

Oktober 2016



SKIBSFARTENS OG LUFTFARTENS REDNINGSRÅDS ÅRLIGE REDEGØRELSE FOR SØ- OG FLYVEREDNINGSTJENESTEN I DANMARK 2015



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 95,9 procent, hvorved mål- og resultatkravet er opfyldt. Det er sammenfattende vurderingen, at redningstjenestens resultat for året 2015 er tilfredsstillende.

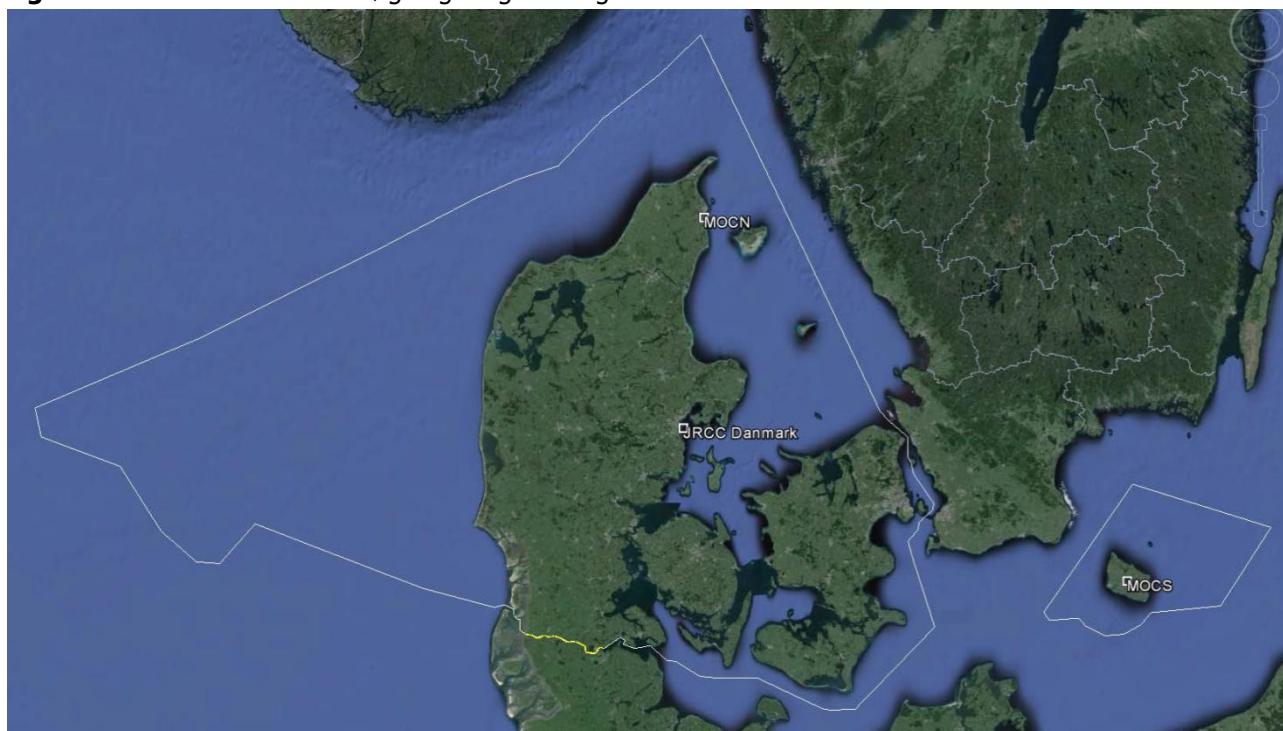
Isoleret betragtet for 2015 har redningsprocenten været på 98,8 procent. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd kan konstatere, at dette års redningsprocent ligger på et højt niveau. I forhold til tidligere år har 2015 været et år med et øget antal søredningsoperationer og et øget antal personer i nød. Det øgede antal personer i nød skyldes primært to redningsaktioner vedrørende et passagerskib og et passagerfly, hvor der var mange personer involveret. Begge redningsaktioner blev gennemført uden omkomne. Fraregnes de to omtalte operationer i årets redningsprocent er årets redningsprocent på 97,2.

På trods af det store antal personer i nød i 2015, er der tale om et lavt antal omkomne/savnede ved ulykker i JRCC Danmarks ansvarsområde.

Indledning

Denne rapport 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.

Rapporten er baseret på Den Operative Kontaktgruppe for Sø- og flyveredningstjenesten Danmarks indrapportering for sø- og flyveredningstjenesten 2015. Rapporten indeholder bl.a. en statistisk behandling af aktiviteterne, der er udført af sø- og flyveredningstjenesten i 2015, herunder en sammenligning med rapporterede tal for bl.a. 2014. Rapporten 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 benævnt 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.

JRCC Danmark er organisatorisk placeret ved 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 endvidere af en struktur med permanente 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
- Søfartsstyrelsens inspektionsfartøjer

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 Forsvarsministeriet, Erhvervs- og Vækstministeriet, Justitsministeriet, Transport- og Bygningsministeriet, Miljø- og Fødevareministeriet, Sundheds- og Ældreministeriet samt Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet. Forsvarsministeriet varetager formandskabet. Redningsrådet afholder planmæssigt to møder om året.

Den Operative Kontaktgruppe for Sø- og flyveredningstjenesten Danmark (OKD) 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. Kontaktgruppen har i 2015 afholdt to møder. Endvidere deltager formændene for Den Operative Kontaktgruppe for Sø- og flyveredningstjenesten Danmark og Den Operative Kontaktgruppe for Sø- og flyveredningstjenesten Arktis i Redningsrådets møder for at styrke og udvikle det tværgående arbejde mellem de bidragende myndigheder.

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.

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 regionsygehuse, samt til større hændelser med flere og/eller svært tilskadede. Disse flyvninger foretages normalt kun på anmodning fra de regionale akut medicinske koordinationscentre (AMK).

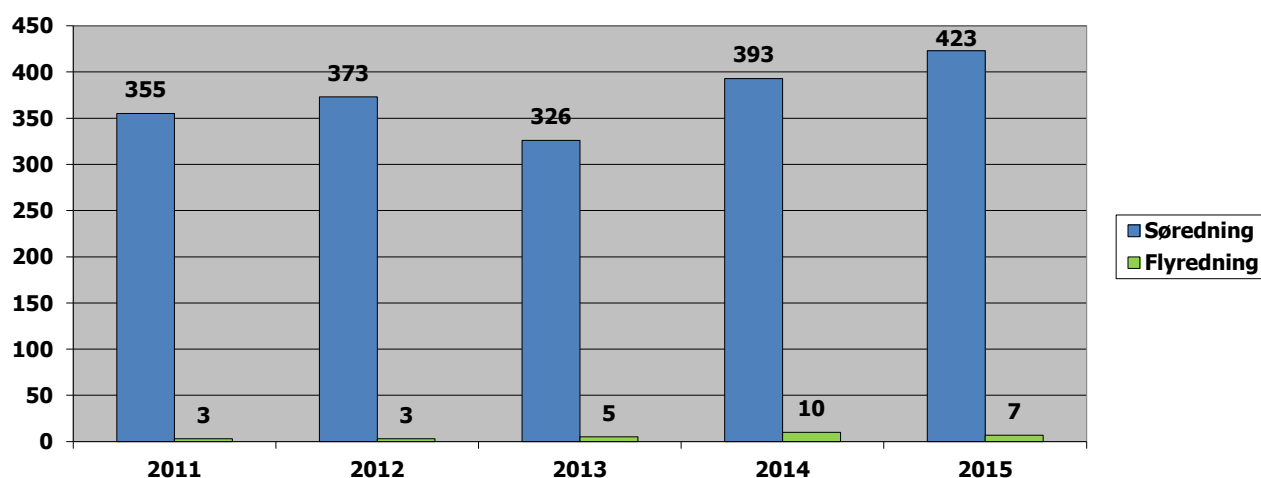
Egentlige redningsoperationer i 2015

Sø- og flyveredningstjenesten har i 2015 enten ledet egne eller assisteret andre nationers sø- og flyveredningstjenester i 430 redningsoperationer. De 430 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.

