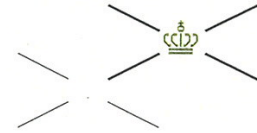


FORSVARSMINISTERIET
DANISH MINISTRY OF DEFENCE



Folketingets Forsvarsudvalg
Christiansborg

2 JULI 2013

ÅRLIG REDEGØRELSE FOR SØ- OG FLYVEREDNINGSTJENESTEN 2012

Til udvalgets orientering fremsendes Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds årlige redegørelse for sø- og flyveredningstjenesten i danske farvande 2012. Rapporten indeholder en statistisk behandling af aktiviteterne udført af sø- og flyveredningstjenesten i 2012, herunder en sammenligning med rapporterede tal for 2011. Herudover er visse aktiviteter statistisk opgjort for perioden 2006–2012.

Det er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at sø- og flyveredningstjenesten samlet set har opnået et tilfredsstillende resultat i 2012.

Med venlig hilsen


Nick Hækkerup



Juni 2013

SKIBSFARTENS OG LUFTFARTENS REDNINGSRÅDS ÅRLIGE REDEGØRELSE FOR SØ- OG FLYVEREDNINGSTJENESTEN 2012



Resumé

Sø- og Flyveredningstjenesten har haft et "normalt" år i 2012, hvor der ikke har været nogen større eller markante ulykker.

Det er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at sø- og flyveredningstjenesten samlet set har opnået et tilfredsstillende resultat i 2012.

Det kan konstateres, at redningstjenesten i år har haft en tilfredsstillende redningsprocent på 94,2 procent, jf. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds eget resultatkrav på 94,0¹ procent for søredningstjenesten.

Sammenholdes dette med rapportens oversigt over redningsprocenten over de seneste fem år, er den gennemsnitlige redningsprocent på 96,0 procent, hvilket ligeledes er tilfredsstillende.

Antallet af sø- og flyredningsaktioner i 2012 udviste en mindre stigning i forhold til 2011. Antallet på 376 aktioner ligger lidt over gennemsnittet set over den seneste syvårige periode, uden at dette nødvendigvis kan tilskrives særlige forhold. Såfremt denne stigning fortsætter i 2013, vil der være fokus på at få afdækket eventuelle særlige forhold bag denne stigning i eftersøgnings- og redningsoperationer. Til trods for denne mindre stigning skal det særligt fremhæves, at der gennem de seneste tre år har været omkring halvt så mange omkomne til søs sammenlignet med tidligere år.

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 i 2012. Rapporten indeholder bl.a. en statistisk behandling af aktiviteterne, der er udført af sø- og flyveredningstjenesten i 2012, herunder en sammenligning med rapporterede tal for bl.a. 2011. 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

¹ Det skal fremhæves, at kravet til en redningsprocent på 94,0 procent ikke er et udtryk for, at der accepteres et tab på 6,0 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 selv at springe i havet (f.eks. selvmordsforsøg).

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 18. juni 2012.

Redningsrådet består af medlemmer, der udpeges af henholdsvis Forsvarsministeriet, Justitsministeriet, Erhvervs- og Vækstministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri og Transportministeriet. Statsministeriet inviteres til at deltage, når der behandles emner, hvor grønlandskendskab er af betydning. 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), som er 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. 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 2012. OKD har til formål at udvikle det tværgående praktiske samarbejde mellem de deltagende myndigheder og enheder inden for sø- og flyveredningstjenesten.

Sø- og flyveredningsressourcer

I 2012 er der alene sket mindre ændringer til sø- og flyveredningstjenestens ressourcer i Danmark. Efter Farvandsvæsenets nedlæggelse er Kystredningstjenesten i 2012 blevet fuldt integreret i søværnet.

Endvidere skal det nævnes, at NaturErhvervstyrelsen ikke, som planlagt, vil modtage fiskerikontrolskibet NY NORDSØEN fra det spanske værft. NaturErhvervstyrelsen vil genindfase

fiskerikontrolskibet HAVØRNEN som erstatning for udfasningen af fiskerikontrolskibet NORDSØEN primo 2013.



Foto: Fiskerikontrolskibet HAVØRNEN

I efteråret 2012 har Søværnets Operative Kommando gennemført en større ombygning af operationscenteret. Denne modernisering vurderes umiddelbart at have styrket det samlede overblik under redningsoperationerne for de respektive operatører.

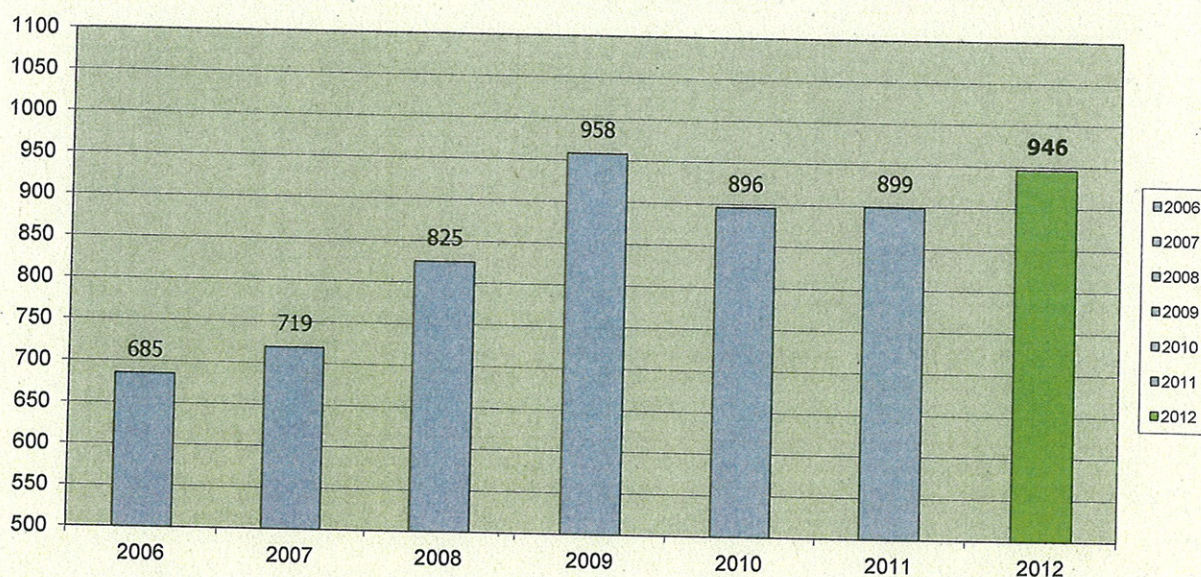
Det samlede antal aktiveringer i 2012

Sø- og flyveredningstjenesten har været aktiveret i alt 946 gange i 2012. De 946 aktiveringer omfatter: patientevakueringer fra skibe, 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 2012 med 2011, er der tale om en samlet stigning på 47 aktiveringer – svarende til 5,2 procent.

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, i opgørelsen er fastholdt som en redningsoperation. Sø- og flyveredningstjenesten behandler således ethvert nødsignal som et reelt nødsignal, indtil situationen er blevet afklaret.

Figur 1. Antal aktiveringer af sø- og flyveredningstjenesten i perioden 2006-2012.



SAR-operationer

Ud af årets samlede 946 aktiveringer for sø- og flyveredningstjenesten udgjorde de egentlige SAR-operationer 376 – fordelt som 373 søredningsoperationer² og tre flyredningsoperationer³ - se figur 2. Der har været 18 flere søredningsoperationer i 2012 i forhold til 2011, mens antallet af flyredningsoperationer er uændret, tre aktioner. Den samlede stigning på 18 søredningsoperationer i 2012 (svarende til en stigning på 5,0 procent) er sket inden for reelle søredningsoperationer, hvor der har været personer i fare for at omkomme.

I relation til de efterfølgende oversigter over personer i nød, antal reddede og antal omkomne 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 2006-2012 har tallet generelt set ligget på mellem 400 og 500 personer i nød dog med et markant større udsving i 2007 og 2010 på grund af færgeulykker med mange implicerede personer.

Specifikt for 2012 var antallet af personer i nød 481 fordelt på 476 ved søulykker og fem for flyulykker. I 2012 blev der reddet 453 personer - fordelt på henholdsvis 449 ved søredningsoperationer og fire personer ved flyredningsoperationer.

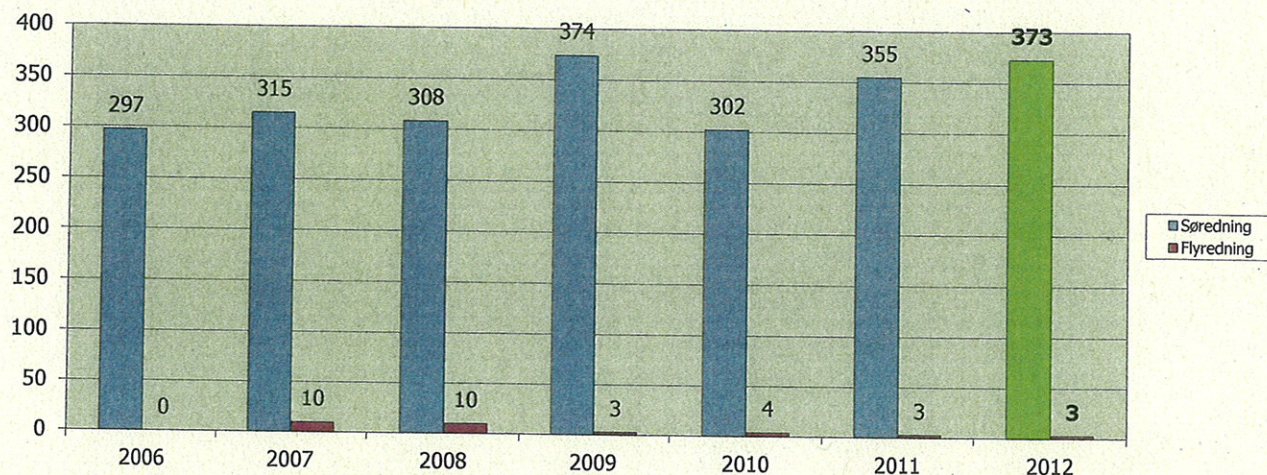
I 2012 er der registreret 14 omkomne, hvilket er to mere end året før. Der var fortsat 14 savnede personer ved årets udgang. Til sammenligning var der i 2011 fire savnede personer. Det gennemsnitlige antal omkomne gennem de sidste otte år er på ca. 22. De seneste tre år er der konstateret færre omkomne end de foregående fire år (2006-2009). Der kan ikke umiddelbart udledes nogen direkte årsag til dette. Til trods for der i gennemsnit har været

² En søredningsoperation omfatter nødstedte fra skibe til søs.

