

November 2015



SKIBSFARTENS OG LUFTFARTENS REDNINGSRÅDS ÅRLIGE
REDEGØRELSE FOR SØ- OG FLYVEREDNINGSTEJENSTEN I
DANMARK 2014



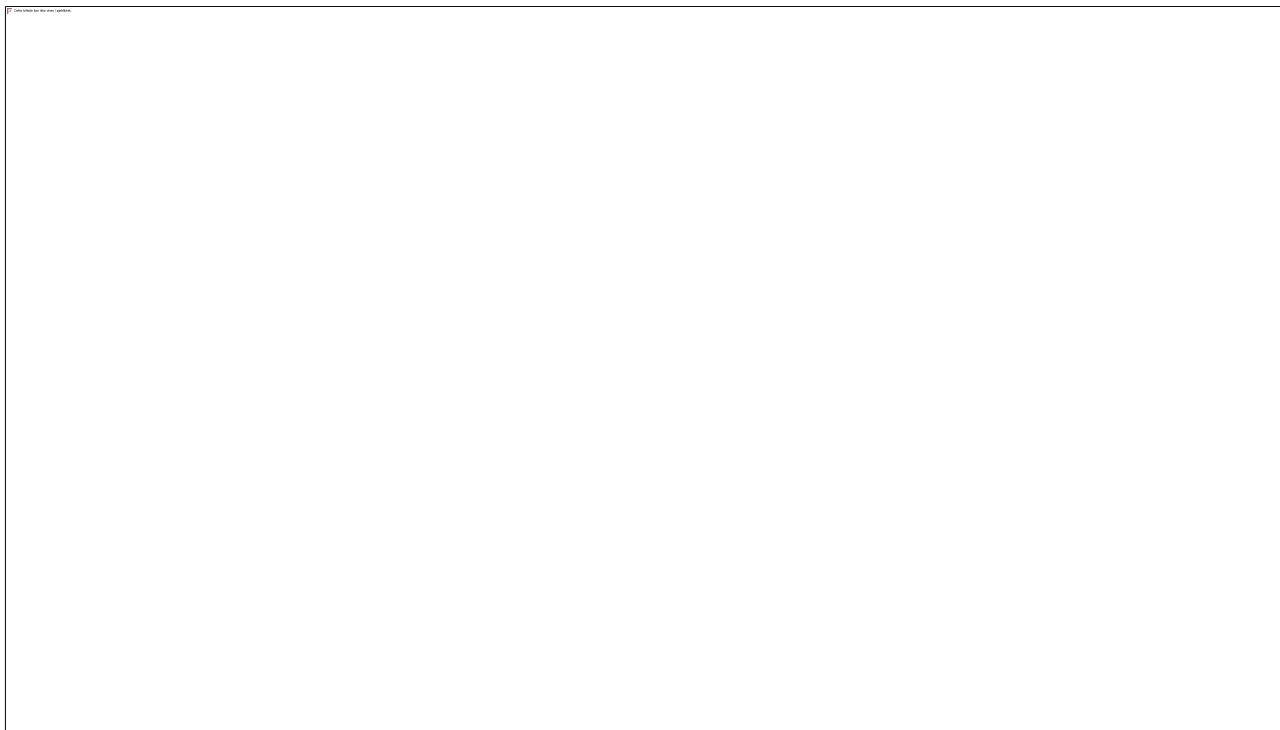
Resumé

Mål- og resultatkravet for sø- og flyveredningstjenesten i Danmark er en gennemsnitlig redningsprocent på 94 procent målt over en femårig periode. Over den seneste femårige periode har sø- og flyveredningen haft en gennemsnitlig redningsprocent på 95,8 procent, hvorved mål- og resultatkravet er opfyldt. Det er sammenfattende vurderingen, at redningstjenestens resultat for året 2014 er tilfredsstillende.

Isoleret betragtet for 2014 har redningsprocenten været på 92,5 procent. Det er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at dette års redningsprocent ikke afspejler en generel tendens eller grundlæggende problemer i sø- og flyveredningstjenesten. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd følger udviklingen i redningsprocenten nøje.

Indledning

Denne redegørelse er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds årlige redegørelse for sø- og flyveredningstjenesten i dansk eftersøgnings og redningsområde (se figur 1).



Figur 1. Kort over dansk eftersøgnings og redningsområde

Søredning er betegnelsen for indsatsen til redning af nødstedte på havet med alle nødvendige midler, hvor flyveredning er betegnelsen for den redningsindsats, der udføres til undsættelse af fly i nød.

Redegørelsen er baseret på Forsvarskommandoens og Søværnets Operative Kommandos, nu Den Værnsfælles Forsvarskommandos¹, indrapportering for sø- og flyveredningstjenesten i Danmark i 2014. Redegørelsen indeholder bl.a. en statistisk behandling af sø- og flyveredningstjenestens aktiviteter i 2014, herunder en sammenligning med tallene for bl.a. 2013. Redegørelsen beskriver endvidere opfyldelsesgraden for Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds mål- og resultatkrav for sø- og flyveredningstjenesten i Danmark.

Sø- og flyveredningstjenesten

I Danmark er der oprettet en eftersøgnings- og redningstjeneste, der dagligt benævnes SAR tjenesten (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.

¹ Forsvarskommandoen og Søværnets Operative Kommando blev nedlagt den 1. oktober 2014 og sammen med øvrige kommandoer mv. samlet i Den Værnsfælles Forsvarskommando.

SAR-tjenesten har frem til den 1. oktober 2014 været ledet af Joint Rescue Coordination Centre Danmark (JRCC Danmark) beliggende ved Søværnets Operative Kommando i Aarhus. Efter organisationsændringen i Forsvaret den 1. oktober 2014 er JRCC Danmark organisatorisk placeret ved Den Værnsfælles Forsvarskommando, Joint Operations Centre (VFK-JOC) i Aarhus.

JRCC Danmark har ansvaret for at assistere nødstedte personer, skibe, havanlæg og luftfartøjer. SAR-tjenesten består af en struktur med faste statslige ressourcer samt bidrag fra såvel kommunale myndigheder som private og frivillige organisationer.

De faste operative indsatsenheder omfatter:

- Flyvevåbnets redningshelikoptere
- Søværnets Kystredningstjeneste
- Søværnets maritime indsatsenheder
- Marinehjemmeværnets fartøjer
- NaturErhvervstyrelsens fartøjer
- Søfartstyrelsens inspektionsfartøjer

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd

På baggrund af anbefaling i betænkning af den 27. juni 1957 om skibsfartens og luftfartens redningstjenester og efter aftale med de berørte ministerier blev Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd nedsat af forsvarsministeren den 25. maj 1960. Redningsrådet har bl.a. 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 internationale bestemmelser påhviler danske myndigheder at udføre eller lade udføre i relation til skibsfarten og luftfarten, jf. gældende cirkulære om Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd af den 18. juni 2012.

Redningsrådet består af medlemmer, der udpeges af henholdsvis Forsvarsministeriet, Justitsministeriet, Erhvervs- og Vækstministeriet, Transport og Bygningsministeriet, Miljø og Fødevarerministeriet samt Sundheds- og Ældreministeriet. Forsvarsministeriet varetager formandskabet.

Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjeneste Danmark har til opgave at styrke og udvikle det tværgående praktiske samarbejde mellem de bidragende myndigheder og enheder inden for sø- og flyveredningstjenesten. Kontaktgruppen refererer direkte til Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd, hvilket bl.a. sikrer, at vurderinger og anbefalinger fra de operative aktører hurtigt kan behandles i Redningsrådet og evt. implementeres. Med henblik på at styrke og udvikle det tværgående arbejde mellem de bidragende myndigheder deltager formændene for henholdsvis Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjenesten Danmark og Den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjenesten Arktis i Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd møder.

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd har udarbejdet mål- og resultatkrav for de faste 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 inden for redningstjenesten, således at der er mulighed for løbende at vurdere eventuelle behov for tiltag eller tilpasninger. Mål- og resultatkrav skal ses som et dynamisk dokument, som løbende evalueres og justeres af Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd.

