



september 2011

## SKIBSFARTENS OG LUFTFARTENS REDNINGSRÅDS ÅRLIGE REDEGØRELSE FOR SØ- OG FLYVEREDNINGSTJENESTEN 2010



## 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 og Søværnets Operative Kommandos indrapportering for sø- og flyveredningstjenesten 2010. Rapporten indeholder bl.a. en statistisk behandling af aktiviteterne, der er udført af sø- og flyveredningstjenesten i 2010, herunder en sammenligning med rapporterede tal for bl.a. 2009. Rapporten beskriver endvidere opfyldelsesgraden for de mål og resultatkrav for sø- og flyveredningstjenesten, 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 23. august 2010.

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. Formændene for henholdsvis Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjenesten Danmark og Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjenesten Arktis deltager i Rådets møder. 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 Søredningstjeneste Danmark (OKD) afholdt to møder i 2010. OKD har til formål at udvikle det tværgående praktiske samarbejde mellem de deltagende myndigheder og enheder inden for sø- og flyveredningstjenesten.

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd besluttede på det første møde i 2011 at nedsætte en tilsvarende kontaktgruppe for det Arktiske område – Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjenesten Arktis (OKA). Nedsættelsen af Den Operative Kontaktgruppe Arktis skal i lighed med Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjeneste Danmark bl.a. styrke det operative samarbejde i det arktiske område og erfaringsudvekslingen mellem de daglige aktører i redningstjenesterne.

I 2010 er der alene sket mindre ændringer til sø- og flyveredningstjenestens ressourcer i Danmark.

Marinehjemmeværnet har i 2010 udfaset den sidste MHV 90-klasse hjemmeværnsskutter og har til gengæld fået leveret en ombygget MHV 800-klasse.



Foto: MHV 851 (Kilde: Marinehjemmeværnet)

Flyvevåbnet har efter udfasning af den sidste S-61 den 16. juni 2010 haft samtlige tre SAR lokationer besat med den nye SAR-helikopter, EH-101.

Farvandsvæsenet har i 2010 fået leveret en ny redningsbåd til Klintholm (FRB07).



Foto: S-61 sidste flyvning over JRCC Danmark



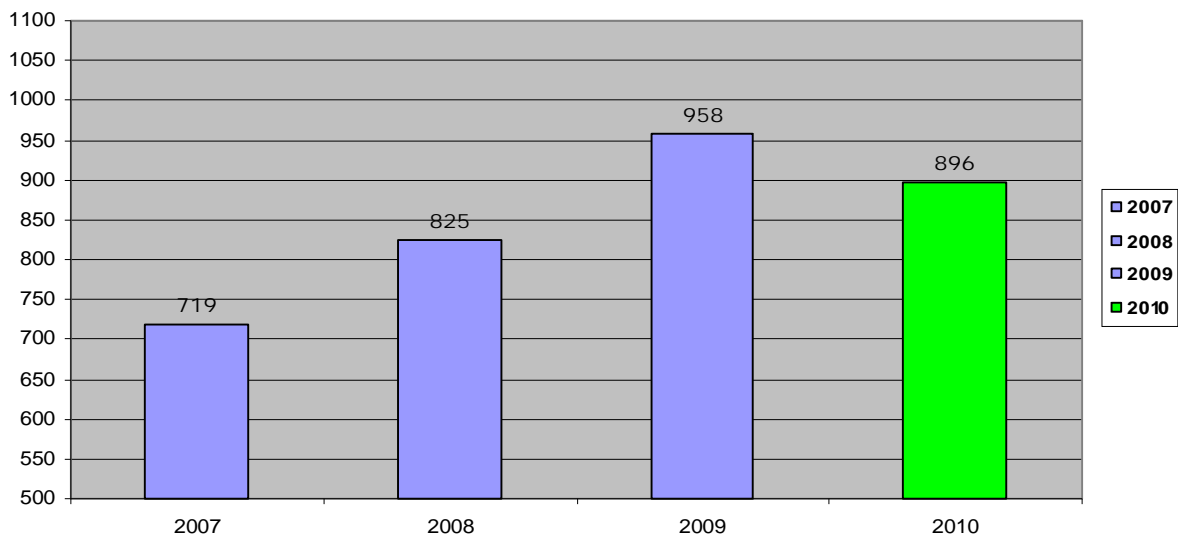
Foto: Ny redningsbåd fra Klintholm

Det samlede antal aktiveringer i 2010

Sø- og flyveredningstjenesten har været aktiveret i alt 896 gange i 2010. De 896 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 2010 med 2009, er der tale om et procentmæssigt fald på ca. 6,5 pct. (i antal et fald på 62 aktiveringer). Faldet skal ses i lyset af, at tallet for 2009 indeholdt en væsentlig stigning, som ikke umiddelbart lod sig forklare.

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. Sø- og flyveredningstjenesten behandler således ethvert nødsignal 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 2007-2010.



### SAR-operationer

Ud af årets samlede antal aktiveringer for sø- og flyveredningstjenesten udgjorde de egentlige SAR-operationer 306 – fordelt som 302 søredningsoperationer<sup>1</sup> og 4 flyredningsoperationer<sup>2</sup> - se figur 2. Antallet af søredningsoperationer er for 2010 opgjort til 71 færre end for 2009. Der har de sidste fem år været et stabilt niveau på omkring 300 søredningsoperationer pr. år dog med en afvigelse i 2009.

<sup>1</sup> En søredningsoperation omfatter nødstedte fra skibe til søs.

