

FORSVARSMINISTERIET



Juni 2012

SKIBSFARTENS OG LUFTFARTENS REDNINGSRÅDS ÅRLIGE REDEGØRELSE FOR SØ- OG FLYVEREDNINGSTJENESTEN 2011



Resumé

Sø- og Flyveredningstjenestens arbejde har i 2011 været præget af den tragiske ulykke på Præstø Fjord den 11. februar 2011. Ulykken viste, at beredskabet som helhed fungerede tilfredsstillende. Joint Rescue Coordination Centre Danmark (JRCC Danmark) i Århus samarbejdede med såvel politi som sundhedsmyndigheder om koordination af redningsindsatsen og fordeling af de mange hypotermiske patienter til behandlingssteder.

Det er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at sø- og flyveredningstjenesten samlet set har opnået et tilfredsstillende resultat i 2011.

Det kan konstateres, at redningstjenesten i år har haft en tilfredsstillende redningsprocent på 96,88 procent, jf. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds eget resultatkrav på 94¹ procent for søredningstjenesten.

Sammenholdes dette med rapportens oversigt over redningsprocenten over de seneste fem år, er den gennemsnitlige redningsprocent på 96,2 procent, hvilket ligeledes er tilfredsstillende.

Antallet af aktiveringer i 2011 har omtrent været status quo i forhold til 2010. Antallet på ca. 300 operationer ligger meget tæt på gennemsnittet over den seneste 10 årige periode.

Ulykken på Præstø Fjord har afstedkommet adskillige evalueringer samt analyser, som har medført mindre justeringer hos de enkelte implicerede beredskaber. Blandt andet er en bedre koordination mellem forsvarets redningshelikoptere og regionens akutlægehelikopter sikret.

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 2011. Rapporten indeholder bl.a. en statistisk behandling af aktiviteterne, der er udført af sø- og flyveredningstjenesten i 2011, herunder en sammenligning med rapporterede tal for bl.a. 2010. Rapporten beskriver endvidere opfyldelsesgraden for de mål og resultatkrav for sø- og flyveredningstjenesten, som Redningsrådet har udarbejdet.

¹ Det skal fremhæves, at kravet til en redningsprocent på 94 procent ikke er et udtryk for, at der accepteres et tab på 6 procent, men derimod er et udtryk for, at det realistisk ikke er muligt at redde 100 procent. Der vil altid være tilfælde, hvor personer bevidst har valgt eksempelvis at springe i havet (fx ved selvmordsforsøg).

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, Erhvervs- og Vækstministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri og Transportministeriet. 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 planmæssigt to møder om året.

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 Aarhus 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. Hermed åbnes muligheden for løbende at vurdere eventuelle behov for tilpasninger. Mål og resultatkrav skal ses som et dynamisk dokument, som løbende evalueres og tilpasses af Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd.

Ud over møderne i Redningsrådet har Den Operative Kontaktgruppe for søredningstjeneste Danmark (OKD) afholdt to møder i 2011. OKD har til formål at udvikle det tværgående praktiske samarbejde mellem de deltagende myndigheder og enheder inden for sø- og flyveredningstjenesten i Danmark.

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd besluttede på det første møde i juni 2011 at nedsætte en tilsvarende kontaktgruppe for det Arktiske område – benævnt Den Operative Kon-

taktgruppe for søredningstjeneste Arktis (OKA). Nedsættelsen af Den Operative Kontaktgruppe for søredningstjeneste 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. OKA har afholdt deres første møde i efteråret 2011.

Sø- og flyveredningsoperationer

I 2011 var særligt kæntringen af en dragebåd i Præstø Fjord den 11. februar 2011 den altoverskyggende hændelse. Hændelsen og de deraf afledte erfaringer kan læses i det efterfølgende afsnit.

Præstø Fjord ulykken

Sø- og Flyveredningstjenestens arbejde har i 2011 været præget af den tragiske ulykke på Præstø Fjord den 11. februar 2011, hvor en dragebåd med 13 elever og to lærere fra en nærliggende efterskole kæntrade. En omkom (lærer) ved ulykken og adskillige krævede omfattende behandling grundet underafkøling (hypotermi). Ulykken viste, at beredskabet som helhed fungerede tilfredsstillende.

Eftersøgnings- og redningsoperationen var meget omfattende og kompleks. På alle niveauer blev der ydet en indsats, som er værd at påskønne.

Joint Rescue Coordination Centre Danmark (JRCC Danmark) samarbejdede med såvel politi som sundhedsmyndigheder om koordination af redningsindsatsen samt fordeling af de mange hypotermie patienter til behandlingssteder. Ikke mindre end fem helikoptere var indsat i operationen; disse var akutlægehelikopteren fra Region Sjælland, de tre SAR redningshelikoptere fra Roskilde, Skrydstrup og Aalborg samt yderligere en redningshelikopter, der blev omprioriteret fra en anden opgave. Herudover deltog adskillige både og fartøjer, såvel civile som beredskabsfartøjer, heriblandt fra kystredningsstationen Klintholm.

Ulykken på Præstø Fjord har afstedkommet adskillige evalueringer og analyser, som har medført mindre justeringer hos de enkelte implicerede myndigheders beredskaber. Blandt andet er en bedre koordination mellem forsvarets redningshelikoptere og regionens akutlægehelikopter blevet sikret.

Sø- og flyveredningsressourcer

I 2011 er der alene sket mindre ændringer til sø- og flyveredningstjenestens ressourcer i Danmark.

Fiskeridirektoratet, som blev oprettet i 1995, blev i 2011 lagt ind under NaturErhvervstyrelsen.

Farvandsvæsenets nedlæggelse blev offentliggjort ved kongelig resolution af 3. oktober 2011. Kystredningstjenesten er overført til Søværnets Operative Kommando. Det efterføl-

gende arbejde med nedlæggelsen af Farvandsvæsenet havde ikke nogen betydning i relation til det operative samarbejde med kystredningsstationerne.

Omstruktureringen af både kystredningstjenesten og fiskeriinspektionsfartøjerne havde ikke nogen implikationer på redningsberedskabet.

Marinehjemmeværnet råder over 17 enheder af MHV 800-klassen, 1 enhed af MHV 850-klassen (forlænget MHV 800-klasse) og 12 enheder af MHV 900-klassen, hvoraf den sidste (MHV 912) tilgik Marinehjemmeværnet i september 2011.



Foto: MHV 851 (Kilde: Marinehjemmeværnet)

Kystredningstjenesten har i 2011 fået leveret en ny redningsbåd til Skagen (FRB08).



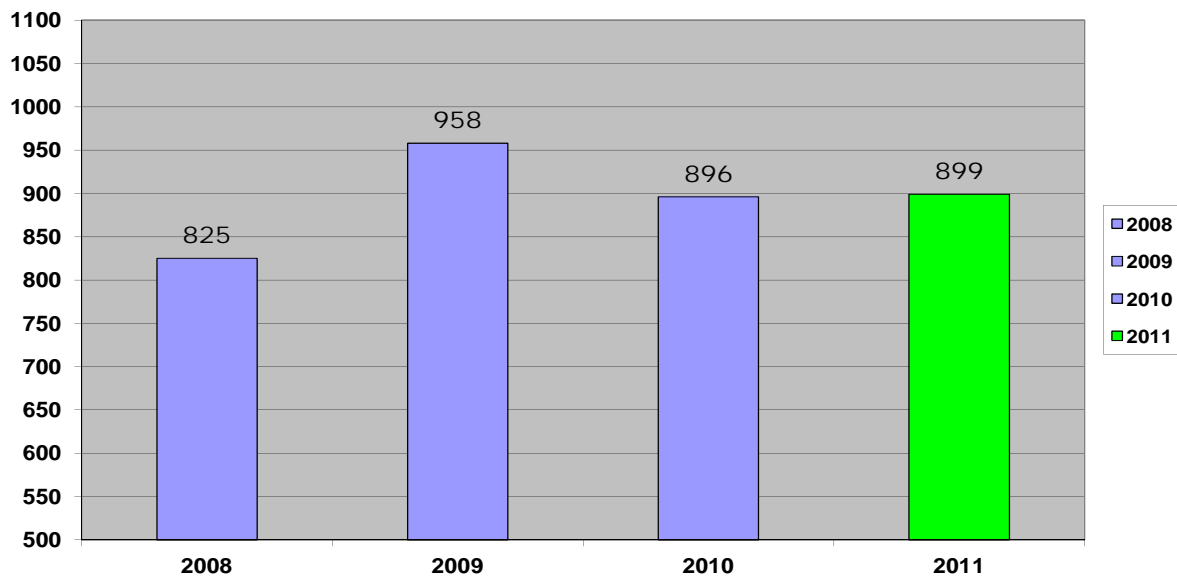
Foto: Ny redningsbåd fra Skagen

Det samlede antal aktiveringer i 2011

Sø- og flyveredningstjenesten har været aktiveret i alt 899 gange i 2011. De 899 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 2011 med 2010, er der nærmest tale om status quo - en lille stigning på 3 aktiveringer.

