en struktur med permanente statslige ressourcer samt bidrag fra såvel kommunale myndigheder som private og frivillige organisationer.

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd har udarbejdet mål og resultatkrav for de permanente eftersøgnings- og redningsressourcer. Kravene skal bl.a. sikre, at det er muligt at evaluere den samlede indsats, herunder belyse og afdække eventuelle tendenser og udsving i den operative indsats. Dermed åbnes mulighed for løbende at vurdere eventuelle behov for tilpasninger. Mål og resultatkrav skal ses som et dynamisk dokument, som løbende evalueres og tilpasses i rammen af Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd.

Ud over møderne i Redningsrådet har Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjenesten afholdt to møder i 2009. Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjenesten har til formål at udvikle det tværgående praktiske samarbejde mellem de deltagende myndigheder og enheder inden for sø- og flyveredningstjenesten.

I 2009 er der alene sket mindre ændringer til sø- og flyveredningstjenestens ressourcer i Danmark.

Marinehjemmeværnet har i 2009 fået leveret nye fartøjer til Aabenraa (MHV 910) og Dragør (MHV 911).



Foto: MHV 900-klasse

Søværnet har i 2009 fået leveret den sidste af seks enheder af DIANA-klassen (MK II). DIANA-klassen er de nye enheder til patruljering af de danske farvande, som bl.a. bruges til farvandsovervågning, miljøindsats og søredning. DIANA-klassen består af i alt seks skibe, som er bygget på Faaborg Værft i perioden fra 2005-2009. Disse enheder har erstattet de ældre orlogskuttere af BARSØ-klassen.



Foto: DIANA-klassen

Flyvevåbnet har i 2009 jævnligt haft samtlige tre SAR lokationer besat med den nye SAR-helikopter, EH-101.



Foto: EH-101

Farvandsvæsenet har i 2009 fået leveret en ny redningsbåd til Sønderho samt syv firehjulstrukne køretøjer og én lastbil til brug for kystredningstjenesten.



Foto: Ny redningsbåd fra Sønderho

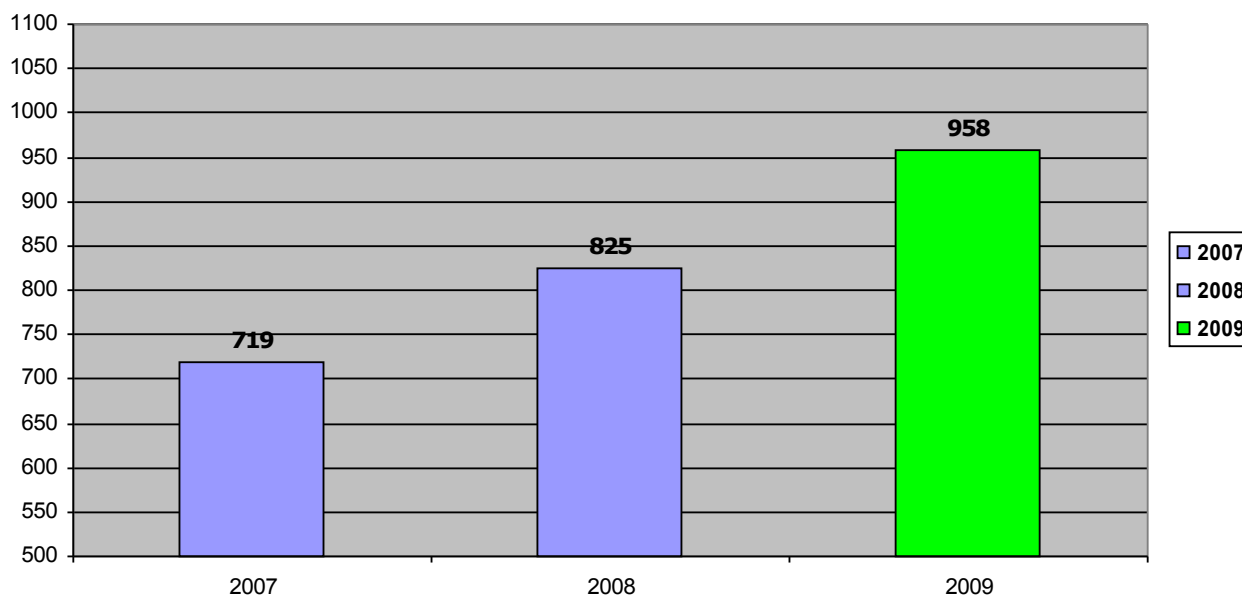
Det samlede antal aktiveringer i 2009

Sø- og flyveredningstjenesten har været aktiveret i alt 958 gange i 2009. De 958 aktiveringer omfatter eftersøgnings- og redningsoperationer til nødstedte skibe, havanlæg, nødstedte fly (civile som militære) og personer i vandet samt et antal aktioner, hvor sø- og flyveredningstjenesten har assisteret politiet og sundhedsvæsenet. Sammenlignes antallet af aktiveringer i 2009 med 2008 er der tale om en procentmæssig stigning på ca. 16 pct. (i antal en stigning med 133 aktiveringer).

Fra 2009 har man baseret antallet af aktiveringer (figur 1) på antallet af modtagne anmeldelser i JRCC og ikke karakteren af den udførte assistance. Det vil i praksis sige, at en operation, der efterfølgende har vist sig ikke at være en nødsituation, er i opgørelsen fastholdt som en redningsoperation. Dette forhold ses at være én af forklaringerne på stigningen i aktiveringer i forhold til 2008. Sø- og flyveredningstjenesten behandler således ethvert nødsig-

nal som et reelt nødsignal, indtil situationen er afklaret, herunder bl.a. indberetninger fra vidner, som eksempelvis har – eller mener at have – set en nødraket.

Figur 1. Antal aktiveringer af sø- og flyveredningstjenesten i perioden 2007-2009



SAR-operationer

Ud af årets samlede antal aktiveringer for sø- og flyveredningstjenesten udgjorde de egentlige SAR-operationer 377 – fordelt som 374 søredningsoperationer¹ og 3 flyredningsoperationer² - se figur 2. Antallet af søredningsoperationer er for 2009 opgjort til 66 flere end for 2008. Efter en periode frem til 2006, hvor der var en svagt faldende tendens i antallet af sø- og flyredningsoperationer, kan der fra 2006 konstateres en svagt stigende tendens i SAR-operationer.

I relation til de efterfølgende oversigter over personer i nød, antal reddende og antal omkomne over de sidste syv år kan det konstateres, at der har været såvel fald som stigninger indenfor de forskellige kategorier. Det er ikke muligt at fastlægge en specifik årsag til disse udsving. Udsvingene afhænger i nogen grad af hvor mange og hvor store redningsaktioner (mange mennesker i nød), der har været gennem året.

Specifikt for 2009 var antallet af personer i nød 608 fordelt på 593 og 15 i forbindelse med henholdsvis søulykker og flyulykker. Under dette års redningsoperationer blev der reddet 567 personer - fordelt på 552 og 15 personer i forbindelse med henholdsvis søredningsoperationer og flyredningsoperationer.