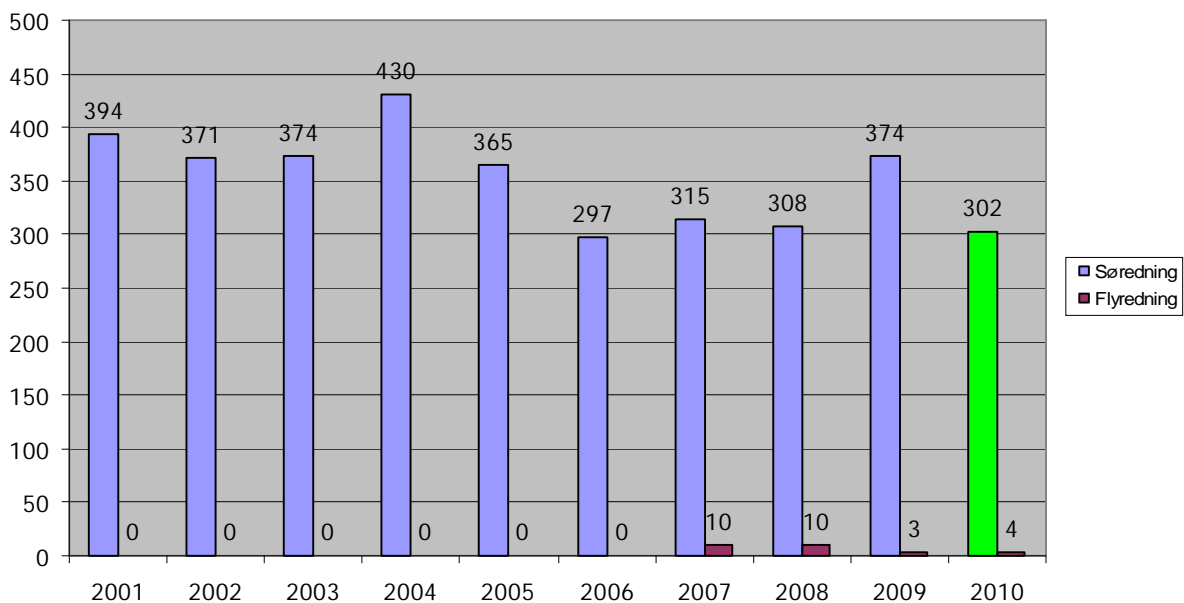
<sup>2</sup> En flyredningsoperation omfatter nødstedte fra fly til søs og på land. Eksempelvis indgår en nødlanding af et fly i en lufthavn i statistikken som flyredningsoperation.

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

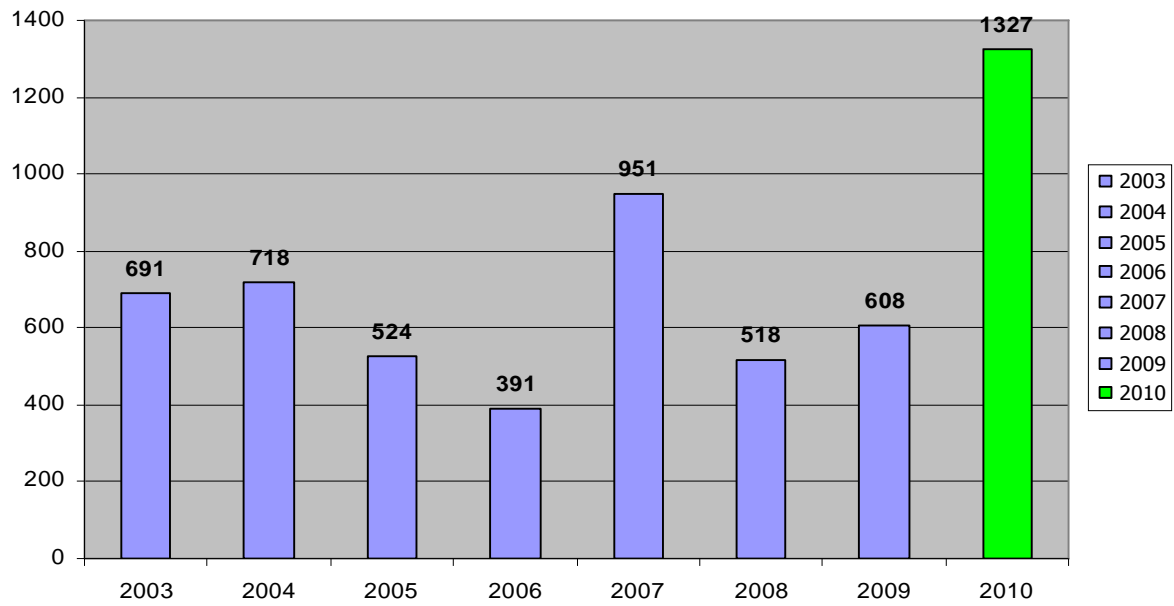
Specifikt for 2010 var antallet af personer i nød 1327 fordelt på 1324 ved søulykker og 3 for flyulykker. I 2010 blev der reddet 1304 personer - fordelt på henholdsvis 1301 ved søredningsoperationer og 3 personer ved flyredningsoperationer. Det høje antal personer i nød i 2010 skyldes, at der har været 2 færgebrande (LISCO GLORIA og PEARL OF SCANIAVIA), hvor JRCC Danmark har assisteret henholdsvis MRCC Bremen og JRCC Sweden.

I 2010 er der registreret 11 omkomne, hvilket er 25 færre end året før, dog var der fortsat 12 personer, som savnedes ved årets udgang. I 2009 var antallet af savnede 5 personer. Det gennemsnitlige antal omkomne gennem de sidste otte år er på ca. 26. Ifølge Søsporens Sikkerhedsråd, som i 2010 har registreret 12 omkomne, fordeler de sig med 7 fritidsfiskere og 5 fritidssejlere. Alle omkomne var mænd og de fleste over 50 år og ingen brugte redningsvest. Dette mønster genkendes fra 2009.

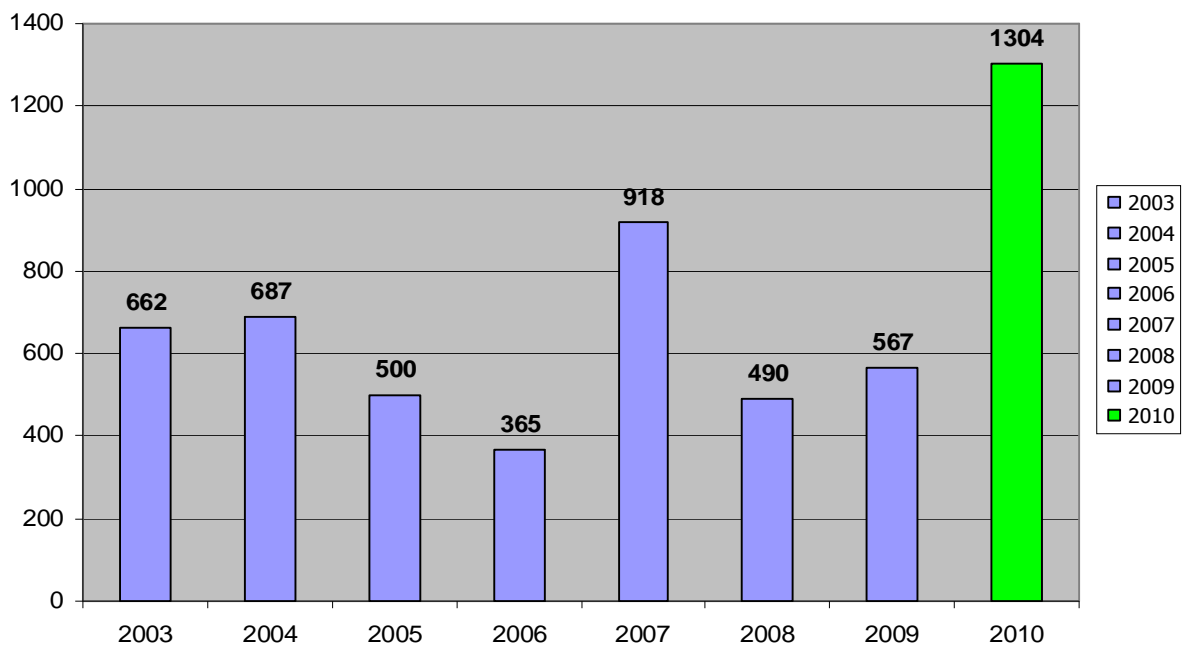
Figur 2. Antal sø- og flyredningsoperationer de seneste ti år (flyredning er alene udspecificeret fra 2007 og fremefter).



