



Juli 2014

SKIBSFARTENS OG LUFTFARTENS REDNINGSRÅDS ÅRLIGE  
REDEGØRELSE FOR SØ- OG FLYVEREDNINGSTJENESTEN I DANMARK I  
2013



## Resumé

Sø- og flyveredningstjenesten har i 2013 haft et "normalt" år, 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 2013.

Det kan konstateres, at redningstjenesten i år har haft en tilfredsstillende redningsprocent på 96,9 procent, jf. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds eget resultatkrav på 94,0<sup>1</sup> procent for sø- og flyveredningstjenesten.

Sammenholdes dette med rapportens oversigt over redningsprocenten over de seneste fem år, er den gennemsnitlige redningsprocent på 95,9 procent, hvilket ligeledes er tilfredsstillende.

Antallet af sø- og flyveredningsoperationer i 2013 viste et fald i forhold til 2012. Antallet på 331 operationer ligger lidt under gennemsnittet set over den seneste femårige periode, uden at dette nødvendigvis kan tilskrives særlige forhold. De 331 operationer i 2013 var fordelt med 326 søredningsoperationer og fem flyveredningsoperationer. Det er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at selvom dette års fem flyulykker ligger over gennemsnittet gennem de sidste fem år på knap fire, afspejler dette ikke en generel tendens. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd vil selvsagt følge udviklingen nøje. Der er fortsat tale om et lavt antal omkomne ved sø- og flyveulykker i den danske sø- og flyveredningstjenestes ansvarsområde over den seneste 4-årige periode sammenholdt med tidligere.

---

<sup>1</sup> 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).

## **Indledning**

Denne årlige redegørelse udgør Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds årlige afrapportering for sø- og flyveredningstjenesten i JRCC<sup>2</sup> Danmarks eftersøgnings- og redningsområde.

Rapporten er baseret på Forsvarskommandoens og Søværnets Operative Kommandos indrapportering for sø- og flyveredningstjenesten i 2013. Rapporten indeholder bl.a. en statistisk behandling af de data, der er registreret af sø- og flyveredningstjenesten i 2013 sammenlignet med tidligere år. Rapporten beskriver endvidere opfyldelsesgraden for de mål og resultatkrav for sø- og flyveredningstjenesten Danmark, som Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd har fastlagt.

## **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 18. juni 2012.

Redningsrådet består af medlemmer, der udpeges af henholdsvis Statsministeriet, Forsvarsministeriet, Justitsministeriet, Erhvervs- og Vækstministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri og Transportministeriet. Forsvarsministeriet varetager formandskabet. Under Redningsrådet er etableret operative kontaktgrupper for sø- og flyveredningstjenesterne i henholdsvis Danmark og Arktis. Formandsskabet for disse kontaktgrupper varetages af henholdsvis Søværnets Operative Kommando (SOK) og Arktisk Kommando (AKO). Formændene for henholdsvis Den Operative Kontaktgruppe for sø- og flyveredningstjenesten, Danmark og Den Operative Kontaktgruppe for sø- og flyveredningstjenesten, Arktis deltager i Rådets møder. Redningsrådet afholder planmæssigt to møder om året. Redningsrådets sekretariat følger mellem møderne op på besluttede aktioner mv. Redningsrådets sekretariat betjenes af Forsvarsministeriets departement.

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd udgiver håndbøgerne vedrørende sø- og flyveredningstjenesten i Danmark, benævnt SAR Danmark, og i Grønland, benævnt SAR Grønland.

---

<sup>2</sup> JRCC: Joint Rescue Coordination Centre – sø- og flyveredningscentralen ved Søværnets Operative Kommando.

## **Sø- og flyveredningstjenesten**

I Danmark er der oprettet en eftersøgnings- og redningstjeneste - dagligt benævnt SAR-tjenesten, hvor SAR er forkortelsen for Search and Rescue. 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 fastlagt 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 sø- og flyveredningstjenesten i Danmark (OKD) afholdt to møder i 2013. OKD har til formål at udvikle det tværgående praktiske samarbejde mellem de deltagende myndigheder og enheder inden for sø- og flyveredningstjenesten i Danmark, hvilket bl.a. sikrer, at vurderinger og anbefalinger fra de operative aktører hurtigt kan behandles og evt. implementeres.

Sø- og flyveredningstjenesten udfører opgaver, som beskrevet i den af Søfartens og Luftfartens Redningsråds udgivne publikation SAR Danmark. Disse kan overordnet opdeles i 3 hovedgrupper:

- Egentlige redningsoperationer herunder patientevakueringer fra skibe og offshore installationer. Kendetegnende for disse redningsoperationer er, at JRCC Danmark har den koordinerende ledelse.
- Støtte til politiet i form af assistance ved blandt andet humanitære eftersøgninger på land, hvor politiet har den koordinerende ledelse.
- Støtte til sundhedsvæsenet i form af ambulanceflyvninger fra mindre sygehuse til de større regionssygehuse, samt til større hændelser med flere og/eller svært tilskadekomne. Disse flyvninger foretages normalt kun på anmodning fra de regionale akut medicinske koordinationscentre (AMK).

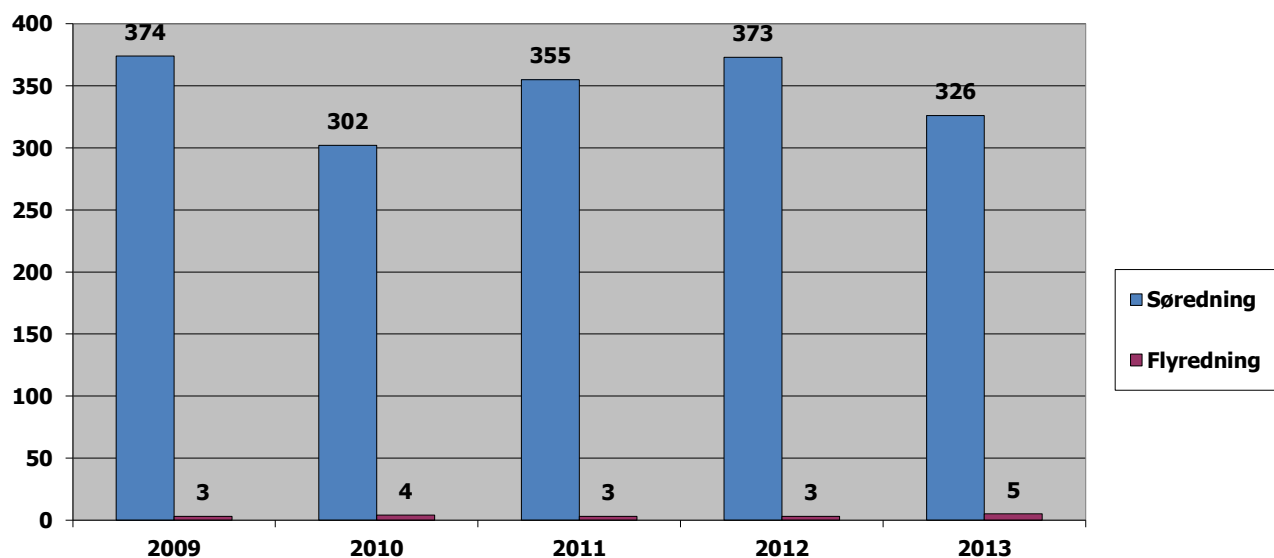
## **Egentlige redningsoperationer i 2013**

I 2013 har sø- og flyveredningstjenesten i Danmark enten ledet egne eller assisteret andre nationers sø- og flyveredningstjenester i 331 redningsoperationer. De 331 redningsoperationer omfatter: Patientevakueringer fra skibe, eftersøgnings- og redningsoperationer i forbindelse med nødstedte skibe, havanlæg og nødstedte fly (civile som militære) samt personer i vandet - eksempelvis badeulykker, fritidsfiskere og tilsvarende.

Mål- og resultatkravene evaluerer eftersøgnings- og redningstjenestens opgaveløsning i det aktuelle år og sammenlignes med resultatkravene over en rullende femårig periode. De efterfølgende grafer præsenterer tallene for perioden 2009-2013, hvor sammenligningen vurderes relevant.