Sø- og flyveredningstjenestens opgaver er beskrevet i håndbogen for sø- og flyveredningstjenesten i det danske område, benævnt SAR Danmark, som udgives af Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd. Opgaverne kan overordnet opdeles i 3 hovedgrupper:

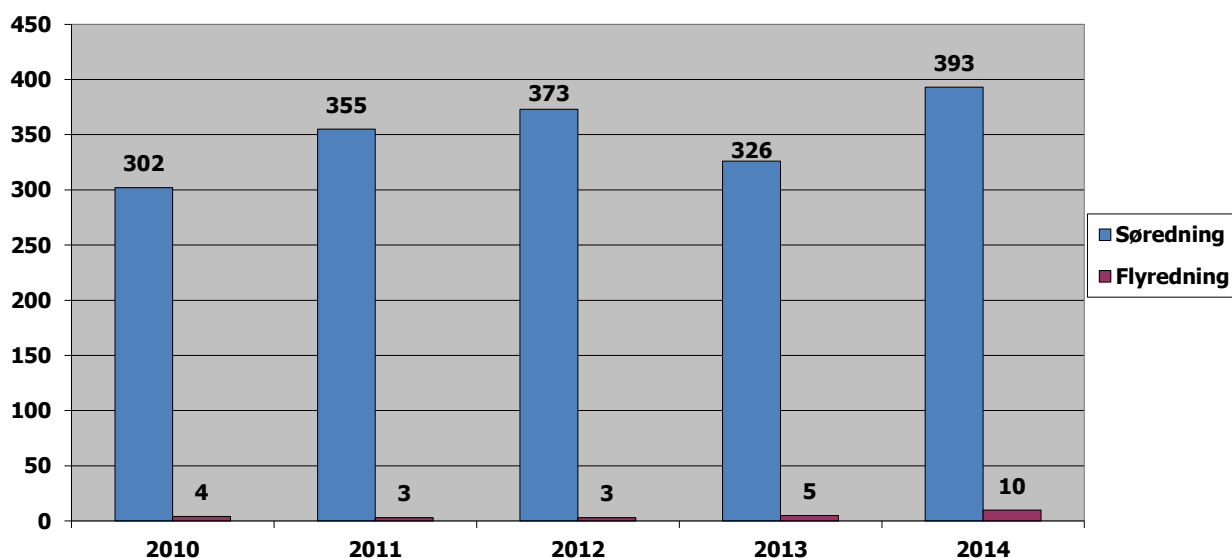
- Egentlige redningsoperationer, herunder patientevakueringer fra skibe og offshore installationer. Kendetegnende for disse redningsoperationer er, at JRCC Danmark har den koordinerende ledelse.
- Støtte til politiet i form af assistance ved blandt andet humanitære eftersøgninger på land, hvor politiet 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 2014

I 2014 har sø- og flyveredningstjenesten i Danmark enten ledet egne redningsoperationer eller assisteret andre nationers sø- og flyveredningstjenester i 403 tilfælde. De 403 redningsoperationer omfatter: patientevakueringer fra skibe, eftersøgnings- og redningsoperationer til nødstedte skibe, havanlæg, nødstedte fly (civile som militære) samt personer i vandet, det være sig i forhold til badeulykker, fritidsfiskere og tilsvarende.

Redegørelsen indeholder en statistisk sammenligning af de seneste fem års tal for perioden 2010-2014, hvor sammenligningen vurderes relevant.

Tallene for egentlige redningsoperationer (figur 2) 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 2: Antal sø- og flyveredningsoperationer for perioden 2010-2014

SAR-operationer

De 403 SAR-operationer i 2014 var fordelt med 393 søredningsoperationer² og 10 flyveredningsoperationer³ - se ovenstående figur.

Hvor der fra 2012 til 2013 kunne konstateres et fald på 47 søredningsoperationer, kan der fra 2013 til 2014 konstateres en stigning på 67 søredningsoperationer. Stigningen er på 20,6 procent og er jævnt fordelt over de fem kategorier – flyveulykker, ulykker der involverer erhvervsfartøjer, ulykker der involverer fritidsaktiviteter, ulykker, hvor der formodes at være tale om selvmordsforsøg samt operationer hvor sø- og flyveulykker ej har været konstateret. Der kan ikke umiddelbart gives nogen entydig forklaring på denne forholdsvis store stigning, som vurderes at være et udtryk for normale, statistiske udsving. Ved sammenligning over den seneste femårige periode er gennemsnittet 350 sø- og flyveredningsoperationer per år.

Antallet af flyveredningsoperationer er steget fra fem i 2013 til ti aktioner i 2014. Stigningen er sket inden for de mindre typer luftfartøjer.

Personer i fare for at omkomme ved henholdsvis sø- og flyveulykker

I figur 3 er antallet af personer i fare for at omkomme opdelt i henholdsvis sø- og flyveredningsoperationer. I 2014 har der været 560 personer i fare for at omkomme – fordelt på henholdsvis 480 personer ved søulykker og 80 personer ved flyveulykker.

I antallet af personer i fare for at omkomme ved søulykker har der været en minimal stigning fra 472 personer i 2013 til 480 personer i 2014. Ud af de 480 personer i fare for at omkomme blev 445 personer reddet, hvilket isoleret set for søredningsoperationer svarer til en

² En søredningsoperation omfatter nødstedte fra skibe og offshore anlæg til søs, såvel som badeulykker og mulige selvmordsforsøg i JRCC Danmarks ansvarsområde.

³ En flyveredningsoperation omfatter nødstedte fra fly til søs og på land. Eksempelvis indgår en nødlanding af et fly i en lufthavn i statistikken som flyveredningsoperation, såfremt JRCC har været alarmeret i den forbindelse.

redningsprocent på 92,7 procent. Af de 35 personer der ikke blev reddet, er 29 fundet omkomne - enten i forbindelse med eftersøgningsoperationer eller efterfølgende fundet og identificeret af politiet. Der savnes fortsat seks personer (figur 4).

Det skal bemærkes, at der i 2014 har været 23 formodede selvmord, hvoraf de 12 har været med dødelig udgang. Sammenlignet med 2013 er der sket godt og vel en fordobling inden for denne kategori.

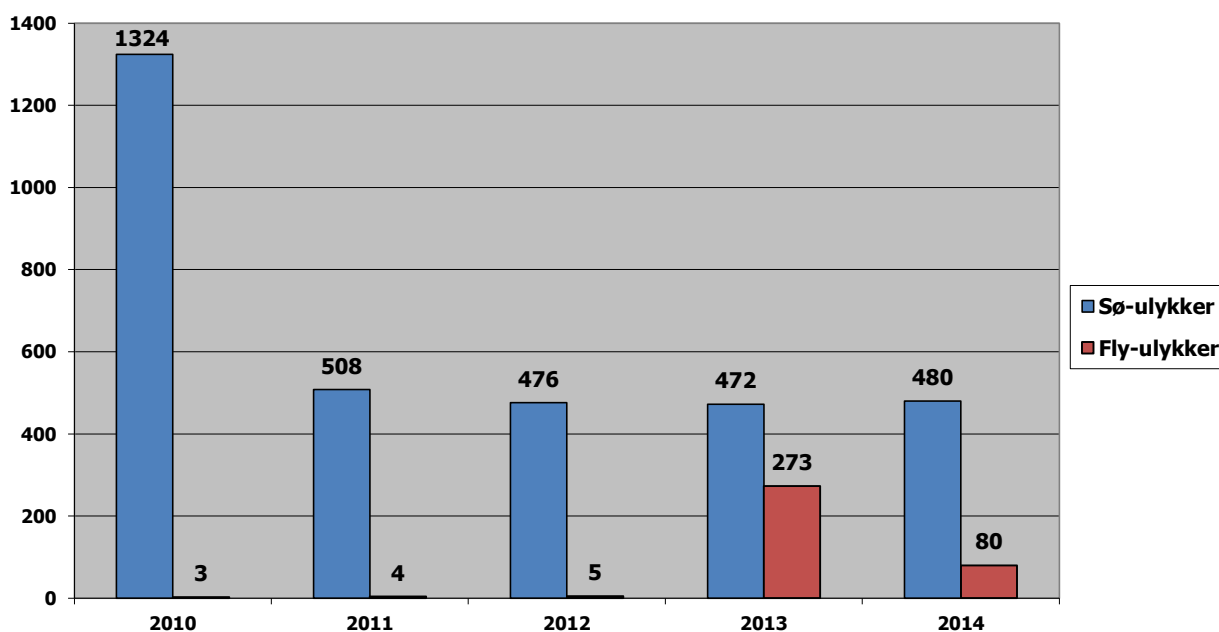
For ulykker der er kategoriseret som "Fritid" ses en stigning i antallet fra 180 til 202, mens stigningen for "personer i fare for at omkomme" er faldet fra 326 i 2013 til 322 i 2014. Der er altså i 2014 sket flere ulykker med færre involverede.