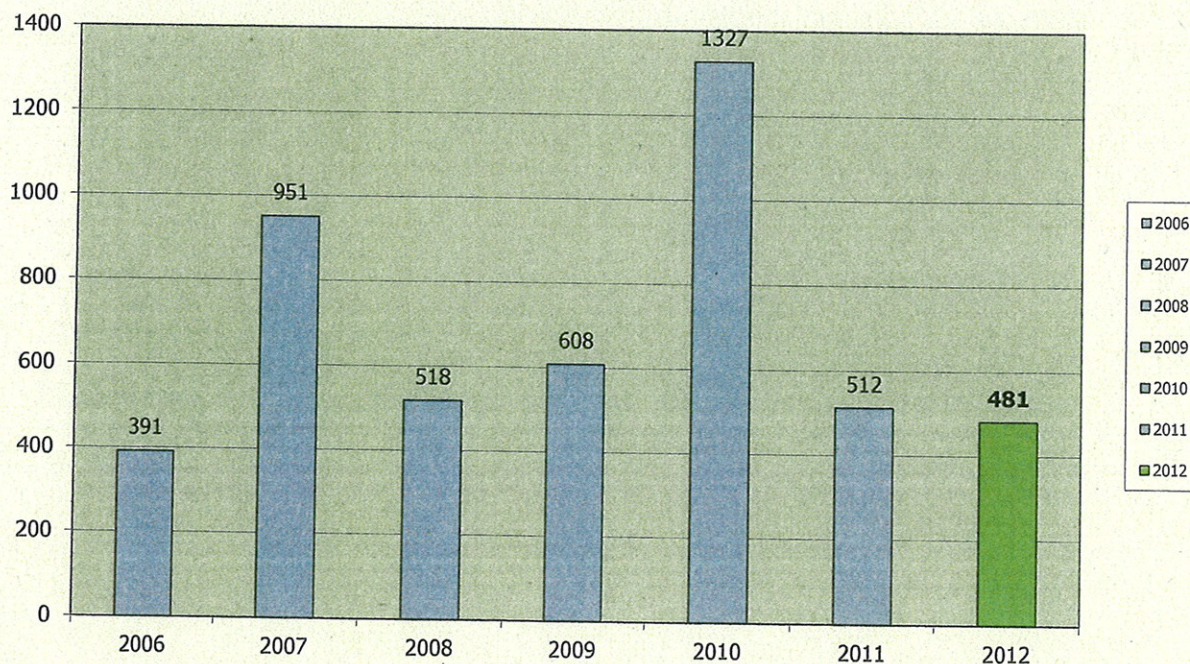
³ En flyredningsoperation omfatter nødstedte fra fly til søs og på land. Eksempelvis indgår en nødlanding af et fly i en lufthavn i statistikken som flyredningsoperation.

knap 340 sø- og flyredningsoperationer om året gennem de seneste syv år, skal det særligt fremhæves, at der gennem de sidste tre år kun har været omkring halvt så mange omkomne til søs som gennem de tidligere år.

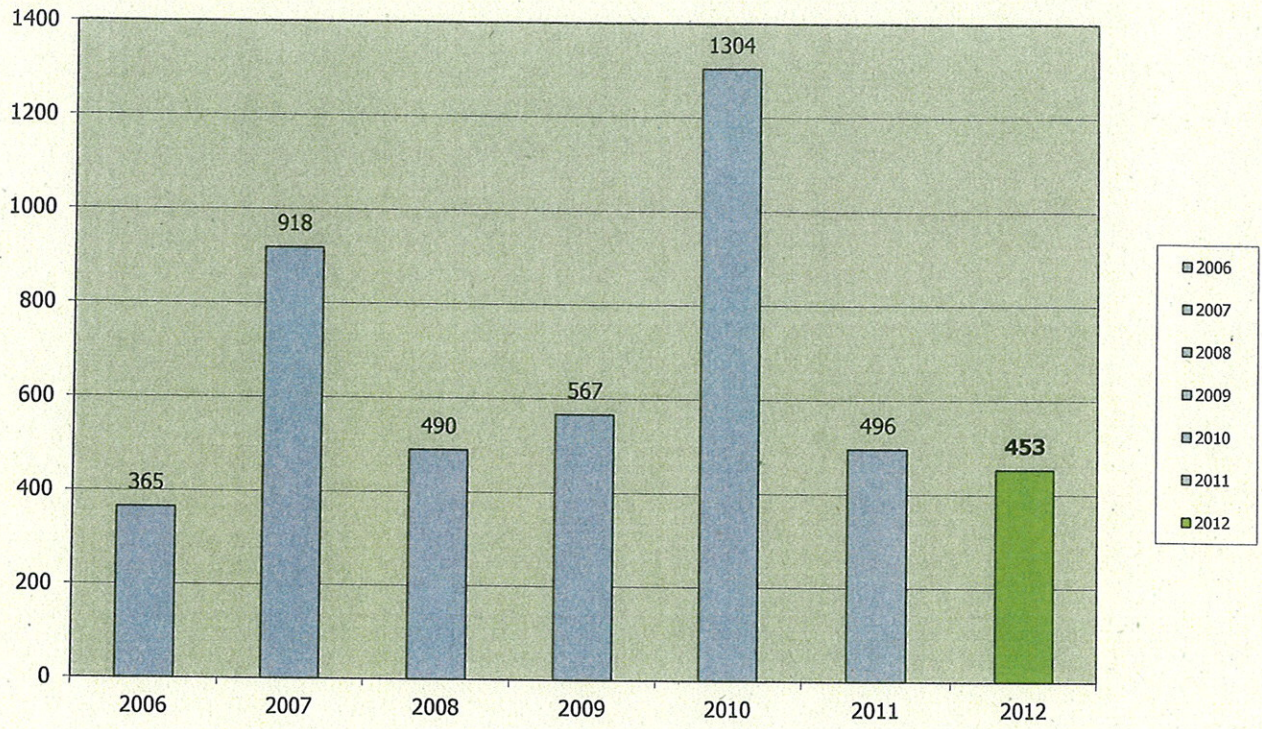
Figur 2. Antal sø- og flyredningsoperationer de seneste syv år (flyredning er alene udspecificeret fra 2007 og fremefter).



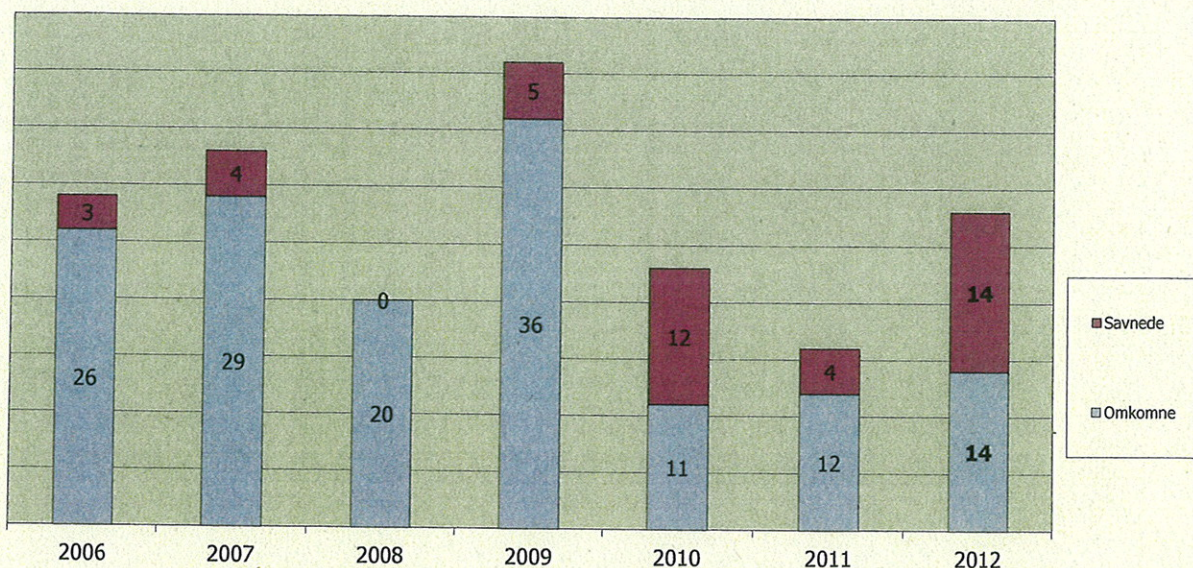
Figur 3. Antallet af personer i nød i perioden 2006–2012.



Figur 4. Antallet af reddede i perioden 2006–2012.



Figur 5. Antal omkomne og savnede i perioden 2006–2012.



