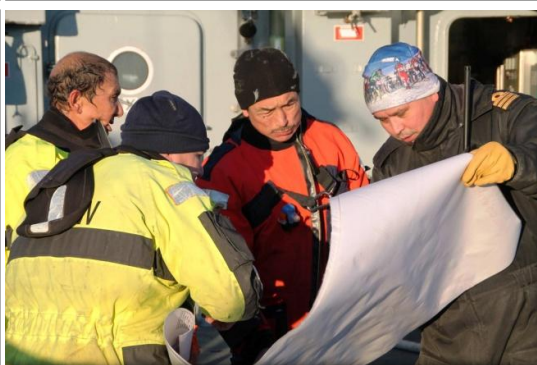




SKIBSFARTENS OG LUFTFARTENS REDNINGSRÅDS ÅRLIGE  
REDEGØRELSE FOR SØ- OG FLYVEREDNINGSTJENESTEN I  
GRØNLAND 2015



## **Resumé**

Mål- og resultatkravet for sø- og flyveredningstjenesten i Grønland 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 96,8, hvorved mål- og resultatkravet er opfyldt.

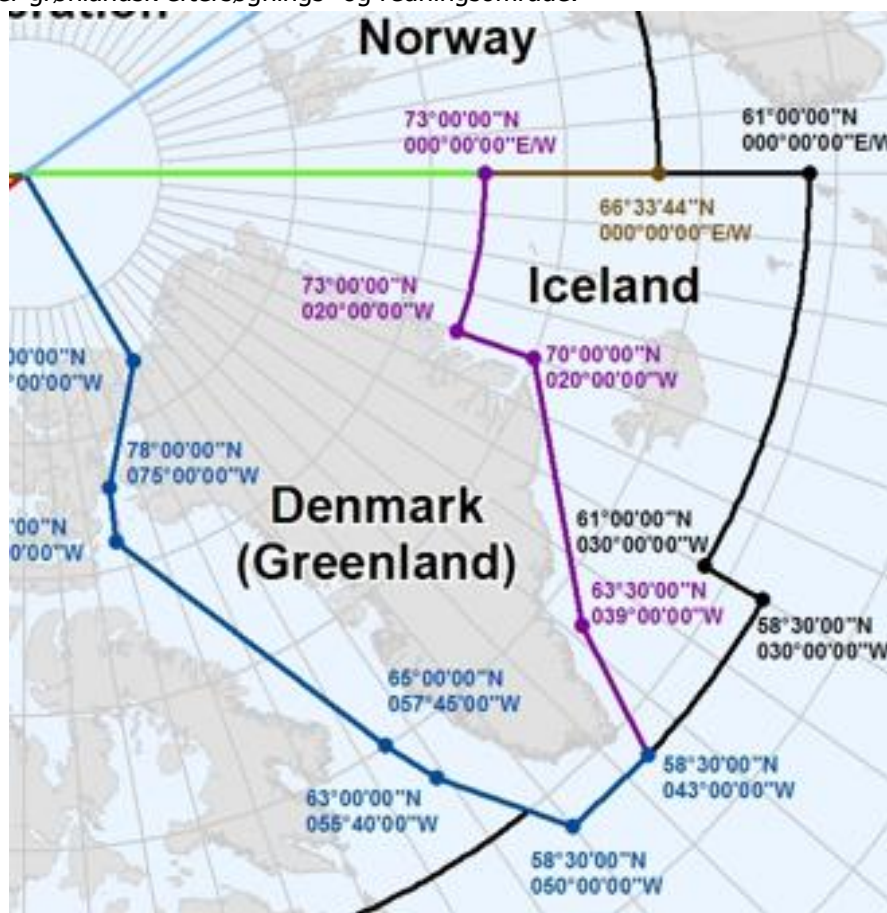
Der er isoleret betragtet for 2015 reddet 95,4 procent af de personer, der i den grønlandske SAR organisations geografiske område har været i fare for at omkomme.

Det er sammenfattende vurderingen, at redningstjenestens resultat for året 2015 er tilfredsstillende.