Fra 2009 har man baseret antallet af aktiveringer (figur 1) på antallet af modtagne anmeldelser i Joint Rescue Coordination Centre Danmark (JRCC Danmark) 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, bliver i opgørelsen fastholdt som en redningsoperation. Sø- og flyveredningstjenesten behandler således ethvert nødsignal som et reelt nødsignal, indtil situationen er afklaret.

Figur 1. Antal aktiveringer af sø- og flyveredningstjenesten i perioden 2008-2011.



SAR-operationer

Ud af årets samlede 899 aktiveringer for sø- og flyveredningstjenesten udgjorde de egentlige SAR-operationer 358 – fordelt på 355 søredningsoperationer² og 3 flyredningsoperationer³ - se figur 2. Der har været 53 flere søredningsoperationer i 2011 i forhold til 2010, mens antallet af flyredningsoperationer er faldet med en. Tallene for 2011 og 2009 viser et udsving i forhold til trenden gennem de sidste 5 år og svarer til tallene før etableringen af Joint Rescue Coordination Centre Danmark (JRCC Danmark) i 2006. Stigningen på 53 søredningsoperationer i 2011 er sket inden for kategorierne "Fritid" og "Sø- og Flyulykke ej konstateret". I kategorien "Fritid" skyldes stigningen fortrinsvis ulykker, der involverer anvendelse af joller. Udtrykket "Sø- og Flyulykke ej konstateret" dækker over operationer, hvor der på trods af anmeldelse herom ikke har været muligt at konstatere tegn på ulykke.

² En søredningsoperation omfatter nødstedte fra skibe til søs.

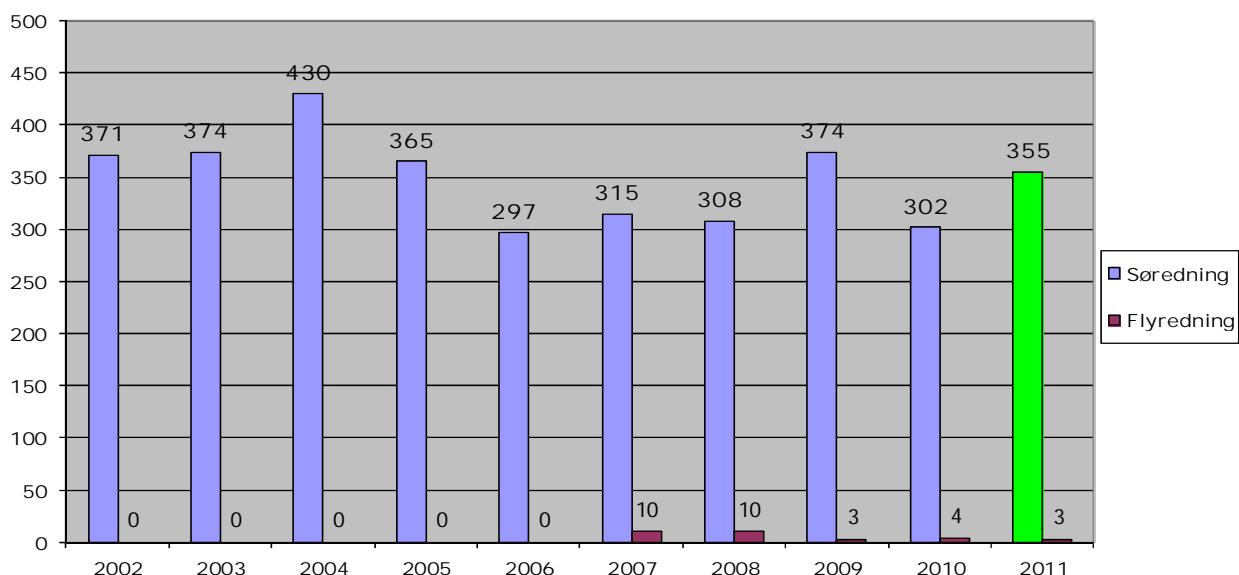
³ En flyredningsoperation omfatter nødstedte fra fly til søs og på land. Eksempelvis indgår en nødlanding af et fly i en lufthavn i statistikken som flyredningsoperation.

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. Set over perioden 2004-2011 har tallet generelt set ligget på godt 500 personer i nød med større udsving i 2007 og 2010 på grund af nogle større færgeulykker.

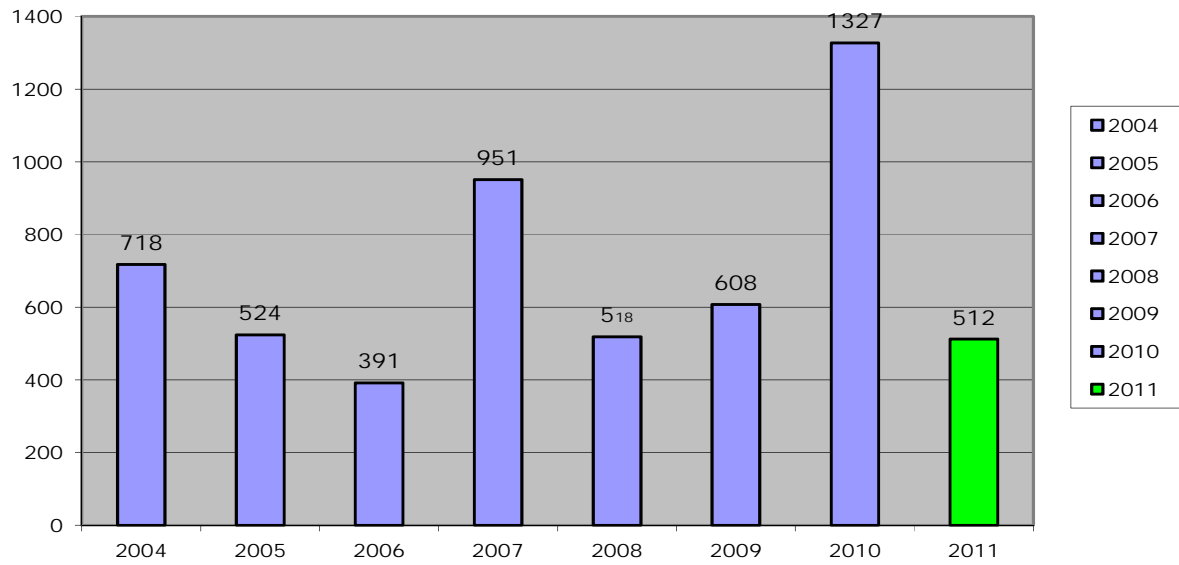
Specifikt for 2011 var antallet af personer i nød 512 fordelt på 508 ved søulykker og 4 for flyulykker. I 2011 blev der reddet 496 personer - fordelt på henholdsvis 492 ved søredningsoperationer og 4 personer ved flyredningsoperationer.