Det kan konstateres, at kategorien "Fritid" svarer for 21 af de 45 omkomne/fortsat savnede. Dette er en stigning fra 13 i 2013.

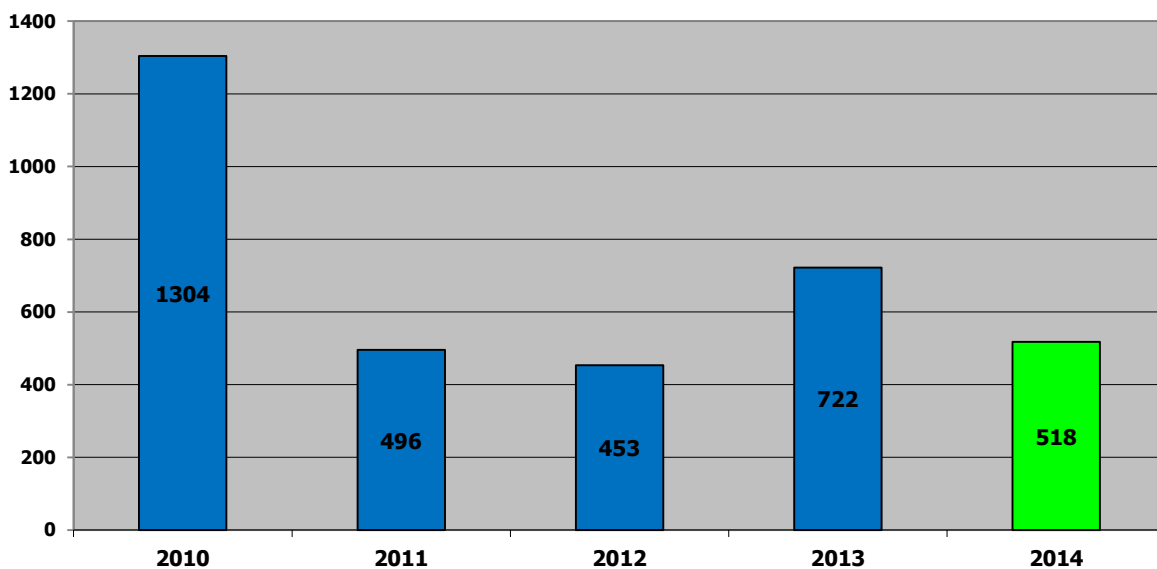
Der har i 2014 været en stigning i antallet af flyveulykker fra 5 til 10 i forhold til 2013. I ni tilfælde var der tale om mindre luftfartøjer, mens det sidste tilfælde var et middelstort passagerfly. Antallet af personer i fare for at omkomme ved flyveredningsoperationer er opgjort som et passagerfly med 68 personer ombord samt ni luftfartøjer med i alt 12 personer om bord.

I 2014 er der i forbindelse med flyulykker registreret syv omkomne, hvor to ulykker alene resulterede i seks omkomne - dels et helikopterstyrt med fire personer omkomne, dels et mindre sportsfly med to personer omkomne.

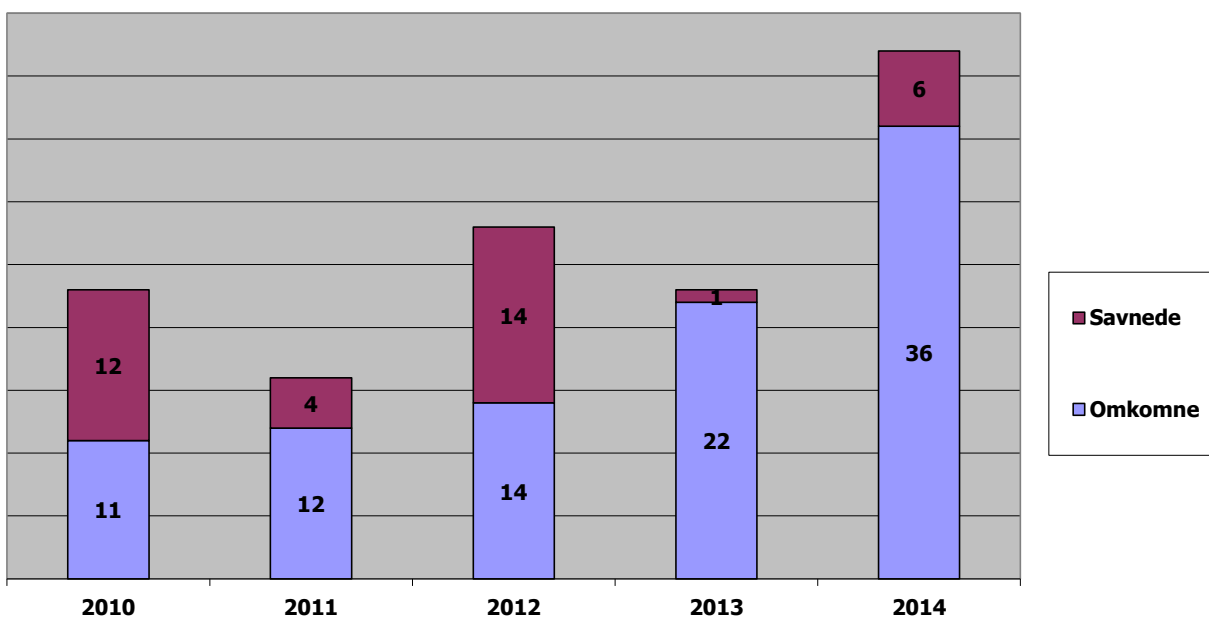
Samlet for flyveulykker har der været 80 personer i fare for at omkomme og af disse er 73 blevet reddet enten af SAR enheder eller ved egen hjælp, hvilket isoleret set for flyveredningsoperationer svarer til en redningsprocent på 91,3 procent.



Figur 3. Antallet af personer i nød i perioden 2010-2014.



Figur 4. Samlet oversigt over antallet af reddede i perioden 2010-2014.



Figur 5. Samlet antal omkomne og savnede for sø- og flyveredninger i perioden 2010-2014.

Årsagen til det høje antal omkomne og savnede i 2014 sammenlignet med foregående år skyldes to flystyrt med i alt seks omkomne, en markant stigning i antallet af selvmordsforsøg med dødelig udgang samt en markant stigning inden for dykkerulykker.

Samlet redningsprocent

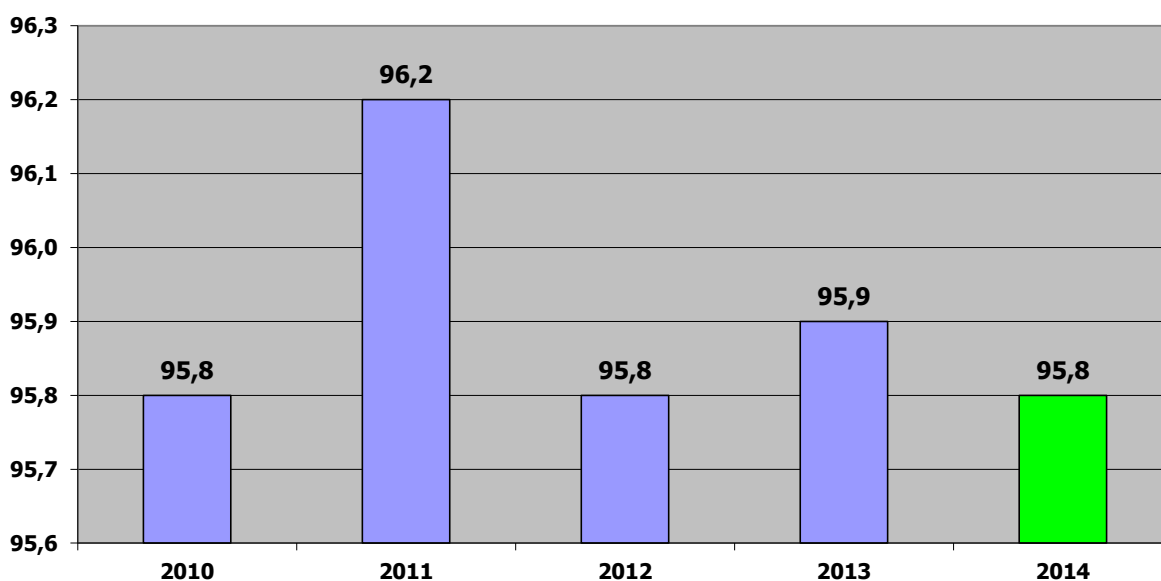
Mål- og resultatkravet for sø- og flyveredningstjenesten i Danmark er en gennemsnitlig redningsprocent på 94⁴ procent målt over en femårig periode. Over den seneste femårige periode har sø- og flyveredningen haft en gennemsnitlig redningsprocent på 95,8 procent, hvilket er tilfredsstillende i forhold til mål- og resultatkravet. Den gennemsnitlige redningsprocent for de seneste fem år fremgår af figur 6.