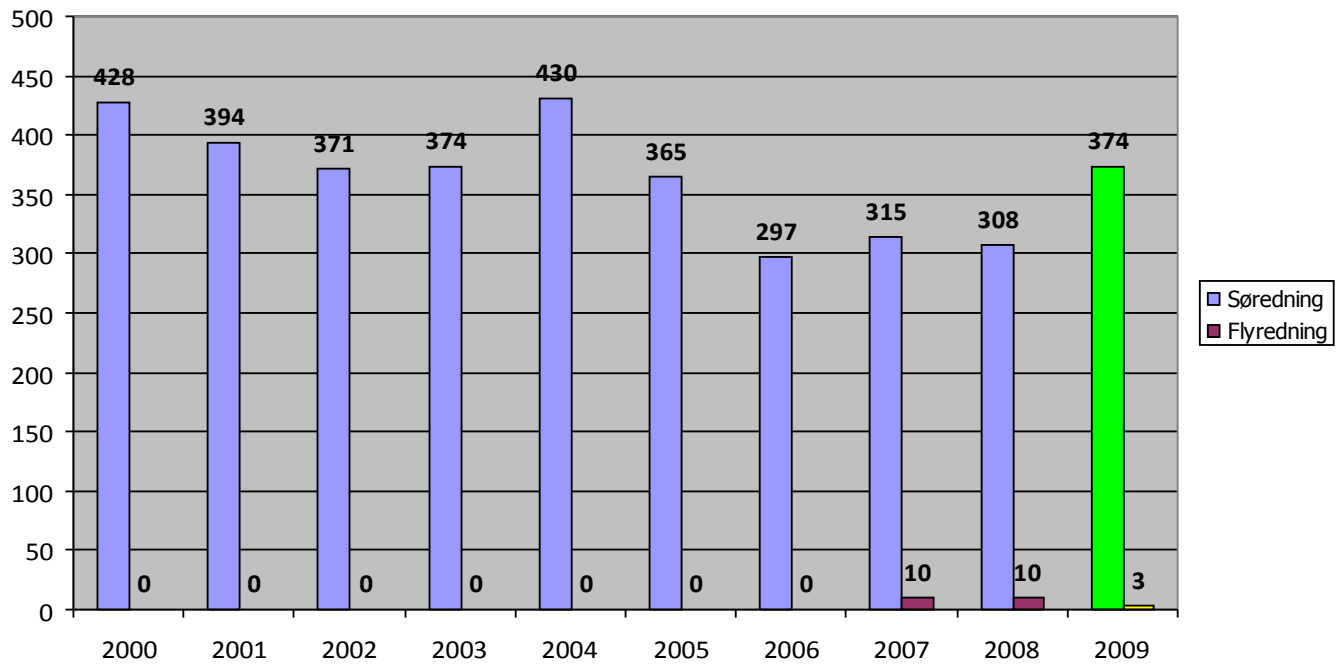
I 2009 har der været flere omkomne end tidligere år. Antallet af omkomne var 36, og der savnes fortsat fem ved årets udgang. Det gennemsnitlige antal omkomne gennem de seneste syv år er på ca. 28. Som nævnt er det ikke muligt at pege på specifikke årsager, men

¹ En søredningsoperation omfatter nødstedte fra skibe til søs.

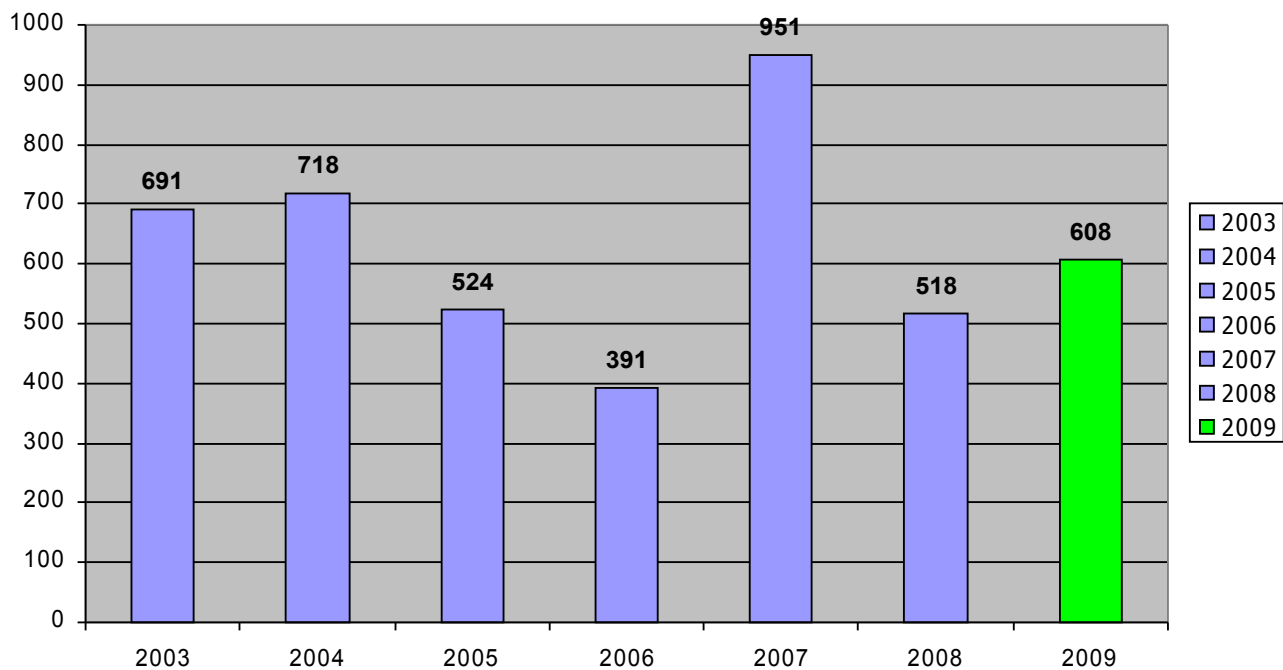
² En flyredningsoperation omfatter nødstedte fra fly til søs og på land. Eksempelvis indgår en nødlanding af et fly i en lufthavn i statistikken som flyredningsoperation.

ifølge Søsportens Sikkerhedsråd, som i 2009 har registreret 13 omkomne fritidsfiskere (otte personer) og fritidssejlere (fem personer) til søs, var alle 13 omkomne mænd og de fleste over 50 år. Det var dog mest markant, at kun én enkelt brugte redningsvest, som viste sig at være defekt.

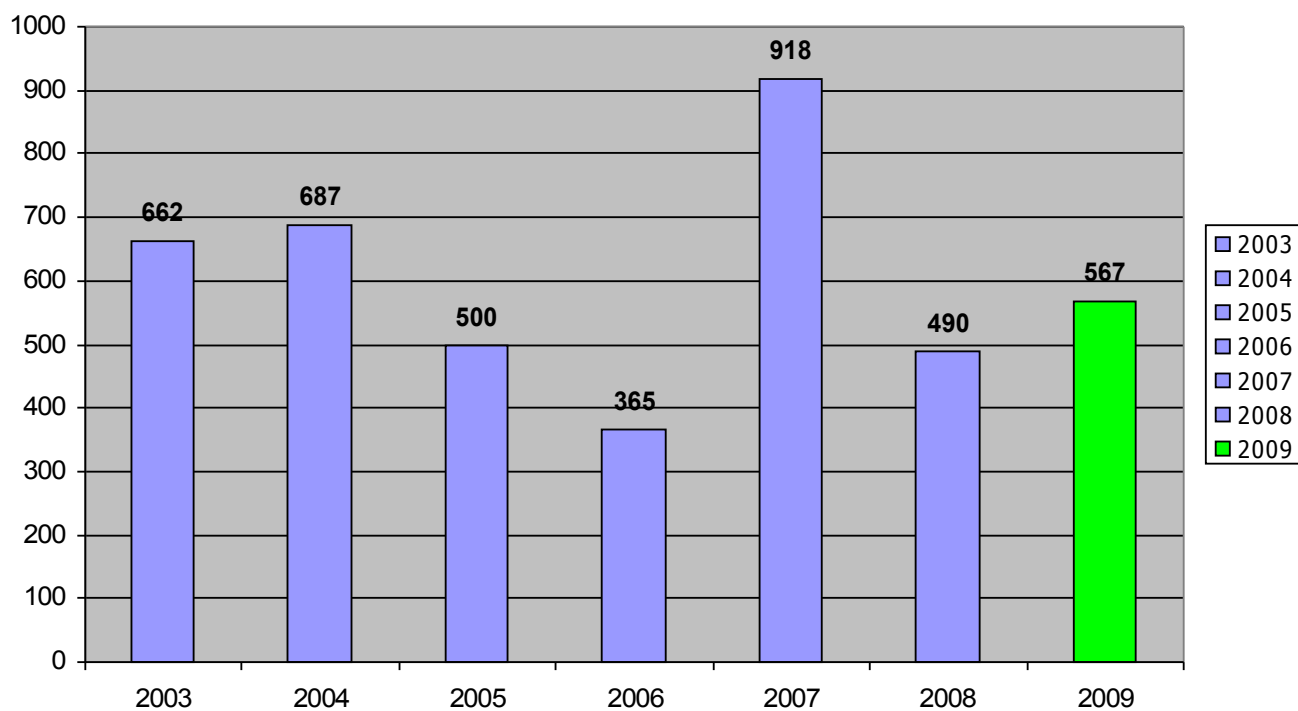
Figur 2. Antal sø- og flyredningsoperationer de seneste ti år (flyredning alene udspecificeret fra 2007 og fremefter).