Tallene for egentlige redningsoperationer (figur 1) baserer sig på anmeldelserne 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.

**Figur 1.** Antal sø- og flyveredningsoperationer for perioden 2009-2013.



De 331 SAR-operationer i 2013 var fordelt med 326 søredningsoperationer og fem flyredningsoperationer - se figur 1.

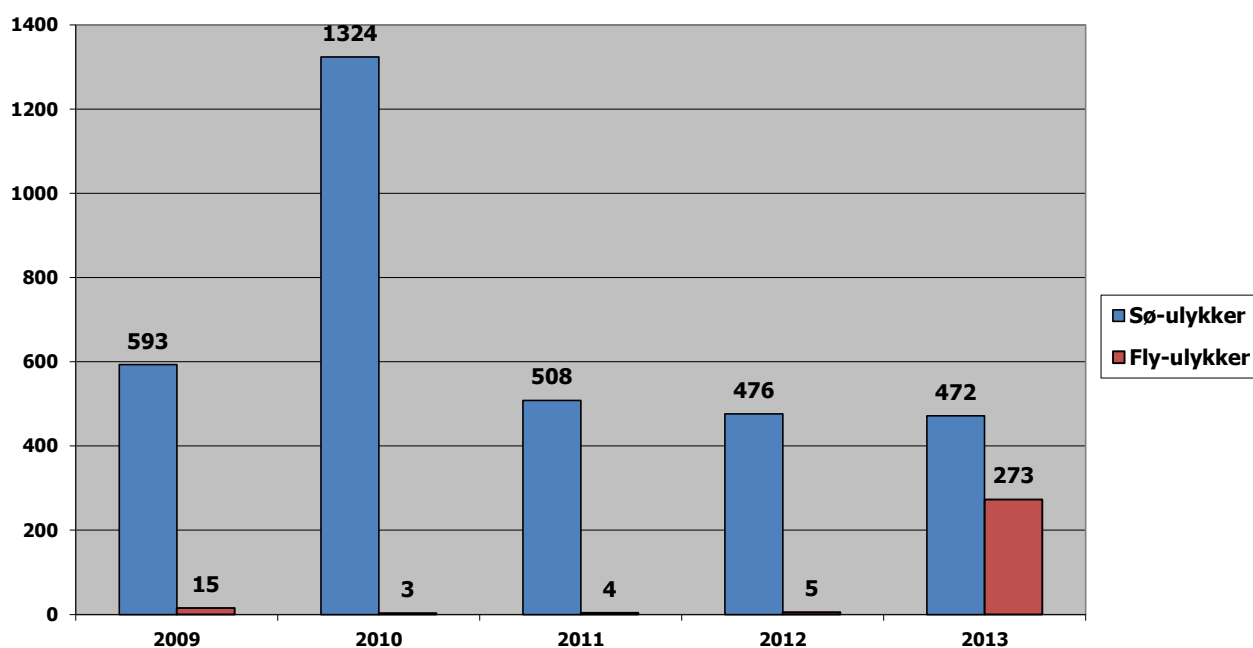
Der har været et fald på 47 søredningsoperationer i 2013 i forhold til 2012, mens antallet af flyredningsoperationer er steget fra tre til fem operationer. Det samlede fald på 47 søredningsoperationer i 2013 (svarende til et fald på 12,6 procent) er sket inden for kategorierne "Fritid" og "Erhverv" (se fig. 5). Der kan ikke gives nogen umiddelbar forklaring på faldet af redningsoperationer, hvorfor det tilskrives et normalt statistisk udsving.

Der har været en stigning på to flyredningsoperationer fra 2012 til 2013, hvilket ligeledes må tilskrives normalt udsving.

I figur 2 er antallet af personer i fare for at omkomme opdelt i henholdsvis sø- og flyredningsoperationer. Det store antal personer i fare for at omkomme ved flyredningsoperationer skyldes, at der i 2013 blandt andet har været tre passagerfly med i alt 269 personer involveret. Udsvinget med et større antal reddede skyldes altså alene, at der i 2013 i modsætning til tidligere år indgår tre passagerfly. Det er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at selvom dette års fem flyulykker ligger over gennemsnittet gennem de sidste fem år på knap fire, afspejler dette ikke en generel tendens. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd vil selvsagt følge udviklingen nøje.

Samlet for 2013 har der været 745 personer i fare for at omkomme.

**Figur 2.** Antallet af personer i nød i perioden 2009–2013.



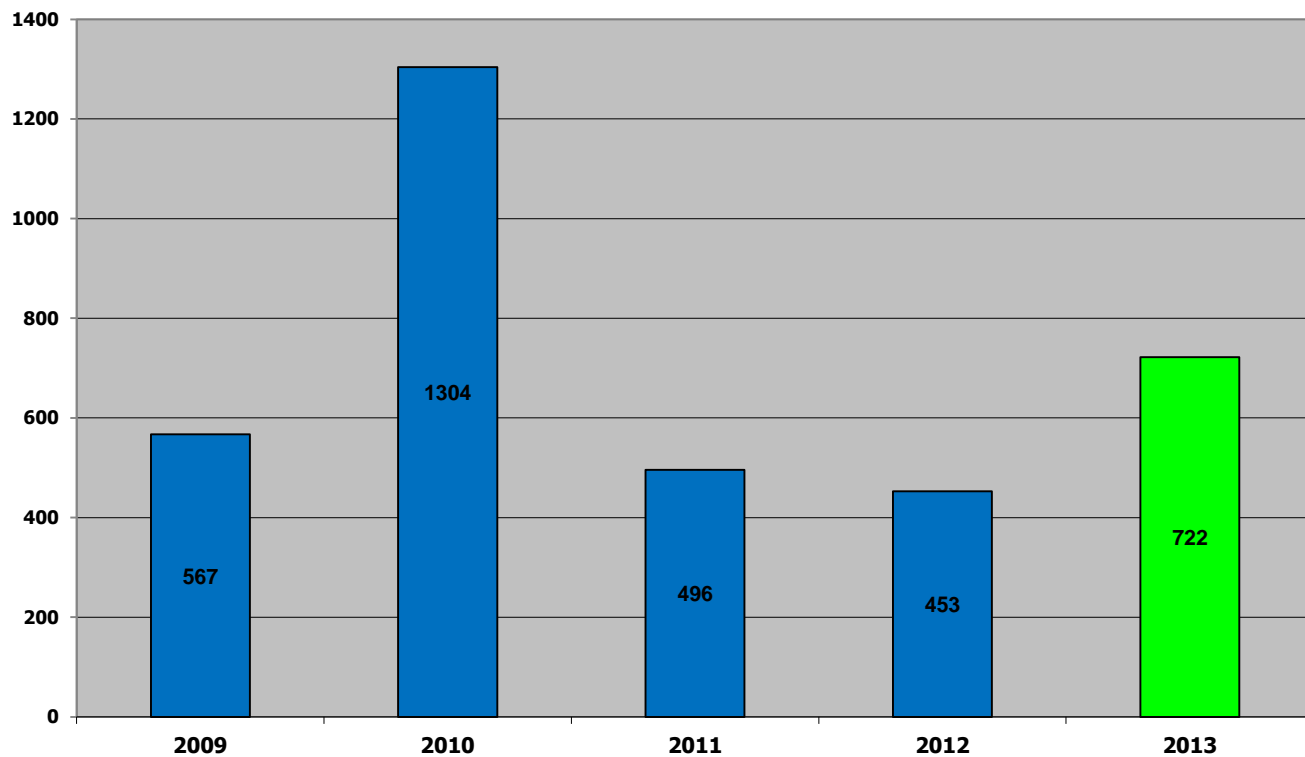
#### **Personer i fare for at omkomme ved henholdsvis sø- og flyulykke (fig. 2 - 4).**

I 2013 var 472 personer i fare for at omkomme ved søulykker, hvilket er et meget lille fald i forhold til 2012, hvor antallet var på 476. Ud af de 472 personer i fare for at omkomme ved søulykker blev de 451 reddet. For de resterende 21 personer gælder, at der er fundet 20 omkomne - enten i forbindelse med eftersøgningsoperationer eller efterfølgende fundet og identificeret af politiet. Der er således fortsat en savnet person (fig. 4). Dette giver en redningsprocent for søredningsoperationer på 95,6 procent.