Da Søfartens og Luftfartens Redningsråds Mål- og Resultatkrav evaluerer opgaveløsningen over en rullende femårig periode, vil de efterfølgende grafer indeholde en statistisk sammenligning af de seneste fem års tal for perioden 2011-2015.

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, i opgørelsen er 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 2011-2015.



SAR-operationer

De 430 SAR-operationer i 2015 var fordelt med 423 søredningsoperationer¹ og syv flyveredningsoperationer² - se figur 2.

Hvor der fra 2013 til 2014 kunne konstateres en stigning på 67 søredningsoperationer, kan der også i 2015 konstateres en stigning, som er på 30 søredningsoperationer. Stigningen er på 7,6 procent og er jævnt fordelt over de fire af 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 (se figur 7).

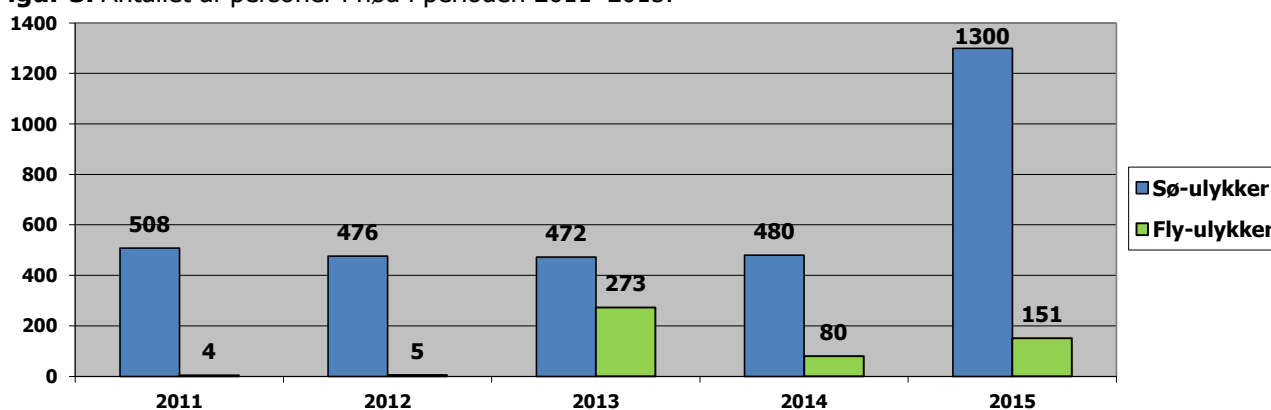
Der kan ikke umiddelbart gives nogen entydig forklaring på den mindre stigning i antal søredningsoperationer, men en mulig forklaring kan være, at folk generelt er blevet bedre/hurtigere til at indgive en anmeldelse, når de observerer noget på havet, som de opfatter som unormalt. Hertil kommer at opdateringer i JRCC logsystem, ODISS, muligvis kan have øget fokus på en hurtigere kategorisering af hændelser som en SAR operation. Ved sammenligning over den seneste femårige periode er gennemsnittet 374 sø- og flyveredningsoperationer per år (se figur 2).

Antallet af flyredningsoperationer er faldet fra ti til syv aktioner, et fald, som bringer antallet tilbage på noget, der ligner et normalbillede for disse hændelser.

Personer i fare for at omkomme ved henholdsvis sø- og flyulykke (fig. 3 - 5).

I figur 3 er antallet af personer i fare for at omkomme opdelt i henholdsvis sø- og flyveredningsoperationer. Antallet af personer i fare for at omkomme ved flyveredningsoperationer er opgjort som et passagerfly med 141 personer ombord samt 6 luftfartøjer med få personer om bord. Samlet for 2015 har der været 1451 personer i fare for at omkomme.

Figur 3. Antallet af personer i nød i perioden 2011–2015.



For antallet af personer i fare for at omkomme ved søulykker har der været en markant stigning fra 480 personer i 2014 til 1300 personer i 2015.

¹ En søredningsoperation omfatter nødstedte fra skibe og offshore anlæg til søs såvel som badeulykker og mulige selvmordsforsøg i JRCC Danmarks ansvarsområde.

² 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.

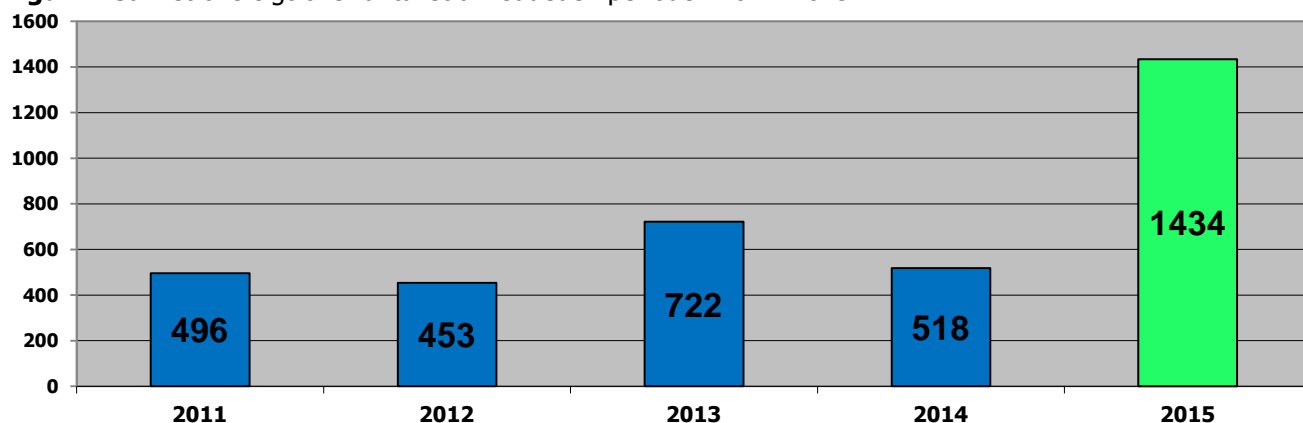
Det skal bemærkes, at det høje antal personer i fare for at omkomme i hovedsagen hidrører fra en operation, hvor en færge med 694 personer om bord var involveret (En brand på dækket). Hertil kommer en operation med et fiskefartøj med 33 personer om bord. Ud af de resterende 17 personer, som ikke blev reddet, er de 12 fundet omkomne - enten i forbindelse med eftersøgningsoperationer eller efterfølgende fundet og identificeret af politiet. Der savnes fortsat fem personer (figur 4).

For ulykker der er kategoriseret som "Fritid" ses generelt mindre udsving i sammenligning med 2014.