Typer af redningsaktioner

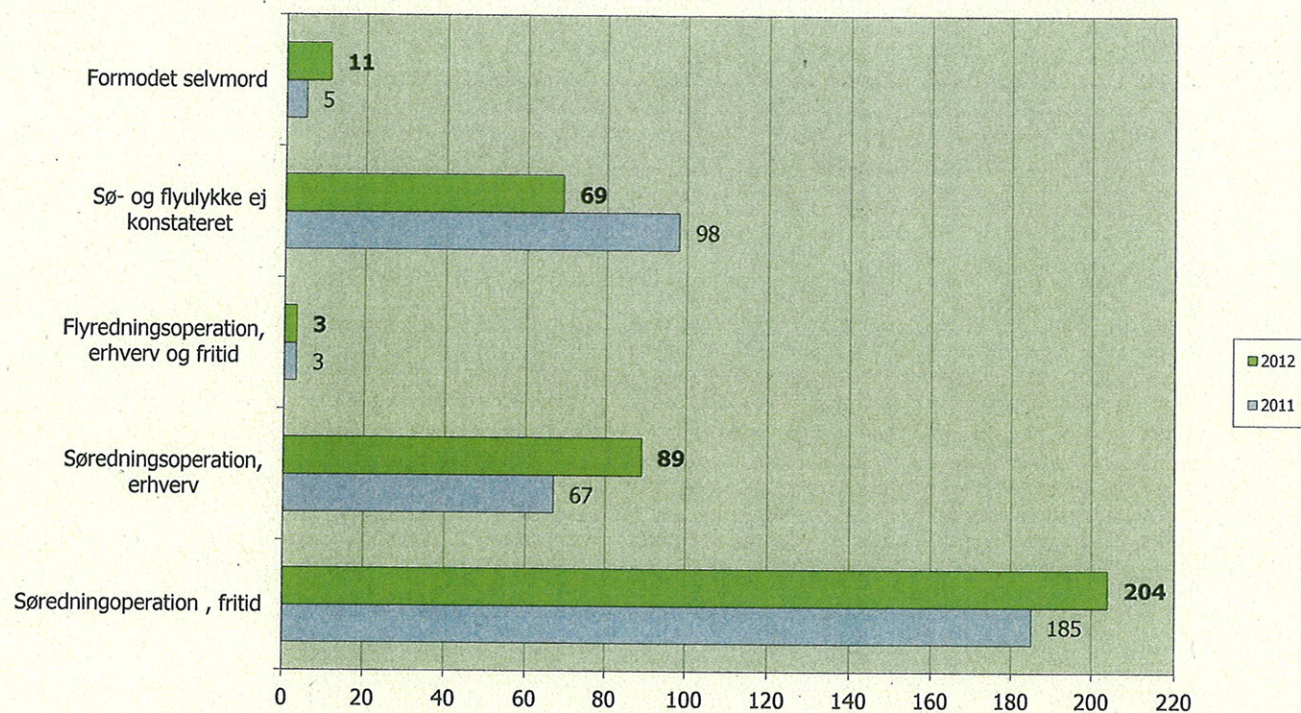
De 376 redningsoperationer er opdelt i forskellige kategorier – se figur 6. Af figuren fremgår det, at der i årets løb har været gennemført i alt 69 operationer, hvor det – på trods af anmeldelse herom – ikke har været muligt at konstatere nogle tegn på ulykke. Dette svarer til knap en femtedel af det samlede antal iværksatte operationer. Ud af disse 69 operationer stammer 28 fra anmeldelse om observation af nødraketter, hvilket svarer til 40 procent. Som oftest sker disse anmeldelser om observation af nødraketter i god tro, men observationen kan også hidrøre fra andre lysfænomener.

Det skal bemærkes, at tallene i figur 6 – 9 ikke umiddelbart kan sammenholdes, idet registreringen fra én redningsoperation kan fremgå i flere forskellige kategorier i de enkelte ovennævnte figurer.

Som det fremgår af figur 6 herunder, har der i 2012 været et forholdsmæssigt større antal redningsoperationer med personer reelt i nød i forhold til de iværksatte operationer end i 2011.

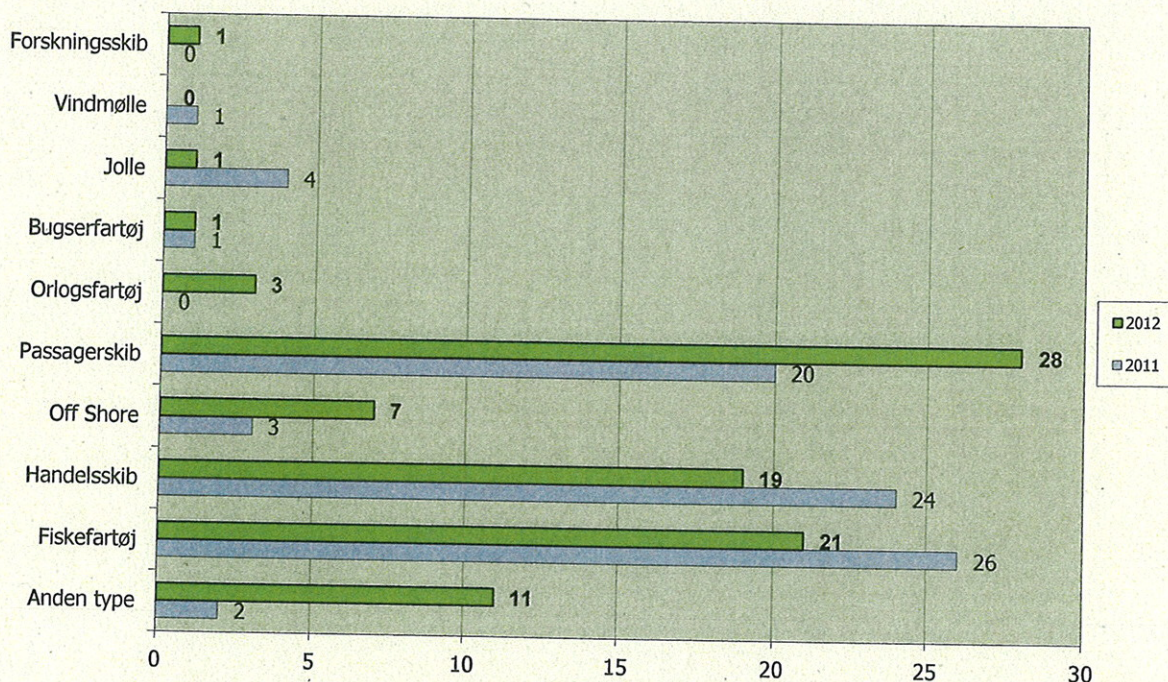
Der ses stigninger i såvel "Formodet selvmord", "Søredningsoperation, erhverv" som i "Søredningsoperation, fritid".

Figur 6. Fordeling i undergrupper af årets i alt 376 gennemførte eftersøgnings- og redningsoperationer.



I figur 7 nedenunder sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Søredningsoperationer, erhverv" mellem 2011 og 2012.

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



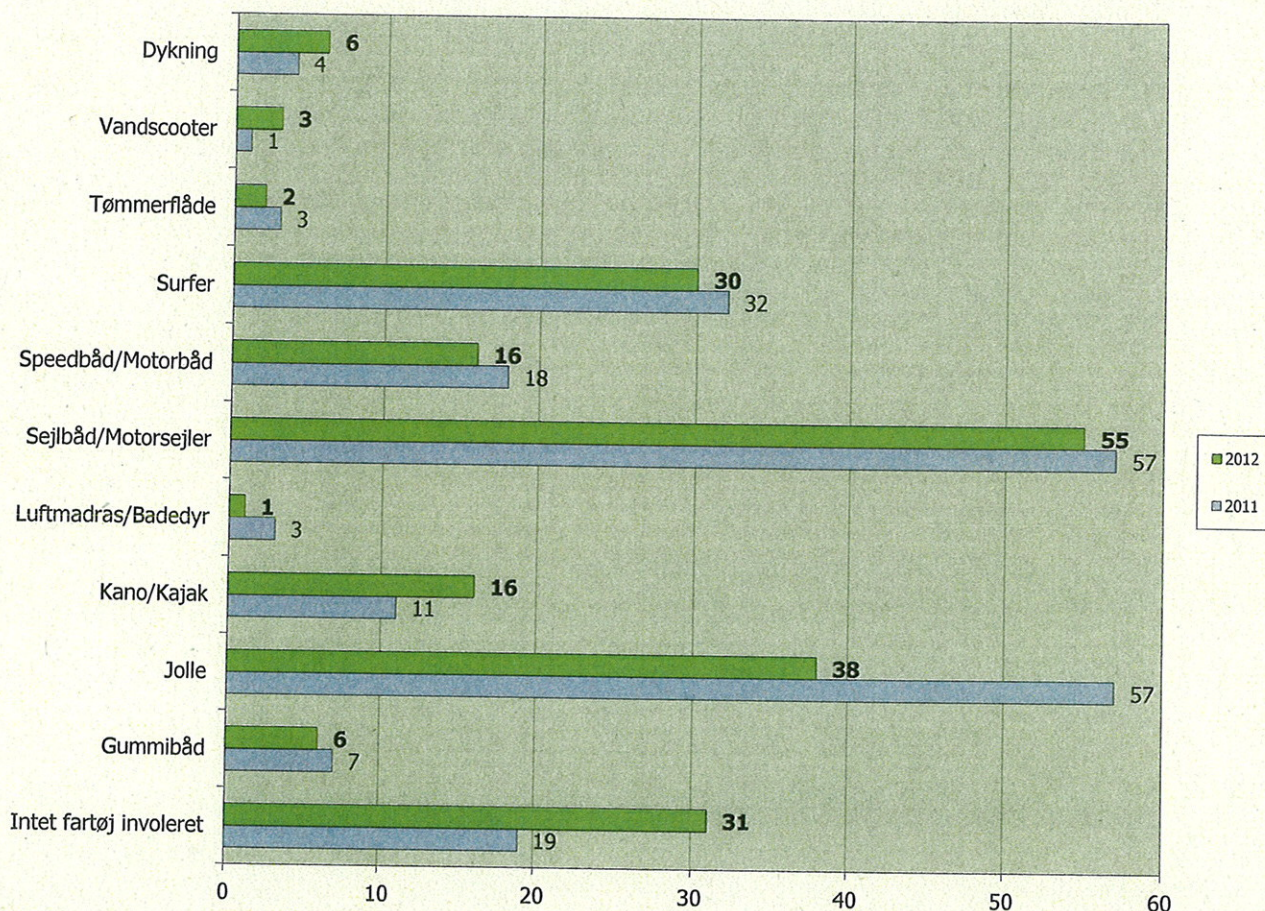
I figur 8 herunder sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Søredningsoperationer, fritid" mellem 2011 og 2012.