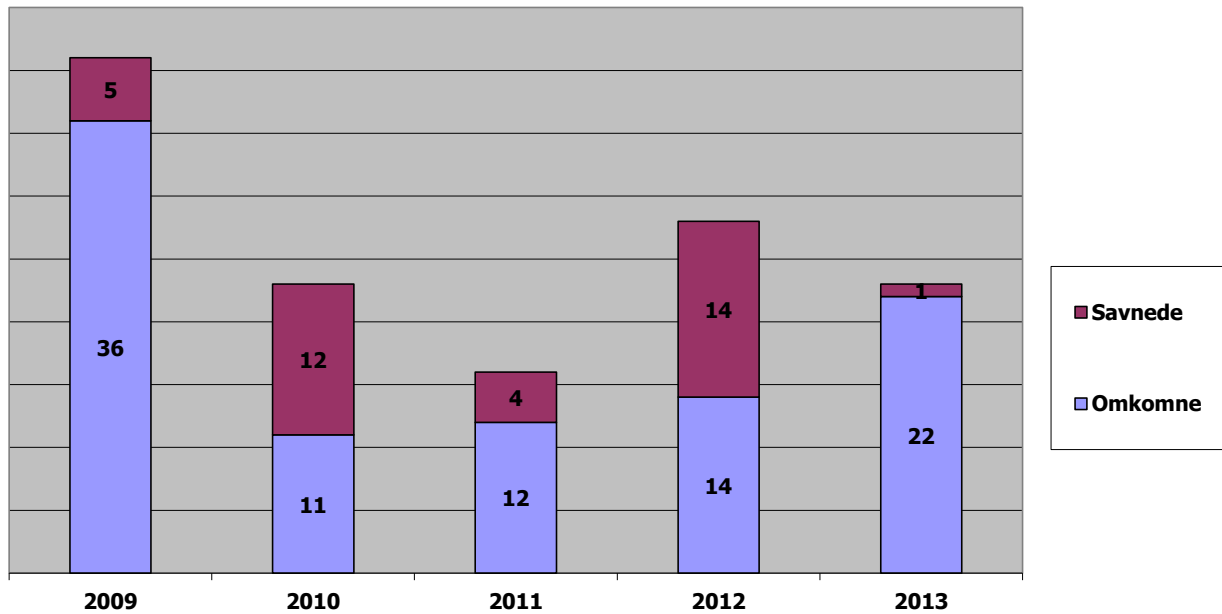
For flyulykker er der tale om en markant stigning fra 2012 til 2013 fra fem til 273 personer i fare for at omkomme. Denne markante stigning skyldes, at der i tidligere år kun har været flyulykker med mindre private fly i nød og med få personer ombord. I 2013 var der ud over et par mindre private fly tre større passagerfly med i alt 269 personer ombord.

Ud af de 273 personer i fare for at omkomme ved flyulykker blev 271 reddet (fig. 3). De to resterende personer blev fundet omkommet i forbindelse med redningsoperationen (fig. 4). Dette giver en redningsprocent for flyredningsoperationer på 99,3 procent.

**Figur 3.** Samlet oversigt over antallet af reddede i perioden 2009–2013.



**Figur 4.** Samlet antal omkomne og savnede for sø- og flyredninger i perioden 2009–2013.



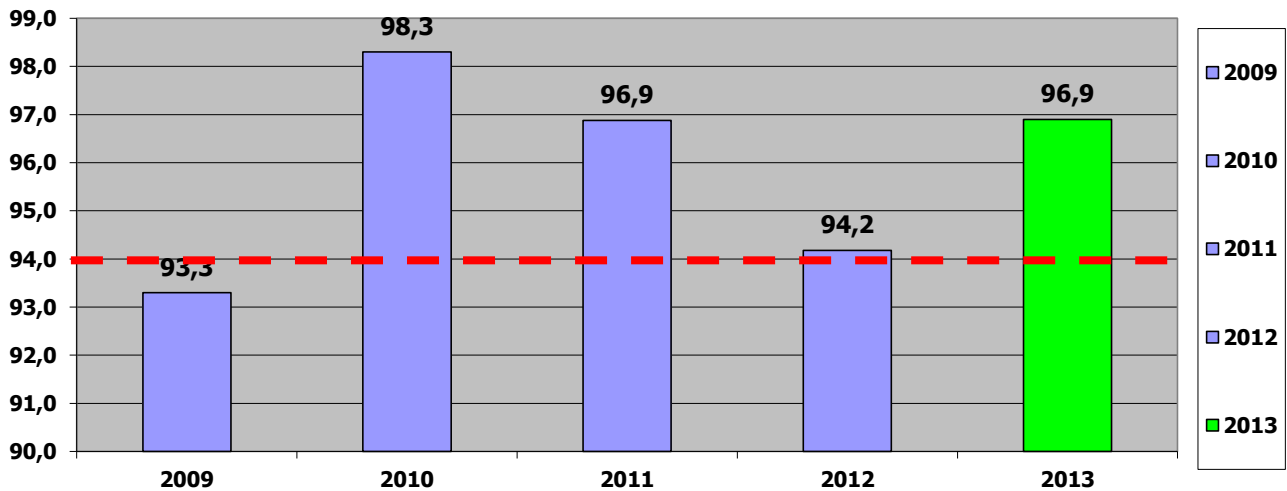
### Samlet redningsprocent

Samlet for sø- og flyveredningstjenesten har der i 2013 således været 745 personer i nød, hvoraf 722 blev reddet, og 22 omkom. Der savnes fortsat én person ved årets udgang. Dermed er den årlige redningsprocent på 96,9 procent. Resultatet anses for tilfredsstillende, jf. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds eget resultatkrav på 94,0<sup>3</sup> procent for sø- og flyveredningstjenesten Danmark. Over den seneste femårige periode har sø- og flyveredningstjenesten haft en gennemsnitlig redningsprocent på 95,9 procent, hvilket ligeledes er tilfredsstillende.

<sup>3</sup> 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 selvmordforsøg).



**Figur 5.** Redningsprocenten over de seneste fem år. Den "røde stiplede" linje indikerer det af Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds fastsatte resultatkrav på 94,0 procent.



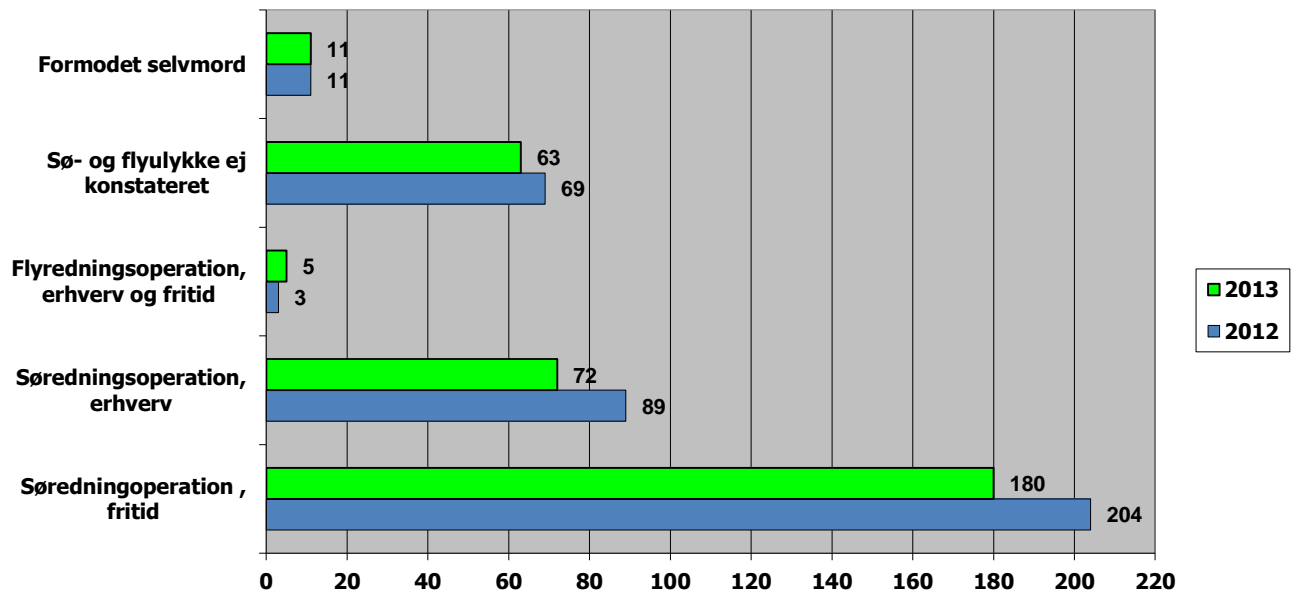
### Typer af redningsoperationer

De i alt 331 redningsoperationer i 2013 er opdelt i forskellige kategorier – se figur 5. Af figuren fremgår det, at der i årets løb har været gennemført i alt 63 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 63 operationer stammer 24 fra anmeldelse om observation af nødraketter, hvilket svarer til 38,1 procent. Som oftest sker anmeldelser om observation af nødraketter i god tro, men observationen kan også hidrøre fra andre lysfænomener.