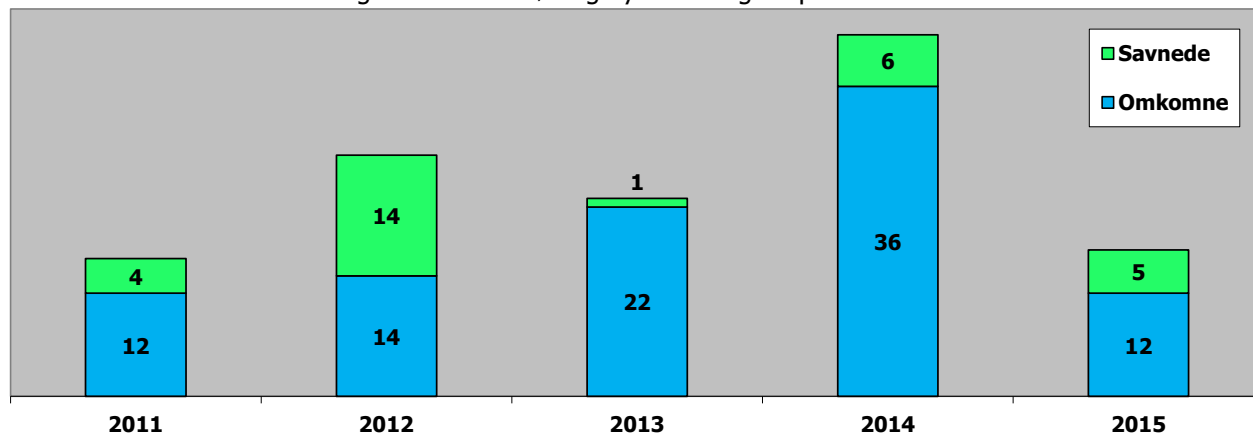
Der har i 2015 været et fald i antallet af flyulykker fra ti til syv i forhold til 2014. I fem tilfælde var der tale om mindre luftfartøjer, mens de to sidste tilfælde var hhv. et middelstort passagerfly med 141 om bord, samt et militærfly med fem ombordværende. Der er i 2015 registreret én omkommen. Denne person omkom ved en eneulykke efter nødlanding med et mindre sportsfly.

Samlet for flyulykker har der været 151 personer i fare for at omkomme og af disse er 150 blevet reddet enten af SAR enheder eller ved egen hjælp. Isoleret set for flyveredningsoperationer svarer det til en redningsprocent på 99,3 procent i 2015.

Figur 4. Samlet oversigt over antallet af reddede i perioden 2011–2015.



Figur 5. Samlet antal omkomne og savnede for sø- og flyveredninger i perioden 2011–2015.



Samlet redningsprocent

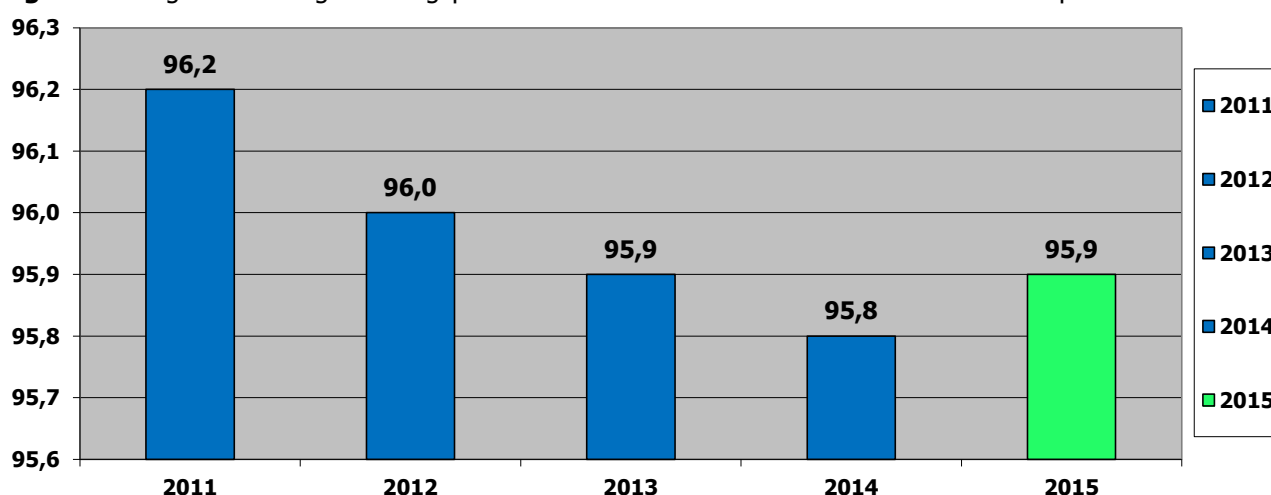
Mål- og resultatkravet for sø- og flyveredningstjenesten i Danmark er en gennemsnitlig redningsprocent på 94³ procent målt over en femårig periode. Over den seneste femårige periode har sø- og flyveredningen haft en gennemsnitlig redningsprocent på 95,9 procent, hvilket er tilfredsstillende i forhold til mål- og resultatkravet. Den gennemsnitlige redningsprocent for de seneste fem år fremgår af figur 6.

I 2015 var 1451 personer i nød, hvoraf 1434 personer blev reddet. Der omkom 12 personer som følge af nødsituationer. Der savnes fortsat fem personer ved årets udgang. Derved er redningsprocenten isoleret betragtet for 2015 på 98,8 procent.

Den høje redningsprocent skabes dels på grund af den ene hændelse med 694 personer involveret i færgebranden dels på grund af et passagerfly med 141 personer ombord.

Det skal dog bemærkes, at fraregnes disse to hændelser, hvor der i øvrigt ikke var omkomne, så er redningsprocenten isoleret set i 2015 på 97,2 procent. Det vil give en redningsprocent over de seneste fem år på 95,5 procent, hvilket også er tilfredsstillende jfr. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd krav om en gennemsnitlig redningsprocent på 94 procent en femårig periode.

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



Typer af redningsaktioner

De 430 redningsoperationer er opdelt i forskellige kategorier – se figur 7. Af figuren fremgår det, at der i årets løb har været gennemført i alt 93 operationer, hvor det, på trods af anmeldelse herom, ikke har været muligt at konstatere nogle tegn på ulykke. Dette svarer til ca. en femtedel af det samlede antal iværksatte operationer. Ud af disse 93 operationer stammer 31 fra anmeldelser om observationer af nødraketter, hvilket svarer til 33,3 procent. Som oftest sker disse anmeldelser om observation af nødraketter i god tro, men observationen kan hidrøre fra andre lysfænomener.