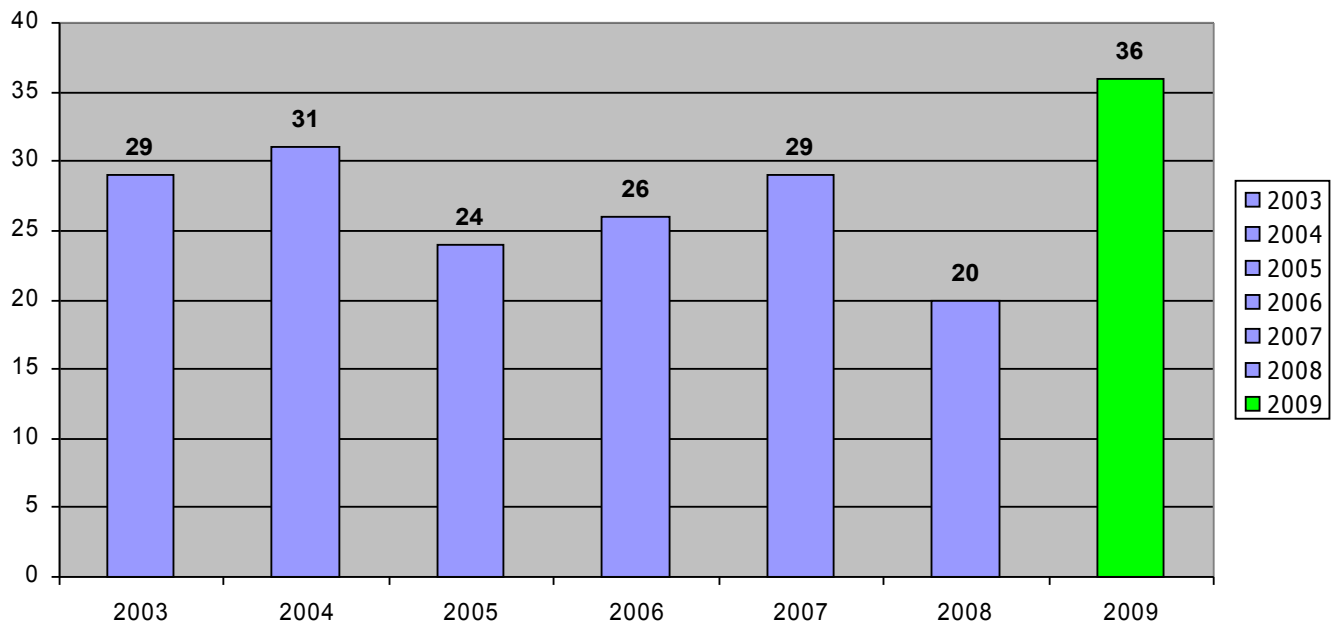
Figur 3. Antallet af personer i nød i perioden 2003–2009.



Figur 4. Antallet af reddede i perioden 2003–2009.



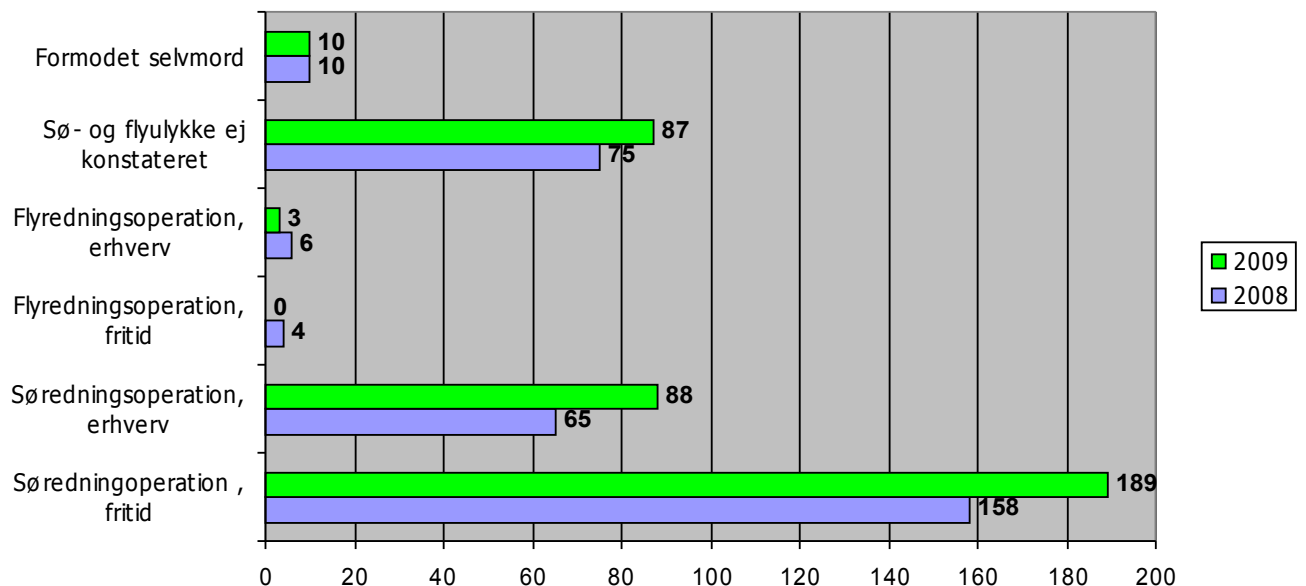
Figur 5. Antal omkomne i perioden 2003–2009.



Typer af redningsaktioner

De 377 operationer er på figur 6 opdelt i hovedgrupper. Af figuren fremgår det, at der i årets løb har været gennemført i alt 87 operationer, hvor det – på trods af anmeldelse herom – ikke har været muligt at konstatere tegn på ulykke. Dette svarer til 23 pct. af det samlede antal iværksatte operationer.

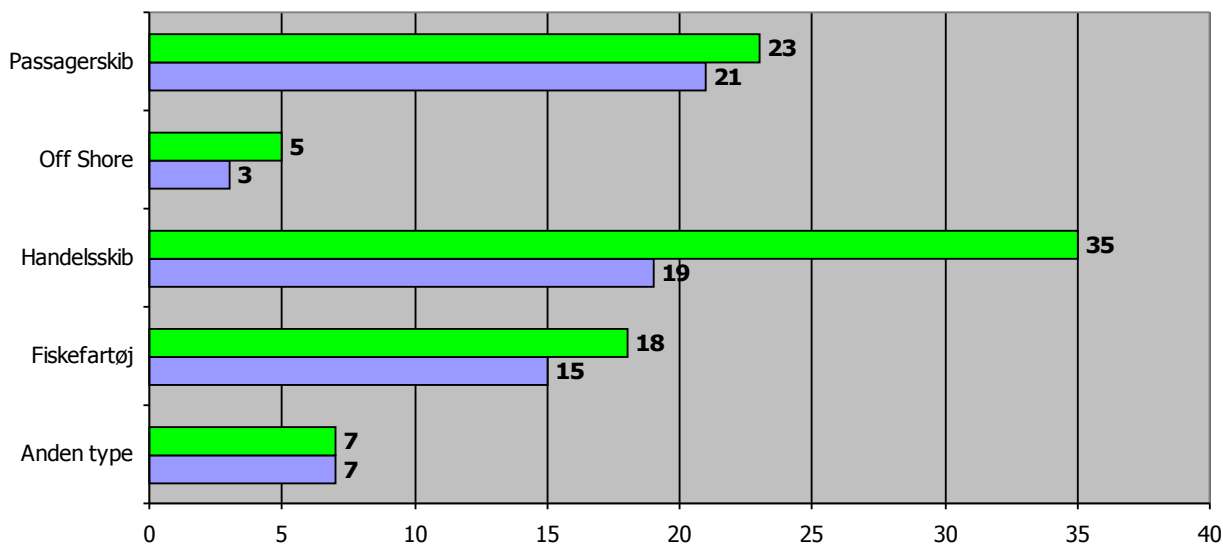
Figur 6. Fordeling i hovedgrupper af årets i alt gennemførte eftersøgnings- og redningsoperationer.