Det skal bemærkes, at tallene i figur 5 – 8 ikke umiddelbart kan sammenholdes, idet registreringen fra én redningsaktion kan fremgå i flere forskellige kategorier i de enkelte ovennævnte figurer.

Som det fremgår af figur 6 herunder, har der i 2013 været et fald på ca. 12 procent i forhold til de iværksatte operationer i 2012. Faldet er primært sket indenfor egentlige søredningsoperationer, mens operationer i forbindelse med formodet selvmordsforsøg er status quo. For flyoperationer er der registreret en stigning.

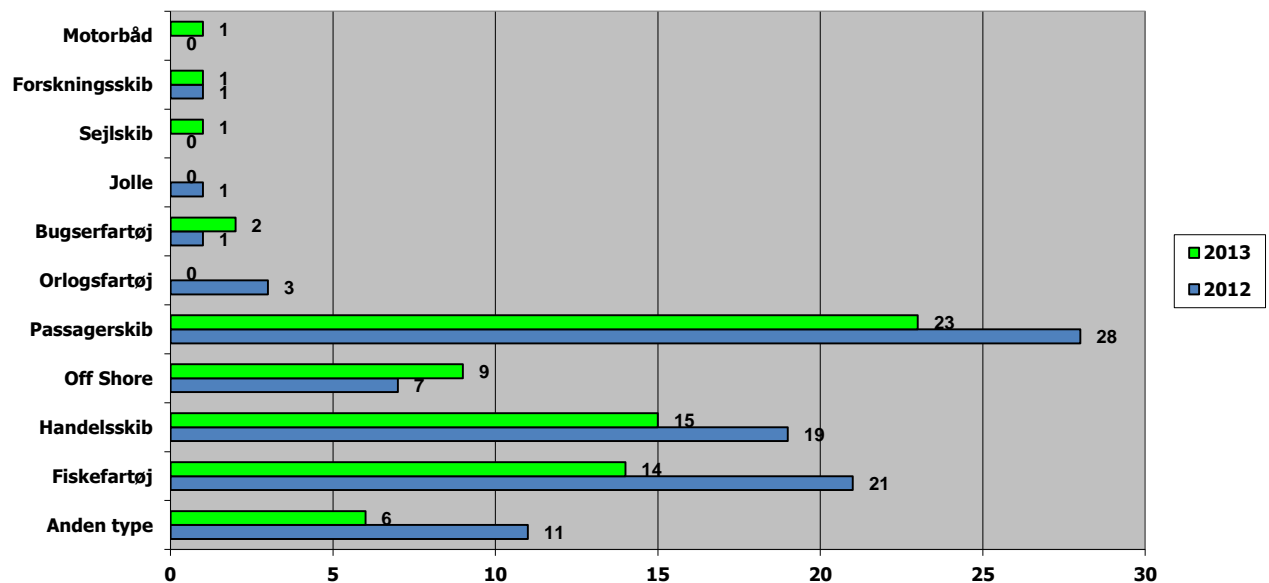
**Figur 6.** Fordeling i undergrupper af årets i alt 331 gennemførte eftersøgnings- og redningsoperationer.



I figur 7 nedenunder sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Søredningsoperationer, erhverv" mellem 2012 og 2013.

Som det fremgår af figur 6. er der sket et fald inden for de fleste fartøjstyper, mens der er registreret en lille stigning for offshore installationer.

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



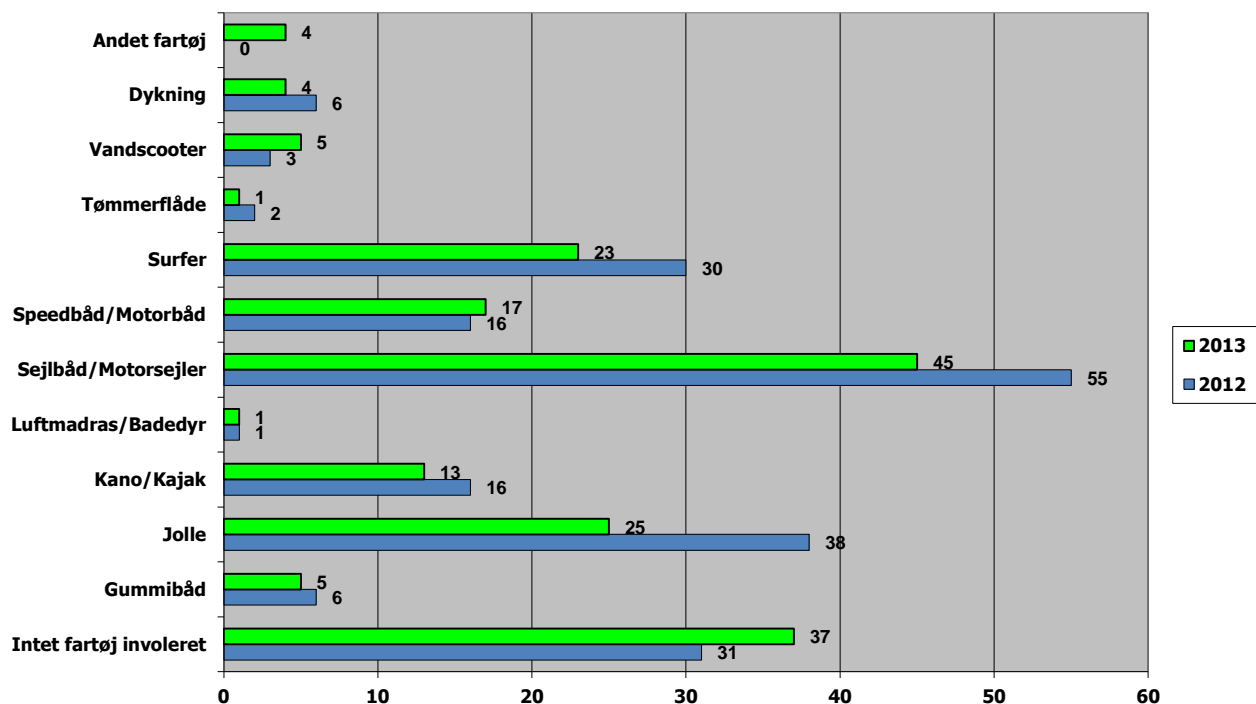
I figur 8 herunder sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Søredningsoperationer, fritid" mellem 2012 og 2013.

Af figur 8 fremgår det, at der er registreret et fald inden for kategorierne "Jolle", "Surfer" og "Sejlbåd/motorsejlere", mens der er registreret en stigning inden for kategorien "Intet fartøj involveret"<sup>4</sup>.

Der foreligger ikke nogen umiddelbar forklaring på hverken det markante fald inden for de tre ovennævnte kategorier eller stigningen inden for kategorien "Intet Fartøj involveret". Disse ændringer må alene tilskrives et generelt udsving.

Hvad angår ulykker indenfor dykkersporten er der sket et fald fra seks til fire ulykker.