I 2011 er der registreret 12 omkomne, hvilket er 1 mere end året før. Der var fortsat 4 savnede personer ved årets udgang. Til sammenligning var der i 2010 12 savnede personer. Det gennemsnitlige antal omkomne gennem de sidste otte år er på ca. 22. De sidste to år er der konstateret færre omkomne end de tidligere år. Der kan ikke umiddelbart udledes nogen direkte årsag til dette. Til trods for der har været omkring 350 sø- og flyredningsoperationer om året gennem de sidste 10 år, skal det særligt fremhæves, at der gennem de sidste to år kun har været omkring halvt så mange omkomne til søs som gennem de tidligere år.

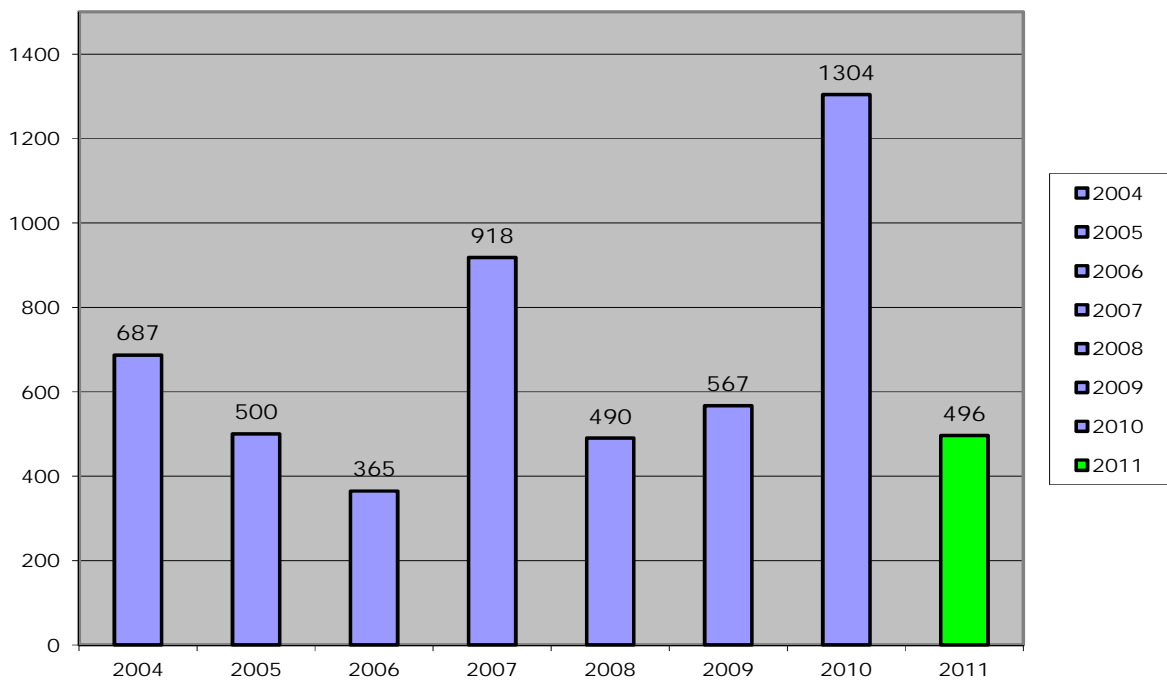
Figur 2. Antal sø- og flyredningsoperationer de seneste ti år (flyredning er alene udspecificeret fra 2007 og fremefter).



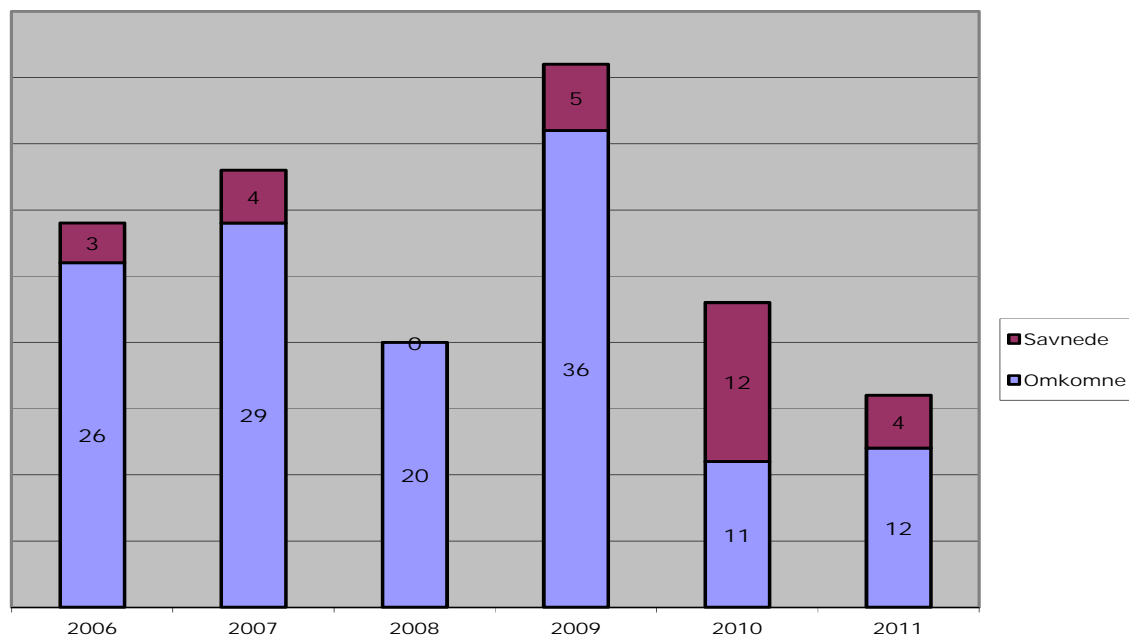
Figur 3. Antallet af personer i nød i perioden 2004–2011.



Figur 4. Antallet af reddede i perioden 2004–2011.



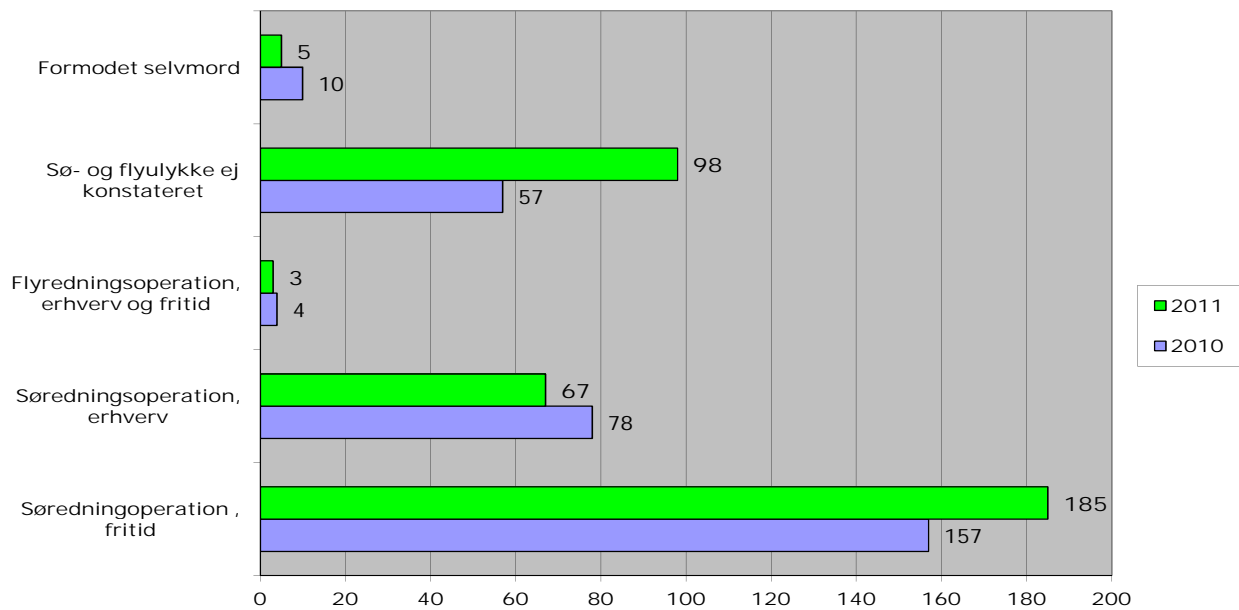
Figur 5. Antal omkomne og savnede i perioden 2005–2010.