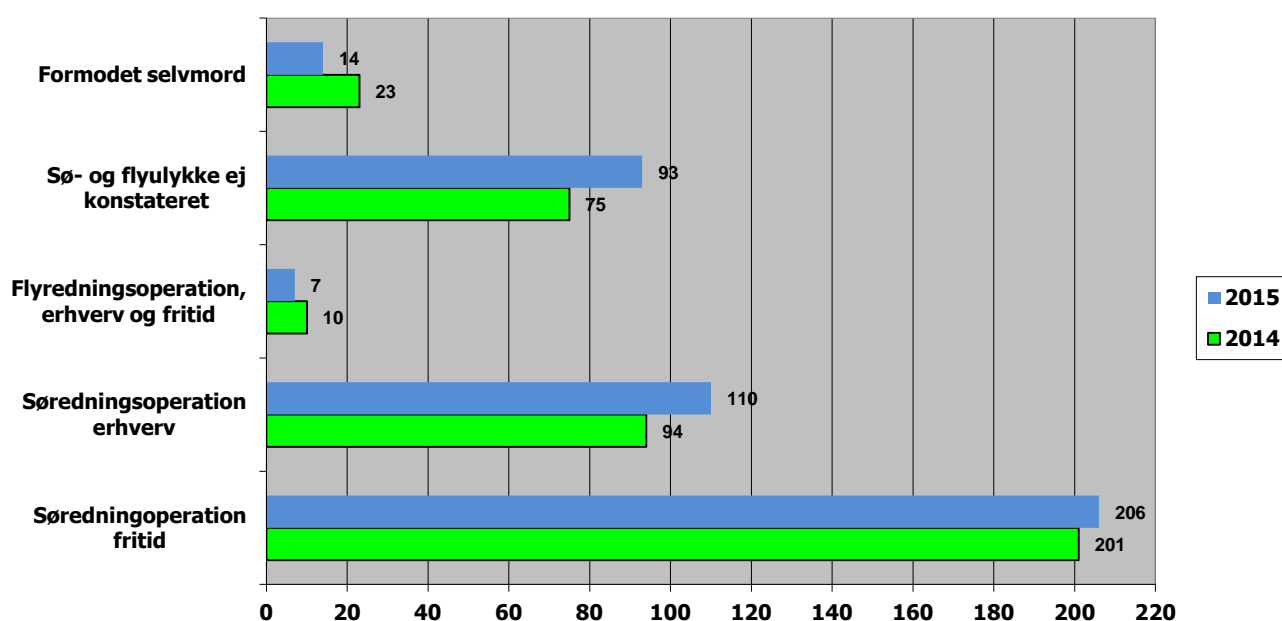
³ Det skal fremhæves, at kravet til en redningsprocent på 94 procent ikke er et udtryk for at der accepteres et tab på seks procent, men derimod et udtryk for, at det realistisk ikke er muligt at redde 100 procent. Der vil altid være tilfælde, hvor personer bevidst har valgt at eksempelvis at springe i havet (f.eks. ved selvmordsforsøg).

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

Som det fremgår af figur 7 herunder, har der i 2015 været en samlet stigning på 6,7 procent i forhold til de iværksatte operationer i 2014.

Stigningen ses fortrinsvis i kategorien "Sø- og flyulykke ej konstateret", mens der har været et fald i kategorien af ulykker, hvor der formodes at være tale om selvmordsforsøg. Ellers ses en stigning jævnt fordelt over de øvrige tre kategorier, som SAR operationer inddeles i ved JRCC Danmark: Flyulykker, ulykker der involverer erhvervsfartøjer, ulykker der involverer fritidsaktiviteter.

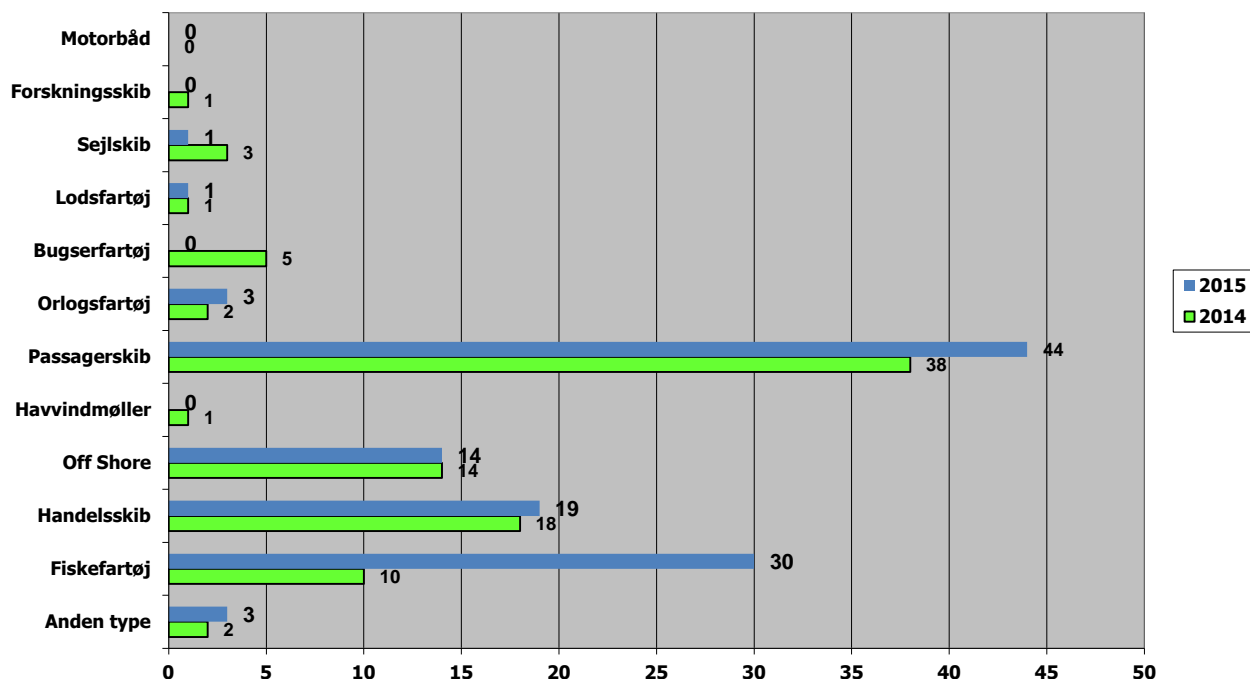
Figur 7. Fordeling i undergrupper af årets i alt 430 gennemførte eftersøgnings- og redningsoperationer.



I figur 8 herunder sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Søredningsoperationer, erhverv" i 2014 og 2015.

Som det fremgår af figur 8, er der i 2015 sket en markant stigning inden for fiskefartøjer, og der er en mindre stigning for passagerskibe. Vedrørende stigningen inden for fiskefartøjer skal det anføres, at efter to år med meget få antal ulykker med fiskefartøjer i 2013 og 2014 er antallet i 2015 på niveau med gennemsnittet før 2013. For passagerskibe er der registreret 44 iværksatte SAR operationer, hvoraf de 42 har været patientevakueringer. For de øvrige kategorier ses kun små udsving.

Figur 8. Fordelingen af søredningsoperationer inden for hovedkategorien "Erhverv" opdelt efter skibstype.