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

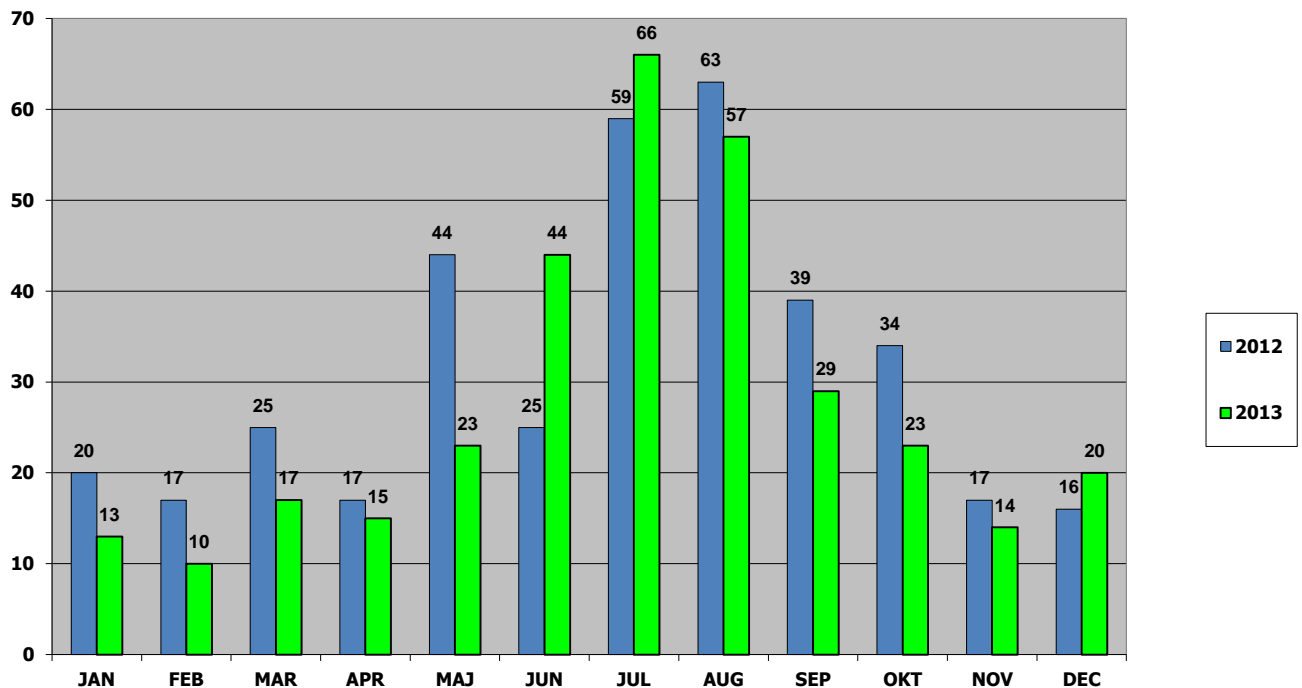


<sup>4</sup> Kategorien "Intet fartøj involveret" dækker over typer af ulykker, hvor personen ikke har kunnet henføres til noget fartøj. Dette kunne f.eks. være badeulykker, lystfiskere/jægere, personer i nød på is-fyldte områder ol.

## 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.



## Sø- og flyveredningsressourcer

I 2013 er der alene sket mindre ændringer af sø- og flyveredningstjenestens ressourcer i Danmark.

NaturErhvervstyrelsens fiskerikontrolskib HAVTERNEN har på forsøgsbasis bidraget med 240 beredskabsdøgn.

## Assistance til andre myndigheder

Sø- og flyveredningstjenesten har i lighed med tidligere år ydet assistance til politiet og sundhedsvæsenet jævnfør JRCC Danmarks SAR-plan (Se SAR Danmark bind 1 tillæg B).

### Politiet

Assistancen til politiet i 2013 svarede omtrent til 2012. I 2013 blev der således udført i alt 24 assistancer til politiet i form af eftersøgninger, mens der til sammenligning i 2012 blev udført 27. I 2013 udgjorde antallet af timer for helikopterassistance til politiet 34 timer, mens der i 2012 blev assisteret med 41 timer.

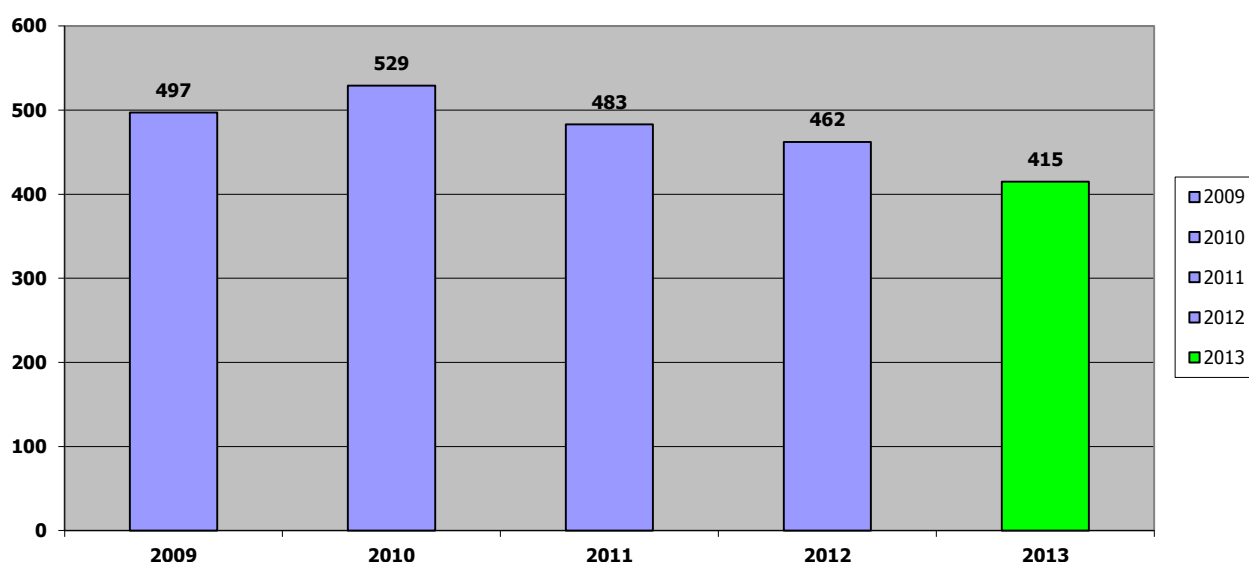
### Sundhedsvæsenet

I 2013 udførte Flyvevåbnets redningshelikoptere i alt 415 assistancer for sundhedsvæsenet. Der var tale om 409 ambulanceflyvninger fra øer og andre isolerede lokaliteter samt overflytninger mellem hospitaler og seks livsvigtige transporter af eksempelvis lægehold.

I 2012 blev der udført 462 assistancer for sundhedsvæsenet, og der er således i 2013 konstateret et fald på ca. 10 procent i forhold til det foregående år. Antallet af timer til støtte for sundhedsvæsenet med helikopter er ligeledes faldet. Der blev i 2013 ydet 558 timer, hvor der til sammenligning i 2012 blev ydet 783 timer, hvilket svarer til et fald på næsten 30 procent. Faldet af antallet af ambulanceflyvninger på ca. 10 procent må tilskrives de civile akut-helikopteres indsats samt det forhold, at en rekvisition fra sundhedsvæsenet om helikopter-assistance nu skal tilgå JRCC Danmark fra regionens Akutte Medicinske Koordinationscenter (AMK) og ikke fra de enkelte sygehuse, som det tidligere har været praktiseret, hvorved der bl.a. i højere grad sker en koordinering af de tilgængelige ressourcer til løsning af opgaven. Det forholdsvis større fald i antal flyvetimer i forhold til udførte missioner kan umiddelbart ikke tilskrives nogen særlig forklaring, men må alene tilskrives normalt udsving og reelt kortere flyvninger pga. et fald i de længerevarende ambulanceflyvninger til eksempelvis Bornholm og Samsø.