I figur 8 fremgår det, at hvor der fra 2010 til 2011 var tale om stigninger indenfor stort set alle kategorier, er der fra 2011 til 2012 tale om et mindre fald, dog mere markant indenfor gruppen "Joller".

Dykkersporten tegner sig fortsat for et stigende antal hændelser. Hvor der i 2011 var fire dykkerulykker, uden at der var nogen der omkom, har der i 2012 været seks dykkerulykker med i alt to omkomne. Hertil kommer de dykkerulykker, som er sket indenfor såvel politiets som nabolandes ansvarsområder. I disse tilfælde har der ligeledes været omkomne. Kategorien "Intet fartøj involveret" dækker over såvel badeulykker, som redningsoperationer iværksat på grund af færdsel på isen.

Der foreligger ikke nogen umiddelbar forklaring på hverken det markante fald indenfor kategorien "Jolle" eller stigningen indenfor kategorien "Intet Fartøj involveret".

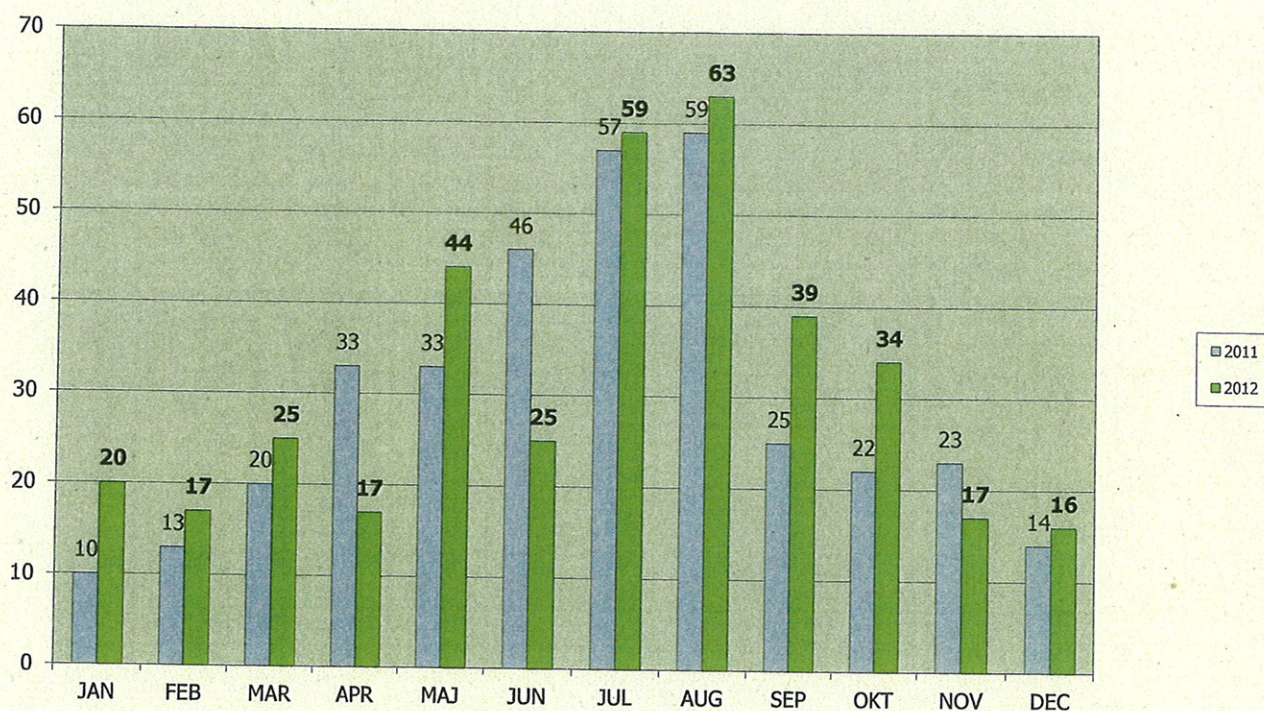
Figur 8: Fordelingen af søredningsoperationer inden for hovedkategorien "fritidsulykke".



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. Det skal bemærkes, at månederne april og juni viser et væsentligt lavere antal operationer, mens månederne september og oktober viser et væsentligt højere antal. Der er ikke nogen umiddelbart forklaring på dette, men dette kan muligvis skyldes vejrmæssige forhold.

Figur 9. Antallet af de 376 redningsoperationer fordelt over årets 12 måneder.



Assistance til andre myndigheder

Sø- og flyveredningstjenesten gennemførte i 2012 i alt 570 helikopterassistancer til politiet og sundhedsvæsenet, hvor det tilsvarende tal i 2011 var 593.

Politi

Støtten til politiet i 2012 udgjorde stort set kun det halve i forhold til 2011. I 2012 blev der således udført i alt 27 assistancer til politiet i form af eftersøgninger, hvor der til sammenligning var 50 i 2011. Antallet af timer til støtte for politiet med helikopter udgjorde i 2012 41 timer, hvor der til sammenligning i 2011 blev ydet 80 timer.

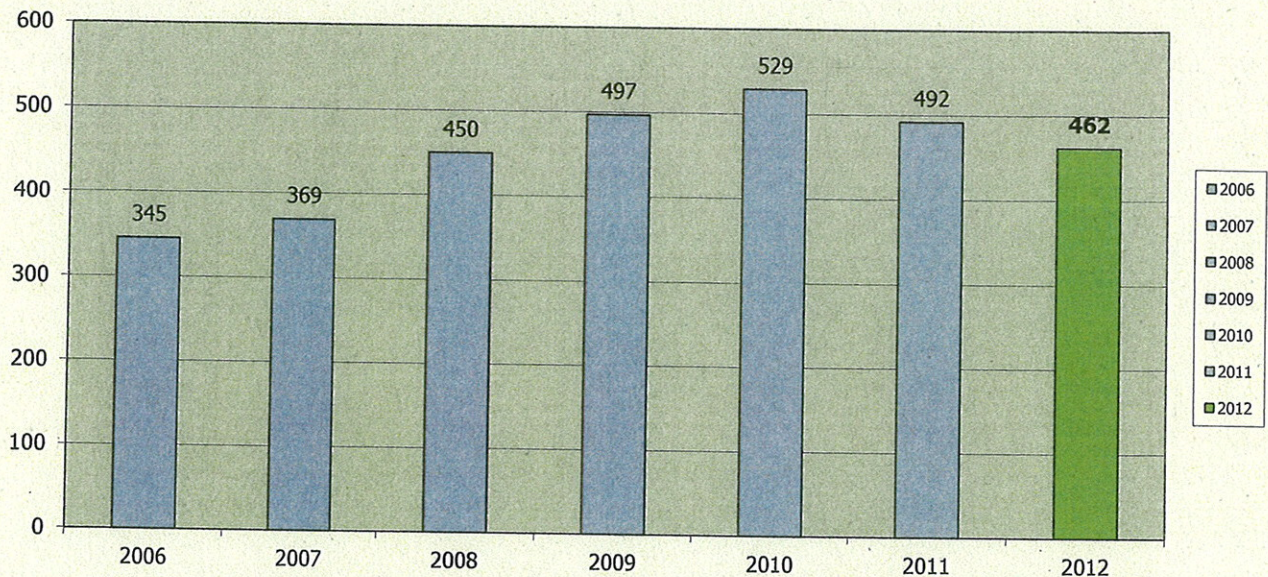
Sundhedsvæsenet

I 2012 udførte flyvevåbnets redningshelikoptere i alt 462 assistancer for sundhedsvæsenet. Der var tale om 453 patienttransporter fra øer og andre isolerede lokaliteter samt overflytninger mellem hospitaler – i daglig tale kaldet "ambulanceflyvninger" – og ni livsvigtige transporter af eksempelvis lægehold.

I 2011 blev der udført 492 missioner, og der er således i 2012 konstateret et fald på ca. seks procent i forhold til det foregående år. Antallet af timer til støtte for sundhedsvæsenet med helikopter er derimod steget. Der blev i 2012 ydet 783 timer, hvor der til sammenligning i 2011 blev ydet 683 timer, hvilket svarer til en stigning på ca. 13 pct. Der kan ikke umiddelbart udledes nogen direkte årsag til denne stigning, men det beror selvsagt på længerevarende transporter.