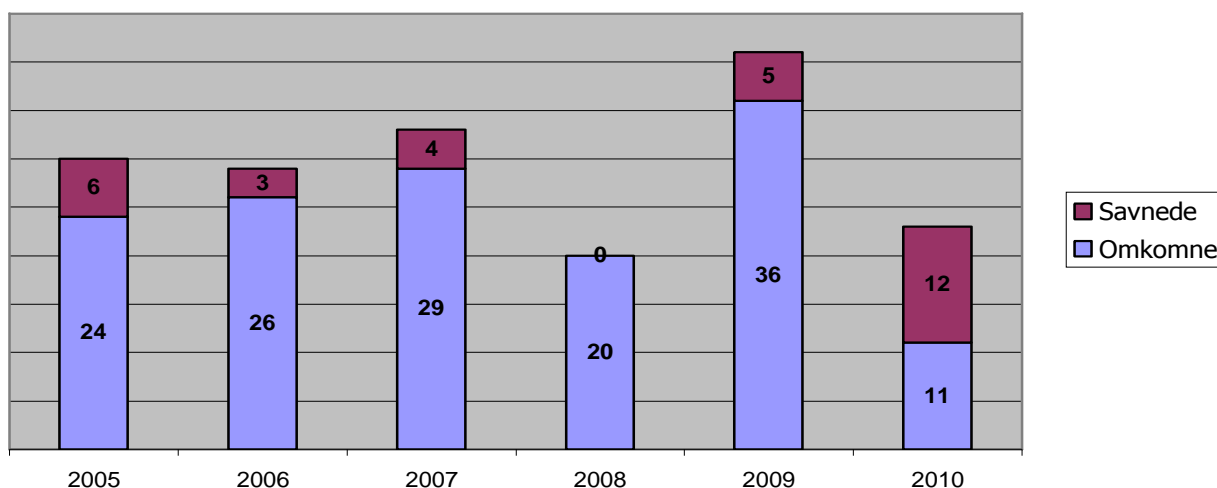
Figur 3. Antallet af personer i nød i perioden 2003–2010.



Figur 4. Antallet af reddede i perioden 2003–2010.



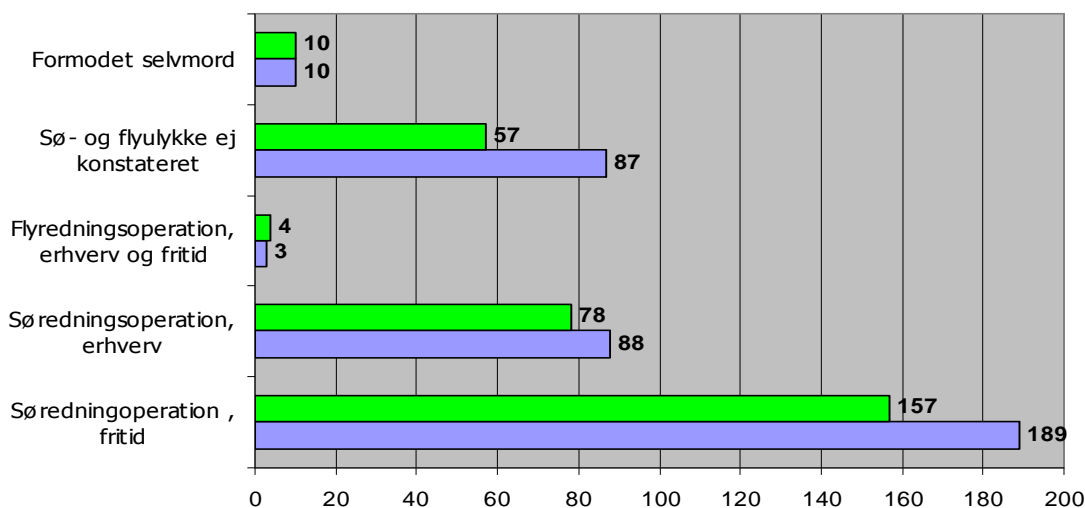
Figur 5. Antal omkomne og savnede i perioden 2005–2010.



### Typer af redningsaktioner

De 306 redningsoperationer er på figur 6 opdelt i undergrupper. Af figuren fremgår det, at der i årets løb har været gennemført i alt 57 operationer, hvor det – på trods af anmeldelse herom – ikke har været muligt at konstatere tegn på ulykke. Dette svarer til 19 pct. af det samlede antal iværksatte operationer. Ud af disse 57 operationer stammer 28 fra anmeldelse om observation af nødraketter, hvilket svarer til 49 pct.