Typer af redningsaktioner

De 358 redningsoperationer er opdelt i forskellige kategorier – se figur 6. Af figuren fremgår det, at der i årets løb har været gennemført i alt 98 operationer, hvor det – på trods af anmeldelse herom – ikke har været muligt at konstatere nogle tegn på ulykke. Dette svarer til 27 procent af det samlede antal iværksatte operationer. Ud af disse 98 operationer stammer 28 fra anmeldelse om observation af nødraketter, hvilket svarer til ca. en fjerdedel af de 98. Som oftest sker disse anmeldelser om observation af nødraketter i god tro, men observationen kan hidrøre fra andre lysfænomener.

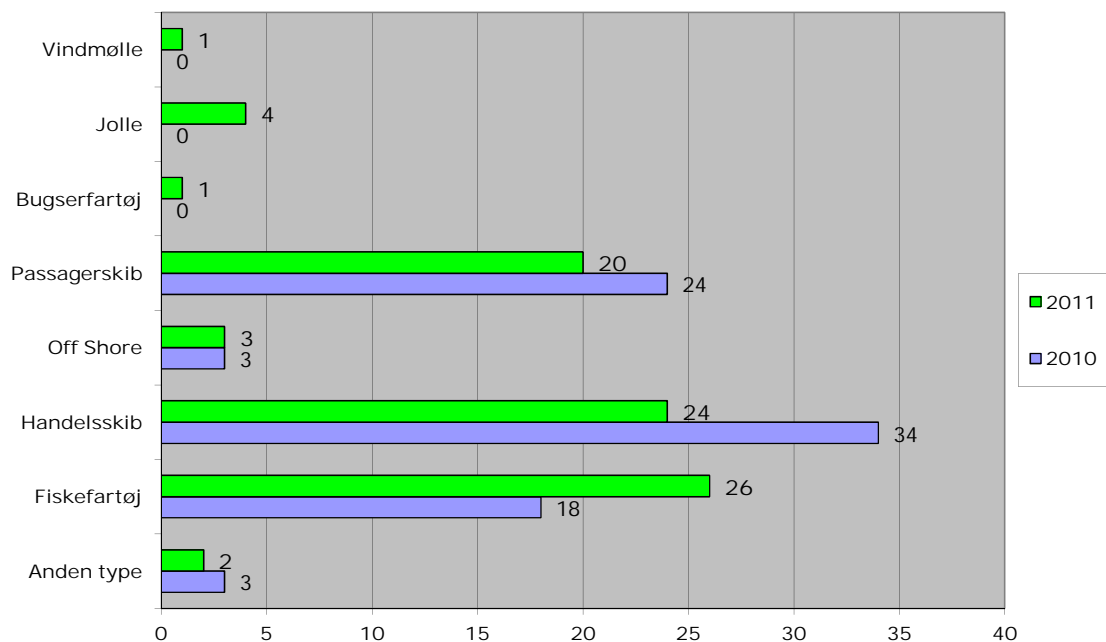
Figur 6. Fordeling i undergrupper af årets i alt 358 gennemførte eftersøgnings- og redningsoperationer.



Der ses betydelige stigninger i kategorierne "Sø- og flyulykke ej konstateret" og "Søredningsoperation, fritid". I figur 7 og figur 8 nedenfor sammenlignes tallene for 2010 med tallene for 2011 i hovedkategorierne "Søredningsoperationer, erhverv" og "Søredningsoperationer, fritid".

I figur 7 ses et fald i kategorierne "Passagerskib" og "Handelsskib", mens kategorien "Fiskefartøj" viser en stigning.

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



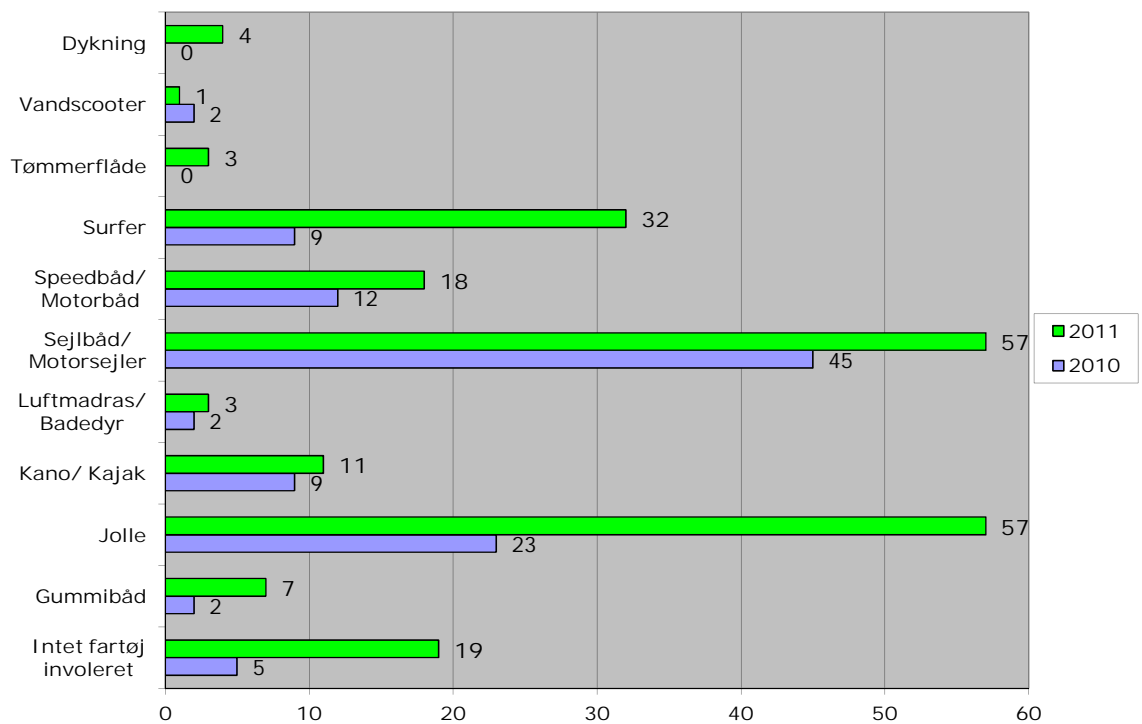
I figur 8 fremgår det, at der har været stigninger indenfor stort set alle kategorier, men mest markant indenfor "Surfer", "Sejlbåd/Motorsejler", "Joller" og "Intet fartøj involveret". Særligt for kategorien "Jolle" viser en betydelig stigning i forhold til tidligere.

Gruppen "Surfer" viser ligeledes en større stigning af anmeldelser, men en langt overvejende del af disse viser sig efterfølgende at være ubegrundede. Disse anmeldelser bunder ofte i ukendskab hos anmelderen til surfernes sejlads og bevægelser i vandet.

Dykkersporten er blevet mere populær, og dette ses også i såvel den daglige kontakt som i statistikken. I 2011 har der i Joint Rescue Coordination Centre Danmark (JRCC Danmark) ansvarsområde været 4 dykkerulykker. Hertil kommer ulykker indenfor såvel politiets som nabolandes ansvarsområder, hvoraf flere har været med ulykkelig udgang.

Kategorien "Intet fartøj involveret" dækker over såvel badeulykker som redningsoperationer iværksat på grund af færdsel på isen.