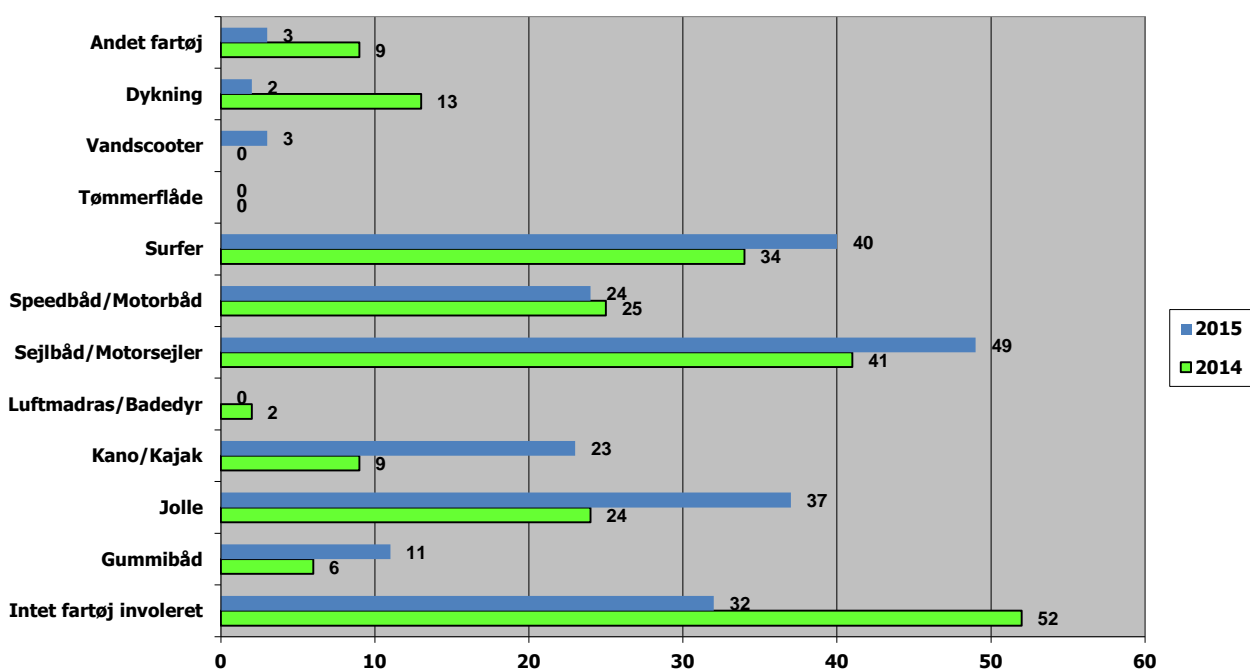


I figur 9 herunder sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Søredningsoperationer, fritid" for 2014 og 2015.

Af figur 9 fremgår det, at ulykker inden for dykkersporten, efter et højt antal ulykker i 2014, er faldet til et normalt niveau, som har været gældende for tidligere år.

For kano/kajak ses en stigning, men der foreligger ikke en entydig forklaring herpå. Stigningen i antallet af ulykker med joller er steget i 2015, så men antallet er tilbage på det niveau, som har været gældende for tidligere år.

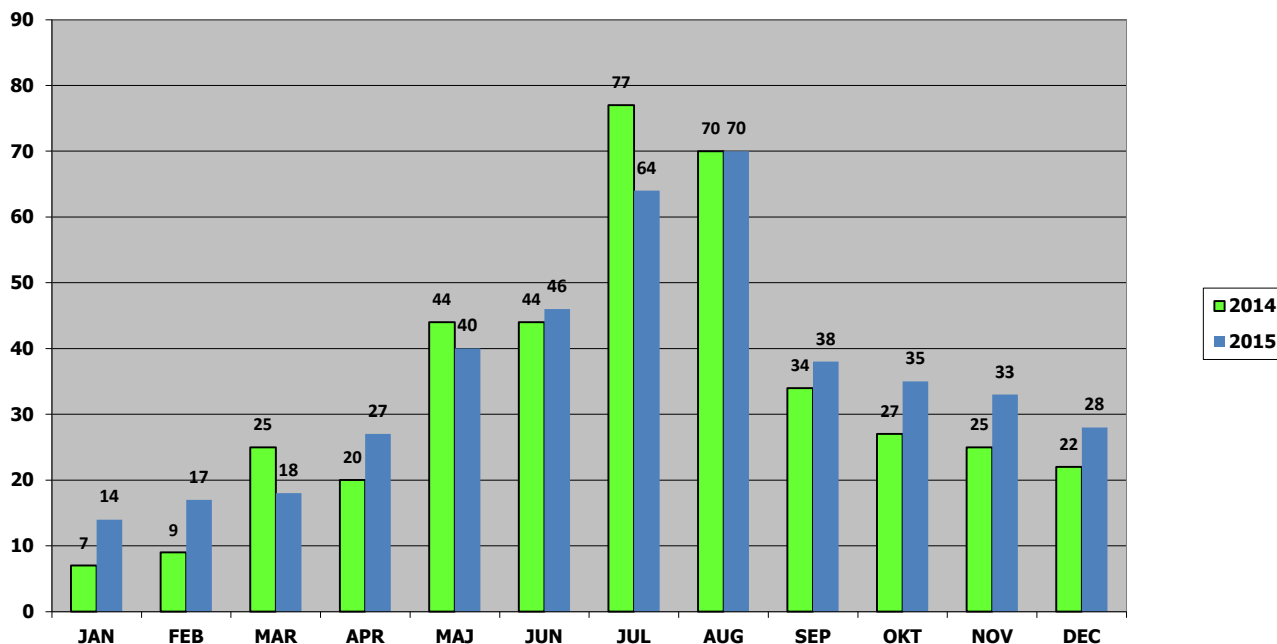
Figur 9. Fordelingen af søredningsoperationer inden for hovedkategorien "fritidsulykke".



Sæsonudsving

Fordelingen af redningsoperationer over året adskiller sig ikke væsentligt fra normalbilledet. Der er således det forventede sæsonudsving som følge af fritidssejler- og badesæson mv.

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



Sø- og flyveredningsressourcer

I 2015 er der sket den ændring, at Flyvevåbnets FENNEC helikopter er tilføjet til sø- og flyveredningstjenestens ressourcer i Danmark. Dette medvirker til en markant forøgelse i registreringen af indsættelser fra JRCC Danmark.

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 2015 blev der gennemført 104 assistancer i form af eftersøgninger til støtte for politiet. Dette er en stigning fra 38 assistancer i 2014 svarende til 173,7 procent. Antallet af timer til støtte for politiet med helikopter udgjorde i 2014 58 timer, hvor der til sammenligning i 2015 blev ydet 183 timer.

Forklaringen på stigningerne kan forklares ved, at JRCC Danmark nu selv indsætter FENNEC helikopteren, hvorfor registreringerne nu sker ved JRCC Danmark.

Sundhedsvæsenet

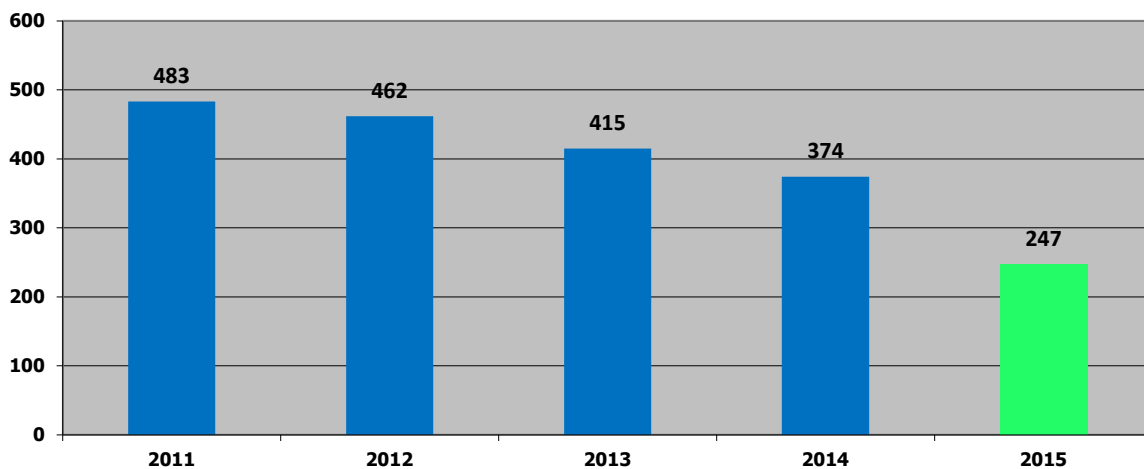
I 2015 udførte flyvevåbnets redningshelikoptere i alt 247 assistancer for sundhedsvæsenet. Dette udgør et fald på 128 assistancer set i forhold til 2014. Dette fald vurderes fortsat at reflektere indfasningen af den permanente landsdækkende akutlægehelikopterordning. Herunder et snævert samarbejde mellem JRCC Danmark og Akutmedicinske koordinationscentre om fastlæggelse af stringente procedurer for rekvirering af helikopterstøtten fra JRCC Danmark.