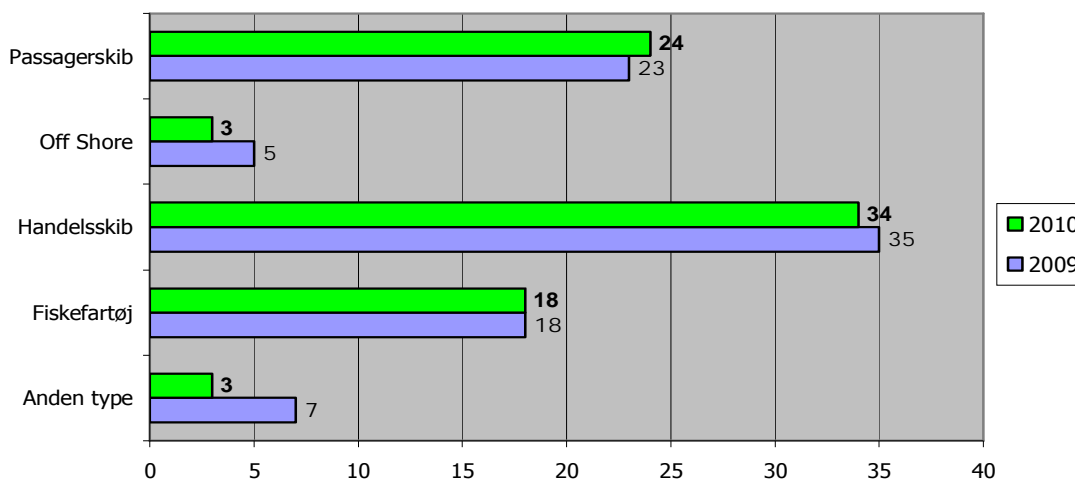
Figur 6. Fordeling i undergrupper af årets i alt 306 gennemførte eftersøgnings- og redningsoperationer.



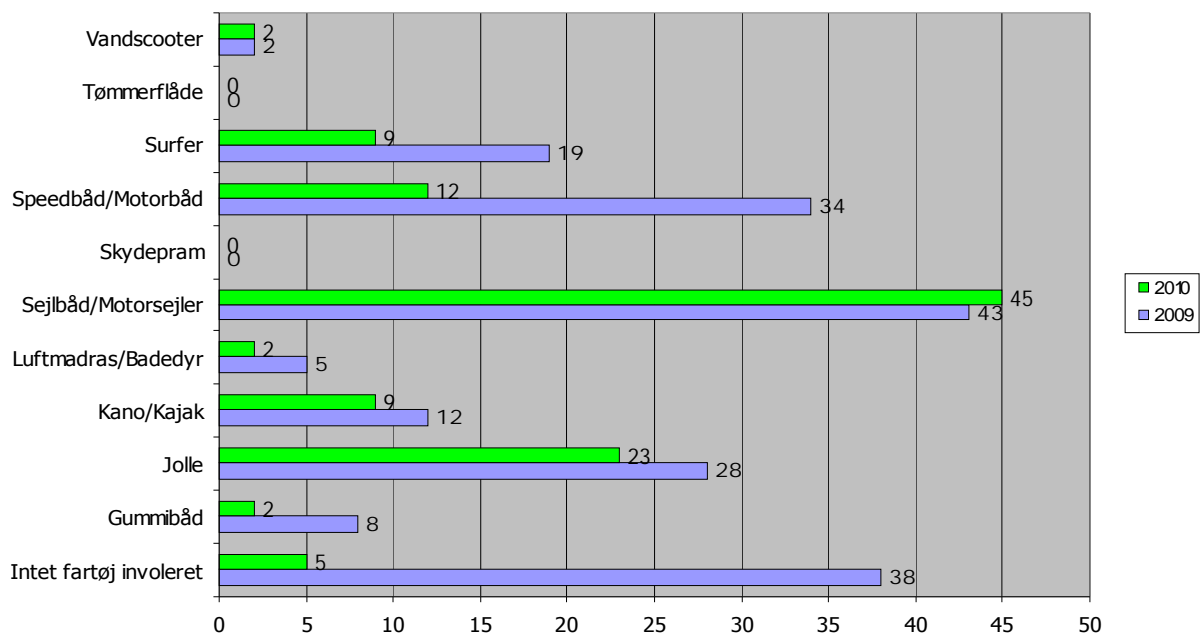
Generelt har der været tale om fald inden for de enkelte kategorier af eftersøgnings- og redningsaktioner i forhold til 2009. I figur 7 og figur 8 nedenfor sammenlignes tallene for 2009 med tallene for 2010 i hovedkategorierne "søredningsoperationer, erhverv" og "søredningsoperationer, fritid".

I figur 8 ses et væsentligt fald i antal ulykker, der involverer motorbåde/speedbåde 34 til 12. Denne positive tendens vurderes til dels at kunne tilskrives, at kravet om motorbådscertifikat for alvor er begyndt at slå igennem. Kravet om motorbådscertifikat blev fastlagt ved Bekendtgørelse nr. 232 af 22. marts 2006.

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



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

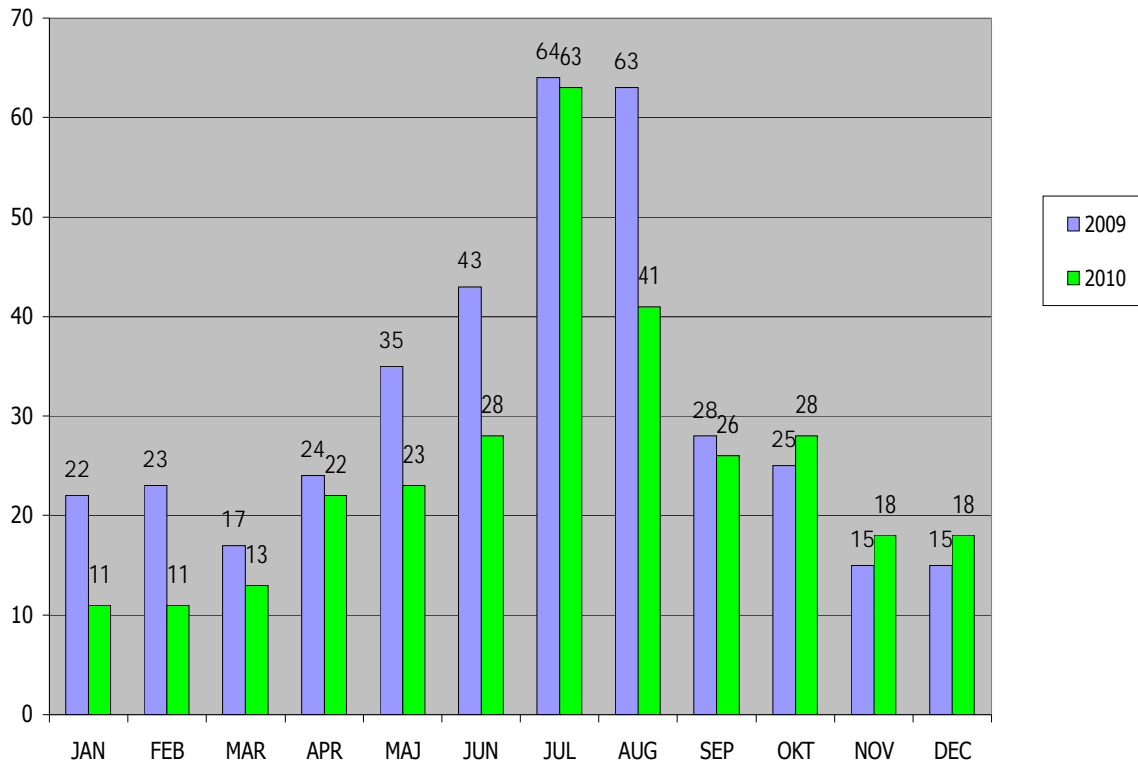




## Sæsonudsving

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 2010 i alt 591 assistancer til politiet og sundhedsvæsenet, hvor det tilsvarende tal i 2009 var 581. Der har igen i år været en stigning i antallet af assistancer til andre myndigheder i forhold til tidligere år.