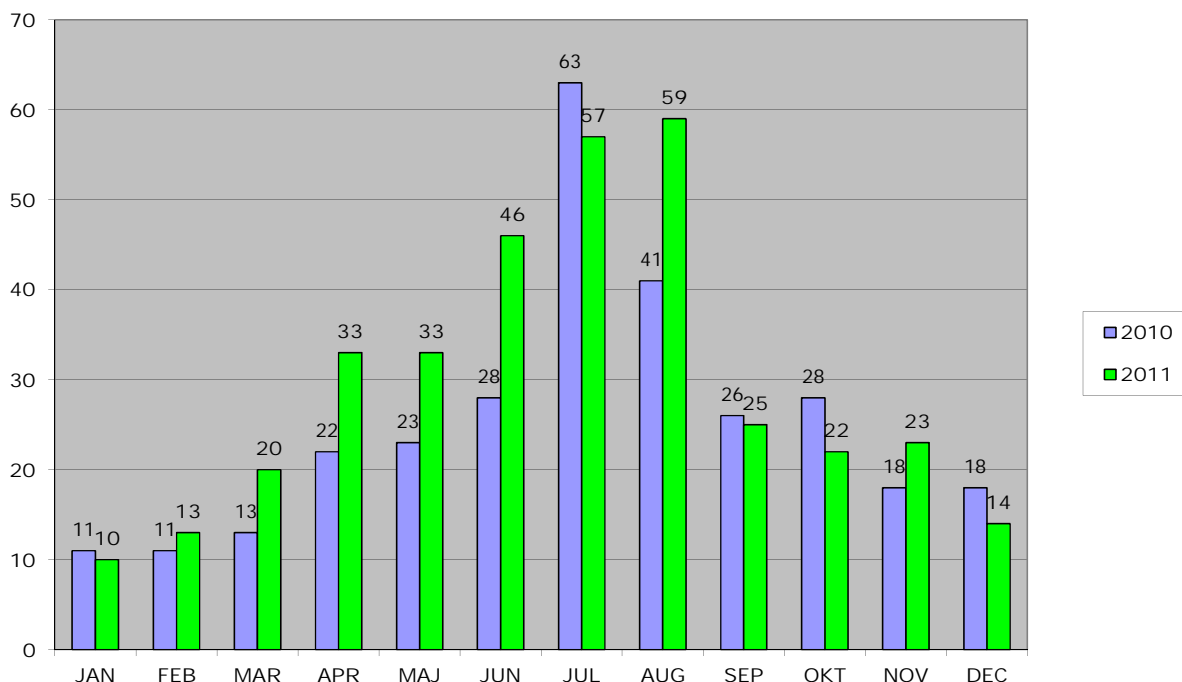
Figur 8. Fordelingen af søredningsoperationer inden for hovedkategorien "fritidsulykke".



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 2011 i alt 593 assistancer til politiet og sundhedsvæsenet, hvor det tilsvarende tal i 2010 var 591.

Politi

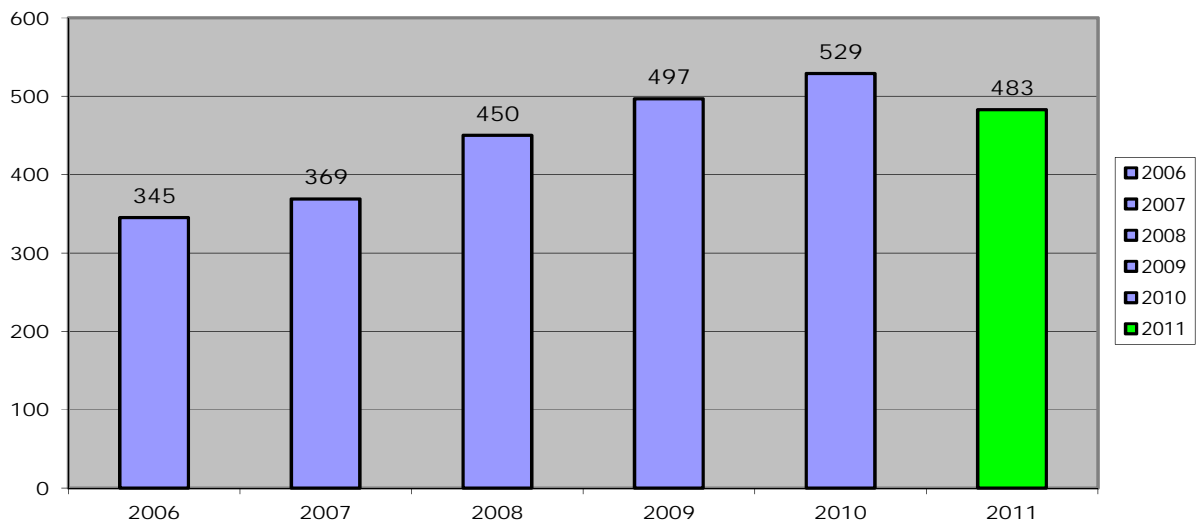
Støtten til politiet i 2011 udgjorde næsten den samme mængde som i 2010. I 2011 blev der således udført i alt 50 assistancer til politiet i form af eftersøgninger mod 52 i 2010. Timetallet for støtte til politiet med helikopter udgjorde i 2011 80 timer, hvor der til sammenligning i 2010 blev ydet 79 timer.

Sundhedsvæsenet

I 2011 udførte flyvevåbnets redningshelikoptere i alt 492 assistancer for sundhedsvæsenet. Der var tale om 483 patienttransporter fra øer og andre isolerede lokaliteter samt overflytninger mellem hospitaler – i daglig tale kaldet "ambulanceflyvninger" – og 9 livsvigtige transportere af eksempelvis lægehold. I 2010 blev der udført 529 missioner, og der er således i 2011 konstateret et fald på knap 9 procent i forhold til det foregående år. Timetallet til støtte for sundhedsvæsenet med helikopter var i 2011 686 timer, hvor der til sammenligning i 2010 blev ydet 759 timer svarende til et fald på knap 10 procent.

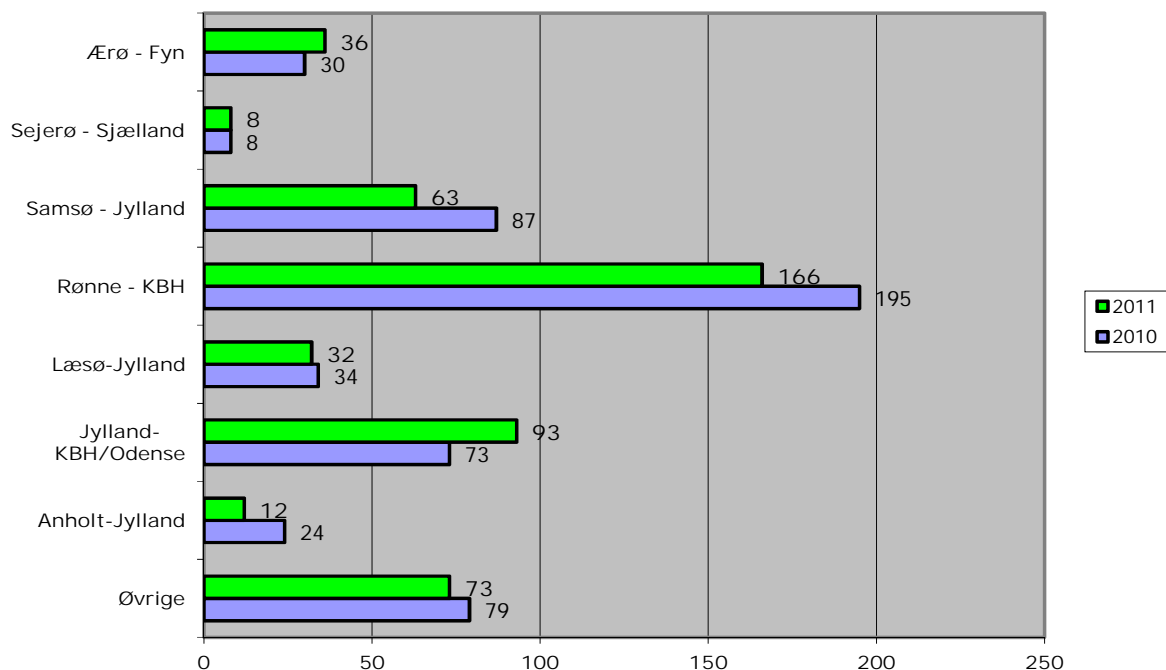
Antallet af ambulanceflyvninger for de seneste seks år fremgår af figur 10.