## Indledning

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

**Figur 1.** Kort over grønlandsk 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 Den Operative Kontaktgruppe for Redningstjeneste i Arktis' indrapportering for sø- og flyveredningstjenesten i Grønland i 2015. Redegørelsen er koordineret med Grønlands Politi og indeholder bl.a. en statistisk behandling af sø- og flyveredningstjenestens aktiviteter i 2015, herunder også en sammenligning med statistik fra tidligere år. Redegørelsen beskriver endvidere opfyldelsesgraden for Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds mål- og resultatkrav for sø- og flyveredningstjenesten i Grønland.

## Sø- og flyveredningstjenesten i Grønland

I Grønland er der oprettet en eftersøgnings- og redningstjeneste, der dagligt benævnes SAR-tjenesten. Opgaver, organisation og ansvar fastlægges 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.

Ledelsen af eftersøgnings- og redningstjenesten i Grønland er todelt mellem JRCC Grønland og Grønlands Politi, hvor JRCC Grønland har ansvar for sø- og flyveredning og Grønlands Politi har ansvar for lokalredning<sup>1</sup>.

Når det konstateres, at personer er i nød, visiteres hændelsen hurtigst muligt mellem JRCC Grønland og Grønlands Politi. SAR-visiteringen sker med udgangspunkt i ovenstående definitioner, hvorved det koordinerende ledelsesansvar placeres. Når SAR-visiteringen har fundet sted, er det JRCC Grønland eller Grønlands Politi, der varetager opgaven som SAR Mission Coordinator (SMC). Der er, jf. SAR Grønland, aftale om, at alle SAR-hændelser i forbindelse med SAR-alarmering skal visiteres mellem SAR-tjenestens aktører, hvorefter det med udgangspunkt i SAR-ansvarsdefinitionerne skal besluttes, hvem der skal være SMC ansvarlig for den pågældende SAR-operation.

### **SAR-tjenestens ressourcer i Grønland**

I 2015 er der ikke sket ændringer i SAR-tjenestens ressourcer i Grønland.

Forsvarsministeriet har ansvaret for at opstille SAR helikopter beredskabet i Grønland. Opstillingen giver adgang til at trække på to Air Greenland helikoptere i eftersøgnings- og redningsoperationer. De to helikoptere er til rådighed et bestemt antal dage og timer om ugen, og jf. kontrakten vil helikopterne kunne rekvireres med én times varsel. Ud over de to SAR helikoptere, er der ikke anskaffet, indrettet og udpeget enheder, som udelukkende anvendes til eftersøgning og redning i det grønlandske område. Til brug for en eventuel eftersøgning og redning i det grønlandske område kan der, afhængig af den aktuelle situation, være følgende kapaciteter til rådighed:

- Fartøjer og fly – herunder andre statsskibe – som i givet fald er forpligtet ved de Forenede Nationers (FN) SAR konvention til at komme nødstedte til assistance.
- 1-2 inspektionsskibe og 2-3 inspektionsfartøjer eller -kutter er, afhængig af årstiden, til rådighed i forbindelse med anden militær opgaveløsning.
- Grønlands Politis fartøjer: 4 politikuttere, som har udgangspunkt i byerne Qaqortoq, Nuuk, Maniitsoq og Sisimiut. I forbindelse med den politimæssige servicering af befolkningen anvendes politikutterne også som rejsefartøjer for Grønlands Politi. Der udfærdiges fartplan for hver politikutter, hvor de i perioder forlægges til andre byer for mest muligt at dække behovet. Politikutterne indsættes i SAR-operationer under hensyntagen til selve opgaven, øvrige politimæssige opgaver og politikutternes aktuelle placering.
- Flyvevåbnets LYNX helikopter, CHALLENGER overvågningsfly samt lejlighedsvist en HERCULES er til rådighed i forbindelse med anden militær opgaveløsning.

### **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

---

<sup>1</sup> For nærmere definition af SAR ansvaret i Grønland henvises til SAR Grønland kapitel 1.

til skibsfarten og luftfarten, jf. gældende cirkulære om Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd af den 18. juni 2012.

Redningsrådet består i dag 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.

Den Operative Kontaktgruppe for Sø- og flyveredningstjenesten Arktis (OKA) 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 Sø- og flyveredningstjenesten Danmark og Den Operative Kontaktgruppe for Sø- og flyveredningstjenesten 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 grønlandske område, benævnt SAR Grønland, som udgives af Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd.