De 247 assistancer viser det samlede antal assistancer til sundhedsvæsenet og består af 246 ambulanceflyvninger fra øer og andre isolerede lokaliteter samt overflytninger mellem hospitaler og en livsvigtig transport af eksempelvis lægehold.

Der blev i 2015 ydet 344 timer, hvor der til sammenligning i 2014 blev ydet 514 timer, hvilket svarer til et fald på 33 procent. Faldet fra 2014 til 2015 er markant, men det ses ligeledes, at der har været tale om et konstant fald i årene fra 2010 og frem til 2015.

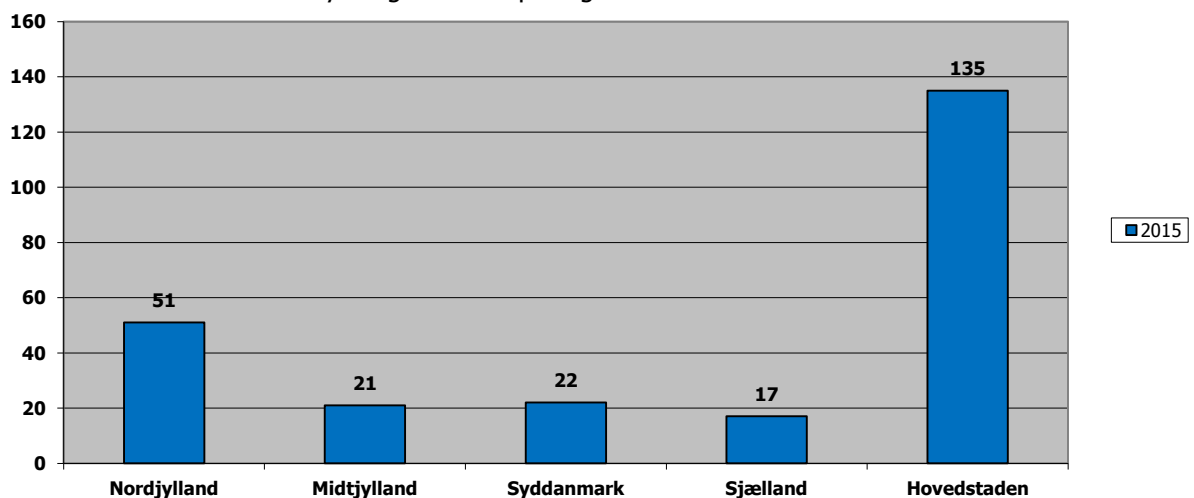
Antallet af ambulanceflyvninger for de seneste fem år fremgår af figur 11.

Figur 11. Antallet af ambulanceflyvninger 2011-2015.



Figur 12 giver en oversigt over fordelingen mellem de rekvirerende regioners AMK. Baggrunden for denne måde at opgøre ambulanceflyvningerne er, at det i 2013 er gjort entydigt, at en rekvisition fra sundhedsvæsenet om helikopterassistance skal tilgå JRCC Danmark fra regionens AMK og dermed ikke fra de enkelte sygehuse, hvilket tidligere har været praktiseret.

Figur 12. Antallet af ambulanceflyvninger fordelt på regionerne.



De geografiske steder, hvor Forsvarets helikoptere i 2015 oftest støttede AMK funktionen er opgjort herunder:

Rønne til København: 127 rekvisitioner (Region Hovedstaden)
 Læsø til Jylland: 34 rekvisitioner (Region Nordjylland)
 Ærø til Fyn: 7 rekvisitioner (Region Syddanmark)
 Samsø til Jylland: 10 rekvisitioner (Region Midtjylland)

De resterende 68 rekvisitioner fordeler sig jævnt inden for de enkelte regioners geografiske områder.

Anvendte ressourcer til redning

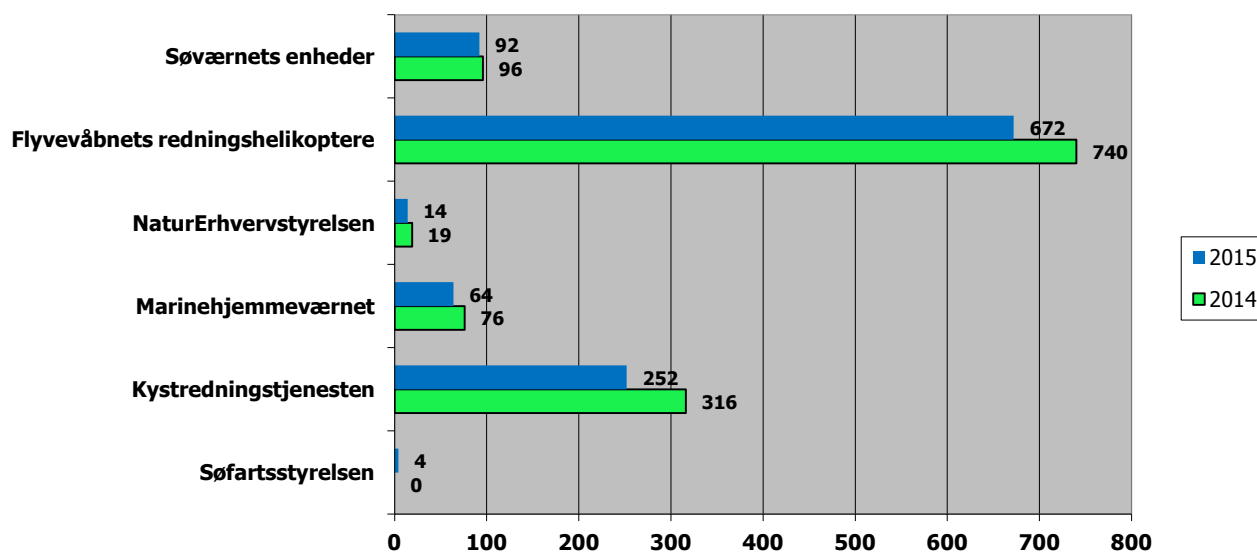
Brugen af de permanente sø- og flyveredningsressourcer i 2015 fremgår af tabel 1.

Tabel 1. Anvendelsen af de permanente ressourcer i 2015.