I 2014 var 560 personer i nød, hvoraf 518 personer blev reddet. Der omkom 36 personer som følge af nødsituationer. Der savnes fortsat seks personer ved årets udgang. Derved er redningsprocenten isoleret betragtet for 2014 på 92,5 procent.

Blandt det relativt høje antal omkomne i 2014 kan det konstateres, at flere personer blev fundet omkomne, selvom de i forhold til vandtemperaturen kunne have overlevet. Hertil kommer, som tidligere nævnt, mere end en fordobling i antallet af formodede selvmordsforsøg med dødelig udgang.

Det er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at dette års redningsprocent ikke afspejler en generel tendens eller grundlæggende problemer i sø- og flyveredningstjenesten.

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd har fokus på om dette års lave redningsprocent skulle fortsætte i 2015.



Figur 6. Den gennemsnitlige redningsprocent for de seneste fem år. Kravet er mindst 94 procent.

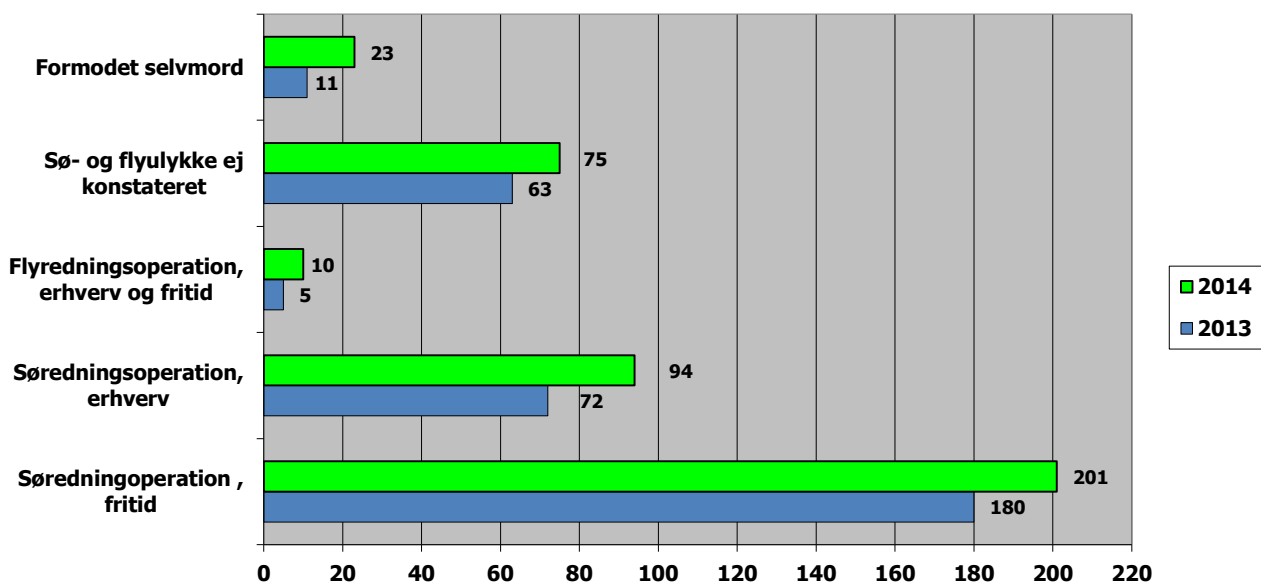
⁴ Det skal fremhæves, at kravet til en redningsprocent på 94 procent ikke er et udtryk for at der accepteres et tab på seks procent, men derimod et udtryk for, at det realistisk ikke er muligt at redde 100 procent. Der vil altid være tilfælde, hvor personer bevidst har valgt at eksempelvis at springe i havet (f.eks. ved selvmordsforsøg).

Typer af redningsoperationer

De 403 redningsoperationer er opdelt i forskellige kategorier, se nedenstående figur 7. Af figuren fremgår det, at der i årets løb har været gennemført 75 operationer, hvor det på trods af anmeldelsen 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 75 operationer stammer 15 fra anmeldelser om observation af nødraketter, hvilket svarer til 20,0 procent. Som oftest sker disse anmeldelser om observationer af nødraketter i god tro, men observationerne kan også skyldes andre lysfænomener. I 2014 har der således været en del henvendelser om rispapirlamper⁵, der blev antaget for at være nødraketter. Af disse anmeldelser har flere udløst en SAR-operation, der efterfølgende er blevet afsluttet uden tegn på at en sø- eller flyulykke havde fundet sted.

Det skal bemærkes, at tallene i figur 7-10 ikke umiddelbart kan sammenholdes, idet registreringen fra én redningsaktion kan fremgå i flere forskellige kategorier i de enkelte figurer.

Som det fremgår af figur 7 har der i 2014 været en samlet stigning på 20,6 procent i forhold til iværksatte operationer i 2013. Stigningen er jævnt fordelt over de fem kategorier, som SAR-operationer inddeles i: flyveulykker, ulykker der involverer erhvervsfartøjer, ulykker der involverer fritidsaktiviteter, ulykker, hvor der formodes at være tale om selvmordsforsøg samt operationer, hvor sø- og flyveulykker ej har været konstateret.

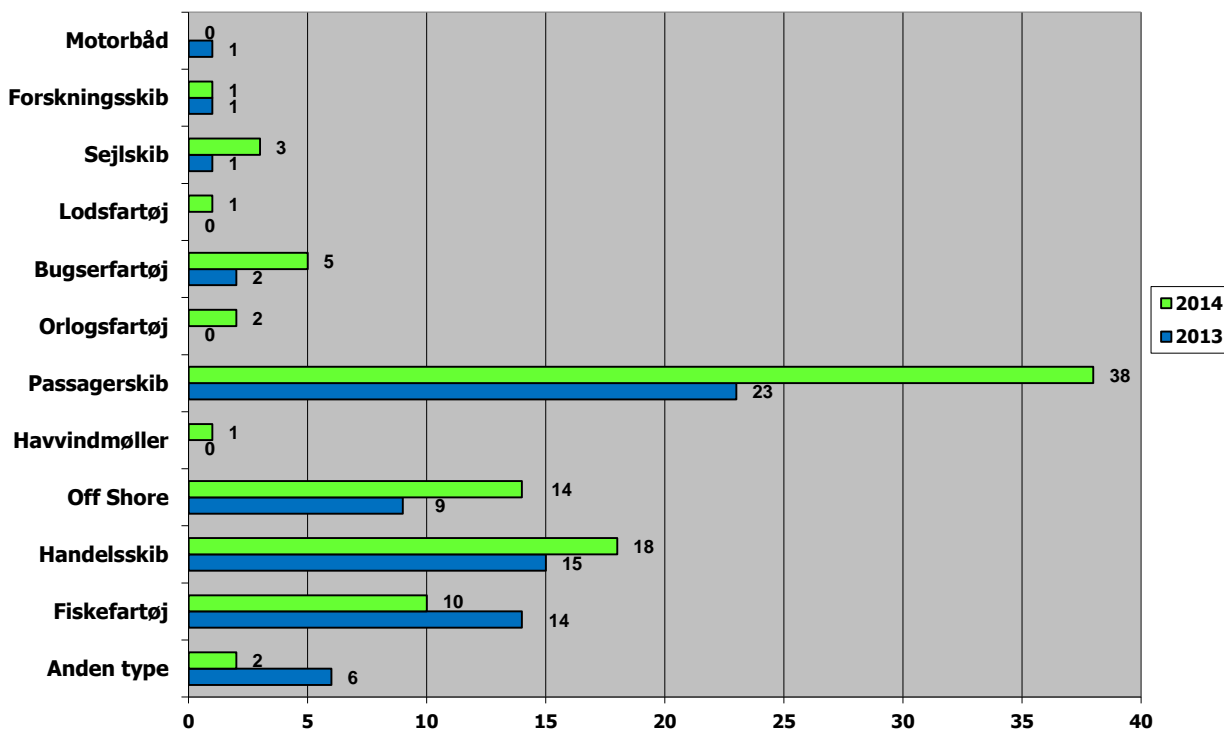


Figur 7. Fordeling i undergrupper af årets i alt 403 gennemførte eftersøgnings- og redningsoperationer.