### **Egentlige redningsoperationer i 2015**

SAR-tjenesten i Grønland har været aktiveret i alt 90 tilfælde i 2015. De 90 aktiveringer omfattede eftersøgnings- og redningsoperationer til nødstedte skibe, fly, joller og personer i vandet og på land. Grønlands Politiet har i 2015 registreret 11 ængstelser<sup>2</sup>, der afstedkom iværksættelse af SAR operationer. Disse ængstelser er medregnet i de samlede 90 tilfælde.

Sammenlignes antallet af aktiveringer i 2015 med 2014, er der tale om et fald på ca. otte procent fra 97 til 90. I gennem de sidste fem år har der i gennemsnit været registreret 100 årlige SAR-hændelser, der har ledt til egentlige SAR operationer, hvorfor 2015 med 90 SAR-hændelser, ligger ti procent under det gennemsnitlige antal SAR-hændelser.

Redegørelsen indeholder en statistisk sammenligning af de seneste fem års tal for perioden 2011-2015, hvor sammenligningen vurderes relevant.

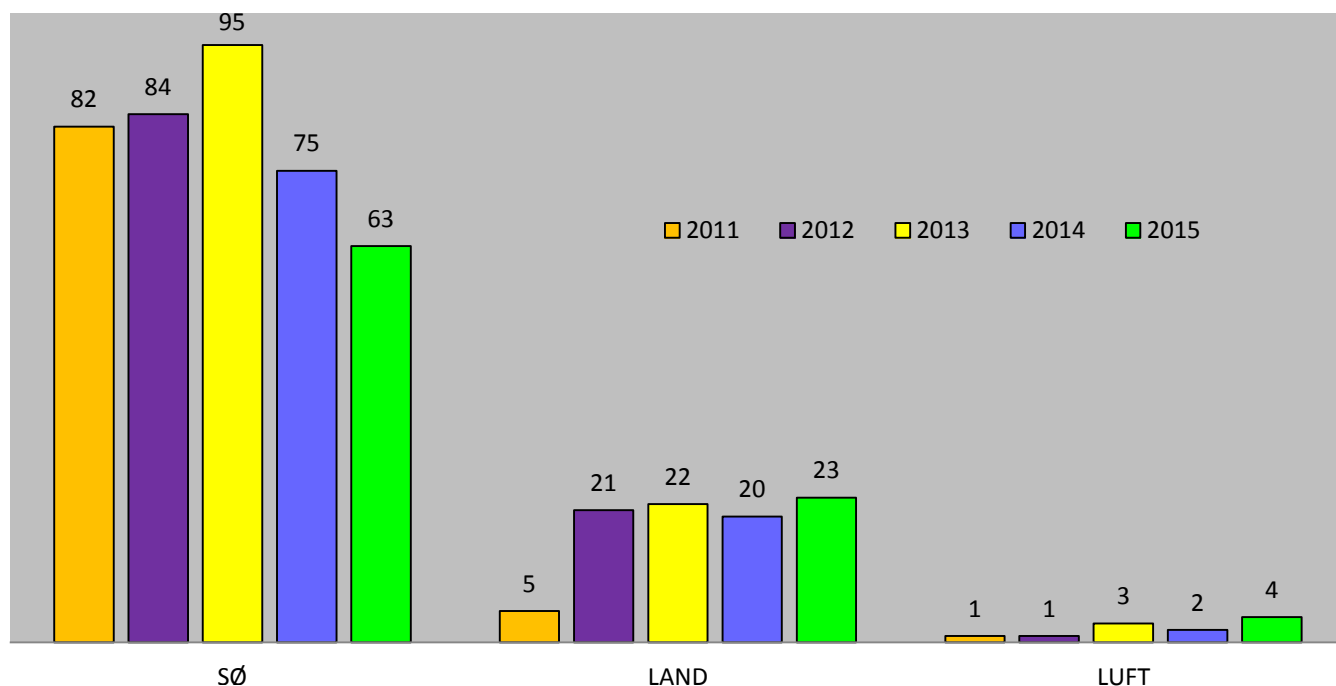
Tallene for egentlige SAR-operationer (figur 2) baserer sig på anmeldelser og ikke på karakteren af den udførte assistance. Det vil i praksis sige, at en SAR operation, der