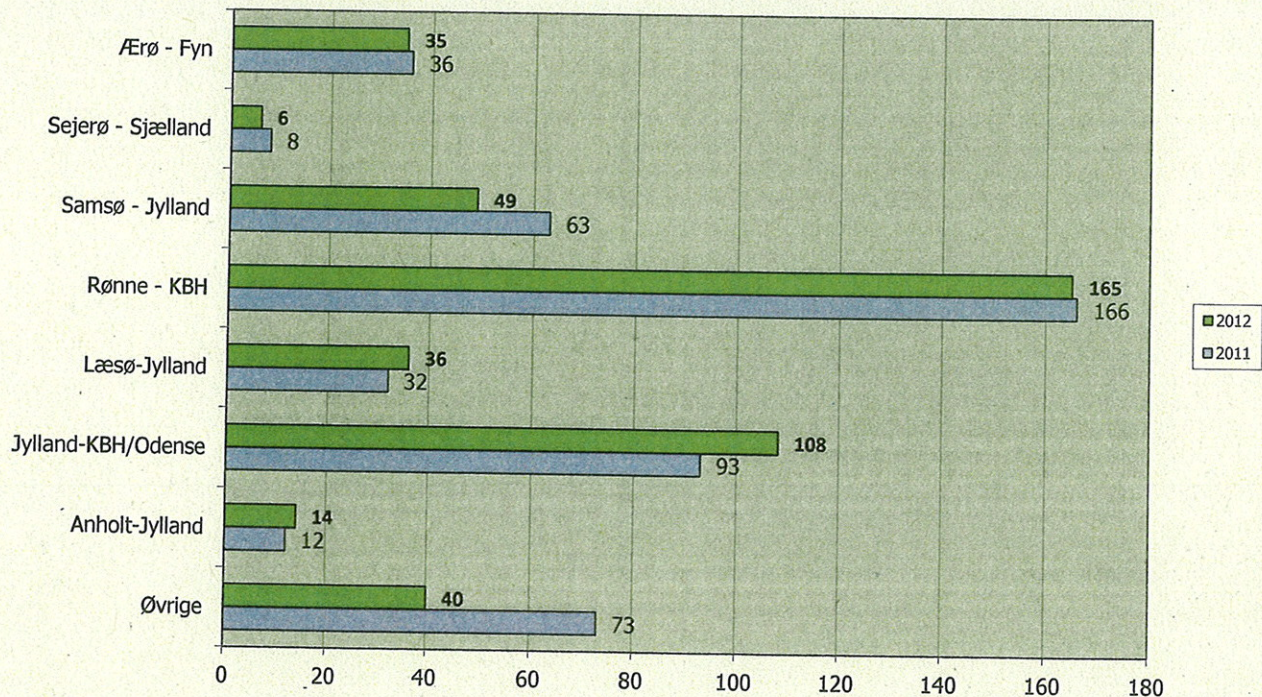
Antallet af ambulanceflyvninger for de seneste syv år fremgår af figur 10.

Figur 10. Antallet af ambulanceflyvninger 2006-2012.



Figur 11 viser, hvilke geografiske steder patienterne er blevet fløjet fra og til. Flyvninger af patienter fra Samsø til Aarhus faldt markant fra 2010 til 2011. Denne tendens ses at fortsætte i 2012. Akutlægehelikopteren i region Midt- og Nordjylland har været etableret med base på flyvestation Karup i hele 2012. Det vurderes, at denne ressource har overtaget en del af de flyvninger, der tidligere blev udført af forsvarets helikoptere fra Samsø til sygehus i Aarhus.

Figur 11. Antallet af ambulanceflyvninger fordelt på geografi.



Anvendte ressourcer til redning

Brugen af de permanente sø- og flyveredningsressourcer i 2012 fremgår af tabel 1.

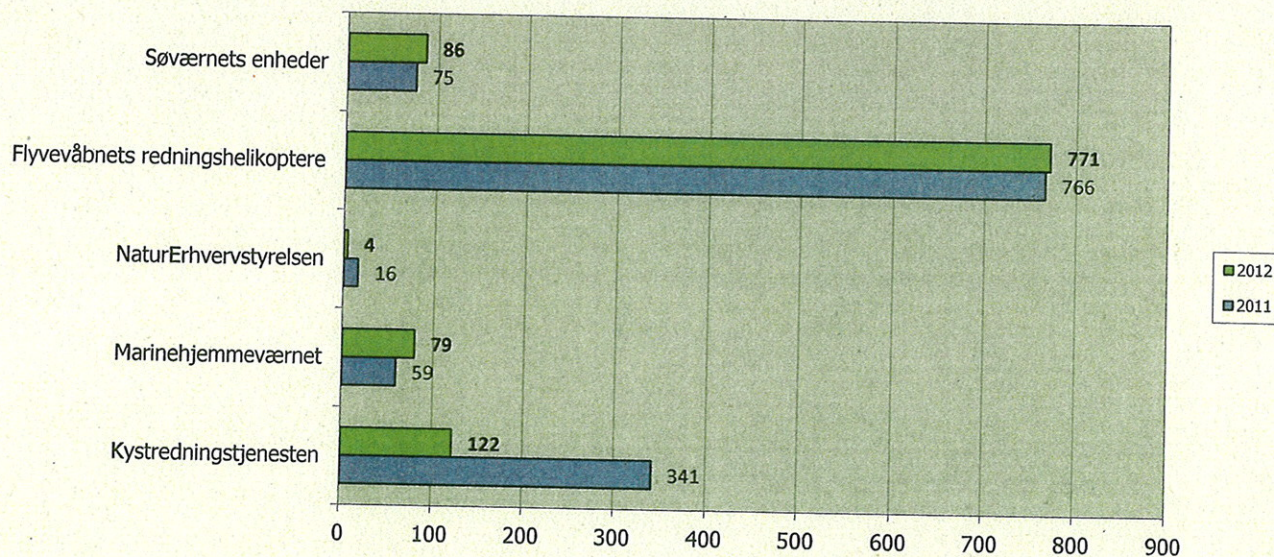
Tabel 1. Anvendelsen af de permanente ressourcer i 2012.

Udførende enheder	Antal udkald	Antal timer
Søværnets Kystredningstjeneste	122	247
Marinehjemmeværnet	79	160
NaturErhvervstyrelsen	4	5
Flyvevåbnets redningshelikoptere	771 ⁴	1045
Søværnets enheder	86	310
I alt	1.062	1767

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

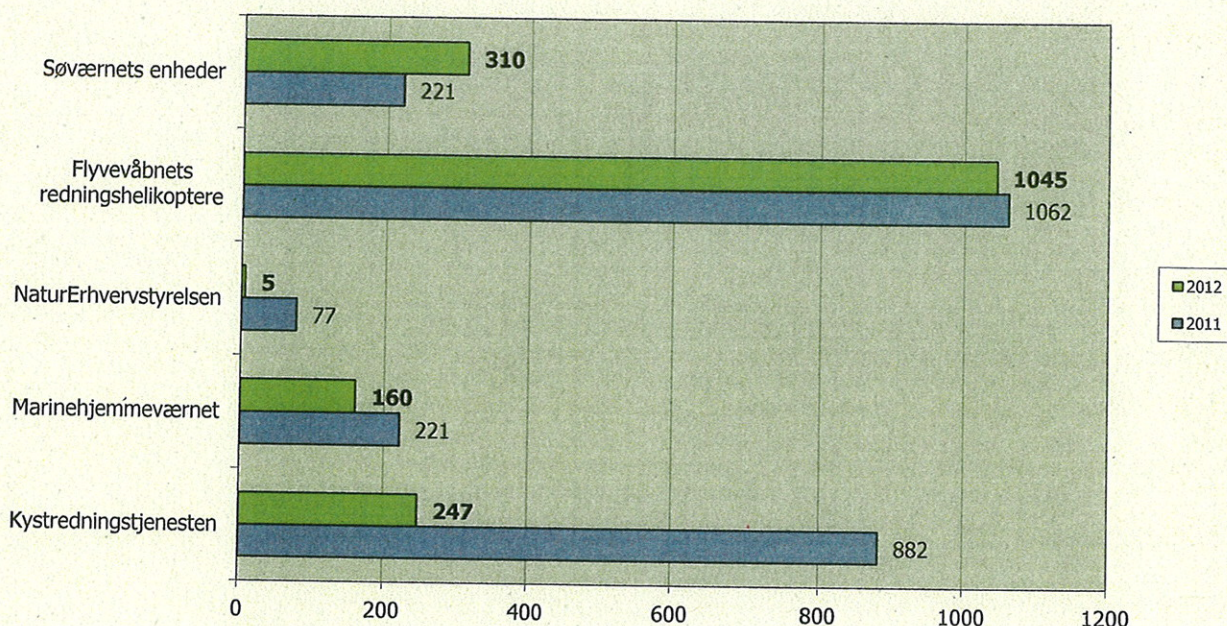
Det markante fald i såvel antal udkald som antal forbrugte timer for Kystredningstjenesten i 2012 i forhold til 2011 skyldes ny opgørelsesmetode. Fra og med 2012 er der udelukkende medtaget udkald til egentlige søredningsoperationer i JRCC Danmarks ansvarsområde. Tidligere indeholdt kystredningstjenestens opgørelse også udkald til personer i livsfare eller forventet livsfare udenfor JRCC ansvarsområde – eksempelvis badeulykker.

Figur 12. Antallet af udkald fordelt på redningsenheder i 2011 og 2012.



⁴ Det skal bemærkes, at ud af de 771 udkald af redningshelikopterne var 201 udkald til redningsaktioner.

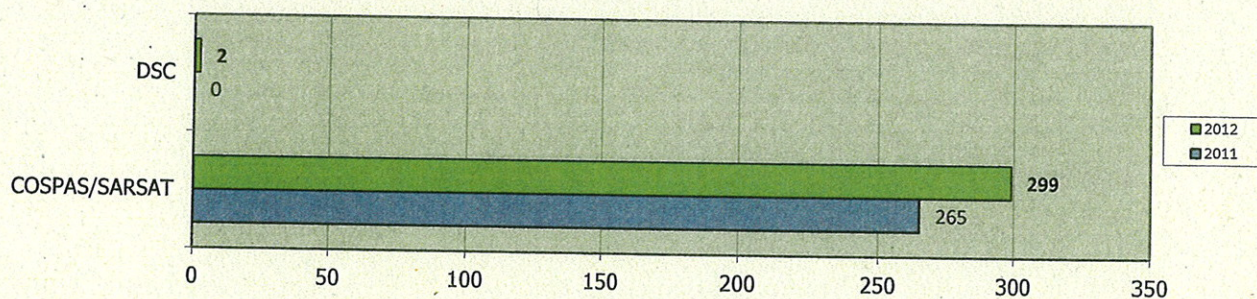
Figur 13. Antallet af timer, som de permanente redningsressourcer har været indsat i 2011 og 2012.