Udførende enheder	Antal udkald	Antal timer
Søværnets Kystredningstjeneste	252	417
Marinehjemmeværnet	64	217
NaturErhvervstyrelsen	14	59
Flyvevåbnets redningshelikoptere	672 ⁴	1012
Søværnets enheder	92	221
Søfartsstyrelsen	4	20
I alt	1094	1926

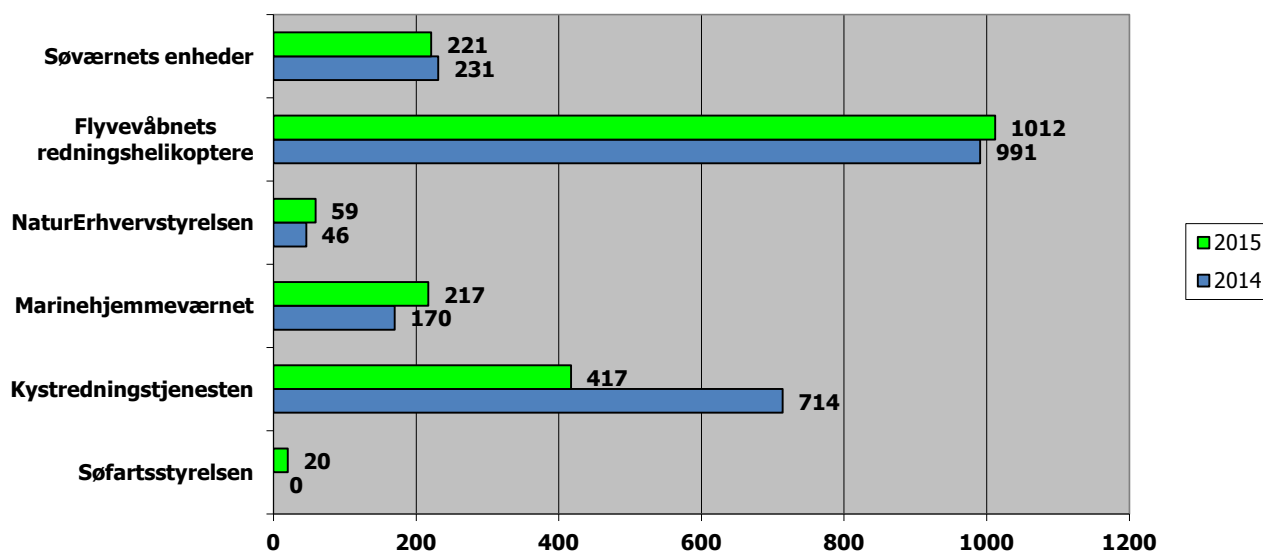
Antallet af udkald samt forbrug af timer for de permanente ressourcer er endvidere opgjort i figur 12 og 13. Udover ovennævnte var der i årets løb bidrag fra en række andre, ikke-permanente myndigheder og institutioner.

Figur 13. Antallet af udkald fordelt på redningsenheder i 2014 og 2015.



⁴ Det skal bemærkes, at ud af de 672 udkald af redningshelikopterne var 284 udkald til redningsaktioner.

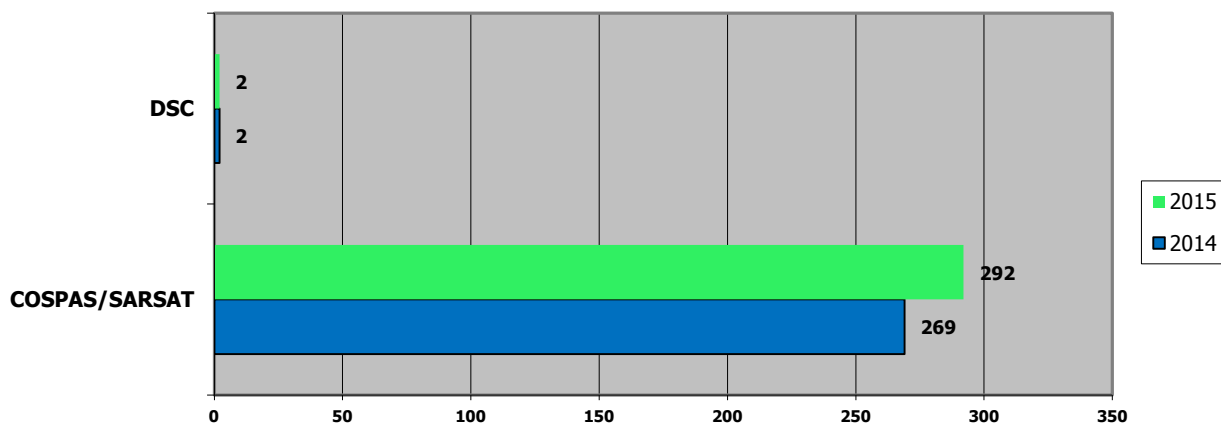
Figur 14. Antallet af timer, som de permanente redningsressourcer har været indsat i 2014 og 2015.



Elektroniske alarmer

Sø- og flyveredningstjenesten har i 2015 registreret i alt 292 alarmer fra Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)⁵. Inden for de enkelte GMDSS-elementer var antallet af alarmer fordelt med 292 COSPAS-SARSAT⁶ og 2 DSC⁷ alarmer.

Figur 15. Antallet af GMDSS tildragelser de seneste to år.



Mål og resultatkrav for søredningstjenesten

I 2015 har Søredningstjenesten indsamlet data for at måle graden af opfyldelse for de af Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd opstillede mål og resultatkrav for søredningstjenesten.

⁵ 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).

⁶ Betegnelsen dækker de russiske ord for "satellitsystem 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.

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

- 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 Andre relevante enheder, der ikke indgår i denne struktur, skal kunne indsættes i fornødent omfang og med så kort reaktionstid, som det er muligt.

Beredskab

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

Marinestaben skal kontinuerligt opretholde 3 maritime indsatsenheder (MI-enheder) svarende til 1095 sejldøgn.	Opfyldt
Flyverstaben skal kontinuerligt opretholde et SAR-beredskab med tre redningshelikoptere i alt 1095 døgn samt en fjerde helikopter ved Bornholm under særlige vind og vejrforhold.	Opfyldt
Marinestaben skal opretholde døgnvagt ved 21 redningsstationer.	Opfyldt
Marinehjemmeværnet skal med 27 enheder opretholde 9855 beredskabsdøgn.	Opfyldt
NaturErhvervstyrelsen skal opretholde mindst 620 sejldøgn årligt fordelt på fiskerikontrolskibene "VESTKYSTEN" og "HAVØRNEN".	Opfyldt
NaturErhvervstyrelsen skal opretholde mindst 240 dage med sejlads med fiskerikontrolskibet "HAVTERNEN".	Opfyldt
Samlet vurdering for beredskabet	Opfyldt

Af skemaet fremgår det, at målopfyldelsen for beredskabet samlet set vurderes at være "opfyldt". Følgende skal fremhæves vedrørende de enkelte delelementer i beredskabet:

- SAR beredskab med redningshelikoptere stationeret i hhv. Aalborg, Skrydstrup og Roskilde har været opfyldt i 1095 beredskabsdøgn, hvilket er resultatkravet. Hermed er målkra- vet opfyldt. Der har været udfald på helikopterne, primært af tekniske årsager, svarende

til sammenlagt 198 timer. En redningshelikopter har i 2015 været forlagt til Rønne Lufthavn i alt 6 gange, opgjort til 5,5 beredskabsdøgn. De 198 timer, hvor SAR beredskabet ikke har været fuldt operativ, er opgjort ved at summere antallet af timer, hvor SAR beredskabet kortvarigt ikke har været klar enten pga. teknisk fejl⁸ eller sygdom blandt personel⁹. 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. Målet er derfor opfyldt. Det skal afslutningsvis understreges, at der altid har været mindst to operative helikoptere, som har indgået i det planlagte beredskab.