---

<sup>2</sup> En "ængstelse" kan defineres som en anmeldelse til politiet om en bekymring for en eller flere personers velbefindende, men hvor politiet på baggrund af konkrete oplysninger om situationen (endnu ikke) finder tilstrækkelig grundlag for at iværksætte en SAR-operation.

efterfølgende har vist sig ikke at være en nødsituation, i opgørelsen er fastholdt som en SAR-operation. 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 90 SAR-operationer i 2015 var fordelt med 63 søredningsoperationer<sup>3</sup>, 23 landredningsoperationer og 4 flyveredningsoperationer<sup>4</sup> (se figur 2).

Der er tillige registreret fire Medical Evacuation (MEDEVAC), der ikke er medregnet i figur 2.

I 2015 har der været 12 færre søredningsoperationer end for 2014. Over de seneste fem år har der været et gennemsnit på 80 søredningsoperationer pr. år.

I 2015 er der registreret tre flere landredningsoperationer end i 2014. Landredningsoperationer er primært relateret til jægere, der kommer galt af sted, men også til ekspeditioner på indlandsisen, bjergbestigere og andre begivenheder, hvor nødstedte skal undsættes.

I 2015 er der registreret fire flyveredningsoperationer, hvilket er to flere i forhold til 2014. Antallet er fortsat meget lavt og vurderes ikke at være et udtryk for nogen tendens, men alene et udtryk for et normalt statistisk udsving. Alle tilfælde har drejer sig om mindre fly.

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

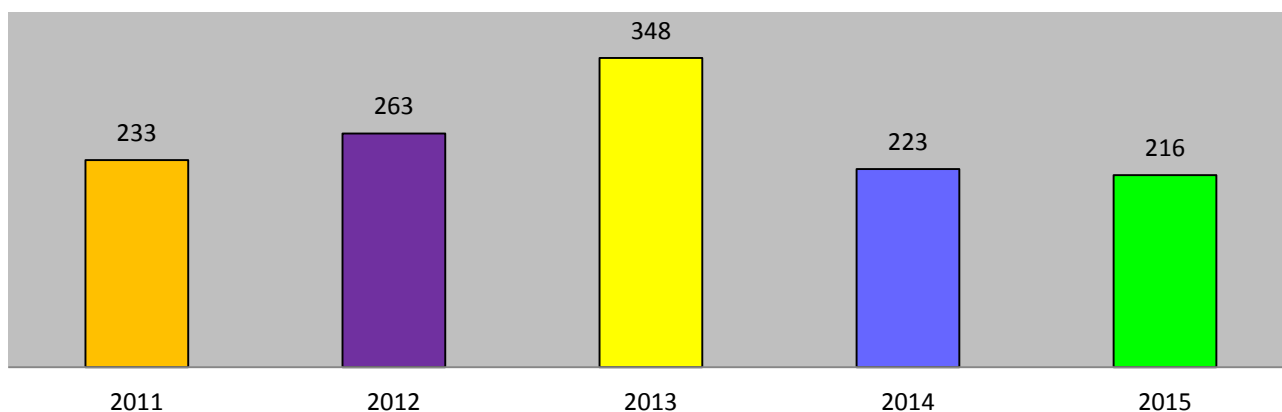
Figur 3 viser antallet af personer, der har været i fare (i nød) for at omkomme. Registreringen er fordelt på årene 2011-2015.

<sup>3</sup> En søredningsoperation omfatter nødstedte fra alle typer af sejlede fartøjer i JRCC Grønland samt Grønlands Politis ansvarsområde.

<sup>4</sup> 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.