Elektroniske alarmer

Sø- og flyveredningstjenesten har i 2012 registreret i alt 301 alarmer fra Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)⁵. Inden for de enkelte GMDSS-elementer var antallet af alarmer fordelt med 299 COSPAS-SARSAT⁶ og to 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, 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.

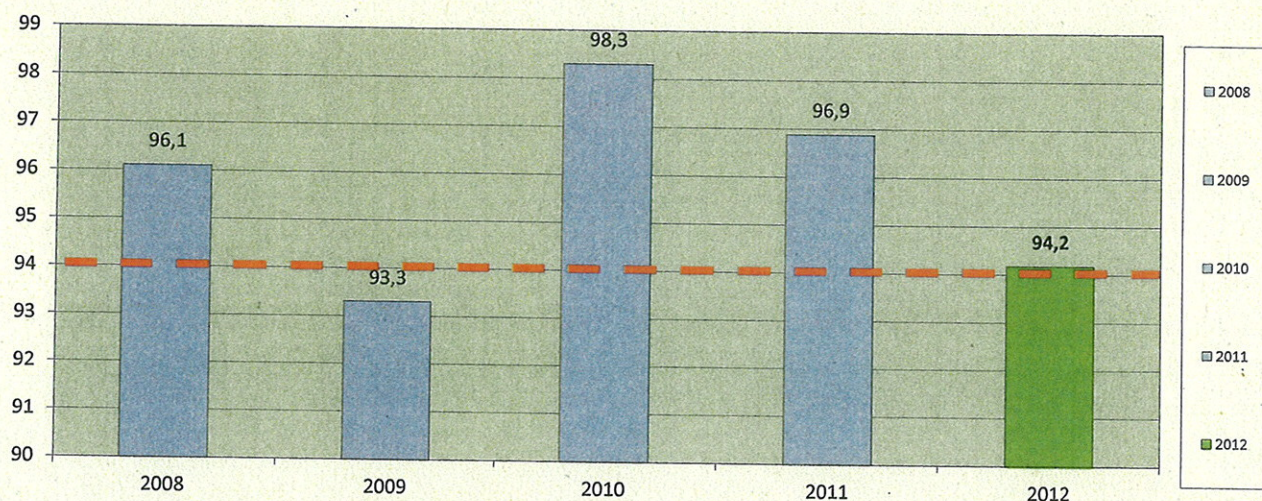
⁶ Betegnelsen dækker de russiske ord for "satellitesystem til eftersøgning af skibe i nød" (COSPAS) og det engelske "Search And Rescue Satellite-Aided Tracking" (SARSAT). Systemet består af et antal satellitter, der kan beregne positioner på nødsendere, der sender på systemets frekvenser.

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

Samlet redningsprocent

I 2012 var 481 personer i nød, hvoraf 453 personer blev reddet. Der omkom 14 personer som følge af nødsituationer. Der savnes fortsat 14 personer ved årets udgang. Derved er den årlige redningsprocent 94,2 procent. Resultatet anses for tilfredsstillende, jf. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds resultatkrav på 94,0⁸ procent for søredningstjenesten. Over den sidste femårige periode har sø- og flyveredningstjenesten haft en gennemsnitlig redningsprocent på 96,0 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 94,0 procent



Mål og resultatkrav for søredningstjenesten

I 2012 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 2011. 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 fusioneret med to andre direktorater i Fødevarerministeriet til en ny institution, NaturErhvervstyrelsen.

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

- Forsvaret
- Marinehjemmeværnet
- NaturErhvervstyrelsen

⁸ Det skal fremhæves, at kravet til en redningsprocent på 94,0 procent ikke er et udtryk for, at der accepteres et tab på seks 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 selvmordforsøg).

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 samtidig er begrænset af operationstiden. Skibe bruger længere tid på at afdække et område, men de har længere 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 2012 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 1092 døgn i forhold til resultatkravet på 1095 døgn, hvilket giver målopfyldelse "delvist opfyldt". Årsagerne har primært været af teknisk karakter. En redningshelikopter har i 2012 været forlagt til Rønne Lufthavn i alt tre gange, opgjort til to beredskabsdøgn. De tre beredskabsdøgn, hvor SAR beredskabet ikke har været fuldt operativt, er opgjort ved at summere antallet af timer, hvor SAR beredskabet kortvarigt ikke har været klar enten pga. tekniskfejl⁹ eller sygdom blandt personel¹⁰. Disse timer forekommer jævnt henover årets 12 måneder. Der har ikke været tilfælde, hvor en specifik helikopter har været ude af beredskabet i et helt døgn eller mere. Det har i alle tilfælde kun været nogle få timer af gangen, indtil helikopteren igen har været operativ. Det skal afslutningsvis understreges, at der altid har været mindst to eller tre operative helikoptere, som har indgået i det planlagte beredskab.

⁹ Der foreligger ikke nogen opgørelse over, hvilken form for tekniske problemer, der har været tale om.

¹⁰ De opsummerede antal af timer, hvor helikopterne ikke har været operative, divideres med 24 for at opgøre hvor mange døgn, det har drejet sig om.

- NaturErhvervstyrelsens to fiskeriinspektionsfartøjer har leveret 616 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 620 sejldøgn, hvilket giver målopfyldelse "Delvist opfyldt". Årsagen til dette har været fiskeriinspektionsskibet VESTKYSTEN ekstraordinært har været på værft fra den 29. oktober 2012 og året ud, som et led i en generel opdatering og modernisering af skibet.
- Søværnets tre maritime indsats enheder har i 2012 leveret 1095 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 1095 døgn, hvilket giver målopfyldelse "opfyldt".
- Søværnet har opretholdt døgnvagt ved 21 redningsstationer. Motorredningsbådernes funktionstid har i 2012 været på 98,5 pct. De lette redningsbåde har i 2012 haft en funktionstid på 97,4 pct. Den lavere målopfyldelse for de lette redningsbåde skyldes primært udetid på grund af teknisk vedligehold. Trods den marginalt lavere målopfyldelse for de lette redningsbåde vurderes målopfyldelsen samlet set "opfyldt".
- Marinehjemmeværnet har med deres 27 fartøjer leveret 9.928 beredskabsdøgn i forhold til resultatkravet på 9.855 beredskabsdøgn. Dette giver en samlet målopfyldelse "opfyldt".
- For reaktionstid vurderes målopfyldelsen samlet set at være "opfyldt". JRCC reaktionstid har i 363 tilfælde ud af 376 været indenfor den maksimalt fastsatte reaktionstid, hvilket giver målopfyldelse "delvist opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid var et minut og 42 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 94,2 procent i forhold til kravet på 94,0 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:

Beredskab

Søværnet Operative Kommando skal kontinuerligt opretholde 3 maritime indsatsenheder (MI-enheder) svarende til 1095 sejldøgn.	Opfyldt
Flyvevåbnet skal kontinuerligt opretholde et SAR-	Delvist opfyldt ¹¹

¹¹ SAR beredskab med redningshelikoptere stationeret i hhv. Aalborg, Skrydstrup og Roskilde har været opfyldt i 1092 døgn i forhold til resultatkravet på 1095 døgn, hvilket giver målopfyldelse "delvist opfyldt".

beredskab med tre redningshelikoptere i alt 1095 døgn samt en fjerde helikopter ved Bornholm under særlige vind og vejrforhold.	
Søværnets Operative Kommando skal opretholde døgnvagt ved 21 redningsstationer.	Opfyldt ¹²
Marinehjemmeværnet skal med 27 enheder opretholde 9855 beredskabsdøgn.	Opfyldt ¹³
NaturErhvervstyrelsen skal opretholde mindst 620 driftsdøgn årligt fordelt på to fartøjer.	Delvist opfyldt ¹⁴

Reaktionstid

Den maksimale reaktionstid i redningscentralen (JRCC) ved eftersøgnings- og redningsoperationer skal i 98 pct. af alle indsættelser være under seks minutter.	Delvist opfyldt ¹⁵
Den gennemsnitlige reaktionstid skal være under fem 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

Årsagerne har primært været af teknisk karakter. En redningshelikopter har i 2012 været forlagt til Rønne Lufthavn i alt tre gange, opgjort til to beredskabsdøgn. De tre beredskabsdøgn, hvor SAR beredskabet ikke har været fyldt operativt, er opgjort ved at summere antallet af timer, hvor SAR beredskabet kortvarigt ikke har været klar enten pga. tekniskfejl eller sygdom blandt personel. Disse timer forekommer jævnt henover årets 12 måneder. Der har ikke været tilfælde, hvor en specifik helikopter har været ude af beredskabet i et helt døgn eller mere. Det har i alle tilfælde kun været nogle få timer af gangen, indtil helikopteren igen har været operativ.

¹² Kystredningstjenesten har været tidsmæssigt operativ som følger: Motorredningsbådene 98,45 pct. (krav 95 pct.), Lette redningsbåde 97,4 procent (krav 98 procent) og Redningskøretøjer 99,9 procent (krav 98,0 procent). Den lavere målopfyldelse for de lette redningsbåde skyldes primært udetid på grund af teknisk vedligehold.

¹³ Marinehjemmeværnet har opretholdt 9928 beredskabsdøgn (krav 9855 beredskabsdøgn), hvilket giver målopfyldelse "opfyldt".