Figur 10. Antallet af ambulanceflyvninger 2006-2011.



Figur 11 viser, hvilke geografiske steder patienterne er blevet fløjet fra og til. Her ses et fald i antallet af flyvninger fra Rønne til Rigshospitalet, mens der har været en stigning i antallet af patienter, der er blevet transporteret til henholdsvis Odense Universitets Hospital og Rigshospitalet. Flyvninger af patienter fra Samsø til Aarhus er faldet markant. Siden 1. juni har der været etableret akutlægehelikopter i region Midt- og Nordjylland, men det er endnu for tidligt at vurdere, om dette har haft indflydelse på det ændrede mønster.

Figur 11. Antallet af ambulanceflyvninger fordelt på geografi.



Anvendte ressourcer til redning

Brugen af de permanente sø- og flyveredningsressourcer i 2011 fremgår af tabel 1.

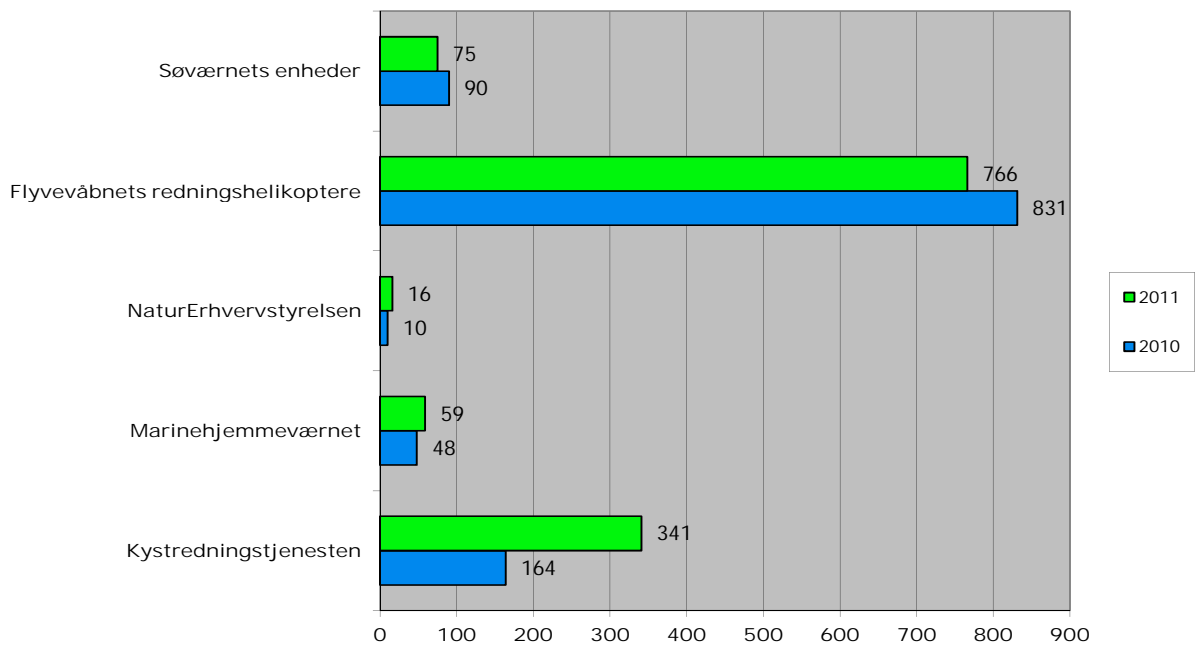
Tabel 1. Anvendelsen af de permanente ressourcer i 2011.

| Udførende enheder | Antal udkald | Antal timer |
|---|--------------|--------------|
| Kystredningstjenesten (tidl. Farvandsvæsenet) | 341 | 882 |
| Marinehjemmeværnet | 59 | 221 |
| NaturErhvervstyrelsen ⁴ | 16 | 77 |
| Flyvevåbnets redningshelikoptere | 766 | 1062 |
| Søværnets enheder | 75 | 221 |
| I alt | 1.257 | 2.463 |

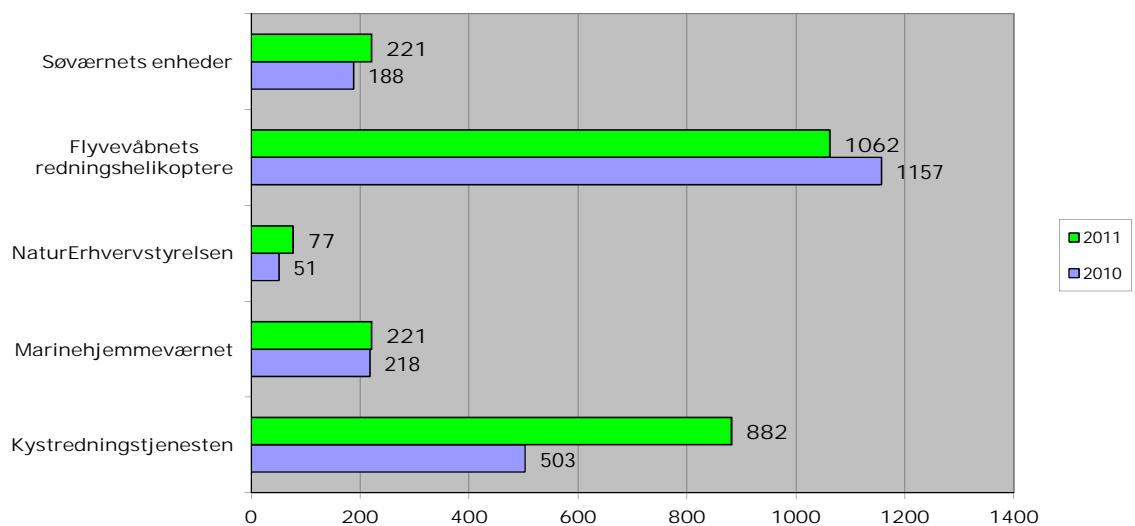
Antallet af udkald samt timeforbruget for de permanente ressourcer er endvidere opgjort i figur 12 og 13. Udover ovennævnte var der i årets løb bidrag fra en række andre, ikke-permanente myndigheder og institutioner.

⁴ FødevarerErhverv, Fiskeridirektoratet og størstedelen af Plantedirektoratet fusionerede til en samlet styrelse "NaturErhvervstyrelsen" den 1. oktober 2011.

Figur 12. Antallet af udkald fordelt på redningsenheder i 2010 og 2011.



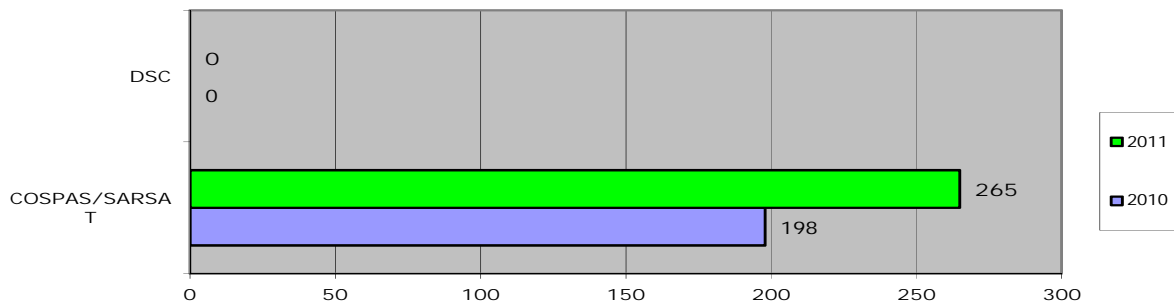
Figur 13. Antallet af timer, som de permanente redningsressourcer har været indsat i 2010 og 2011.



Elektroniske alarmer

Sø- og flyveredningstjenesten har i 2011 registreret i alt 265 alarmer fra Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)⁵. Inden for de enkelte GMDSS-elementer var antallet af alarmer fordelt med 265 COSPAS-SARSAT⁶ og ingen DSC⁷ alarmer.