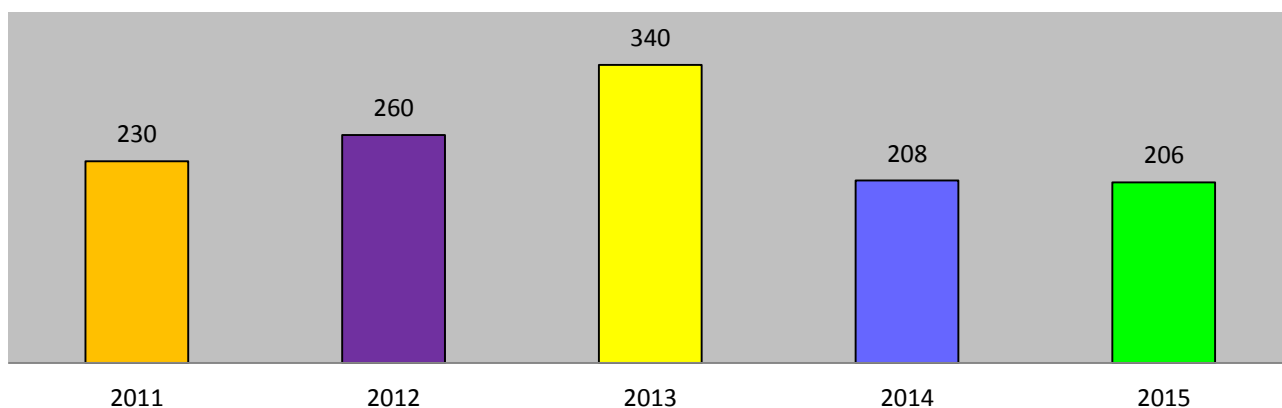
**Figur 3.** Antallet af personer i nød i perioden 2011-2015.



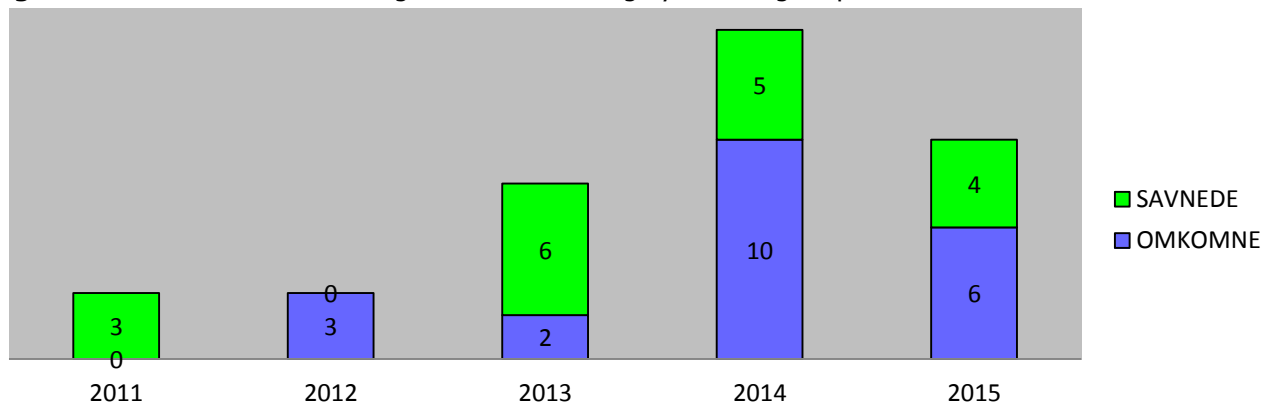
I antallet af personer i fare for at omkomme ved sø- luft- og landulykker har der været et fald fra 223 personer i 2014 til 216 personer i 2015. Ud af de 216 personer i fare for at omkomme blev 206 personer reddet (figur 4), hvilket isoleret betragtet for 2015 svarer til en redningsprocent på 95,4 procent. Af de ti personer, der ikke blev reddet, er seks fundet omkommet – enten i forbindelse med eftersøgningsoperationer eller efterfølgende fundet og identificeret af politiet. Der savnes fortsat fire personer (figur 5).

Gennemsnittet af antal omkomne over de forrige fem år er 5,0 personer og for savnede personer er det 3,6. Isoleret set for året 2015 ligger antallet af savnede og omkomne således lige over gennemsnittet.