¹⁴ NaturErhvervstyrelsens to fiskeriinspektionsfartøjer har leveret 616 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 620 sejldøgn, hvilket giver målopfyldelse "Delvist opfyldt". Årsagen til dette har været fiskeriinspektionsskibet VESTKYSTEN ekstraordinært har været på værft fra den 29. oktober 2012 og året ud, som et led i en generel opdatering og modernisering af skibet.

¹⁵ JRCC reaktionstid har i 363 tilfælde ud af 376 været i overensstemmelse med maksimal reaktionstid, hvilket giver målsætning "delvist opfyldt", da opfyldelsesgraden blev på 96,5 procent. Hertil skal det bemærkes, at den gennemsnitlige reaktionstid var et minut og 42 sekunder, hvilket giver målopfyldelse "opfyldt". Samlet giver dette målopfyldelsen "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 ¹⁶
Den maksimale reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 2200-0700 er 30 minutter.	Opfyldt ¹⁷
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 ¹⁸
Den gennemsnitlige reaktionstid i havn skal være under 25 minutter.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Søværnets Kystredningsenheder er 20 minutter.	Opfyldt ¹⁹
Den gennemsnitlige reaktionstid er op til 15 minutter.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Hjemmeværnets enheder er 60 minutter.	Opfyldt ²⁰
Den gennemsnitlige reaktionstid er op til 45 minutter.	Opfyldt

Redning

¹⁶ Flyvevåbnets redningshelikoptere har i 2012 i tidsrummet 0700 – 2200 udført 165 SAR missioner. Af disse var reaktionstiden mindre end 15 minutter i 164 tilfælde, hvilket svarer til 99,4 procent af missionerne. Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 0700-2200 var i 2012 seks minutter. Målopfyldelse for begge perioder er "opfyldt".

¹⁷ Flyvevåbnets redningshelikoptere har i tidsrummet mellem kl. 2200-0700 i 2012 udført 28 SAR missioner. Af disse var reaktionstiden mindre end 30 minutter i 28 tilfælde, hvilket svarer til 100 procent af missionerne, hvorfor målet er "opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 2200 – 0700 var 13 minutter. I forhold til den gennemsnitlige reaktionstid vurderes målopfyldelse "opfyldt".

¹⁸ NaturErhvervstyrelsens inspektions- og redningsskibe har været involveret i fire eftersøgnings- og redningsaktioner. Længste reaktionstid var 25 minutter, hvilket giver en målopfyldelse på 100 procent - "opfyldt". Gennemsnitlig reaktionstid giver målopfyldelsen "opfyldt".

¹⁹ Kystredningstjenestens enheder har i samtlige 335 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".

²⁰ Marinehjemmeværnet var i 2012 involveret i 78 redningsaktioner. I 78 tilfælde af disse var reaktionstiden mindre end 60 minutter, svarende til 100 procent, hvilket giver en målopfyldelse - "opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid var 17 minutter, hvilket giver en målopfyldelse - "opfyldt".

Redde ikke mindre end 94,0 procent af nødstedte, der er i fare for at omkomme i dansk SAR-organisations geografiske område.	Opfyldt ²¹
---	-----------------------

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 tilstræbes på skift at involvere lande, med hvem Danmark har operative samarbejdsaftaler. 	Opfyldt ²²
--	-----------------------

Det er sammenfattende vurderingen, at redningstjenestens resultat efter "Mål og resultatkravene for Søredningstjenesten" for året 2012 er tilfredsstillende.

Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjeneste Danmark

Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjenesten 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 2012 afholdt to møder. På sidste møde i Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjenesten Danmark deltog Sundhedsstyrelsen som nyt medlem. Efterfølgende blev det af Sundhedsstyrelsen vurderet mere relevant med deltagelse fra Danske Regioner i stedet.

²¹ Antallet af omkomne som følge af nødsituationer var 13 hertil kommer at der fortsat savnes 14 personer. Der er således reddet 94,2 procent af de personer, der i det danske SAR område har været i fare for at omkomme.

²² Der har i 2012 været afholdt 10 øvelser med fokus på søredningstjeneste og maritime katastrofer.

Afslutning

Det er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at sø- og flyveredningstjenesten i 2012 har været et "normalt" år, hvor resultatet samlet set har opnået et tilfredsstillende resultat.

Det kan konstateres, at redningstjenesten i år har haft en tilfredsstillende redningsprocent på 94,2 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 96,0 procent, hvilket ligeledes er tilfredsstillende.

Antallet af sø- og flyredningsaktioner i 2012 udviste en mindre stigning i forhold til 2011. Antallet på 376 aktioner ligger lidt over gennemsnittet set over den seneste syvårige periode, uden at dette nødvendigvis kan tilskrives særlige forhold. Såfremt denne stigning fortsætter i 2013, vil der være fokus på at få afdækket eventuelle særlige forhold bag denne stigning i eftersøgnings- og redningsoperationer. Til trods for denne mindre stigning skal det særligt fremhæves, at der gennem de seneste tre år har været omkring halvt så mange omkomne til søs sammenlignet med tidligere år.

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 deltagelse i øvelser, uddannelse og kurser udviklet specifikt med redningsoperationer for øje.

Ligeledes har Søværnets Operative Kommando i efteråret 2012 gennemført en større ombygning af operationscenteret, hvor JRCC er en integreret funktion. Denne modernisering vurderes umiddelbart at have styrket det samlede overblik under redningsoperationerne for de respektive operatører.

Notat til statsrevisorerne
om
den fortsatte udvikling i sagen om søredningstjenestens effektivitet
(beretning nr. 5/02)

1. I mit notat til statsrevisorerne af 27. juni 2003, jf. rigsrevisorlovens § 18, stk. 4, oplyste jeg, at statsministeren ud fra en samlet vurdering havde besluttet, at det overordnede ansvar for søredningstjenesten påhviler forsvarsministeren. Statsministeren havde endvidere bedt forsvarsministeren om, inden årets udgang sammen med de relevante ministerier at afklare, hvorledes dette ansvar udmøntes i praksis. Forsvarsministeren skulle endvidere overveje, hvorledes de tværgående opgaver løses bedst muligt. Statsministeren anførte, at statsrevisorerne ville blive orienteret om resultaterne af dette arbejde.
2. Statsministeren har med skrivelse af 18. februar 2004 orienteret statsrevisorerne om en række initiativer til løsning af de problemstillinger, der var indeholdt i beretningen. Statsministerens orientering er baseret på et oplæg fra forsvarsministeren af 17. december 2003, der er udarbejdet af en tværministeriel arbejdsgruppe under Forsvarsministeriets formandskab.
I det følgende redegør jeg dels for punkterne i statsministerens orientering, dels for de nye initiativer, der er indeholdt i forsvarsministerens oplæg.

Statsministerens orientering af statsrevisorerne

3. Det fremgår af statsministerens orientering, at forsvarsministeren på baggrund af oplægget har iværksat følgende initiativer:

- Der skal udarbejdes forslag til justering af lov om forsvarets formål, opgaver og organisation samt opdatering af SAR-håndbogen. Tillige skal der ske revurdering af Forsvarsministeriets repræsentation i den Internationale Maritime Organisation (IMO) samt Forsvarsministeriets fremtidige overordnede ansvar vedrørende internationale aftaler.
- Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd skal fastlægge procedurer for fremtidigt plangrundlag samt uddannelses- og øvelsesvirksomhed.

Jeg finder disse initiativer tilfredsstillende.

4. Endvidere anføres det i statsministerens orientering, at forsvarsministeren vil gennemføre følgende tiltag vedrørende den fremtidige styring af søredningstjenesten:

- a. Forsvarsministerens fremtidige evaluering og koordinering af søredningstjenesten skal ske med udgangspunkt i en mål- og resultatkravmodel. Mål, delmål og resultatkrav forventes fastlagt primo juli 2004.
- b. Der nedsættes en operativt koordinerende kontaktgruppe vedrørende søredning under Forsvarsministeriet.
- c. Der udarbejdes en risikoanalyse i relation til søredningstjenesten. Analysen forventes færdig primo juli 2004.
- d. Der udarbejdes en årlig rapport til forsvarsministeren vedrørende søredningstjenesten.
- e. Forsvarsministeriet og relevante myndigheder undersøger den fremtidige rolle for Falck i relation til søredningstjenesten.

Jeg vil i det følgende gennemgå baggrund og indhold i relation til disse tiltag.

Ad a. Forsvarsministerens fremtidige evaluering og koordinering af søredningstjenesten

5. I forbindelse med Rigsrevisionens undersøgelse blev det konstateret, at der ikke var opstillet overordnede målsætninger for søredningstjenesten, ligesom der ikke var opstillet konkrete mål for indsatsen.

For at løse denne problemstilling samt for at gøre det muligt for forsvarsministeren at varetage det overordnede koordinerende ansvar, anbefales det i oplægget, at den fremtidige styring af søredningstjenesten tager udgangspunkt i en mål- og resultatkravmodel.

Opstillingen af modellen skal ske ved, at Forsvarsministeriet i samarbejde med de øvrige ministerier – på baggrund af overordnede mål for søredningstjenesten – identificerer og fastsætter delmål og resultatkrav for enkelte ministeriers bidrag til søredningstjenesten. Efterfølgende vil det være de enkelte ministeriers opgave at sørge for, at delmålene opfyldes.

Ved at sammenholde de opstillede mål, delmål og resultatkrav med de opnåede resultater skal Forsvarsministeriet kunne vurdere de forskellige dele af opgaveløsningen. Det er hensigten, at modellen skal anvendes på såvel den operative indsats som de tværgående opgaver (fx øvelser, uddannelse og materiel).

6. Rigsrevisionen har gennemgået udkastet til mål og resultatkravmodel. Udkastet synes kun delvis at følge anbefalingerne fra IMO, idet udkastet primært indeholder mål for produktionen.