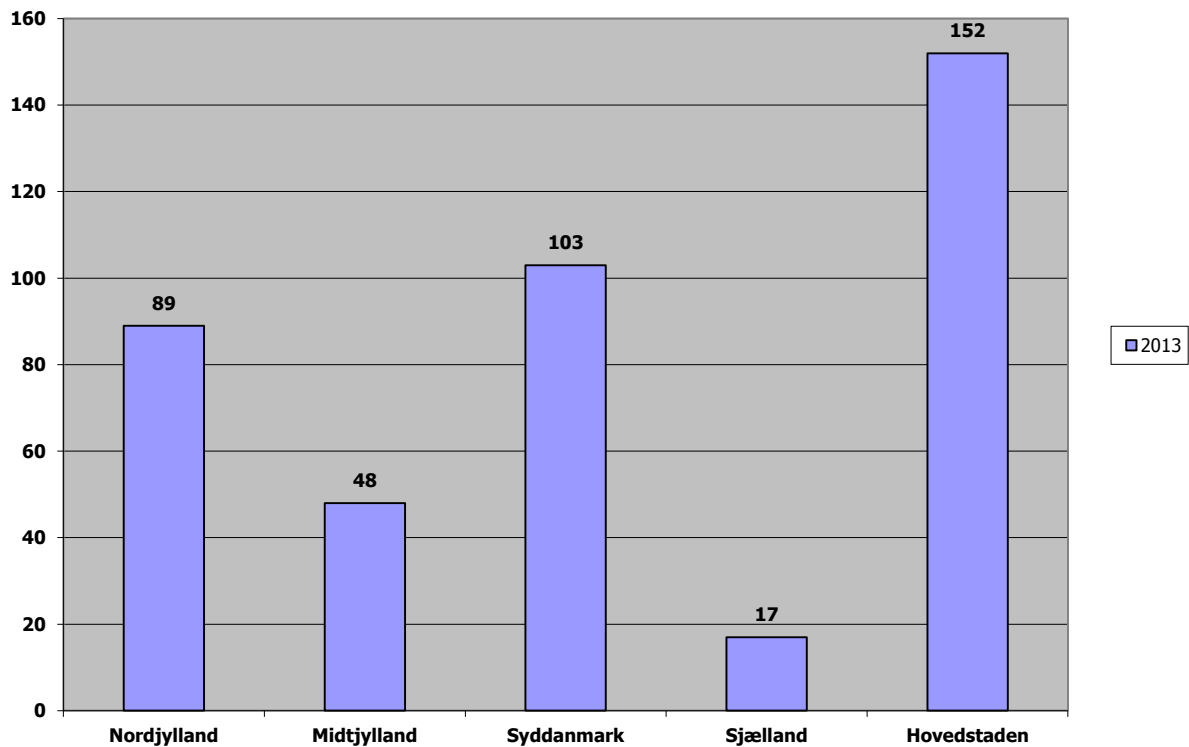
Antallet af ambulanceflyvninger for de seneste fem år fremgår af figur 10.

**Figur 10.** Antallet af ambulanceflyvninger 2009-2013.



Figur 11 giver en oversigt over fordelingen mellem de rekvirerende regioners AMK. Baggrunden for denne måde at opgøre ambulanceflyvningerne er, at det i 2013 blev fastsat, at det er regionens AMK, som kan fremsende en rekvisition fra sundhedsvæsenet om helikopterassistancer til JRCC Danmark. Det er derfor ikke længere de enkelte sygehuse, som kan anmode om helikopterassistance.

**Figur 11.** Antallet af ambulanceflyvninger fordelt på regionerne.



De geografiske steder, hvor Flyvevåbnets helikoptere i 2013 oftest støttede AMK funktionen er opgjort herunder:

Rønne til København: 141 rekvisitioner (Region Hovedstaden)  
Læsø til Jylland: 49 rekvisitioner (Region Nordjylland)  
Ærø til Fyn: 36 rekvisitioner (Region Syddanmark)  
Samsø til Jylland: 23 rekvisitioner (Region Midtjylland)

De resterende 160 rekvisitioner fordeler sig jævnt inden for de enkelte regioners geografiske områder.

### Anvendte ressourcer til redning

Brugen af de permanente sø- og flyveredningsressourcer i 2013 fremgår af tabel 1.

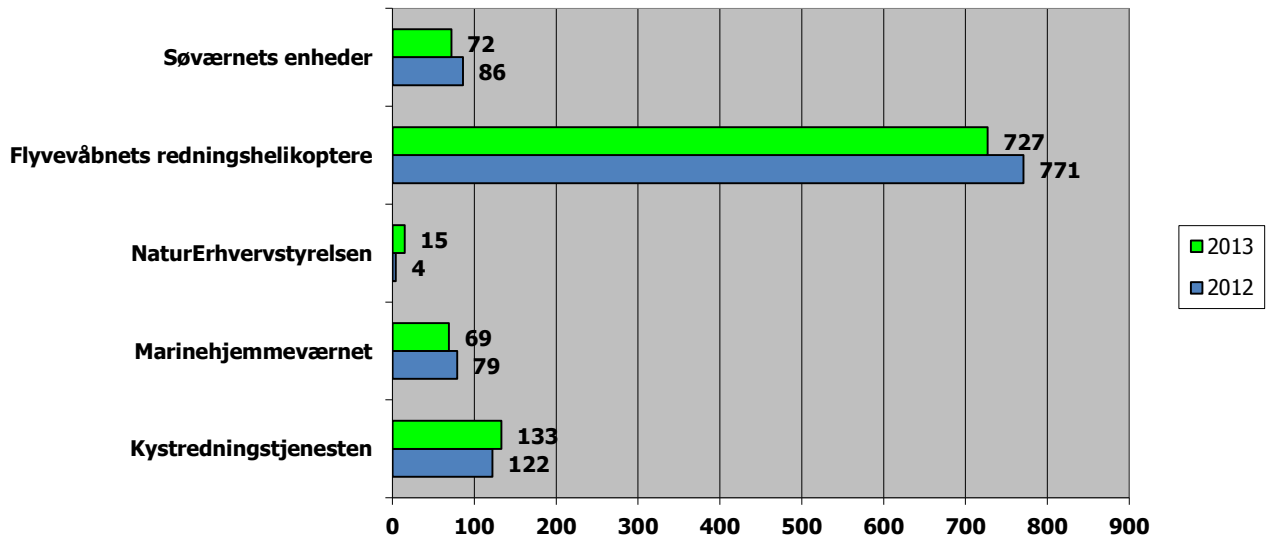
**Tabel 1.** Anvendelsen af de permanente ressourcer i 2013.

Udførende enheder	Antal udkald	Antal timer
Søværnets Kystredningstjeneste	133	245
Marinehjemmeværnet	69	208
NaturErhvervstyrelsen	15	39
Flyvevåbnets redningshelikoptere	727 <sup>5</sup>	955
Søværnets enheder	72	150
<b>I alt</b>	<b>1016</b>	<b>1596</b>

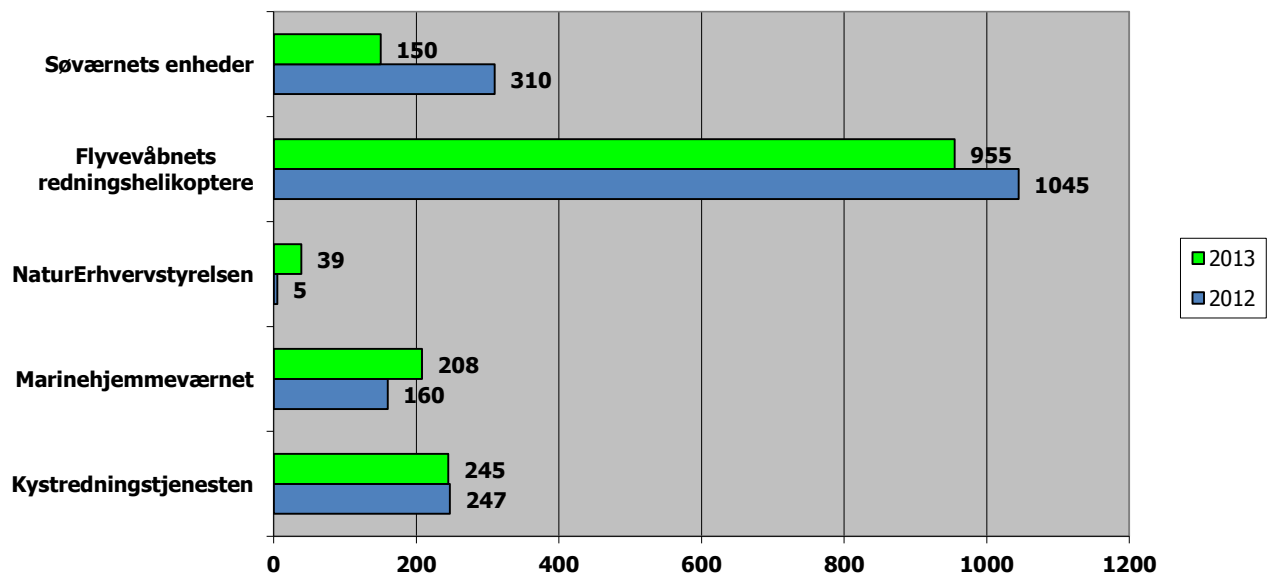
<sup>5</sup> Det skal bemærkes, at ud af de 727 udkald af redningshelikopterne var 288 udkald til redningsaktioner.