### Politi

I 2010 blev der udført i alt 52 assistancer til politiet i form af eftersøgninger. I 2009 var antallet af disse 82, hvorved der på dette område er tale om et fald på 36 pct. Det skal bemærkes, at tallet for 2009 indeholdt en stigning i forhold til 2008 på 62 pct., hvorfor tallet for 2010 ligger tættere på normalbilledet, end det umiddelbart kunne tolkes. Timetallet for støtte til politiet med helikopter udgjorde i 2010 79 timer sammenholdt med 2009, hvor der blev ydet 111 timer.

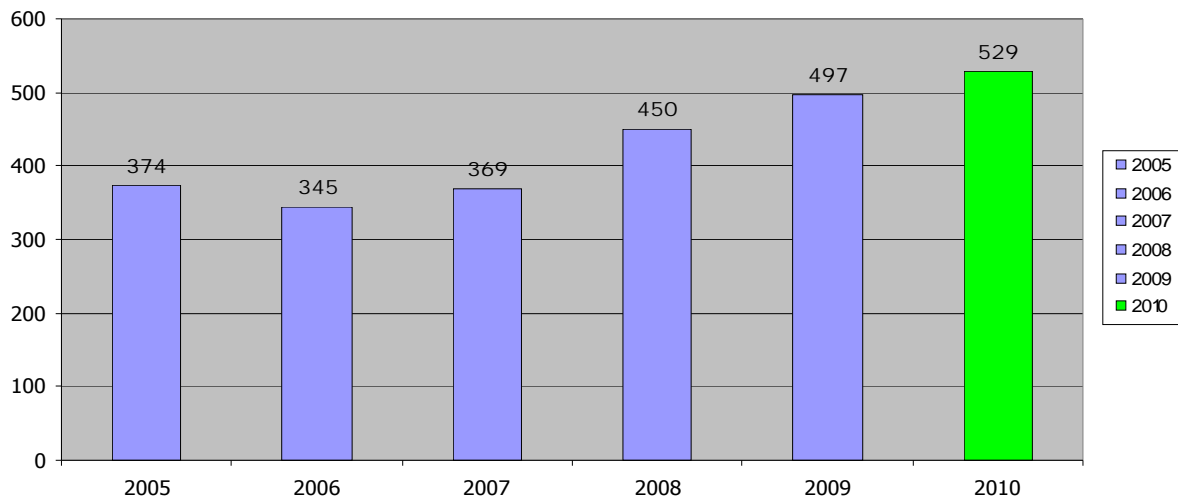
### Sundhedsvæsenet

I 2010 udførte flyvevåbnets redningshelikoptere i alt 539 assistancer for sundhedsvæsenet. Der var tale om 529 patienttransporter fra øer og andre isolerede lokaliteter samt overflytninger mellem hospitaler – i daglig tale kaldet "ambulanceflyvninger" – og 10 livsvigtige transporter af eksempelvis lægehold. I 2009 udførtes 499 missioner, og der er således konstateret en forøgelse på 8 pct. for 2010 i forhold til det foregående år. Timetallet til støtte

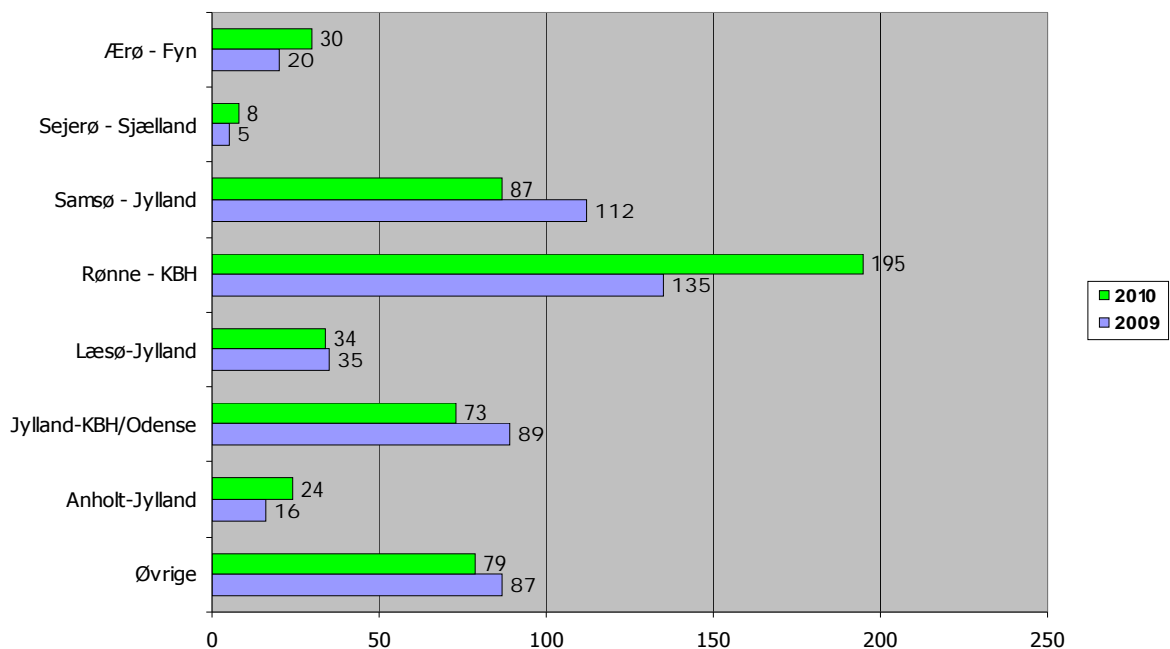
for sundhedsvæsenet med helikopter udgjorde i 2010 759 timer, hvor der blev ydet 707 timer i 2009.