I figur 8 sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Søredningsoperationer, erhverv" for henholdsvis 2013 og 2014.

⁵ Opsendelse fra stranden om aftenen og om natten af rispapirlamper med et brændende lys har været mere populært end set tidligere år.

Som det fremgår af figur 8 er der sket et fald inden for "fiskefartøjer", mens der er registreret en markant stigning for passagerskibe. Ud af de 38 registrerede iværksatte SAR-operationer for passagerskibe har de 36 været patientevakueringer.

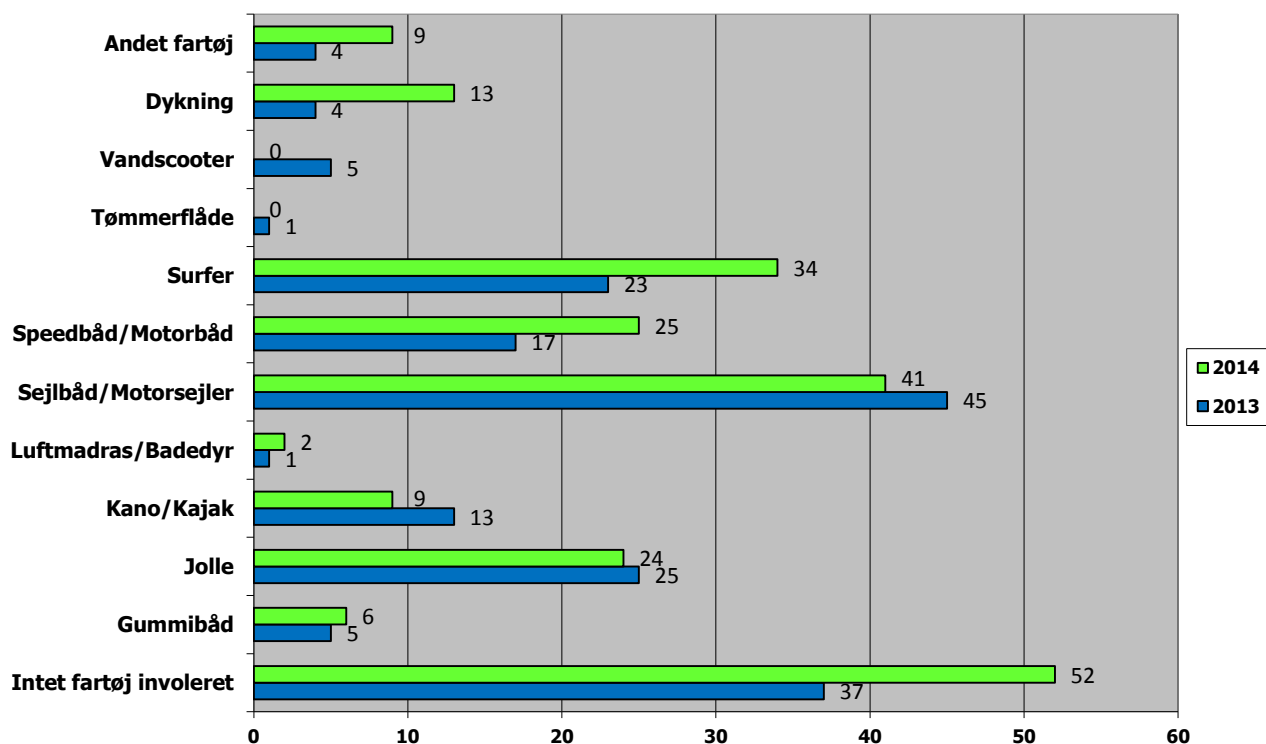


Figur 8. Fordeling af søredningsoperationer inden for hovedkategorien "Erhverv" opdelt på skibstype.

I figur 9 sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Søredningsoperationer, fritid" for henholdsvis 2013 og 2014.

Af figur 9 fremgår det også, at der er en markant stigning af ulykker inden for dykkersporten. I 2014 blev der registreret 13 ulykker mod kun fire i 2013. Der er ikke nogen særsomt forklaring på denne stigning, men det tilskrives den øgede interesse for dykkersporten og dermed et øget antal udøvere generelt.

Inden for kategorien "intet fartøj involveret" ses ligeledes en stigning. Kategorien omfatter ulykker blandt badende, kystfiskere, svømmere samt ulykker, hvor folk er faldet i vandet fra kaj- eller broanlæg og tilsvarende ulykker.

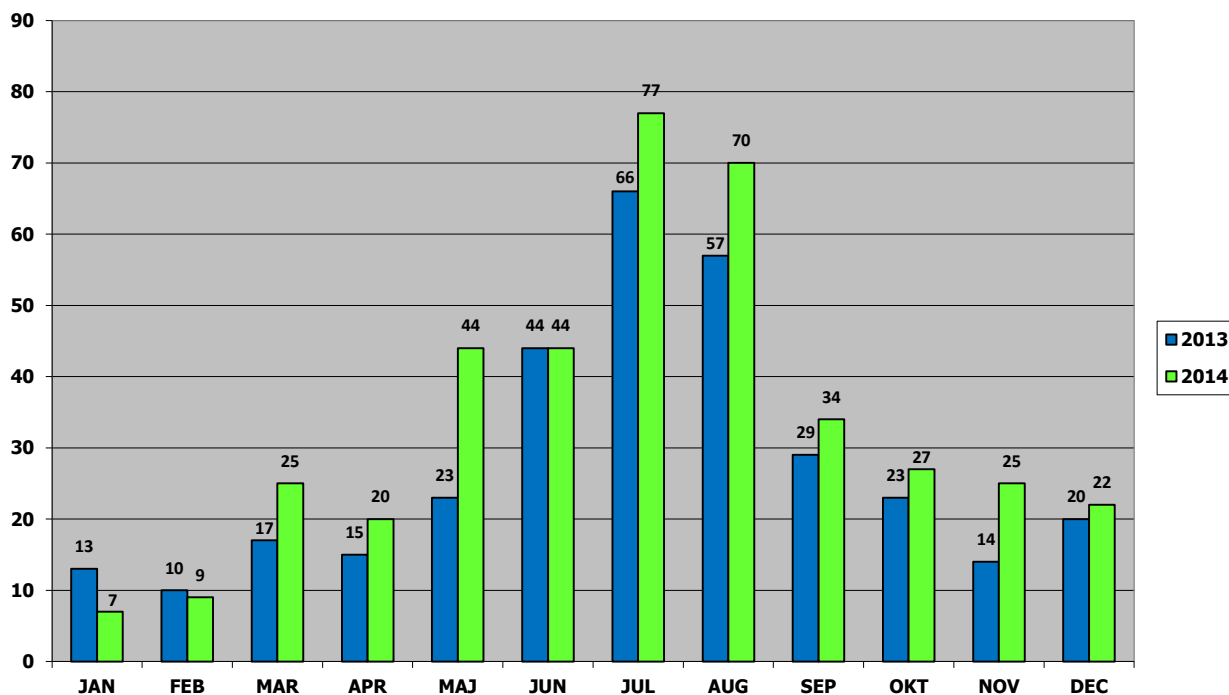


Figur 9. Fordelingen af søredningsoperationer inden for hovedkategorien "fritidsulykker".

Sæsonudsving

Fordelingen af redningsoperationer over året adskiller sig ikke væsentligt fra normalbilledet. I 2014 har det forventede sæsonudsving fulgt normalbilledet som følge af fritidssejler- og badesæson mv.