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



⁵ 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 og sikkerhedsinformation til skibe (vejmeldinger, farvandsefterretninger m.v.). En vigtig del af systemet er muligheden for at sende nødalarmer 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.

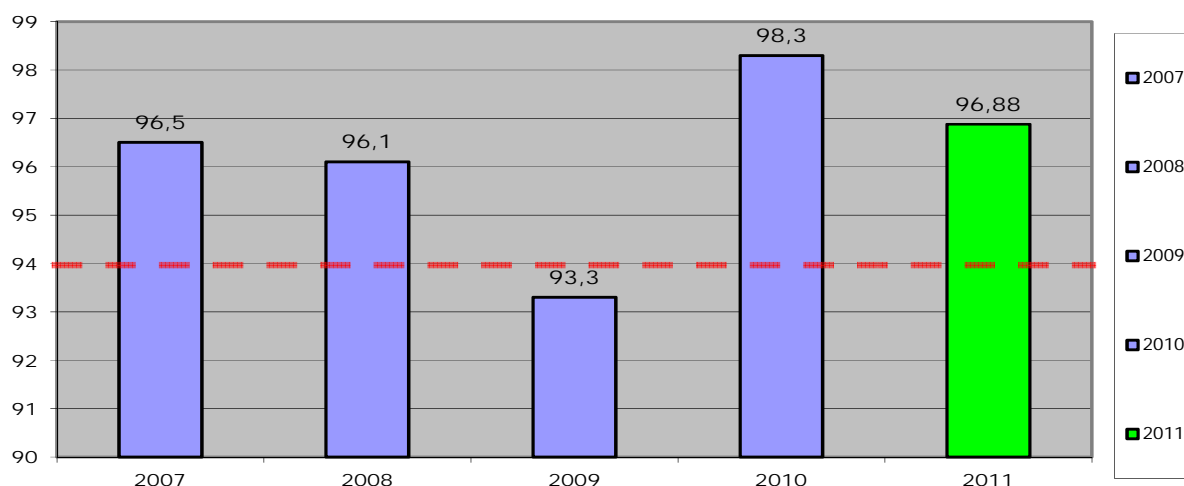
⁶ Betegnelsen dækker de russiske ord for "satellitesystem til eftersøgning af skibe i nød" (COSPAS) og det engelske "Search And Rescue Satellite-Aided Tracking" (SARSAT). Systemet består af et antal satellitter, der kan beregne positioner på nødsendere, der sender på systemets frekvenser.

⁷ DSC står for "Digital Selective Call" og indebærer, at man fra stationære VHF-anlæg kan udsende nødopkald automatisk.

Samlet redningsprocent

I 2011 var 512 personer i nød, hvoraf 496 personer blev reddet. Der omkom 12 personer som følge af nødsituationer. Der savnes fortsat 4 personer ved årets udgang. Derved er den årlige redningsprocent 96,9 procent. Resultatet anses for tilfredsstillende, jf. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds eget resultatkrav på 94⁸ procent for søredningstjenesten. Over den sidste femårige periode har sø- og flyveredningstjenesten haft en gennemsnitlig redningsprocent på 96,2 procent, hvilket ligeledes er tilfredsstillende.

Figur 15. Redningsprocenten over de sidste fem år. Den "røde stiplede" linje indikerer det af Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds fastsatte resultatkrav på 94 procent



Mål og resultatkrav for søredningstjenesten

I 2011 har Søredningstjenesten indsamlet data for at måle graden af opfyldelse for de af Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd opstillede mål og resultatkrav for søredningstjenesten. Som tidligere nævnt blev Farvandsvæsenet nedlagt den 3. oktober 2012. Farvandsvæsenets kystredningstjeneste, som er en del af de permanente bidragsydere, blev overført og underlagt Søværnets Operative Kommando. Fiskeridirektoratet, som blev oprettet i 1995, blev i 2011 lagt ind under NaturErhvervstyrelsen.

⁸ Det skal fremhæves, at kravet til en redningsprocent på 94 procent ikke er et udtryk for, at der accepteres et tab på 6 procent, men derimod er et udtryk for, at det realistisk ikke er muligt at redde 100 procent. Der vil altid være tilfælde, hvor personer bevidst har valgt eksempelvis at springe i havet (fx ved selvmordsforsøg).

De anførte mål og resultatkrav omfatter følgende permanente bidragsydere til søredningstjenesten:

- NaturErhvervstyrelsen
- 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
- Søværnets kystredningstjeneste
- Søværnets maritime indsatsenheder
- Marinehjemmeværnets fartøjer
- NaturErhvervstyrelsens fartøjer

Med fokus på "redning af menneskeliv" er formålet med mål og resultatkravene 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 2011 ud som følger:

- For beredskab vurderes målopfyldelsen samlet set at være "delvist 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 1087 døgn i forhold til resultatkravet på 1095 døgn, hvilket giver målopfyldelse "delvist opfyldt". Årsagerne har primært været af teknisk karakter. En redningshelikopter har i 2010 været forlagt til Rønne Lufthavn i alt 3 gange, opgjort til 2,3 beredskabsdøgn.
 - NaturErhvervstyrelsens 2 fiskeriinspektionsfartøjer har leveret 664 sejldøgn, hvilket giver målopfyldelse "opfyldt".

- Søværnets 3 maritime indsats enheder har i 2011 leveret 1072 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 1095 døgn,, hvilket giver målopfyldelse "ikke opfyldt"⁹.
- Søværnet har opretholdt døgnvagt ved 21 redningsstationer. Motorredningsbådenes funktionstid har i 2011 været på 96,49 procent De lette redningsbåde har i 2011 haft en funktionstid på 98,65 procent. Dette giver samlet set målopfyldelsen "opfyldt".
- Marinehjemmeværnet har med deres 27 fartøjer leveret 8.089 beredskabsdøgn i forhold til resultatkravet på 9.855 beredskabsdøgn. Den lavere målopfyldelse skyldes bl.a., at det bl.a. ikke i alle tilfælde har været muligt at isforlægge fartøjerne, hvorfor de fartøjer, som ikke kunne sejle ud pga. is, ikke kunne indgå i redningstjenesten i den periode. Dette giver en samlet målopfyldelse "Ikke opfyldt".
- For reaktionstid vurderes målopfyldelsen samlet set at være "Delvist opfyldt". JRCC reaktionstid har i 332 tilfælde ud af 358 været inden for den maksimalt fastsatte reaktionstid, hvilket giver målopfyldelse "delvist opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid var 4 minutter og 49 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 96,2 procent i forhold til kravet på 94¹⁰ procent.
- For uddannelse er målopfyldelse "opfyldt".

I det følgende gennemgås specifikt de enkelte mål- og resultatkrav, idet de overordnede forklaringer på opfyldelsesgraden er gennemgået ovenfor:

⁹ Der blev opretholdt 1072 sejldøgn. Den lavere målopfyldelse skyldes, at Søværnet i januar måned måtte reducere antallet af maritime indsatsenheder fra 3 til 2 enheder for at kunne stille besætning til bemanning af Statens Isbrydere.

¹⁰ Det skal fremhæves, at kravet til en redningsprocent på 94 procent ikke er et udtryk for, at der accepteres et tab på 6 procent, men derimod er et udtryk for, at det realistisk ikke er muligt at redde 100 procent. Der vil altid være tilfælde, hvor personer bevidst har valgt eksempelvis at springe i havet (eksempelvis selvmordere).