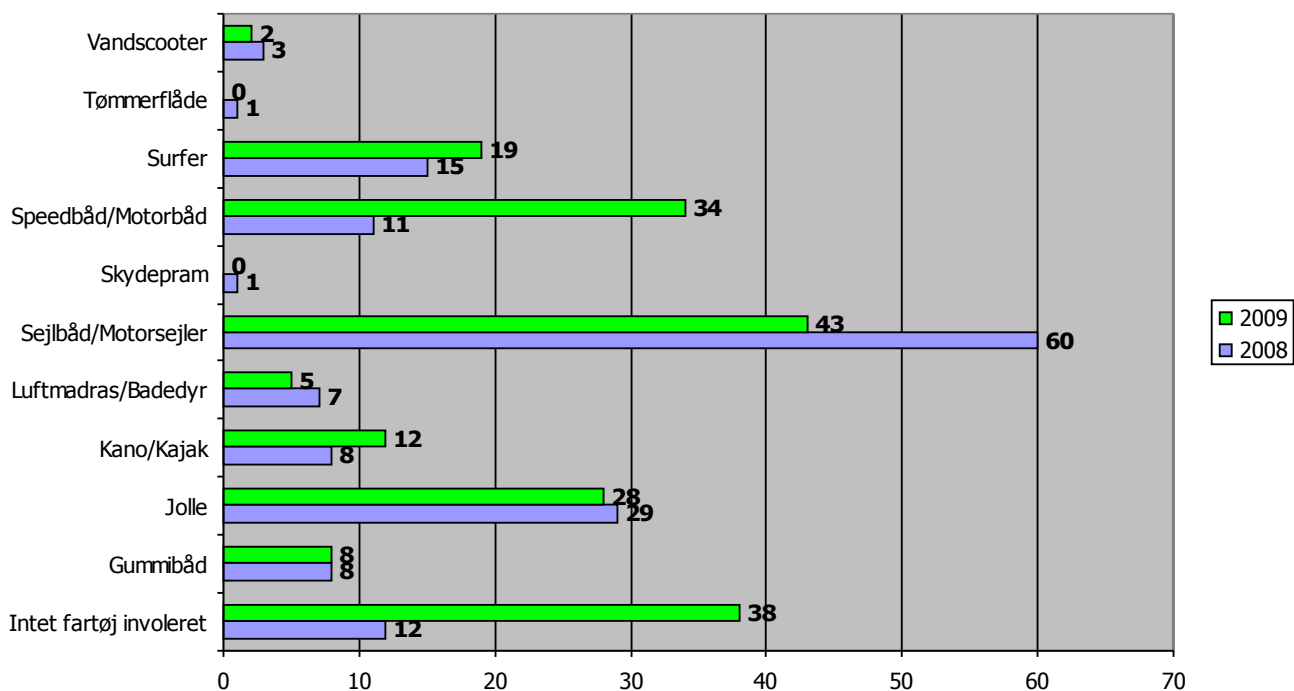
Generelt har der været tale om stigninger inden for de enkelte kategorier af eftersøgnings- og redningsaktioner i forhold til 2008. Neden for sammenlignes tallene for 2008 med tallene

for 2009 i hovedkategorierne "søredningsoperationer, erhverv" og "søredningsoperationer, fritid".

Figur 7. Fordelingen af søredningsoperationer inden for hovedkategorien "erhverv" opdelt efter skibstype.



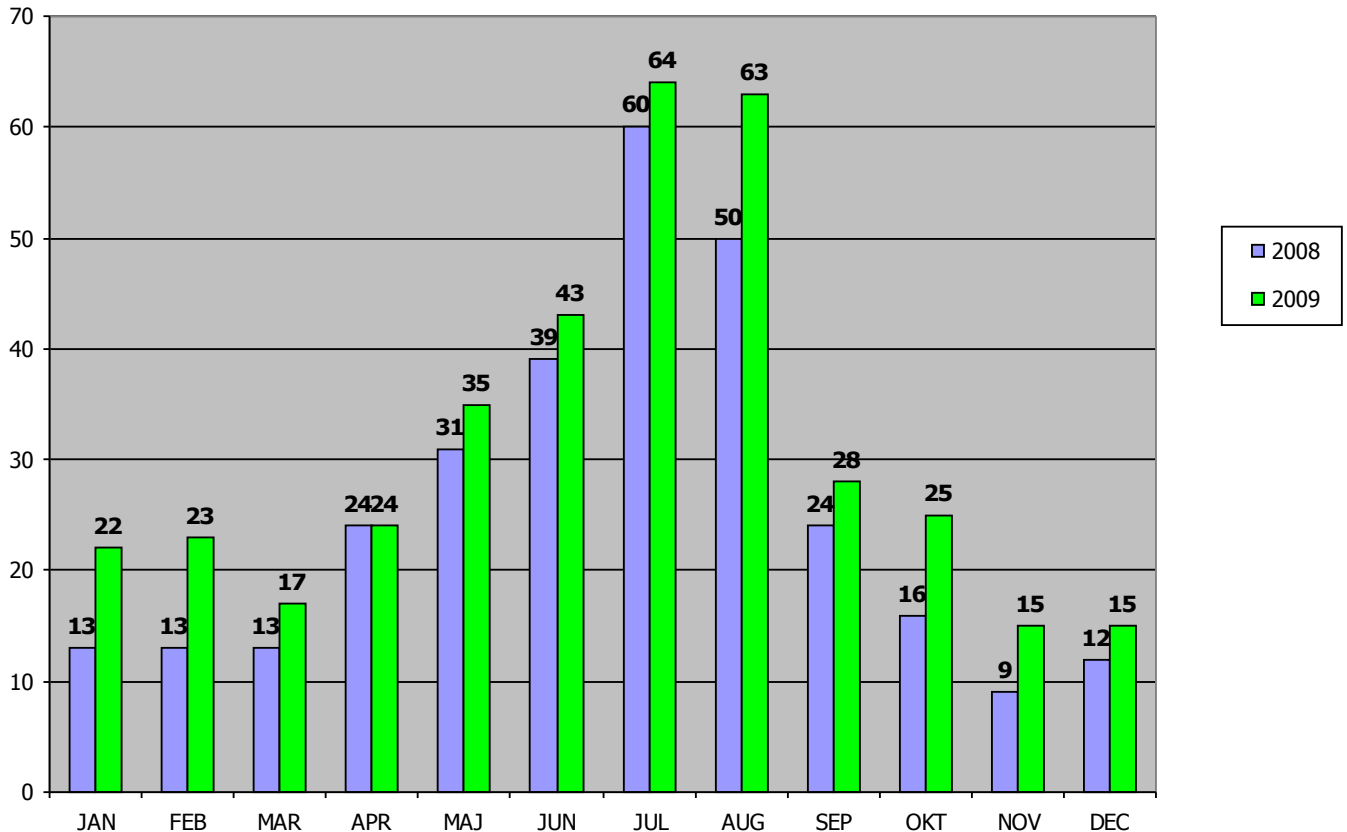
Figur 8. Fordelingen af søredningsoperationer inden for hovedkategorien "fritidsulykke".



Sæsonudsving

Fordelingen af redningsoperationer over året adskiller sig ikke væsentligt fra normalbilledet. Der er således det forventede sæsonudsving som følge af fritidssejler- og badesæson mv.

Figur 9. Antallet af redningsoperationer fordelt over årets 12 måneder.



Assistance til andre myndigheder

Sø- og flyveredningstjenesten gennemførte i 2009 i alt 581 assistancer til politiet og sundhedsvæsenet, hvor det tilsvarende tal i 2008 var 507. Der er således tale om en forøgelse i antallet af disse missioner på 14,6 pct.