Antallet af udkald samt forbrug af timer 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.

**Figur 12.** Antallet af udkald fordelt på redningsenheder i 2012 og 2013.



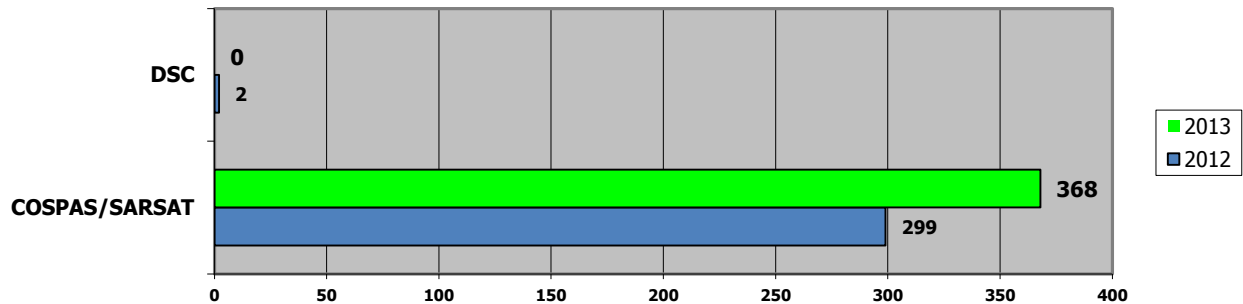
**Figur 13.** Antallet af timer, som de permanente redningsressourcer har været indsat i 2012 og 2013.



## Elektroniske alarmer

I 2013 har sø- og flyveredningstjenesten registreret i alt 368 alarmer fra Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)<sup>6</sup>. Inden for de enkelte GMDSS-elementer var antallet af alarmer fordelt med 368 COSPAS-SARSAT<sup>7</sup> og 0 DSC<sup>8</sup> alarmer. Udsvinget af antallet af alarmer kan ikke umiddelbart forklares, men må tilskrives normalt udsving.

**Figur 14.** Antallet af GMDSS tildragelser de seneste to år.



### Mål og resultatkrav for søredningstjenesten

I 2013 har Søredningstjenesten indsamlet data for at måle graden af opfyldelse for de af Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd opstillede mål og resultatkrav for sø- og flyveredningstjenesten.

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

- Forsvaret
- Marinehjemmeværnet
- NaturErhvervstyrelsen.

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 lang operationstid. De faste operative indsatsenheder omfatter:

<sup>6</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 (vejrmeldinger, 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>7</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>8</sup> DSC står for "Digital Selective Call" og indebærer, at man fra stationære VHF-anlæg kan udsende nødopkald automatisk.



- 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 kan 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, mens 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 2013 ud, som følger:

- For beredskab vurderes målopfyldelsen samlet set at være "opfyldt". Følgende skal fremhæves vedr. de enkelte delelementer i beredskabet:
  - SAR beredskabet med redningshelikoptere stationeret i hhv. Aalborg, Skrydstrup og Roskilde har været opfyldt i 1090 døgn i forhold til resultatkravet på 1095 døgn, hvilket giver målopfyldelse "delvist opfyldt". Årsagerne har primært været af teknisk karakter. I 2013 har der under særlige vejrforhold været tildelt en fjerde redningshelikopter til Rønne Lufthavn i alt fem gange, opgjort til fire beredskabsdøgn. De fem beredskabsdøgn, hvor SAR redningshelikopterberedskabet ikke har været fuldt operativ, er opgjort ved at summere antallet af timer, hvor SAR redningshelikopterberedskabet kortvarigt ikke har været klar enten pga. teknisk fejl<sup>9</sup> eller sygdom blandt personel<sup>10</sup>. Disse timer forekommer jævnt henover årets 12 måneder. Der har ikke været tilfælde, hvor en specifik SAR redningshelikoptervagt har været ude af beredskabet i et helt døgn eller mere. Det har i alle tilfælde kun været nogle få timer ad gangen, indtil SAR redningshelikoptervagten igen har været fuldt operativ.  
Det skal afslutningsvis understreges, at der altid har været mindst to eller tre operative helikoptere, som har indgået i det planlagte beredskab.
  - NaturErhvervstyrelsens tre fiskerikontrollfartøjer har leveret 893 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 860 sejldøgn, hvilket giver målopfyldelse "Opfyldt". NaturErhvervstyrelsen har på forsøgsbasis deltaget med et mindre fiskerikontrollskib i 240 beredskabsdøgn til kystnær sejlads i de indre danske farvande.

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

<sup>10</sup> 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.

- Søværnets tre maritime indsatsenheder har i 2013 leveret 1095 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 1095 døgn, hvilket giver målopfyldelse "Opfyldt".
- Søværnet har opretholdt døgnvagt ved 21 kystredningsstationer. Kystredningsstationerne råder over motorredningsbåde, lette redningsbåde og redningskøretøjer. Motorredningsbådernes funktionstid har i 2013 været på 84,7 procent. De lette redningsbåde har i 2013 haft en funktionstid på 98,0 procent. Redningskøretøjernes funktionstid har i 2013 været på 99,6 procent. Den lave målopfyldelse for motorredningsbådene skyldes primært teknisk vedligeholdelse, reparationer samt længerevarende havarier. Målopfyldelsen vurderes samlet set "ikke opfyldt". Det skal bemærkes, at den lave målopfyldelse for motorredningsbådene ikke er et udtryk for, at redningsstationen som helhed ikke har været operativ, idet den enkelte redningsstation også har haft en større og/eller mindre let redningsbåd af typen LRB eller FRB til rådighed.
- Marinehjemmeværnet har med sine 27 fartøjer leveret 9.910 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 312 tilfælde ud af 331 været inden for den maksimalt fastsatte reaktionstid, hvilket giver målopfyldelse "delvist opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid var 2 minutter og 16 sekunder, hvilket giver målopfyldelse "opfyldt". Årsagen til den delvise 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 96,9 procent. i forhold til kravet på 94,0 procent.
- For uddannelse er målopfyldelse "opfyldt".

I relation til uddannelse er de personlige kompetencer for personalet i JRCC Danmark kontinuerligt vedligeholdt og udviklet gennem en styrkelse af uddannelsesniveaue for den enkelte. Dette er sket gennem deltagelse i øvelse, uddannelse og kurser udviklet specifikt med redningsoperationer for øje.

Forsvarskommandoen (FKO) har i efteråret 2013 gennemført inspektion af JRCC Danmark funktionen. Inspektionsholdet har fundet JRCC Danmarks samlede opgaveløsning tilfredsstillende.

Flyvertaktisk Kommando (FTK) har primo 2013 gennemført flyvesikkerhedsinspektion (FLYSIK audit) af JRCC funktionen. FTK vurderer det flyvesikkerhedsmæssige niveau til at ligge mellem tilfredsstillende og meget tilfredsstillende.