Antallet af ambulanceflyvninger for de seneste seks år fremgår af figur 10. Figur 11 viser den geografiske fordeling af ambulanceflyvningerne for 2010.

Figur 10. Antallet af ambulanceflyvninger 2005-2010.



Figur 11. Antallet af ambulanceflyvninger fordelt på geografi.



## Anvendte ressourcer til redning

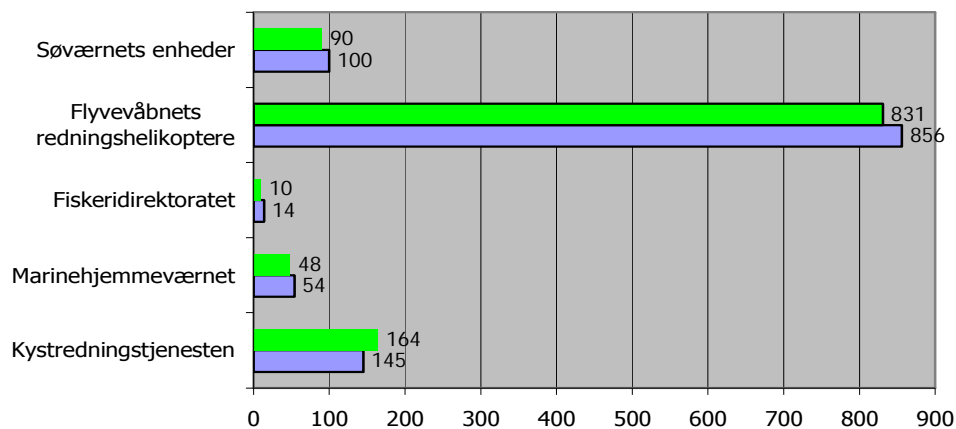
Sø- og flyveredningstjenesten består af et antal permanente strukturer, og omfanget af disses anvendelse i 2010 fremgår af tabel 1.

Tabel 1. Anvendelsen af de permanente strukturer i 2010.

Udførende enheder	Antal udkald	Antal timer
Kystredningstjenesten (under Farvandsvæsenet)	366	1057
Marinehjemmeværnet	54	218
Fiskeridirektoratet	10	51
Flyvevåbnets redningshelikoptere	831	1157 <sup>3</sup>
Søværnets enheder	90	187
I alt	1.351	2.670

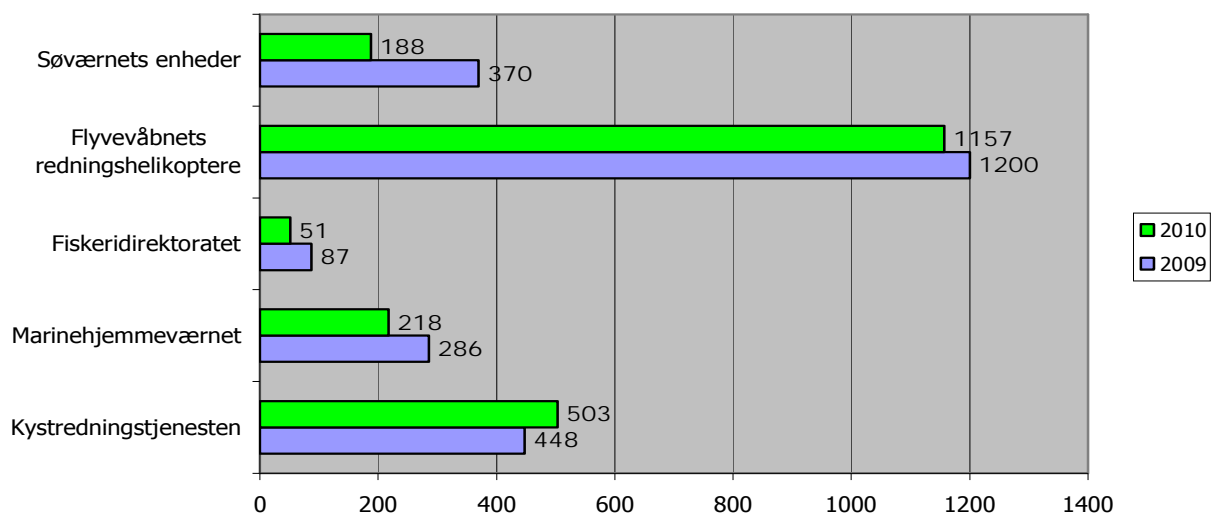
Antallet af udkald samt timeforbruget for permanente ressourcer er endvidere opgjort i figur 12 og 13. Der blev i 2009 indført nye dokumentations- og rapporteringsskemaer i såvel Marinehjemmeværnet som i JRCC Danmark. Dette har muliggjort, at man rapporteringsmæssigt kan differentiere mere præcist mellem 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 2009 og 2010.



<sup>3</sup> Ud af redningshelikopternes forbrug af 1157 timer er der brugt 319 timer til eftersøgning og redningsoperationer, mens resten er fordelt på 759 timer ambulanceflyvninger og 79 timers assistance til politiet.

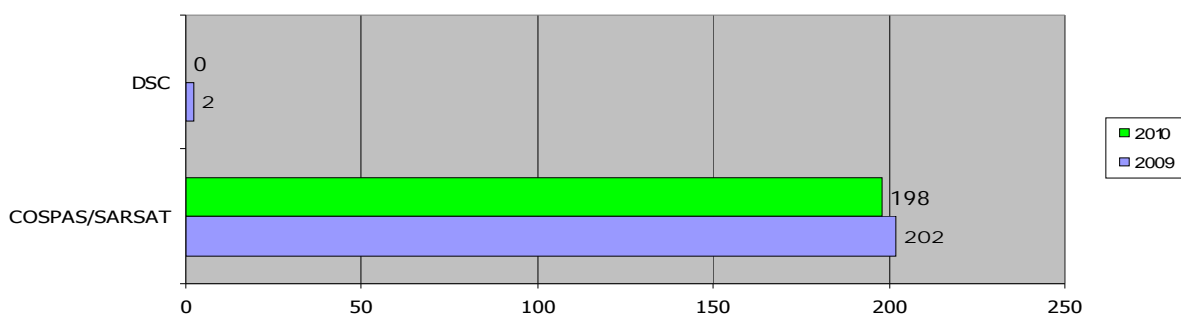
Figur 13. Antallet af timer, som de permanente redningsressourcer har været indsat i 2009 og 2010.