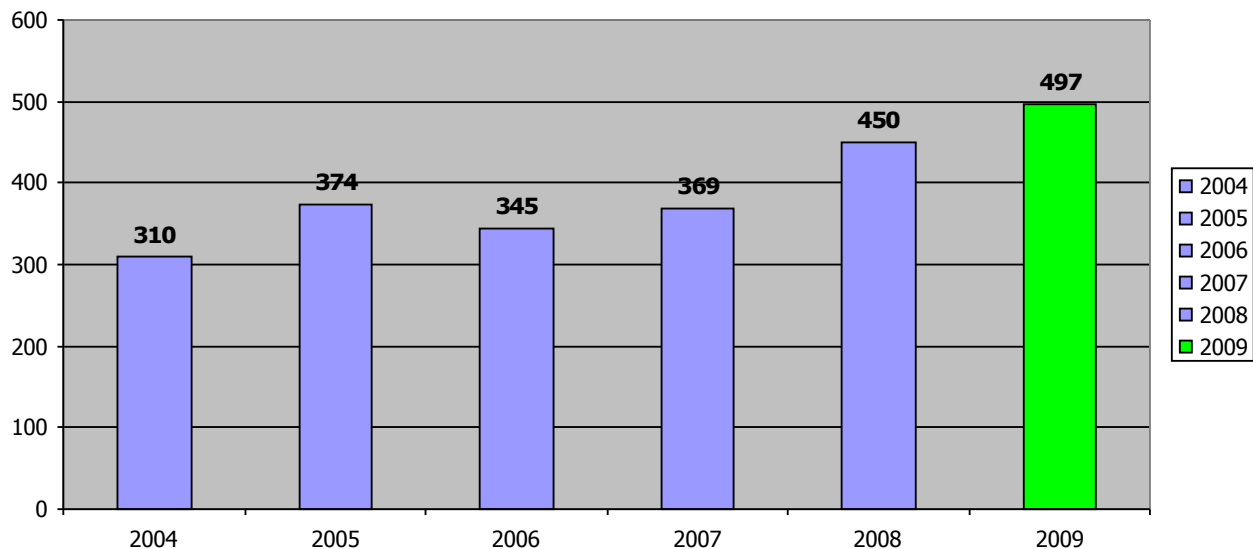
Politi

I 2009 blev der udført i alt 82 assistancer til politiet i form af eftersøgninger. I 2008 var antallet af disse 51, hvorved der på dette område er tale om en forøgelse i antal missioner svarende til 61 pct.

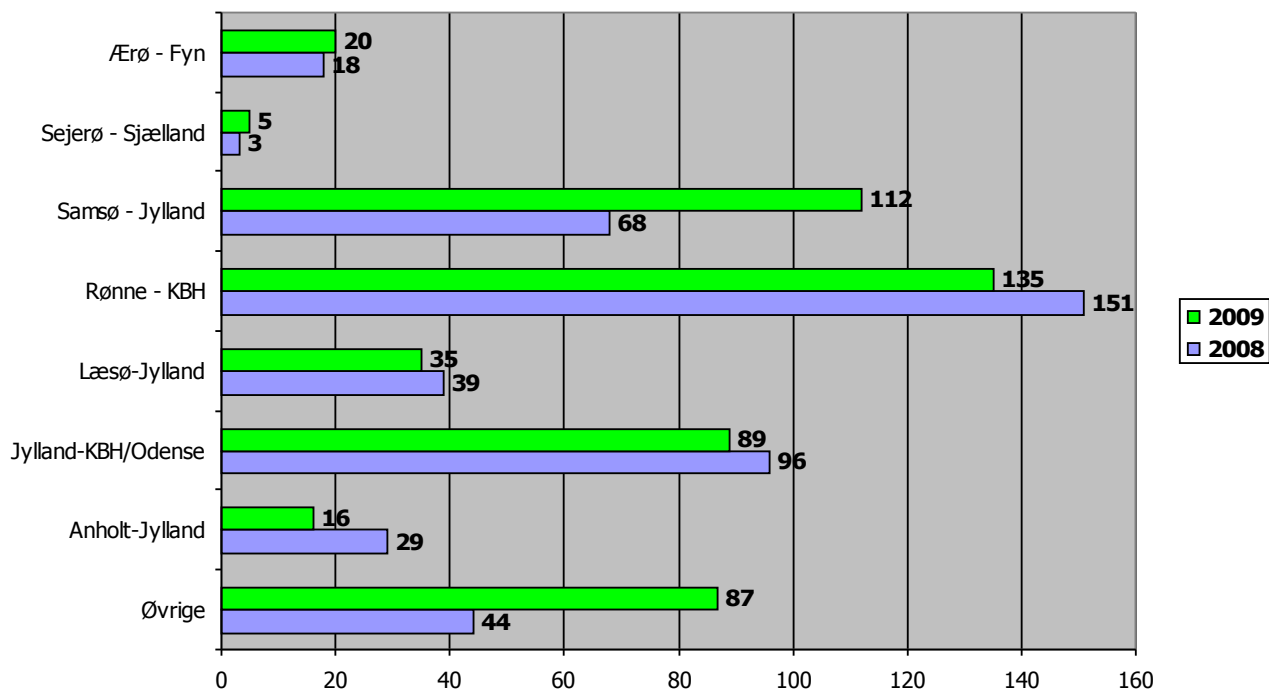
Sundhedsvæsenet

I 2009 udførte flyvevåbnets redningshelikoptere i alt 499 assistancer til sundhedsvæsenet. Der var tale om 496 patienttransporter fra øer og andre isolerede lokaliteter samt overflytninger mellem hospitaler – i daglig tale kaldet ambulanceflyvninger – og 3 livsvigtige transporter af eksempelvis lægehold. I 2008 udførtes 456 missioner, og der er således konstateret en forøgelse på 9,4 pct. i 2009 i forhold til det foregående år. Antallet af ambulanceflyvninger for de seneste seks år fremgår af figur 10. Figur 11 viser den geografiske fordeling af ambulanceflyvningerne for 2009.

Figur 10. Antallet af ambulanceflyvninger 2004-2009.



Figur 11. Antallet af ambulanceflyvninger fordelt på geografi.



Anvendte ressourcer til redning

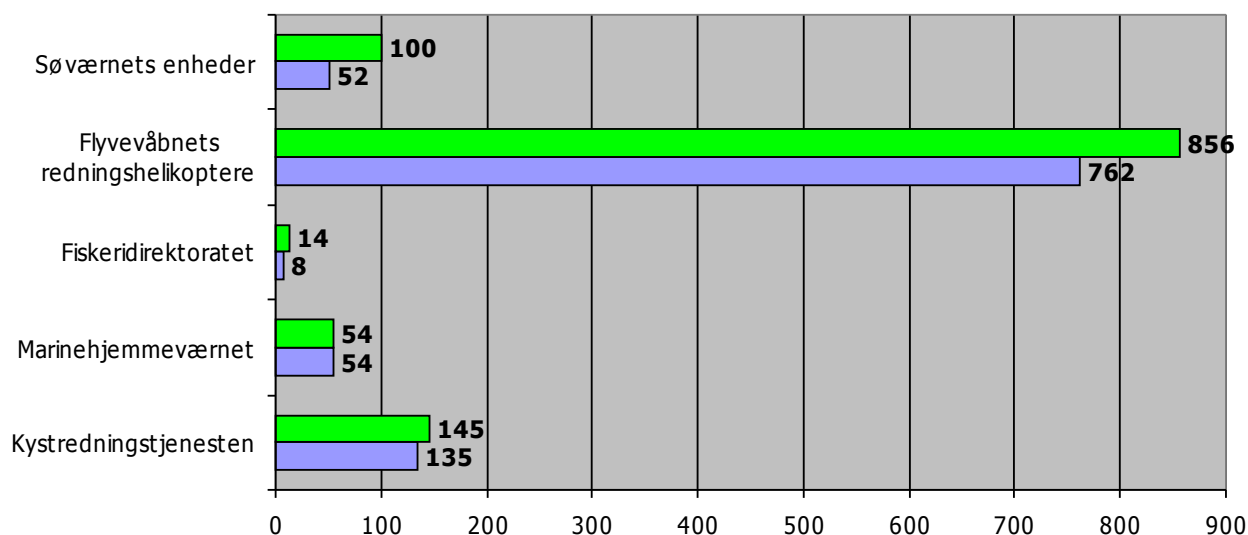
Sø- og flyveredningstjenesten består af et antal permanente strukturer, og omfanget af disse anvendelse i 2009 fremgår af tabel 1.

Tabel 1. Anvendelsen af de permanente strukturer i 2009.