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

## Beredskab

Søværnets Operative Kommando skal kontinuerligt opretholde 3 maritime indsatsenheder (MI-enheder) svarende til 1095 sejldøgn.	Opfyldt
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 <sup>11</sup>
Søværnets Operative Kommando skal opretholde døgnvagt ved 21 kystredningsstationer.	Opfyldt <sup>12</sup>
Marinehjemmeværnet skal med 27 enheder opretholde 9855 beredskabsdøgn.	Opfyldt <sup>13</sup>
NaturErhvervstyrelsen skal opretholde mindst 860 driftsdøgn årligt fordelt på 3 fartøjer.	Opfyldt <sup>14</sup>

<sup>11</sup> SAR beredskabet med redningshelikoptere stationeret i hhv. Aalborg, Skrydstrup og Roskilde har været opfyldt i 1090 døgn i forhold til resultatkravet på 1095 døgn, hvilket giver målopfyldelse "delvist opfyldt". Årsagerne har primært været af teknisk karakter. I 2013 har der under særlige vejrforhold været tildelt en fjerde redningshelikopter til Rønne Lufthavn i alt fem gange, opgjort til fire beredskabsdøgn. De fem beredskabsdøgn, hvor SAR redningshelikopterberedskabet ikke har været fuldt operativ, er opgjort ved at summere antallet af timer, hvor SAR redningshelikopterberedskabet kortvarigt ikke har været klar enten pga. teknisk fejl eller sygdom blandt personel. Disse timer forekommer jævnt henover årets 12 måneder. Der har ikke været tilfælde, hvor en specifik SAR redningshelikoptervagt har været ude af beredskabet i et helt døgn eller mere. Det har i alle tilfælde kun været nogle få timer af gangen, indtil SAR redningshelikoptervagten igen har været fuldt operativ.

<sup>12</sup> Kystredningstjenesten har været tidsmæssigt operativ som følger: Motorredningsbådene 84,7 pct. (krav 95 procent.), Lette redningsbåde 98 pct. (krav 98 procent.) og Redningskøretøjer 99,6 procent. (krav 98 procent.). Den lave målopfyldelse for motorredningsbådene skyldes primært teknisk vedligeholdelse, reparationer samt længerevarende havarier. Målopfyldelsen vurderes samlet set "ikke opfyldt". Det skal bemærkes, at den lave målopfyldelse for motorredningsbådene ikke er et udtryk for, at Redningsstationen som helhed ikke har været operativ, idet den enkelte redningsstation også har haft en større og/eller mindre let redningsbåd af typen LRB eller FRB til rådighed.

<sup>13</sup> Marinehjemmeværnet har opretholdt 9910 beredskabsdøgn (Krav 9855 beredskabsdøgn), hvilket giver målopfyldelse "opfyldt"

<sup>14</sup> NaturErhvervstyrelsens tre fiskeriinspektionsfartøjer har leveret 893 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 860 sejldøgn, hvilket giver målopfyldelse "Opfyldt". NaturErhvervstyrelsen har på forsøgsbasis deltaget med et mindre fiskerikontrolskib i 240 beredskabsdøgn til kystnær sejlads i de indre danske farvande.

## Reaktionstid

Den maksimale reaktionstid i redningscentralen (JRCC) ved eftersøgnings- og redningsoperationer skal i 98 procent af alle indsættelser være under 6 minutter.	Delvist opfyldt <sup>15</sup>
Den gennemsnitlige reaktionstid skal være under 5 minutter.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for søværnets maritime indsatsheder 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 inden for tidsrummet 0700-2200 er 15 minutter i mindst 98 procent af indsættelserne.	Delvist opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter inden for tidsrummet 0700-2200 er op til 13 minutter.	Opfyldt <sup>16</sup>
Den maksimale reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter inden for tidsrummet 2200-0700 er 30 minutter i mindst 98 procent af indsættelserne.	Opfyldt <sup>17</sup>
Den gennemsnitlige reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter inden for tidsrummet 2200-0700 er op til 25 minutter.	Opfyldt

<sup>15</sup> For reaktionstid vurderes målopfyldelsen samlet set at være "opfyldt". JRCC reaktionstid har i 312 tilfælde ud af 331 været inden for den maksimalt fastsatte reaktionstid, hvilket giver målopfyldelse "delvist opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid var 2 minutter og 16 sekunder, hvilket giver målopfyldelse "opfyldt". Årsagen til den delvise 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.

<sup>16</sup> Flyvevåbnets redningshelikoptere har i 2013 i tidsrummet 0700 – 2200 udført 223 SAR missioner. Af disse var reaktionstiden mindre end 15 minutter i 213 tilfælde, hvilket svarer til 95,5 pct. af missionerne, hvilket giver målopfyldelsen "Delvist opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 0700-2200 var i 2013 8 minutter, hvilket giver målopfyldelsen "Opfyldt".

<sup>17</sup> Flyvevåbnets redningshelikoptere har i tidsrummet mellem kl. 2200-0700 i 2013 udført 60 SAR missioner. Af disse var reaktionstiden mindre end 30 minutter i 60 tilfælde, hvilket svarer til 100 pct. af missionerne, hvorfor målet er "Opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 2200 – 0700 var 12 minutter. I forhold til den gennemsnitlige reaktionstid vurderes målopfyldelse "Opfyldt".

Den maksimale reaktionstid for NaturErhvervstyrelsens skibe er 30 minutter.	Opfyldt <sup>18</sup>
Den gennemsnitlige reaktionstid i havn skal være under 25 minutter.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Søværnets Kystredningsenheder er 20 minutter.	Opfyldt <sup>19</sup>
Den gennemsnitlige reaktionstid er op til 15 minutter.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Hjemmeværnets enheder er 60 minutter.	Delvist opfyldt <sup>20</sup>
Den gennemsnitlige reaktionstid er op til 45 minutter.	Opfyldt

## Redning

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

## 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> </ul>	Opfyldt <sup>23</sup>
--	-----------------------

<sup>18</sup> NaturErhvervstyrelsens fiskerikontrolskibe har været involveret i 15 eftersøgnings- og redningsaktioner. Alle indsættelser havde en reaktionstid på under 25 minutter, hvilket giver en målopfyldelse på 100 pct. - "Opfyldt". Gennemsnitlig reaktionstid giver målopfyldelsen "Opfyldt".

<sup>19</sup> Kystredningstjenestens enheder har i 131 tilfælde ud af 133 udkald haft en reaktionstid på mindre end 20 minutter, hvilket giver en målopfyldelse på 98,5 pct. - "Opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid giver målopfyldelsen "Opfyldt".

<sup>20</sup> Marinehjemmeværnet var i 2013 involveret i 69 redningsaktioner. I 65 tilfælde af disse var reaktionstiden mindre end 60 minutter, svarende til 94,2 pct., hvilket giver en målopfyldelse - "Delvist opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid var 20 minutter, hvilket giver en målopfyldelse - "Opfyldt".

<sup>21</sup> Antallet af omkomne som følge af nødsituationer var 23, hertil kommer at der fortsat savnes 1 person. Der er således reddet 96,8 pct. af de personer, der i det danske SAR område har været i fare for at omkomme.

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• én international øvelse hvert tredje år, som tilstræbes på skift at involvere lande, med hvem Danmark har operative samarbejdsaftaler.<sup>22</sup></li></ul> |  |
|---|--|

Sammenfattende er det vurderingen, at redningstjenestens resultat for året 2013 er tilfredsstillende.

## Afslutning

Det er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at 2013 for sø- og flyveredningstjenesten har været et normalt år, hvor resultatet samlet set er tilfredsstillende.

Det kan konstateres, at redningstjenesten i år har haft en tilfredsstillende redningsprocent på 96,9 procent, jf. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds resultatkrav for sø- og flyveredningstjenesten.

Sammenholdes dette med rapportens oversigt over redningsprocenten over de seneste fem år, er den gennemsnitlige redningsprocent på 95,9 procent, hvilket ligeledes er tilfredsstillende.

---

<sup>23</sup> Der har i 2013 været afholdt 12 øvelser med fokus på søredningstjeneste og maritime katastrofer.

<sup>22</sup> Der har siden 1996 været afholdt en årlig international øvelse ved Bornholm – BALTIC SAREX. Øvelsens primære fokus områder er samarbejde mellem operative enheder fra Østersø området. Øvelsen har i 2013 været planlagt af en stab med repræsentanter fra Danmark, Sverige og Tyskland. Dette koncept videreføres i 2014.