Udsvingene inden for især fritidssejler- og badesæson er meget afhængige af vejr-mæssige forhold, eksempelvis er 21 ud af 44 ulykker i maj relateret til fritidsaktiviteter, hvilket afspejler at temperaturen i maj 2014 lå over gennemsnittet for de seneste 50 år (jv. DMI.dk).



Figur 10. Antallet af redningsoperationer fordelt over årets 12 måneder.

Sø- og flyveredningsressourcer

I 2014 er der alene sket mindre ændringer til sø- og flyveredningstjenestens ressourcer i Danmark. NaturErhvervstyrelsens fartøj HAVTERNEN har på forsøgsbasis i 2013 bidraget med 240 beredskabsdøgn. Efter endt evaluering har NaturErhvervstyrelsen besluttet at videreføre dette beredskab på permanent basis.

Assistance til andre myndigheder

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

Politi

I 2014 blev der gennemført 38 assistancer i form af eftersøgninger til støtte for Politiet. I forhold til 2013 med 24 assistancer er det en stigning på 58,3 procent. I 2014 udgjorde antallet af timer til støtte for politiet med helikopter 58 timer, hvor der til sammenligning i 2013 blev ydet 34 timer.

Der ses ikke nogen umiddelbar forklaring på stigningen, men det kan formentlig skyldes, at JRCC Danmark i højere grad end tidligere tilskynder politiet til under eftersøgningsoperationer over land at rekvirere helikopterstøtte på et tidligere tidspunkt i forløbet end tidligere for herved at opnå større sandsynlighed for at finde eftersøgte i live.

Sundhedsvæsenet

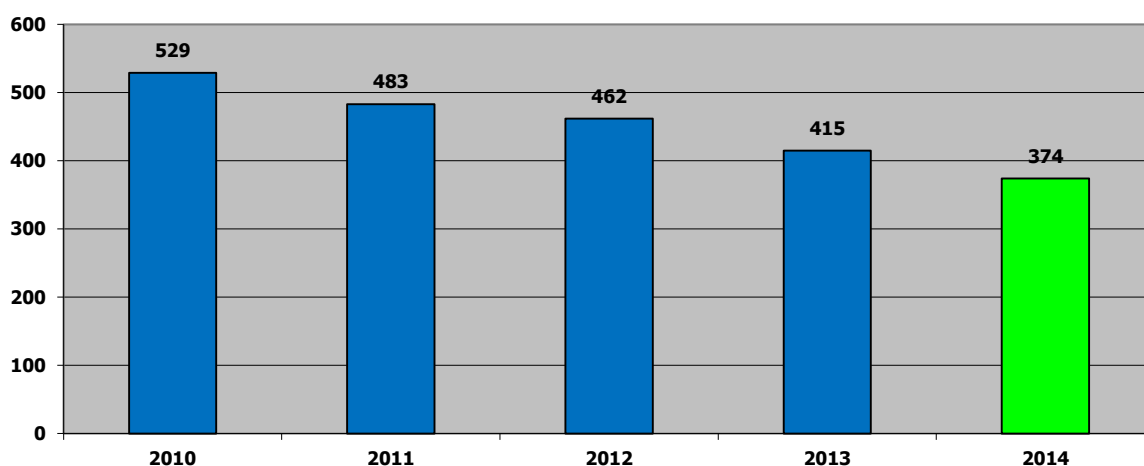
I 2014 udførte flyvevåbnets redningshelikoptere i alt 374 assistancer for sundhedsvæsenet. Dette er et fald på 41 assistancer i forhold til 2013. Det er vurderingen, at faldet skyldes indfasningen af den permanente landsdækkende akutlægehelikopterordning. Hertil kommer,

at JRCC Danmark og akutmedicinske koordinationscentre (AMK) i snævert samarbejde har fastlagt stringente procedurer for rekvirering af helikopterstøtten fra JRCC Danmark.

De 374 assistancer til sundhedsvæsenet var 372 ambulanceflyvninger fra øer og andre isolerede lokaliteter samt overflytninger af patienter mellem hospitaler og to livsvigtige transporter af lægehold.

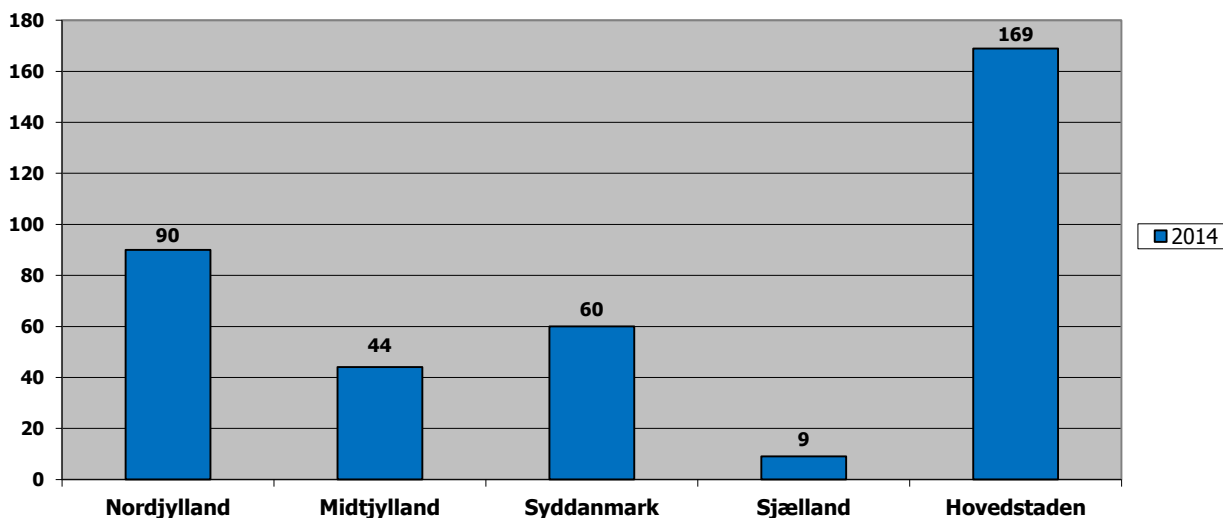
I 2014 blev der ydet 514 flyvetimer, hvor der til sammenligning i 2013 blev ydet 558 flyvetimer, hvilket svarer til et fald på knap otte procent.

Antallet af ambulanceflyvninger for de seneste fem år fremgår af figur 11.



Figur 11. Antal af ambulanceflyvninger 2010-2014.

Figur 12 giver en oversigt over fordelingen af gennemførte ambulanceflyvninger fordelt på de rekvirerende akutmedicinske koordinationscentre (AMK) i de enkelte regioner. Baggrunden for denne måde at opgøre ambulanceflyvningerne på er, at det i 2013 blev gjort entydigt, at en rekvisition fra sundhedsvæsenet om helikopterassistance skal tilgå JRCC Danmark fra den pågældende regions AMK og ikke direkte fra de enkelte sygehuse, hvilket tidligere har været praktiseret.



Figur 12. Antallet af ambulanceflyvninger fordelt på regionerne i 2014.

De geografiske strækninger, hvor Forsvarets helikoptere i 2014 oftest støttede AMK funktionen er opgjort herunder:

Rønne til København:	156 rekvisitioner	(Region Hovedstaden)
Læsø til Jylland:	40 rekvisitioner	(Region Nordjylland)
Ærø til Fyn:	30 rekvisitioner	(Region Syddanmark)
Samsø til Jylland:	27 rekvisitioner	(Region Midtjylland)

De resterende 119 rekvisitioner fordeler sig jævnt inden for de enkelte regioners geografiske områder.