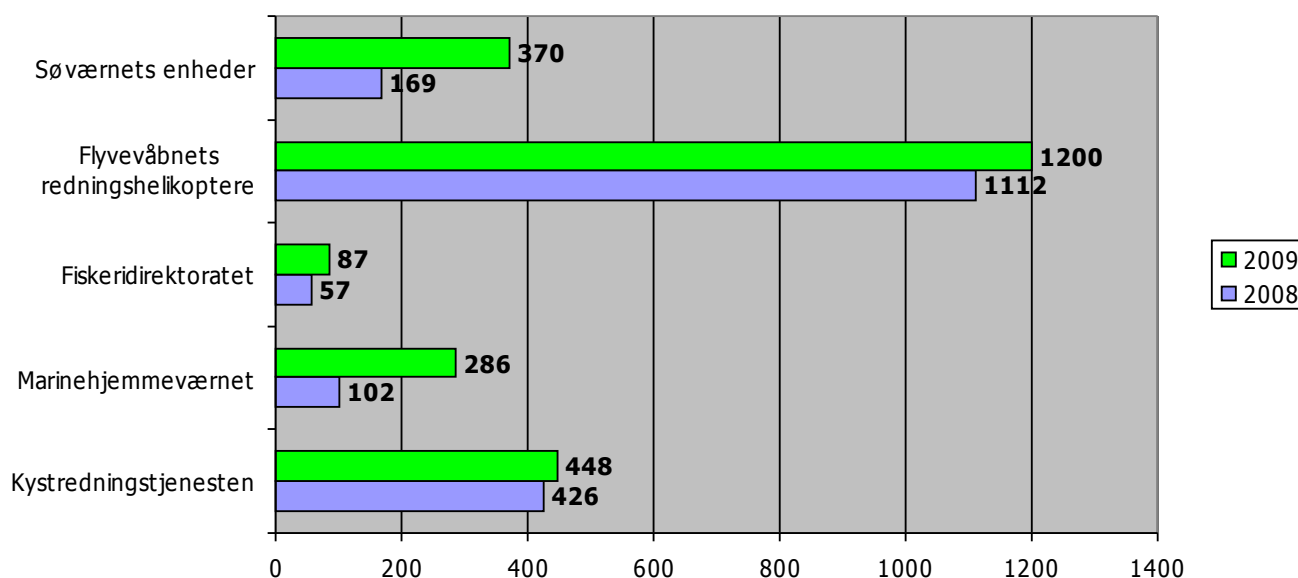
Udførende enheder	Antal Udkald	Antal timer
Kystredningstjenesten (under Farvandsvæsenet)	145	448
Marinehjemmeværnet	54	286
Fiskeridirektoratet	14	87
Flyvevåbnets redningshelikoptere	856	1.200
Søværnets enheder	100	370
I alt	1.169	2.391

Antallet af udkald samt timeforbruget for permanente ressourcer er endvidere opgjort i figur 12 og 13. Der er i 2009 indført nye dokumentations- og rapporteringsskemaer i såvel Marinehjemmeværnet som i JRCC Danmark. Dette har muliggjort, at man rapporteringsmæssigt kan differentiere mere præcist mellem tidsforbruget til de enkelte opgaver. Udover ovennævnte var der i årets løb bidrag fra en række andre, ikke-permanente myndigheder og institutioner.

Figur 12. Antallet af udkald fordelt på redningsenheder i 2008 og 2009.



Figur 13. Antallet af timer, som de permanente redningsressourcer har været indsat i 2008 og 2009.



Elektroniske alarmer

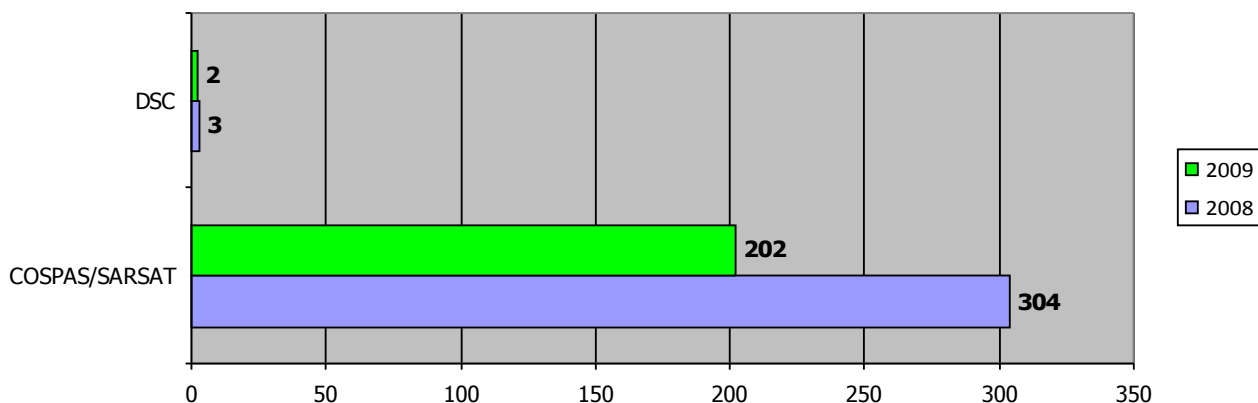
Sø- og flyveredningstjenesten har i 2009 registreret i alt 204 alarmer fra Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)³. Inden for de enkelte GMDSS-elementer var antallet af alarmer fordelt med 202 COSPAS-SARSAT⁴ og to DSC⁵ alarmer. I 2008 blev der registreret 307 alarmer, tilsvarende fordelt med henholdsvis 304 og tre. I forhold til 2008 er der tale om et fald på 34 pct. i antallet af COSPAS-SARSAT alarmer. Dette fald skyldes, at COSPAS-SARSAT systemet fra 1. februar 2009 ikke længere overvåger frekvensen 121,5 MHz. Overvågningen af COSPAS-SARSAT systemet sker nu på 406 MHz, som er den frekvens moderne nødsendere transmitterer på.

³ Global Maritime Distress and Safety System er det internationale og verdensomspændende system til maritim nød- og sikkerhedskommunikation med fokus på nødmeldinger fra skibe, koordinering af redningsaktioner, sikkerhedsinformation til skibe (vejrmeddelinger, farvandsfarterretninger m.v.). En vigtig del af systemet er muligheden for at sende nødalarmen på en sikker og effektiv måde. GMDSS gælder generelt for alle passagerskibe samt større fragtskibe. GMDSS definerer både infrastrukturer og udstyr om bord på skibene. GMDSS blev i 1988 optaget som et tillæg til Den Internationale Maritime Organisation (IMO) konvention "International Convention on Safety of Life at Sea (SOLAS)" fra 1960.

⁴ Betegnelsen dækker de russiske ord for "satellitesystem til eftersøgning af skibe i nød" (COSPAS) og det engelske "Search And Rescue Satellite-Aided Tracking" (SARSAT). Systemet består af et antal satellitter, der kan beregne positioner på nødsendere, der sender på systemets frekvenser.

⁵ DSC står for "Digital Selective Calling" og indebærer, at man fra stationære VHF-anlæg kan udsende nødopkald automatisk.

Figur 14. Antallet af GMDSS tildragelser de sidste to år.

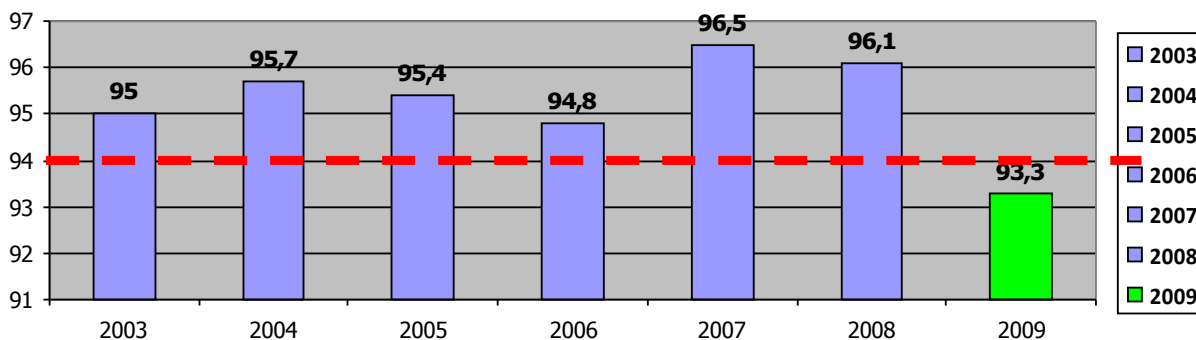


Samlet redningsprocent

I 2009 var det samlede antal personer i nød 608, mens det samlede antal reddede personer var 567. Antallet af omkomne som følge af nødsituationer var 36 personer, og der savnes forsat 5 personer. Der er således reddet 93,3 pct. af de personer, der i den danske SAR-organisations geografiske område har været i fare for at omkomme, hvilket anses for knap tilfredsstillende, jf. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds eget resultatkrav for søredningstjenesten. Dette års redningsprocent er lavere end året før, hvor redningsprocenten var 96,1 pct. (fremgår af figur 15). Resultatet for 2009 på 93,3 pct. er som sagt ganske lidt under målet for søredningstjenesten på 94,0 pct. Over den sidste syvårige periode har sø- og flyveredningstjenesten imidlertid haft en gennemsnitlig redningsprocent på 95,3 pct., hvilket er tilfredsstillende.