Rigsrevisionen anførte i beretningen, at fastsættelse af mål for effektivitet og resultater vil kunne forbedre bl.a. muligheden for at følge op på søredningstjenestens samlede indsats og derved baggrunden for at vurdere eventuelle behov for ændringer.

I forbindelse med udarbejdelsen af styringsmodellen er det derfor væsentligt, at de overordnede mål afspejler og muliggør opfølgning vedrørende undsætning af nødstedte til søs, som er søredningstjenestens kerneopgave. Dette vil være i overensstemmelse med anbefalingerne fra IMO.

Ad b. Nedsættelse af en operativt koordinerende kontaktgruppe

7. For at styrke det operative samarbejde anbefales det i oplægget, at der under Forsvarsministeriet oprettes en operativ kontaktgruppe blandt deltagerne i søredningstjenesten. Formålet med gruppen er at vurdere søredningstjenestens operative indsats, udløse erfaringer fra aktuelle operationer og hændelser og på baggrund heraf fremsætte anbefalinger og indstillinger til Forsvarsministeriet.

Endvidere anføres det, at kontaktgruppen – i lighed med fx de regionale koordinerende stabe – skal kunne sammenkaldes i tilfælde af større ulykker til søs med henblik på umiddelbar koordination af ressourcer og indsats mv.

Søværnets Operative Kommando har det overordnede ansvar for redningsoperationen og varetager koordinationen af indsatsen til søs, mens politiet eller de regionale koordinerende stabe varetager koordinationen af indsatsen på land.

Rigsrevisionen lægger vægt på, at der er en klar operativ kommandostruktur, og vil i forbindelse med opfølgningen på beretningen mere konkret vurdere, hvilke opgaver der er pålagt kontaktgruppen ved større ulykker.

Ad c. Udarbejdelse af en risikoanalyse i relation til søredningstjenesten

8. Rigsrevisionens undersøgelse af søredningstjenesten pegede på, at de involverede ministerier ikke foretog en systematisk vurdering af, hvorvidt den samlede kapacitet er tilstrækkelig til at kunne løse opgaven.

For at løse denne problemstilling vil Forsvarsministeriet – under inddragelse af de øvrige ministerier, der bidrager til søredningstjenesten – udarbejde en risikoanalyse for de danske farvande. Formålet med analysen er at vurdere, om søredningstjenestens fast tilknyttede ressourcer dækker behovet for redningsenheder. Det anføres endvidere i oplægget, at risikoanalysen kan danne grundlag for at vurdere, om andre ressourcer bør tilknyttes fast til søredningstjenesten, herunder med forpligtelser vedrørende deltagelse og kapacitet. Risikoanalysen forventes færdig den 1. juli 2004.

Ad d. Udarbejdelse af en årlig rapport til forsvarsministeren vedrørende søredningstjenesten

9. Det indstilles i oplægget, at Skibsfartens og Luffartens Redningsråd fremover skal udarbejde en årlig redegørelse vedrørende søredningstjenesten, baseret på Forsvars-

kommandoens årsrapport. Forsvarsministeren hører de involverede ministerier, før redegørelsen fremsendes til regeringen i marts måned. Redegørelsen vil blive sendt første gang i marts 2005.

Ad e. Den fremtidige rolle for Falck i relation til søredningstjenesten

10. Det fremgår af beretningen, at Falcks redningsbåde udgør et væsentligt bidrag til søredningstjenestens kystnære kapacitet, men at rekvireringen er forbundet med nogen usikkerhed. Der er ikke fastsat krav til fx reaktionstiden, udstyret om bord, hvornår der er rådighed over båden mv.

Falck har over for Forsvarsministeriet oplyst, at man er klar over behovet for at se på procedurer for tilkaldelse af både, udstyr mv. Falck er i gang med at forhandle kommunale kontrakter, og de påpegede manglende beredskabsordninger ordnes ved, at bådene betjenes af deltidsansatte brandmænd. Falck har endvidere foreslået, at der indgås en aftale mellem kystredningstjenesten (Forsvarsministeriet) og Falck med henblik på at undgå overlap i dækningen for så vidt angår kommunalt og statsligt søredningsberedskab. Forsvarsministeriet behandler henvendelsen, som vil indgå i det videre arbejde vedrørende søredningstjenesten.

11. Ud over initiativerne i oplægget anfører statsministeren, at Forsvarsministeriet vil iværksætte et udredningsarbejde for at afklare eventuelle muligheder for at udnytte, at såvel det statslige redningsberedskab som søredningsområdet henhører under forsvarsministerens ressort. Ligeledes vil Forsvarsministeriet, i lyset af en konkret ulykke, gennemgå forholdene vedrørende kommunikationen mellem redningscentralerne.

Rigsrevisionen anbefaler i beretningen at samle opgaverne på land hos færre myndigheder for at nedbringe reaktionstiden og sikre bedre kommunikation. I regeringens forsvarsoplæg 2005-2009 foreslås det at sammenlægge flyvevåbnets og søværnets redningscentraler ved Søværnets Operative Kommando for at styrke den operative del af søredningstjenesten.

Øvrige forhold anført i forsvarsministerens oplæg af 17. december 2003

12. Ud over de initiativer, der er anført i statsministerens orientering af statsrevisorerne, indeholder forsvarsministerens oplæg af 17. december 2003 en videre bearbejdning af en række af de problemstillinger, som blev rejst i beretningen.

13. Rigsrevisionen bemærkede i beretningen, at de involverede ministerier bør overveje, i hvilket omfang det er muligt at knytte andre statslige fartøjer til søredningstjenestens faste beredskab på samme vilkår som de øvrige statslige fartøjer.

Marinehjemmeværnets deltagelse sker på baggrund af aftaler mellem marinedistrikterne og hjemmeværnsflotillerne. Hver hjemmeværnsflotille opstiller minimum 3 alarmeringsbesætninger, der på skift bemander flotillens fartøj og indgår i beredskabet. Der indgår i alt ca. 540 personer i beredskabet. Det anføres i oplægget, at det nuværende lovgrundlag ikke giver mulighed for at pålægge det frivillige personel at deltage i søredningstjenesten, herunder at pålægge besætningerne beredskabskrav.

Det fremgår tillige af oplægget, at 15 flotiller har indgået en beredskabsaftale med kommuner om at stille fartøjer til rådighed som platform for brandslukningsopgaver.

I forlængelse heraf finder jeg det fortsat relevant at undersøge mulighederne for at indgå beredskabsaftaler vedrørende søredningstjenesten, og jeg vil i forbindelse med den fortsatte opfølgning på sagen anmode Forsvarsministeriet om at uddybe forholdene vedrørende flotillernes beredskabsaftaler med kommunerne.

14. Det fremgår af forsvarsministerens oplæg, at der på finansloven er afsat en bevilling til bygning af et nyt fartøj til Fiskeridirektoratet som afløsning for fartøjet "Nordsøen". Bevillingens størrelse muliggør imidlertid ikke bygningen af et skib, der er i stand til at varetage de samme rednings- og bugseringsopgaver som de nuværende skibe. Udskiftningen af Fiskeridirektoratets fartøj vil bl.a. betyde, at der kan opstå situationer med hårdt vejr, hvor det ikke vil være muligt at gå til assistance. Endvidere vil Fiskeridirektoratet ikke kunne opretholde den nuværende reaktionstid på 30 minutter.

Set i lyset heraf er det særligt relevant, at der sker en samlet risikoanalyse vedrørende søredningstjenesten, jf. pkt. 8.

15. Rigsrevisionen bemærkede i beretningen, at øvelser vedrørende maritime katastrofer kun blev gennemført i mindre omfang, og at der var behov for at skærpe beredskabet, primært gennem øvelser.

Det anføres i oplægget, at den tværgående koordination ved større ulykker og katastrofer blev styrket ved ændring af beredskabsloven den 1. juli 2003. Som følge af denne ændring blev der etableret 7 regionale koordinerende stabe med deltagelse af politiet, Beredskabsstyrelsen og forsvaret. Endvidere blev der udgivet en vejledning om det regionale samarbejde, som bl.a. omfatter generelle forhold vedrørende øvelsesaktiviteter. Det forventes desuden, at der bliver etableret årlig øvelsesvirksomhed i samarbejde med Søværnets Operative Kommando, primært med henblik på træning af procedurer og kommunikation mellem det landbaserede beredskab og Søværnets Operative Kommando.

Ifølge vejledningen om det regionale samarbejde er det op til den enkelte stab at fastlægge omfang og indhold af de regionale øvelser. Gennemførelse af maritime katastrofeøvelser ses derfor at afhænge af, i hvilket omfang den regionale koordinerende stab prioriterer dette område.

16. Det fremgår af oplægget, at forsvarsministerens overordnede koordinerende ansvar ikke indebærer, at der bør foretages en indgriben i det enkelte ministeriums ressort vedrørende økonomiske ressourcer og deres anvendelse i søredningstjenesten. Dette hænger sammen med, at det generelle økonomiske princip for søredningstjenesten er, at der ikke foretages mellemregninger mellem søredningstjenestens deltagere i forbindelse med redningsoperationer.

Det anføres endvidere, at fælles udgifter til uddannelse og træning skal fordeles ligeligt mellem de deltagende myndigheder efter forudgående aftale. Endvidere skal de enkelte ministerier med reference til de opstillede mål og resultatkrav konstatere eventuelle økonomiske udeståender eller behov og udforme en anbefaling på baggrund heraf. Den økonomiske oversigt og eventuelle anbefalinger vil indgå i Forsvarsministeriets årlige redegørelse.

Sammenfatning

17. Samlet set finder jeg initiativerne i statsministerens skrivelse og forsvarsministerens oplæg tilfredsstillende.

Jeg vil følge udviklingen i initiativerne i forbindelse med den fortsatte opfølgning på beretningen.

Henrik Otbo