## Elektroniske alarmer

Sø- og flyveredningstjenesten har i 2010 registreret i alt 198 alarmer fra Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)<sup>4</sup>. Inden for de enkelte GMDSS-elementer var antallet af alarmer fordelt med 198 COSPAS-SARSAT<sup>5</sup> og ingen DSC<sup>6</sup> alarmer. Noterne neden for har til gengæld en anden størrelse end noterne 1-3.

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



## Samlet redningsprocent

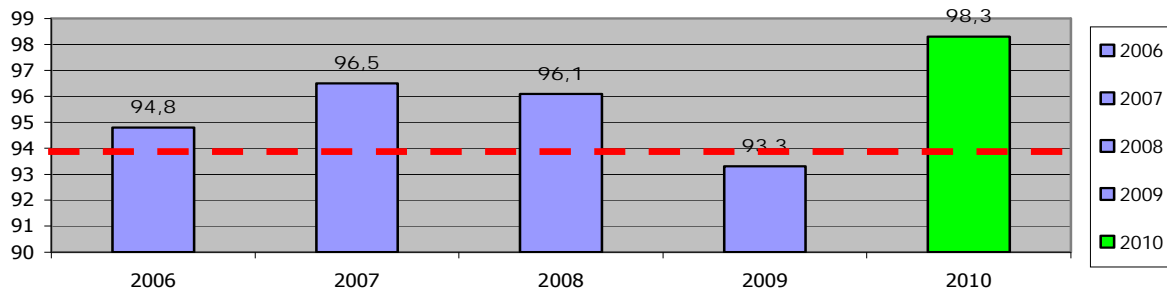
I 2010 var det samlede antal personer i nød 1327, mens det samlede antal reddede personer var 1304. Antallet af omkomne som følge af nødsituationer var 11 personer, og der savnes fortsat 12 personer. Der er således reddet 98,3 pct. af de personer, der har været i fare for at omkomme, hvilket anses for tilfredsstillende, jf. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds eget resultatkrav for søredningstjenesten. Det høje antal personer i nød skyldes brandene om bord på færgerne LISCO GLORIA og PEARL OF SCANDINAVIA. Over den sidste femårige periode har sø- og flyveredningstjenesten haft en gennemsnitlig redningsprocent på 95,8 pct., hvilket er tilfredsstillende.

<sup>4</sup> 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 (vejmeldinger, farvandsefterretninger 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.

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> DSC står for "Digital Selective Call" og indebærer, at man fra stationære VHF-anlæg kan udsende nød-opkald automatisk.

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



#### Mål og resultatkrav for søredningstjenesten

Søredningstjenesten har i 2010 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 opdeles i to kategorier; helikoptere og skibe. En helikopter er f.eks. 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 redningsfartøjer
- 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 skal organisationen 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 2010 ud som følger:

- For beredskab vurderes målopfyldelsen 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 1088 døgn, hvilket giver målopfyldelse "delvist opfyldt". Årsagerne har primært været af teknisk karakter, idet der også i 2010 blev gennemført en løbende udskiftning af de ældre redningshelikoptere S-61 til de nye EH-101. En redningshelikopter har i 2010 været forlagt til Rønne Lufthavn i alt 4 gange, opgjort til 4,9 beredskabsdøgn.
  - Fiskeridirektoratets 2 fiskeriinspektionsfartøjer har leveret 677 sejldøgn, hvilket giver målopfyldelse "opfyldt".
  - Søværnets 3 maritime indsats enheder har i 2010 leveret 1083 sejldøgn, hvilket giver målopfyldelse "delvist opfyldt". Hertil kommer, at Marinehjemmeværnets fartøjer har bidraget med 180 sejldøgn, hvilket samlet set giver en målopfyldelse "opfyldt".
  - Farvandsvæsenet har opretholdt døgnvagt ved 21 redningsstationer. Overordnet har Farvandsvæsenets materiel været tidsmæssigt operativt indenfor de givne krav. Kravet til motorredningsbådernes funktionstid har været på 96 pct., hvilket ligger over kravet på 95 pct. De lette redningsbåde har i 2010 haft en funktionstid på 94,4 pct., hvilket skyldes megen is i farvandene. Dette giver samlet set målopfyldelsen "opfyldt".
- For reaktionstid vurderes målopfyldelsen samlet set at være "opfyldt". JRCC reaktionstid har i 280 tilfælde ud af 306 været i overensstemmelse med maksimal reaktionstid, hvilket giver målopfyldelse "delvist opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid var 4 minutter og 17 sekunder, hvilket giver målopfyldelse "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.
- For redning er målopfyldelsen "opfyldt", idet redningsprocenten var på 98,3 pct. i forhold til kravet på 94 pct.
- For uddannelse er målopfyldelse "opfyldt".

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

#### Beredskab

Søværnet Operative Kommando skal kontinuerligt opretholde 3 maritime indsatsenheder (MI-enheder) svarende til 1095 sejldøgn.	Opfyldt <sup>7</sup> Bemærk størrelsen af noteteksten
Flyvevåbnet skal kontinuerligt opretholde et SAR-	Delvist opfyldt <sup>8</sup>

<sup>7</sup> Der blev opretholdt 1083 sejldøgn. Marinehjemmeværnet har bidraget med 180 sejldøgn, hvilket giver målsætningen "opfyldt".

beredskab med tre redningshelikoptere i alt 1095 døgn samt en fjerde helikopter ved Bornholm under særlige vind og vejrforhold.	
Farvandsvæsenet skal opretholde døgnvagt ved 21 redningsstationer. Materiellet har tidsmæssigt været operativt som følger: Motorredningsbåde: 96,15 pct. (Krav 95 pct.) Lette redningsbåde: 94,44 pct. (Krav 98 pct.) Redningskøretøjer: 99,91 pct. (Krav 98 pct.)	Delvist opfyldt <sup>9</sup>
Fiskeridirektoratet skal opretholde mindst 620 driftsdøgn årligt fordelt på 2 fartøjer.	Opfyldt <sup>10</sup>

#### Reaktionstid

Den maksimale reaktionstid i redningscentralen (JRCC) ved eftersøgnings- og redningsoperationer skal i 98 pct. af alle indsættelser være under 6 minutter.	Delvist opfyldt <sup>11</sup>
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	Opfyldt <sup>12</sup>

<sup>8</sup> SAR beredskab med redningshelikoptere stationeret i hhv. Aalborg, Skrydstrup og Roskilde har været opfyldt i 1088 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 2010 været forlagt til Rønne Lufthavn i alt 4 gange opgjort til 4,9 beredskabsdøgn.