Det er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at selvom dette års redningsprocent er på knap 94 pct., er det ikke et udtryk for, at søredningstjenesten ikke har løst opgaven tilfredsstillende. Det er endvidere vurderingen, at dette års marginalt lavere redningsprocent ikke afspejler en generel tendens. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd vil selvsagt følge udviklingen i redningsprocenten nøje.

Figur 15. Redningsprocenten over de sidste syv år. Den "røde stiplede" linje indikerer det af Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds fastsatte krav.



Mål og resultatkrav for søredningstjenesten

Søredningstjenesten har i 2009 indsamlet data for at måle graden af opfyldelse af de af Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd opstillede mål og resultatkrav for søredningstjenesten. De anførte mål og resultatkrav omfatter følgende permanente bidragsydere til søredningstjenesten:

- Farvandsvæsenet
- Fiskeridirektoratet
- Forsvaret
- Marinehjemmeværnet

Disse myndigheder bidrager med faste ressourcer til det maritime redningsberedskab. De operative indsatsenheder kan opdels i to kategorier: Helikoptere og skibe. En helikopter er karakteriseret ved, at ressourcen på kort tid kan afdække et stort område, men er samtidig begrænset af operationstiden. Skibe bruger længere tid på at afdække et område, men de har lang operationstid. De faste operative indsatsenheder omfatter:

- Flyvevåbnets redningshelikoptere
- Farvandsvæsenets redningsbåde
- Marinehjemmeværnets fartøjer
- Fiskeridirektoratets fartøjer
- Søværnets maritime indsatsenheder

Formålet med mål og resultatkravene er med fokus på "redning af menneskeliv" at sikre, at SAR tjenesten effektivt og afpasset skal kunne reagere på samtlige modtagne nødopkald i den danske SAR-organisations geografiske ansvarsområde, herunder kunne koordinere og indsætte passende og relevante enheder, også enheder, der ikke indgår i den etablerede SAR struktur. Samtlige enheder i den nationale SAR struktur skal kunne reagere inden for det fastsatte varsel, og andre relevante enheder, der ikke indgår i denne struktur, skal kunne indsættes i fornødent omfang og med så kort reaktionstid, som det er muligt.

Sammenfattet ser målopfyldelsen for 2009 ud som følger:

- For beredskab vurderes målsætningen samlet set at være "Opfyldt". Følgende skal fremhæves vedr. de enkelte delelementer i beredskabet:
 - SAR beredskab med redningshelikoptere stationeret i hhv. Aalborg, Skrydstrup og Roskilde har været opfyldt i 1089 døgn, hvilket giver målsætning "Delvist opfyldt". Årsagerne har primært været af teknisk karakter, idet der også i 2009 blev gennemført en løbende udskiftning af de ældre redningshelikoptere S-61 til de nye EH-101. En redningshelikopter har i 2009 været forlagt til Rønne Lufthavn i alt 4 gange, opgjort til 3,6 beredskabsdøgn.
 - Fiskeridirektoratets fiskeriinspektionsfartøjer har leveret 971 sejldøgn, hvilket giver målsætning "Opfyldt".
 - Søværnets antal af maritime indsats enheder (MI) blev, bl.a. som følge af den teknologiske udvikling og i forbindelse med udfasning af BARSØ-klassen og ind-

fasning af DIANA-klassen, ændret fra fire til tre enheder medio maj 2009. Der er i året præsteret 1.230 sejldøgn, hvilket giver målsætning "Opfyldt".

- Farvandsvæsenet har opretholdt døgnvagt ved 21 redningsstationer. Overordnet har Farvandsvæsenets materiel været tidsmæssigt operativt indenfor de givne krav. Kravet til motorredningsbådernes funktionstid var lidt under kravet på 95 pct., hvilket giver en samlet målsætning "Delvist opfyldt". Den reducerende funktionstid for motorredningsbådene skyldes bl.a., at gennemførelsen af nogle af motorredningsbådernes periodiske serviceeftersyn tog længere tid end planlagt.
- For reaktionstid vurderes målsætningen samlet set at være "Opfyldt". JRCC reaktionstid har i 357 tilfælde ud af 377 været i overensstemmelse med maksimal reaktionstid, hvilket giver målsætning "Delvist opfyldt", da opfyldelsesgrad blev på knap 95 pct. Den gennemsnitlige reaktionstid var 5 minutter og 2 sekunder, hvilket giver målsætning "Opfyldt". Årsagen til den manglende opfyldelse af reaktionstiden er, at det i flere tilfælde har været nødvendigt at indhente præciserende eller supplerende information, inden en beslutning om iværksættelse af aktion kunne træffes. Herved bliver reaktionstiden forlænget uanset at man egentligt er i stand til at reagere hurtigere.
- For redning er målsætningen "Delvist opfyldt", idet redningsprocenten var på 93,3 pct. i forhold til kravet på 94 pct.
- For uddannelse er målsætningen "Opfyldt".

I det følgende gennemgås specifikt de enkelte mål- og resultatkrav:

Beredskab

Søværnet Operative Kommando skal kontinuerligt opretholde 4 maritime indsatsenheder (MI-enheder) fordelt på 2 enheder til hhv. Kattegats og Bornholms marinedistrikt svarende til 1460 sejldøgn.	Opfyldt⁶
Flyvevåbnet skal kontinuerligt opretholde et SAR-beredskab med tre redningshelikoptere, i alt 1095 døgn, samt en fjerde helikopter ved Bornholm under særlige vind og vejrforhold.	Delvist opfyldt⁷
Farvandsvæsenet skal opretholde døgnvagt ved 21 redningsstationer. Materiellet har tidsmæssigt været operativt, som følger: Motorredningsbåde: 93,7 pct. (Krav 95 pct.)	Delvist opfyldt⁸

⁶ Antallet af MI-enheder blev reduceret fra fire til tre medio maj 2009. Der blev opretholdt 1230 sejldøgn. Marinehjemmeværnet har bidraget med 200 sejldøgn, hvilket giver målsætningen "Opfyldt".

⁷ SAR beredskab med redningshelikoptere stationeret i hhv. Aalborg, Skrydstrup og Roskilde har kun været opfyldt i 1089 døgn – "Delvist opfyldt". Årsagerne hertil har primært været af teknisk karakter, idet der fortsat blev gennemført en løbende udskiftning af de ældre redningshelikoptere S-61 med de nye EH-101. En redningshelikopter har i 2009 været forlagt til Rønne Lufthavn i alt 4 gange, opgjort til 3,6 beredskabsdøgn.

⁸ Overordnet har Farvandsvæsenets materiel været tidsmæssigt operativt indenfor de givne krav. Kravet til motorredningsbådernes funktionstid var lidt under kravet på 95 pct., hvilket giver en samlet målsætning "Delvist opfyldt". Dette forhold skyldes bl.a., at gennemførelsen af nogle af motorredningsbådernes periodiske serviceeftersyn tog længere tid end planlagt.

Lette redningsbåde: 98,63 pct. (Krav 98 pct.) Redningskøretøjer: 99.69 pct. (Krav 98 pct.)	
Fiskeridirektoratet skal opretholde mindst 950 driftsdøgn årligt fordelt på 2 fartøjer i Nordsøen; Skagerrak og det nordlige Kattegat og 1 fartøj i det sydlige Kattegat.	Opfyldt⁹

Reaktionstid

Den maksimale reaktionstid i redningscentralen (JRCC) ved eftersøgnings- og redningsoperationer skal i 98 pct. af alle indsættelser være under 6 minutter.	Delvist opfyldt¹⁰
Den gennemsnitlige reaktionstid skal være under 5 minutter.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for søværnets maritime indsatsenheder i havn og til ankers er 45 minutter.	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid i havn skal være under 45 minutter.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 0700 – 2200 er 15 minutter.	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 0700 – 2200 er op til 13 minutter.	Opfyldt¹¹
Den maksimale reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 2200 - 0700 er 30 minutter.	Opfyldt¹²
Den gennemsnitlige reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 2200 - 0700 er op til 25 minutter.	Opfyldt

⁹ Fiskeridirektoratets tre inspektions- og redningsfartøjer har leveret 971 sejldøgn, hvilket giver målsætningen "Opfyldt".