Beredskab

| | |
|--|-------------------------------|
| Søværnet Operative Kommando skal kontinuerligt opretholde 3 maritime indsatsenheder (MI-enheder) svarende til 1095 sejldøgn. | Ikke opfyldt ¹¹ |
| 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 opfyldt ¹² |
| Søværnet skal opretholde døgnvagt ved 21 redningsstationer. | Opfyldt ¹³ |
| Marinehjemmeværnet skal med 27 enheder opretholde 9855 beredskabsdøgn. | Ikke opfyldt ¹⁴ |
| NaturErhvervstyrelsen skal opretholde mindst 620 driftsdøgn årligt fordelt på 2 fartøjer. | Opfyldt ¹⁵ |

Reaktionstid

| | |
|---|-------------------------------|
| Den maksimale reaktionstid i redningscentralen (JRCC) ved eftersøgnings- og redningsoperationer skal i 98 procent af alle indsættelser være under 6 minutter. | Delvist opfyldt ¹⁶ |
| 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 |

¹¹ Se fodnote 9.

¹² SAR beredskab med redningshelikoptere stationeret i hhv. Aalborg, Skrydstrup og Roskilde har været opfyldt i 1087 døgn – "Delvist opfyldt". Årsagerne hertil har primært været af teknisk karakter. En redningshelikopter har i 2011 været forlagt til Rønne Lufthavn i alt 3 gange opgjort til 2,3 beredskabsdøgn.

¹³ Farvandsvæsenet har været tidsmæssigt operativ som følger: Motorredningsbådene 96,49 procent (krav 95 procent), Lette redningsbåde 98,65 procent (krav 98 procent) og Redningskøretøjer 99,98 procent (krav 98 procent).

¹⁴ Marinehjemmeværnet har opretholdt 8089 beredskabsdøgn (krav 9855 beredskabsdøgn). Den lavere målopfyldelse skyldes bl.a., at det bl.a. ikke i alle tilfælde har været muligt at isforlægge fartøjerne, hvorfor de fartøjer, som ikke kunne sejle ud pga. is, ikke kunne indgå i redningstjenesten i den periode.

¹⁵ NaturErhvervstyrelsens inspektions- og redningsfartøjer har leveret 664 sejldøgn, hvilket giver målopfyldelse "opfyldt".

¹⁶ JRCC reaktionstid har i 332 tilfælde ud af 358 været i overensstemmelse med maksimal reaktionstid, hvilket giver målsætning "Delvist opfyldt", da opfyldelsesgraden blev på 92,7 procent. Hertil skal det bemærkes, at den gennemsnitlige reaktionstid var 4 minutter og 49 sekunder, hvilket giver målopfyldelse "Opfyldt". Samlet giver dette målopfyldelsen "Delvist 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. | Opfyldt ¹⁷ |
| Den maksimale reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 2200-0700 er 30 minutter. | Opfyldt ¹⁸ |
| Den gennemsnitlige reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 2200-0700 er op til 25 minutter. | Opfyldt |
| Den maksimale reaktionstid for NaturErhvervstyrelsens skibe er 30 minutter. | Opfyldt ¹⁹ |
| Den gennemsnitlige reaktionstid i havn skal være under 25 minutter. | Opfyldt |
| Den maksimale reaktionstid for Søværnets kystredningsenheder er 20 minutter. | Opfyldt ²⁰ |
| Den gennemsnitlige reaktionstid er op til 15 minutter. | Opfyldt |
| Den maksimale reaktionstid for Hjemmeværnets enheder er 60 minutter. | Delvist opfyldt ²¹ |
| Den gennemsnitlige reaktionstid er op til 45 minutter. | Opfyldt |

¹⁷ Flyvevåbnets redningshelikoptere har i 2011 i tidsrummet 0700 – 2200 udført 145 SAR missioner. Af disse var reaktionstiden mindre end 15 minutter i 143 tilfælde, hvilket svarer til 98,62 procent af missionerne. Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 0700-2200 var i 2011 8 minutter og 20 sekunder. Målopfyldelse for begge perioder er "Opfyldt".

¹⁸ Flyvevåbnets redningshelikoptere har i tidsrummet mellem kl. 2200-0700 i 2011 udført 22 SAR missioner. Af disse var reaktionstiden mindre end 30 minutter i 22 tilfælde, hvilket svarer til 100 procent af missionerne, hvorfor målet er "Opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 2200 – 0700 var 11 minutter og 34 sekunder. I forhold til den gennemsnitlige reaktionstid vurderes målopfyldelse "Opfyldt".

¹⁹ NaturErhvervstyrelsens inspektions- og redningsskibe har været involveret i 16 eftersøgnings- og redningsaktioner. Længste reaktionstid var 25 minutter, hvilket giver en målopfyldelse på 100 procent - "Opfyldt". Gennemsnitlig reaktionstid giver målopfyldelsen "Opfyldt".

²⁰ Kystredningstjenestens enheder har i samtlige 341 tilfælde af udkald haft en reaktionstid på mindre end 20 minutter, hvilket giver en målopfyldelse på 100 procent - "Opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid giver målopfyldelsen "Opfyldt".

²¹ Marinehjemmeværnet var i 2011 involveret i 59 redningsaktioner. I 54 tilfælde af disse var reaktionstiden mindre end 60 minutter, svarende til 91,5 procent, hvilket giver en målopfyldelse – "Delvist Opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid var 21 minutter, hvilket giver en målopfyldelse - "Opfyldt".

Redning

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

Opfyldt²²

Uddannelse

Operative enheder, som er fast tilknyttet søredningstjenesten, deltager i minimum én sørednings- eller samarbejdsøvelse inden for en toårig periode.

Opfyldt²³

Der gennemføres som minimum:

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

Det er sammenfattende vurderingen, at redningstjenestens resultat efter "Mål og resultatkravene for Søredningstjenesten" for året 2011 er tilfredsstillende.

Den Operative Kontaktgruppe for søredningstjeneste Danmark

Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjeneste Danmark (OKD) har til opgave 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 har i 2011 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 benævnt Den Operative Kontaktgruppe for søredningstjeneste Arktis (OKA). Kontaktgruppen refererer ligeledes direkte til Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd. Kontaktgruppen skal ligeledes styrke det tværgående samarbejde mellem aktørerne indenfor søredningstjenesten

²² Antallet af omkomne som følge af nødsituationer var 12. Der er således reddet 96,88 procent af de personer, der i det danske SAR område har været i fare for at omkomme.

²³ Der har i 2011 været afholdt 10 øvelser med fokus på søredningstjeneste og maritime katastrofer.

i det arktiske område. Den Operative Kontaktgruppe for søredningstjeneste Arktis har afholdt et møde i 2011.

Afslutning

Det er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at sø- og flyveredningstjenesten samlet set har opnået et tilfredsstillende resultat i 2011.

Det kan konstateres, at redningstjenesten i år har haft en tilfredsstillende redningsprocent på 96,88 procent 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 96,2 procent, hvilket ligeledes er tilfredsstillende.

Antallet af aktiveringer af sø- og flyveredningstjenesten i 2011 har omtrent været status quo i forhold til 2010. Antallet på ca. 300 operationer ligger meget tæt på gennemsnittet over den seneste 10 årige periode.

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.

Fiskeridirektoratet, som blev oprettet i 1995, blev i 2011 lagt ind under NaturErhvervstyrelsen.

Farvandsvæsenets nedlæggelse blev offentliggjort ved kongelig resolution af 3. oktober 2011. Kystredningstjenesten er overført til Søværnets Operative Kommando. Det efterfølgende arbejde med nedlæggelsen af Farvandsvæsenet havde ikke nogen betydning i relation til det operative samarbejde med kystredningsstationerne.

Omstruktureringen af både kystredningstjenesten og fiskeriinspektionsfartøjerne havde ikke nogen implikationer på redningsberedskabet.

Sø- og Flyveredningstjenestens arbejde har i 2011 været præget af den tragiske ulykke på Præstø Fjord den 11. februar 2011. Ulykken viste, at beredskabet som helhed fungerede tilfredsstillende. JRCC samarbejdede med såvel politi som sundhedsmyndigheder om koordination af redningsindsatsen og fordeling af de mange hypoterme patienter til behandlingssteder.

Ulykken på Præstø Fjord har afstedkommet adskillige evalueringer samt analyser, som har medført mindre justeringer hos de enkelte implicerede beredskaber. Blandt andet er en bedre koordination mellem forsvarrets redningshelikoptere og regionens akutlægehelikopter sikret.