<sup>9</sup> Overordnet har Farvandsvæsenets materiel været tidsmæssigt operativt indenfor de givne krav. Kravet til lette redningsbådes funktionstid var lidt under kravet på 98 pct., hvilket giver en samlet målopfyldelse "Delvist opfyldt". Dette forhold skyldes bl.a. is i de danske farvande, som umuliggjorde sejlads med de lette redningsbåde.

<sup>10</sup> Fiskeridirektoratets inspektions- og redningsfartøjer har leveret 677 sejldøgn, hvilket giver målopfyldelse "opfyldt".

<sup>11</sup> JRCC reaktionstid har i 280 tilfælde ud af 306 været i overensstemmelse med maksimal reaktionstid, hvilket giver målsætning "Delvist opfyldt", da opfyldelsesgraden blev på 91,5 pct. Hertil skal det bemærkes, at den gennemsnitlige reaktionstid var 4 minutter og 17 sekunder, hvilket giver målopfyldelse "Opfyldt".

<sup>12</sup> Flyvevåbnets redningshelikoptere har i 2010 i tidsrummet 0700 – 2200 udført 167 SAR missioner. Af disse var reaktionstiden mindre end 15 minutter i 164 tilfælde, hvilket svarer til 98,2 pct. af missionerne. Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 0700-2200 var i 2009 8 minutter og 42 sekunder. Målopfyldelse for begge perioder er "Opfyldt".



redningshelikopter indenfor tidsrummet 0700-2200 er op til 13 minutter.	
Den maksimale reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 2200-0700 er 30 minutter.	Opfyldt <sup>13</sup>
Den gennemsnitlige reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 2200-0700 er op til 25 minutter.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Fiskeridirektoratets skibe er 30 minutter.	Opfyldt <sup>14</sup>
Den gennemsnitlige reaktionstid i havn skal være under 25 minutter.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Farvandsvæsenets indsatsenheder er 20 minutter.	Opfyldt <sup>15</sup>
Den gennemsnitlige reaktionstid er op til 15 minutter.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Hjemmeværnets enheder er 60 minutter.	Delvist opfyldt <sup>16</sup>
Den gennemsnitlige reaktionstid er op til 45 minutter.	Opfyldt

#### Redning

Redde ikke mindre end 94 pct. af nødstedte, der er i fare for at omkomme i dansk SAR-organisations geografiske område.	Opfyldt <sup>17</sup>
--	-----------------------

<sup>13</sup> Flyvevåbnets redningshelikoptere har i tidsrummet mellem kl. 2200-0700 i 2009 udført 23 SAR missioner. Af disse var reaktionstiden mindre end 30 minutter i 23 tilfælde, hvilket svarer til 100 pct. af missionerne, hvorfor målet er "Opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 2200 – 0700 var 12 minutter og 3 sekunder. I forhold til den gennemsnitlige reaktionstid vurderes målopfyldelse "Opfyldt".

<sup>14</sup> Fiskeridirektoratets inspektions- og redningsskibe har været involveret i 10 eftersøgnings- og redningsaktioner. Længste reaktionstid var 25 minutter, hvilket giver en målopfyldelse på 100 pct. - "Opfyldt". Gennemsnitlig reaktionstid var 20 minutter, hvilket giver en målopfyldelse "Opfyldt".

<sup>15</sup> Kystredningstjenestens enheder har i samtlige 366 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. 9 minutter, hvilket giver en målopfyldelse "Opfyldt".

<sup>16</sup> Marinehjemmeværnet var i 2010 involveret i 54 redningsaktioner. I 51 tilfælde af disse var reaktionstiden mindre end 60 minutter, svarende til 94 pct., hvilket giver en målopfyldelse – "Delvist Opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid var 22 minutter, hvilket giver en målopfyldelse - "Opfyldt".

<sup>17</sup> Antallet af omkomne som følge af nødsituationer var 11. Der er således reddet 98,3 pct. af de personer, der i det danske SAR område har været i fare for at omkomme.



## 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"><li>• én national øvelse hvert andet år, som inddrager alle myndigheder med operative ressourcer i søredningstjenesten.</li><li>• én øvelse hver andet år, som har karakter af og fokus på redning i forbindelse med en maritim katastrofe.</li><li>• én international øvelse hvert tredje år, som tilstræbes på skift at involvere lande, med hvem Danmark har operative samarbejdsaftaler.</li></ul>	Opfyldt <sup>18</sup>
--	-----------------------

Det er sammenfattende vurderingen, at redningstjenestens resultat efter "Mål og resultatkra-  
vne for Søredningstjenesten" for året 2010 er tilfredsstillende.

Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjeneste Danmark

I 2006 blev samarbejdet på det operative plan inden for søredningstjenesten styrket ved oprettelse af Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjeneste Danmark. 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 Søredningstjeneste Danmark opfattes fortsat som en styrkelse af det tværgående samarbejde inden for søredningstjenesten. Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjeneste Danmark har i 2010 afholdt to møder.

Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjeneste Arktis

I lyset af den øgede skibstrafik i det arktiske område besluttede Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd den 17. juni 2011 oprettelsen af en kontaktgruppe for det arktiske område. Kontaktgruppen refererer også direkte til Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd. Kontaktgruppen skal ligeledes styrke det tværgående samarbejde mellem aktørerne indenfor søredningstjenesten i det arktiske område.

---

<sup>18</sup> Der har i 2010 været afholdt 10 øvelser med fokus på søredningstjeneste og maritime katastrofer.

## Afslutning

Det er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at sø- og flyveredningstjenesten samlet set har opnået et tilfredsstillende resultat i 2010. Det er ligeledes vurderingen, at 2010 afviger fra normalbilledet ved de to store færgeulykker.

Det kan konstateres, at redningstjenesten i år har haft en tilfredsstillende redningsprocent på 98 pct., jf. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds eget resultatkrav for søredningstjenesten.

Sammenholdes dette med rapportens oversigt over redningsprocenten over de seneste fem år, er den gennemsnitlige redningsprocent på 95,8 pct., hvilket ligeledes er tilfredsstillende.

Antallet af aktiveringer i 2010 har været omkring 6,5 pct. lavere end året tidligere. Vurderet over en femårig periode har antallet af redningsoperationer været stabilt omkring 300. Derudover er der igen i år sket en stigning i antallet af assistancer til sundhedsvæsenet.

Samplaceringen af sø- og flyveredningstjenesten i JRCC Danmark ved Søværnet Operative Kommandos Operationscenter har nu fungeret i fem 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 uddannelsesniveaue 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 samplaceret 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.