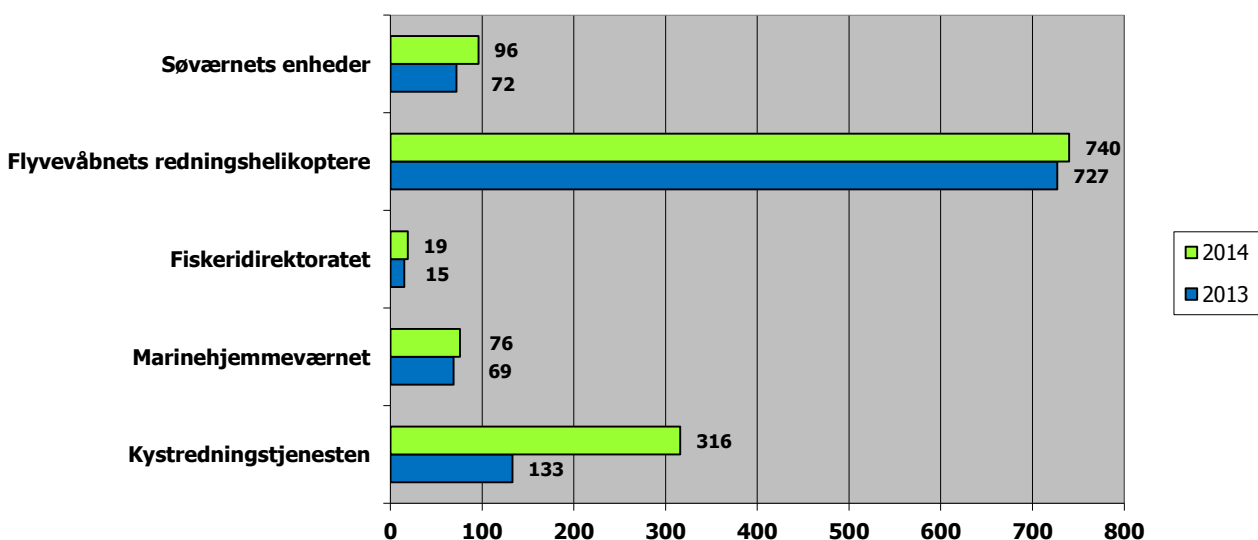
Anvendte ressourcer til redning

Brugen af de permanente sø- og flyveredningsressourcer i 2014 fremgår af figur 13.

Udførende enheder	Antal udkald	Antal timer
Søværnets Kystredningstjeneste	316	714
Marinehjemmeværnet	76	170
NaturErhvervstyrelsen	19	46
Flyvevåbnets redningshelikoptere	740 ⁶	991
Søværnets enheder	96	231
I alt	1247	2152

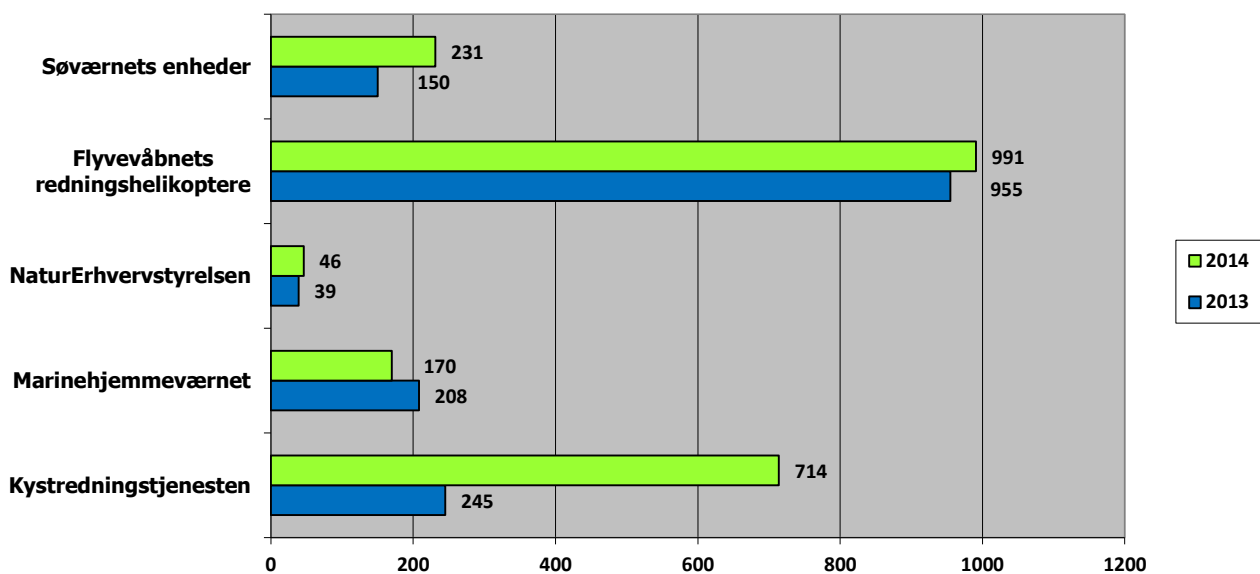
Figur 13. Anvendelse af de permanente ressourcer i 2014

Antallet af udkald samt forbrug af timer for de faste ressourcer er endvidere opgjort i henholdsvis figur 14 og 15 for 2013 og 2014. Udover ovennævnte var der i årets løb bidrag fra en række andre ikke permanente myndigheder og ressourcer.



Figur 14. Antallet af udkald fordelt på redningsenheder i 2013 og 2014.

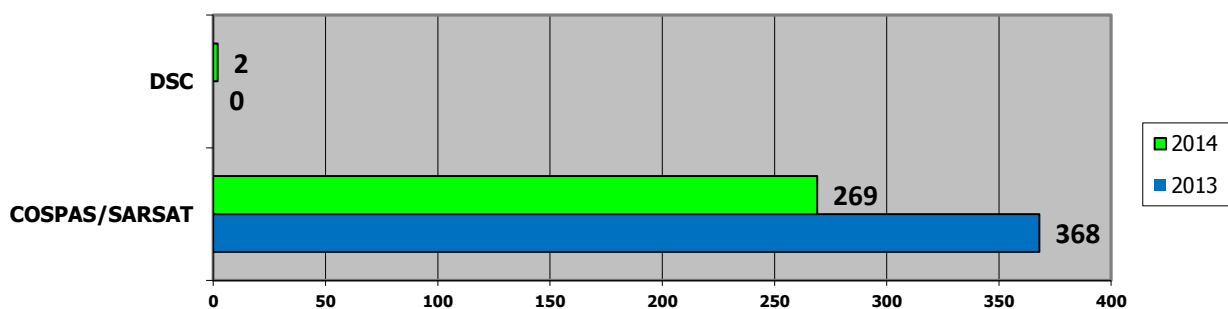
⁶ Det skal bemærkes, at ud af de 740 udkald af redningshelikopterne var 319 udkald til redningsaktioner.



Figur 15. Antallet af timer de permanente redningsressourcer har været indsat i 2013 og 2014.

Elektroniske alarmer

Sø- og flyveredningstjenesten har i 2014 registreret i alt 271 alarmer fra Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)⁷. Inden for de enkelte GMDSS-elementer var antallet af alarmer fordelt med 269 COSPAS-SARSAT⁸ og 2 DSC⁹ alarmer.



Figur 16. Antallet af GMDSS alarmer 2013 og 2014.

Mål- og resultatkrav for sø- og flyveredningstjenesten

I 2014 har sø- og flyveredningstjenesten indsamlet data for at måle graden af opfyldelsen af de mål- og resultatkrav, som Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd har opstillet.

De anførte mål- og resultatkrav omfatter følgende permanente bidragsydere til sø- og flyveredningstjenesten:

⁷ Global Maritime Distress and Safety System består af en satellitkommunikationsdel, benævnt COSPAS-SARSAT (se note 7) og en stationær VHF-del, benævnt DSC (se note 8).

⁸ Betegnelsen dækker de russiske ord for "satellitssystem 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.

⁹ DSC står for "Digital Selective Call" og indebærer, at man fra stationære VHF-anlæg kan udsende nødpkald automatisk.

- Forsvaret
- Marinehjemmeværnet
- NaturErhvervstyrelsen
- Søfartsstyrelsen

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.

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.

De konkrete mål- og resultatkrav beskrives i det følgende sammen med opfyldelsen heraf.

Beredskab

I det nedenstående skema gennemgås opfyldelsesgraden for målopfyldelsen for de enkelte delelementer af beredskabet.