- NaturErhvervstyrelsens fiskerikontrolskibe "VESTKYSTEN" og "HAVØRNEN" har leveret 637 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 620 sejldøgn, hvilket giver målopfyldelsen "Opfyldt".
- NaturErhvervstyrelsens fiskerikontrolskib "HAVTERNEN" har leveret 245 dage med sejlads i forhold til resultatkravet på 240 dage, hvilket giver målopfyldelsen "Opfyldt".
- Søværnets 3 maritime indsats enheder har i 2014 leveret 1095 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 1095 døgn, hvilket giver målopfyldelsen "Opfyldt".
- Søværnet har opretholdt døgnvagt ved 21 redningsstationer. Motorredningsbådernes funktionstid har i 2015 været på 94,6 procent hvor kravet er 95 procent. De lette redningsbåde har i 2014 haft en funktionstid på 99,1 procent hvor kravet er 98 procent. Redningskøretøjernes funktionstid har i 2015 været på 90,3 procent hvor kravet er 98 procent. Den marginalt lavere målopfyldelsen for motorredningsbåde skyldes primært udetid på grund af teknisk vedligehold og reparationer af kortere varighed. For køretøjerne var der større reparationer på enkelte køretøjer, som medvirker til en lavere operativ funktionstid. Dog er reservekøretøjer blevet benyttet til at erstatte de ikke operative køretøjer. Målopfyldelsen vurderes samlet set "opfyldt".
- Marinehjemmeværnet har med deres 27 fartøjer leveret 9.855 beredskabsdøgn i forhold til resultatkravet på 9.855 beredskabsdøgn. Dette giver en samlet målopfyldelsen "Opfyldt".
- Søfartsstyrelsen har været aktiveret fire gange i 2015. Dette giver en samlet målopfyldelsen "opfyldt".

Reaktionstid

Den maksimale reaktionstid i redningscentralen (JRCC) ved eftersøgnings- og redningsoperationer skal i 98 procent af alle indsættelser være under 6 min.	Delvist opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid skal være under 5 min.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for søværnets maritime indsatsenheder i havn og til ankers er 45 min.	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid i havn skal være under 45 min.	Opfyldt

⁸ Der foreligger ikke nogen opgørelse over, hvilken form for tekniske problemer, der har været tale om.

⁹ De opsummerede antal af timer, hvor helikopterne ikke har været operative, divideres med 24 for at opføre hvor mange døgn, det svarer til.

Den maksimale reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 0700-2200 er 15 min. i mindst 98 procent af indsættelserne.	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 0700-2200 er op til 13 min.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 2200-0700 er 30 min. i mindst 98 procent af indsættelserne.	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 2200-0700 er op til 25 min.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for NaturErhvervstyrelsens skibe er 30 min.	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 min.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Hjemmeværnets enheder er 60 min.	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid er op til 45 min.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Søfartsstyrelsens enheder er 30 min.	Opfyldt
Samlet vurdering af 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 409 tilfælde ud af 430 været inden for den maksimalt fastsatte reaktionstid, svarende til 95,1 procent, dermed er målkravet delvist opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid var 2 minutter og 16 sekunder, dermed er målkravet 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.
- Flyvevåbnets redningshelikoptere har i 2015 i tidsrummet 0700 – 2200 udført 239 SAR missioner. Af disse var reaktionstiden mindre end 15 minutter i 236 tilfælde, hvilket svarer til 98,7 pct. af missionerne, dermed er målkravet opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 0700-2200 var i 2015 otte minutter, hvorved målkravet er opfyldt.
- Flyvevåbnets redningshelikoptere har i tidsrummet mellem kl. 2200-0700 i 2015 udført 45 SAR missioner. Alle missioner havde en reaktionstid mindre end 30 minutter, dermed er målkravet opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 2200 – 0700 var 13 minutter, dermed er målkravet opfyldt.
- NaturErhvervstyrelsens inspektions- og rednings-skibe har været involveret i 14 eftersøgnings- og redningsaktioner. Alle indsættelser havde en reaktionstid på under 30 minutter, dermed er målkravet opfyldt.

- Kystredningstjenestens enheder har i 250 tilfælde ud af 252 udkald haft en reaktionstid på mindre end 20 minutter, svarende til 99,2 procent, dermed er målkravet opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid var 9 minutter, dermed er målkravet opfyldt.
- Marinehjemmeværnet var i 2015 involveret i 64 redningsaktioner. I 61 tilfælde af disse var reaktionstiden mindre end 60 minutter, svarende til 95,3 procent, dermed er målkravet opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid var 19 minutter, dermed er målkravet opfyldt.
- Søfartsstyrelsens enheder har været indsat fire gange. I alle tilfælde med en reaktionstid på mindre end 30 minutter, dermed er målkravet opfyldt.

Redning

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

Af skemaet fremgår det at målopfyldelsen for redning vurderes at være opfyldt. Følgende skal fremhæves vedr. redning:

- Antallet af omkomne som følge af nødsituationer var 12 hertil kommer at der fortsat savnes 5 personer. Der er således reddet 98,8 pct. af de personer, der i det danske SAR område har været i fare for at omkomme, dermed er målkravet opfyldt.

Uddannelse

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

Der gennemføres som minimum:

- én national øvelse hvert andet år, som inddrager alle myndigheder med operative ressourcer i søredningstjenesten.
- én øvelse hver andet år, som har karakter af og fokus på redning i forbindelse med en maritim katastrofe.
- én international øvelse hvert tredje år, som tilstræbes på skift at involvere lande, med hvem Danmark har operative samarbejdsaftaler.¹⁰

Af skemaet fremgår det at målopfyldelsen for uddannelse vurderes at være opfyldt. Følgende skal fremhæves vedr. uddannelse:

- Marinestaben har i 2015 gennemført 4 mindre nationale SAR øvelser med træning på enheds- og On Scene Coordinator (OSC) niveau, mens Marinehjemmeværnet har gennemført en SAR øvelse i samarbejde med Tyskland samt et antal SAR øvelser med egne enheder. Ligeledes har Forsvarets Operationscenter har gennemført en interna-

¹⁰ Der har siden 1996 til og med 2015, 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 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.

tional SAR øvelse – Dynamic Mercy – på JRCC og enheds niveau. Politi og Redningsberedskab har endvidere gennemført et mindre antal lokalt baserede beredskabsøvelser med et SAR scenario på enhedsniveau. Målkravet er dermed opfyldt.

Konklusion

Det er sammenfattende vurderingen, at redningstjenestens resultat efter "Mål og resultatkravene for Søredningstjenesten" for året 2015 er tilfredsstillende.

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 flyveredningstjenesten haft en gennemsnitlig redningsprocent på 95,9 procent, hvorved mål- og resultatkravet er opfyldt.

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd kan konkludere, at 2015 for sø- og flyveredningstjenesten har været et år med en stigning i antallet af redningsoperationer, hvor der har været mange personer i nød. Samtidig har antallet af omkomne/fortsat savnede vist et markant fald fra samlet 42 i 2014 til 17 i 2015.

Den positive tendens hvad angår fald i antal omkomne/fortsat savnede i forhold til 2014 noteres med tilfredshed.