¹⁰ JRCC reaktionstid har i 357 tilfælde ud af 377 været i overensstemmelse med maksimal reaktionstid, hvilket giver målsætning "Delvist opfyldt", da opfyldelsesgraden blev på 94,7 pct. Hertil skal det bemærkes, at den gennemsnitlige reaktionstid var 5 minutter og 2 sekunder, hvilket giver målsætning "Opfyldt". Årsagen til den manglende opfyldelse af reaktionstiden er, at det i flere tilfælde har været nødvendigt at indhente præciserende eller supplerende information, inden en beslutning om iværksættelse af aktion kunne træffes. Herved bliver reaktionstiden forlænget.

¹¹ Flyvevåbnets redningshelikoptere har i 2009 i tidsrummet 0700 – 2200 udført 176 SAR missioner. Af disse var reaktionstiden mindre end 15 minutter i 175 tilfælde, hvilket svarer til 99,4 pct. af missionerne. Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 0700 – 2200 var i 2009 8 minutter og 4 sekunder. Målsætning for begge perioder er "Opfyldt".

¹² Flyvevåbnets redningshelikoptere har i tidsrummet mellem kl. 2200 – 0700 i 2009 udført 32 SAR missioner. Af disse var reaktionstiden mindre end 30 minutter i 32 tilfælde, hvilket svarer til 100 pct. af missionerne, hvorfor målet er "Opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 2200 – 0700 var 13 minutter og 11 sekunder. I forhold til den gennemsnitlige reaktionstid vurderes målsætningen "Opfyldt".

Den maksimale reaktionstid for Fiskeridirektoratets skibe er 30 minutter.	Opfyldt ¹³
Den gennemsnitlige reaktionstid i havn skal være under 25 minutter.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Farvandsvæsenets indsatsenheder er 20 minutter.	Opfyldt ¹⁴
Den gennemsnitlige reaktionstid er op til 15 minutter.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Hjemmeværnets enheder er 60 minutter.	Opfyldt ¹⁵
Den gennemsnitlige reaktionstid er op til 45 minutter.	Opfyldt

Redning

Redde ikke mindre end 94 % af nødstedte, der er i fare for at omkomme i dansk SAR-organisations geografiske område.	Delvist opfyldt ¹⁶
---	--------------------------------------

Uddannelse

<p>Operative enheder, som er fast tilknyttet søredningstjenesten, deltager i minimum én sørednings- eller samarbejdsøvelse inden for en toårig periode.</p> <p>Der gennemføres som minimum:</p> <ul style="list-style-type: none"> • én national øvelse hvert andet år, som inddrager alle myndigheder med operative ressourcer i søredningstjenesten. • én øvelse hver andet år, som har karakter af og fokus på redning i forbindelse med en maritim katastrofe. • én international øvelse hvert tredje år, som 	Opfyldt ¹⁷
--	------------------------------

¹³ Fiskeridirektoratets tre inspektions- og redningsskibe har været involveret i 14 eftersøgnings- og redningsaktioner. Længste reaktionstid var 25 minutter, hvilket giver en målopfyldelse på 100 pct. - "Opfyldt". Gennemsnitlig reaktionstid var 6 minutter 48 sekunder, hvilket giver en målopfyldelse "Opfyldt".

¹⁴ Kystredningstjenestens enheder har i samtlige 145 tilfælde af ud kald haft en reaktionstid på mindre end 20 minutter, hvilket giver en målopfyldelse på 100 pct. - "Opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid har været ca. 8 minutter, hvilket giver en målopfyldelse "Opfyldt".

¹⁵ Marinehjemmeværnet var i 2009 involveret i 51 redningsaktioner. I 49 tilfælde af disse var reaktionstiden mindre end 60 minutter, svarende til 96 pct. Den gennemsnitlige reaktionstid var 17 minutter, hvilket i begge tilfælde giver en målopfyldelse - "Opfyldt".

¹⁶ Antallet af omkomne som følge af nødsituationer var 36. Der er således reddet 93,3 pct. af de personer, der i det danske SAR område har været i fare for at omkomme.

¹⁷ Der har i 2009 været afholdt 10 øvelser med fokus på søredningstjeneste samt maritime katastrofer. I 2007 indførte JRCC en ny uddannelse ved Søværnets Taktikkursus, hvor vagthold fra JRCC trænes i koordination af redningsindsatser ved forskellige scenarier i den taktiske træner (simulator). Udover deltagelse fra JRCC er der deltagelse fra såvel de to marinedistrikter, Lyngby Radio, Farvandsvæsenet, Marinehjemmeværnet, Flyvevåbnets Eskadrille 722 (redningshelikoptere) samt politiet.

tilstræbes på skift at involvere lande, med hvem Danmark har operative samarbejdsaf-taler.	
--	--

Det er sammenfattende vurderingen, at redningstjenestens resultat efter "Mål og resultatkravene for Søredningstjenesten" for året 2009 er tilfredsstillende.

Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjenesten

I 2006 blev samarbejdet på det operative plan inden for søredningstjenesten styrket ved oprettelse af Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjenesten. Kontaktgruppens opgave er at styrke det tværgående samarbejde. Kontaktgruppen refererer direkte til Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd, hvilket bl.a. sikrer, at vurderinger og anbefalinger fra de operative aktører hurtigere kan behandles og evt. implementeres.

Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjenesten opfattes fortsat som en styrkelse af det tværgående samarbejde inden for søredningstjenesten. Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjenesten har i 2008 afholdt to møder. Formanden for Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjenesten er blevet fast medlem af Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd.

Afslutning

Det er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at sø- og flyveredningstjenesten samlet set har opnået et tilfredsstillende resultat i 2009, og at 2009 ikke afviger væsentligt fra normalbilledet.

Det kan konstateres, at redningstjenesten i år har haft en redningsprocent på knap 94 pct., jf. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds eget resultatkrav for søredningstjenesten.

Sammenholdes dette med rapportens oversigt over redningsprocenten over de sidste syv år, er den gennemsnitlige redningsprocent på 95,3 pct., hvilket er tilfredsstillende.

Det er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at selvom dette års redningsprocent er på knap 94 pct., er det ikke et udtryk for, at søredningstjenesten ikke har løst opgaven tilfredsstillende. Det er endvidere vurderingen, at dette års marginalt lavere redningsprocent ikke afspejler en generel tendens. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd vil selvsagt følge udviklingen i redningsprocenten nøje.

Antallet af aktiveringer i 2009 har været omkring 16 pct. højere end året tidligere. Over en tiårig periode kan der spores en svagt stigende tendens i antallet af søredningsaktioner. Derudover er der igen i år sket en betydelig stigning i antallet af assistancer til politi og sundhedsvæsenet.

Samplaceringen af sø- og flyveredningstjenesten i JRCC Danmark ved Søværnet Operative Kommandos Operationscenter har nu fungeret i fire år. Denne integrerede virkemåde har medført et tættere og smidigere samarbejde, som har givet en bedre koordineret løsning af redningsopgaven.

De personlige kompetencer for personalet i JRCC Danmark er kontinuerligt vedligeholdt og udviklet gennem en styrkelse af uddannelsesniveaet for den enkelte. Dette er sket gennem uddannelse og kurser udviklet specifikt med redningsoperationer for øje.

Maritime Assistance Service (MAS) funktionen, som blev etableret samtidig med JRCC og er samplacert med JRCC i Søværnets Operative Kommandos Operationscenter, varetager assistanceopgaver til søfarten, som ikke kategoriseres som egentlige redningsoperationer. Den ofte samtidige indsats for at redde liv, miljø og værdier koordineres gennem denne samlede indsats på en rationel og effektiv måde.

Det er således fortsat Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at oprettelse og samplacering af JRCC og MAS bidrager til en mere effektiv og rationel løsning af SAR-operationer i dansk område.