Søværnets Operative Kommando skal kontinuerligt opretholde tre 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
Søværnets Operative Kommando skal opretholde døgnvagt ved 21 redningsstationer.	Opfyldt
Marinehjemmeværnet skal med 27 enheder opretholde 9855 beredskabsdøgn.	Opfyldt
NaturErhvervstyrelsen skal opretholde mindst 860 driftsdøgn årligt fordelt på tre fartøjer.	Opfyldt
Samlet vurdering for beredskabet	Opfyldt

Af skemaet fremgår det, at målopfyldelsen for beredskabet samlet set vurderes 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 1087 døgn i forhold til resultatkravet på 1095 døgn, hvilket giver

målopfyldelse "delvist opfyldt". Årsagerne har primært været af teknisk karakter. De otte beredskabsdøgn, hvor SAR beredskabet med redningshelikoptere ikke har været fuldt operativ, er opgjort ved at summere antallet af timer, hvor SAR beredskabet kortvarigt ikke har været klar enten pga. teknisk fejl¹⁰ eller sygdom blandt personel¹¹. Disse timer forekommer jævnt henover årets 12 måneder. Der har ikke været tilfælde, hvor en specifik SAR vagt 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 vagten igen har været fuldt operativ. En redningshelikopter har i 2014 endvidere været forlagt til Rønne Lufthavn i alt to gange, opgjort til ét beredskabsdøgn.

- Det skal afslutningsvis understreges, at der aldrig har været mere end én helikopter ude af beredskab ad gangen.
- NaturErhvervstyrelsens tre fiskeriinspektionsfartøjer har leveret 906 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 860 sejldøgn, hvilket giver målopfyldelse "Opfyldt".
- Søværnets tre maritime indsatsenheder har i 2014 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 2014 været på 97,5 procent, hvor kravet er 95 procent. De lette redningsbåde har i 2014 haft en funktionstid på 97,5 procent hvor kravet er 98 procent. Redningskøretøjernes funktionstid har i 2014 været på 99,9 procent, hvor kravet er 98 procent. Den marginalt lavere målopfyldelse for de lette redningsbåde skyldes primært udetid på grund af teknisk vedligehold og reparationer af kortere varighed. Målopfyldelsen vurderes 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 mål-opfyldelse "Opfyldt".
- Søfartsstyrelsens inspektionsfartøjer har ikke været aktiveret i 2014.

Reaktionstid

I nedenstående skema gennemgås opfyldelsesgraden på målopfyldelsen for reaktionstiden.

Den maksimale reaktionstid i redningscentralen (JRCC) ved eftersøgnings- og redningsoperationer skal i 98 pct. af alle
--

Delvist opfyldt ¹²

¹⁰ Der foreligger ikke nogen opgørelse over, hvilken form for tekniske problemer, der har været tale om.

¹¹ Det opsummerede antal af timer, hvor helikopterne ikke har været operative, divideres med 24 for at opgøre hvor mange døgn, det har drejet sig om.

¹² For reaktionstid vurderes målopfyldelsen samlet set at være "Opfyldt". JRCC reaktionstid har i 300 tilfælde ud af 313 været inden for den maksimalt fastsatte reaktionstid, hvilket giver målopfyldelse "Delvist opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid var 2 minutter og 32 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.

indsættelser være under seks minutter.	
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
Den maksimale reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter inden for tidsrummet 0700-2200 er 15 minutter i mindst 98 pct. af indsættelserne.	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter inden for tidsrummet 0700-2200 er op til 13 minutter.	Opfyldt ¹³
Den maksimale reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 2200-0700 er 30 minutter i mindst 98 pct. af indsættelserne.	Opfyldt
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
Den gennemsnitlige reaktionstid i havn skal være under 25 minutter.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Søværnets Kystredningsenheder er 20 minutter.	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid er op til 15 minutter.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Hjemmeværnets enheder er 60 minutter.	Delvist opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid er op til 45 minutter.	Opfyldt
Samlet vurdering for reaktionstiden	Opfyldt

Af skemaet fremgår det at målopfyldelsen for reaktionstiden samlet set vurderes at være opfyldt. Følgende skal fremhæves vedr. de enkelte reaktionstider:

- JRCC reaktionstid har i 300 tilfælde ud af 313 været indenfor den maksimalt fastsatte reaktionstid, hvilket giver målopfyldelse "Delvist opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid var 2 minutter og 32 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.

¹³ Flyvevåbnets redningshelikoptere har i 2014 i tidsrummet 0700-2200 udført 269 SAR missioner. Af disse var reaktionstiden mindre end 15 minutter i 269 tilfælde, hvilket svarer til 100 pct. af missionerne, hvilket giver målopfyldelsen "Opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 0700-2200 var i 2014 8 minutter, hvilket giver målopfyldelsen "Opfyldt".

- Flyvevåbnets redningshelikoptere har i tidsrummet mellem kl. 2200-0700 i 2013 udført 50 SAR missioner. Af disse var reaktionstiden mindre end 30 minutter i 50 tilfælde, hvilket svarer til 100 pct. af missionerne, hvorfor målet er "Opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 2200-0700 var 15 minutter. I forhold til den gennemsnitlige reaktionstid vurderes målopfyldelse "Opfyldt".
- NaturErhvervstyrelsens inspektions- og redningsskibe har været involveret i 19 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".
- Kystredningstjenestens enheder har i 313 tilfælde ud af 316 udkald haft en reaktionstid på mindre end 20 minutter, hvilket giver en målopfyldelse på 99,1 pct. - "Opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid giver målopfyldelsen "Opfyldt".
- Marinehjemmeværnet var i 2014 involveret i 76 redningsaktioner. I 71 tilfælde af disse var reaktionstiden mindre end 60 minutter, svarende til 93,4 pct., hvilket giver en målopfyldelse "Delvist opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid var 20 minutter, hvilket giver en målopfyldelse "Opfyldt".

I det efterfølgende gennemgås opfyldelsen af de enkelte mål- og resultatkrav, idet de overordnede forklaringer på opfyldelsesgraden er gennemgået ovenfor:

Redning

I det nedenstående vurderes opfyldelsesgraden for målopfyldelsen for redningen.

Redde mere end 94 procent af nødstedte, der er i fare for at omkomme i dansk SAR-organisations geografiske område set over en femårig periode	Opfyldt
---	---------

Af skemaet fremgår det at målopfyldelsen for redningen er "opfyldt". I den forbindelse skal følgende fremhæves:

- Mål- og resultatkravet for redning over en femårig periode er 94 procent. Den gennemsnitlige redningsprocent for de seneste fem år er 95,8 procent, hvilket giver en målopfyldelse "Opfyldt".
- Antallet af omkomne som følge af nødsituationer var 36. Hertil kommer, at der fortsat savnes 6 personer.

Uddannelse

I nedenstående skema gennemgås opfyldelsesgraden for målopfyldelsen af uddannelse.

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

- | | |
|---|--|
| <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.¹⁴ | |
|---|--|

Af skemaet fremgår det at målopfyldelsen for uddannelse er "opfyldt". I den forbindelse skal følgende fremhæves, at der i 2014 har været afholdt 12 øvelser med fokus på søredningstjeneste og maritime katastrofer.

Konklusion

Det er sammenfattende vurderingen, at redningstjenestens resultat for året 2014 er tilfredsstillende.

Mål- og resultatkravet for redningsprocenten for sø- og flyveredningstjenesten i Danmark er en gennemsnitlig redningsprocent på 94 procent målt over en femårig periode. Over den seneste femårige periode har sø- og flyveredningstjenesten haft en gennemsnitlig redningsprocent på 95,8 procent, hvorved mål- og resultatkravet er opfyldt. Der er isoleret betragtet for 2014 reddet 92,5 procent af de personer, der i den danske SAR-organisations geografiske område har været i fare for at omkomme. Det er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at dette års redningsprocent ikke afspejler en generel tendens eller grundlæggende problemer med sø- og flyveredningstjenesten.

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd vil selvsagt følge udviklingen i redningsprocenten nøje.

De umiddelbare tiltag for JRCC Danmark vil i 2015 være af forebyggende karakter, i form af øget deltagelse i diverse aktiviteter/oplysningskampagner om sikkerhed til søs og på de danske strande.

¹⁴ Der har siden 1996 været afholdt en årlig international øvelse ved Bornholm – BALTIC SAREX. Øvelsens primære fokusområder er samarbejde mellem operative enheder fra Østersøområdet. Øvelsen har i 2014 været planlagt af en stab med repræsentanter fra Danmark, Sverige og Tyskland. Dette koncept videreføres i 2015 med henblik på fremtidigt at rotere det samlede ansvar for øvelsen (planlægning og gennemførelse) mellem de deltagende nationer.