**Figur 4.** Antal sø- og flyveredningsoperationer for perioden 2011-2015.



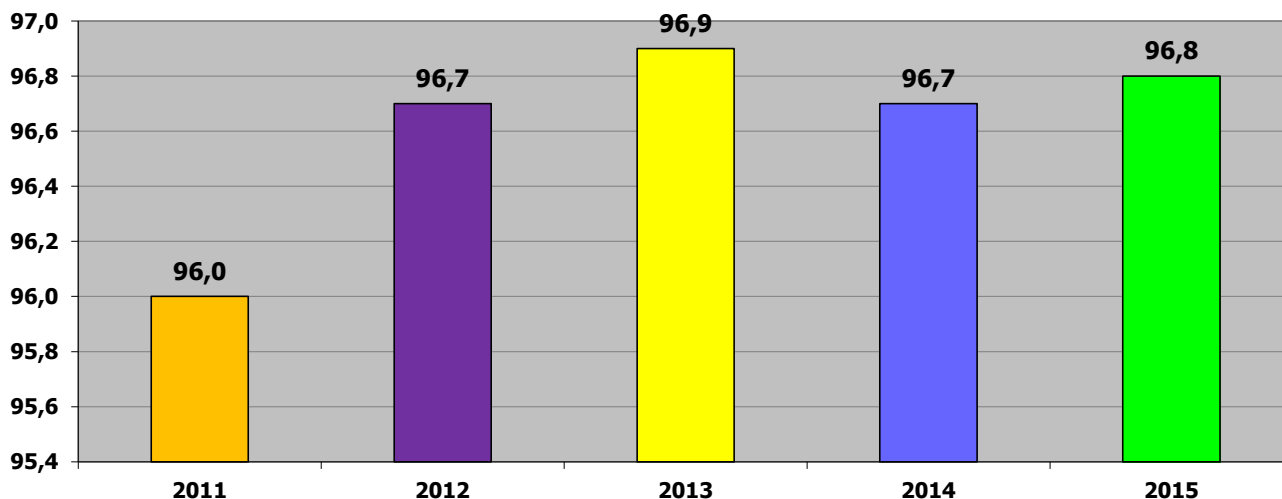
**Figur 5.** Samlet antal omkomne og savnede for sø- og flyveredninger i perioden 2011-2015.



## Samlet redningsprocent

Mål- og resultatkravet for sø- og flyveredningstjenesten i Grønland er en gennemsnitlig redningsprocent på 94<sup>5</sup> målt over en femårig periode. Over den seneste femårige periode har sø- og flyveredningen haft en gennemsnitlig redningsprocent på 96,8, hvilket er tilfredsstillende i forhold til mål- og resultatkravet. Redningsprocenterne for de seneste fem år fremgår af figur 6.

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



Note: 2011 dækker perioden 2009-2011. 2012 dækker perioden 2009-2012. 2013 dækker perioden 2009-2013. Data før 2009 er ikke tilgængelig.

## Typer af redningsoperationer

De 90 SAR-hændelser, som er angivet i figur 2, er i figur 7 opdelt i undergrupper. Af figur 7 fremgår det, at der i årets løb ikke har været SAR-operationer, der er initieret af elektroniske alarmer via satellit<sup>6</sup>. Der har i 2015 ikke været nogen falske MAYDAYs, som der var tre af i 2013. Der har været ekstra fokus på at gøre befolkningen opmærksom på, at udsendelse af falske MAYDAYs er strafbart, og at regningen vil blive sendt til vedkommende, når denne spores.

Observation af to nødsignaler har afstedkommet SAR-operationer, der efterfølgende er blevet afsluttet uden tegn på at en sø- eller flyulykke havde fundet sted, hvilket er signifikant færre end det årlige gennemsnit på knapt fire.

Af de i alt 53 SAR operationer, der er angivet for personer i land, er 23 udelukkende gennemført i land, hvor der ikke har været en jolle eller andre skibe involveret, hvilket er tæt på gennemsnittet på knap 22 for de sidste fire år (2012-2015).

Skibe under 30 fod, primært joller, tegner sig stadig for den væsentligste del af de registrerede SAR hændelser. I 2015 blev der registreret 48 SAR-hændelser, hvor der indgik skibe under 30

<sup>5</sup> Det skal fremhæves, at mål- og resultatkravet til en redningsprocent på 94 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 f.eks. være tilfælde, hvor personer bevidst har valgt at eksempelvis at springe i havet (f.eks. ved selvmordsforsøg).

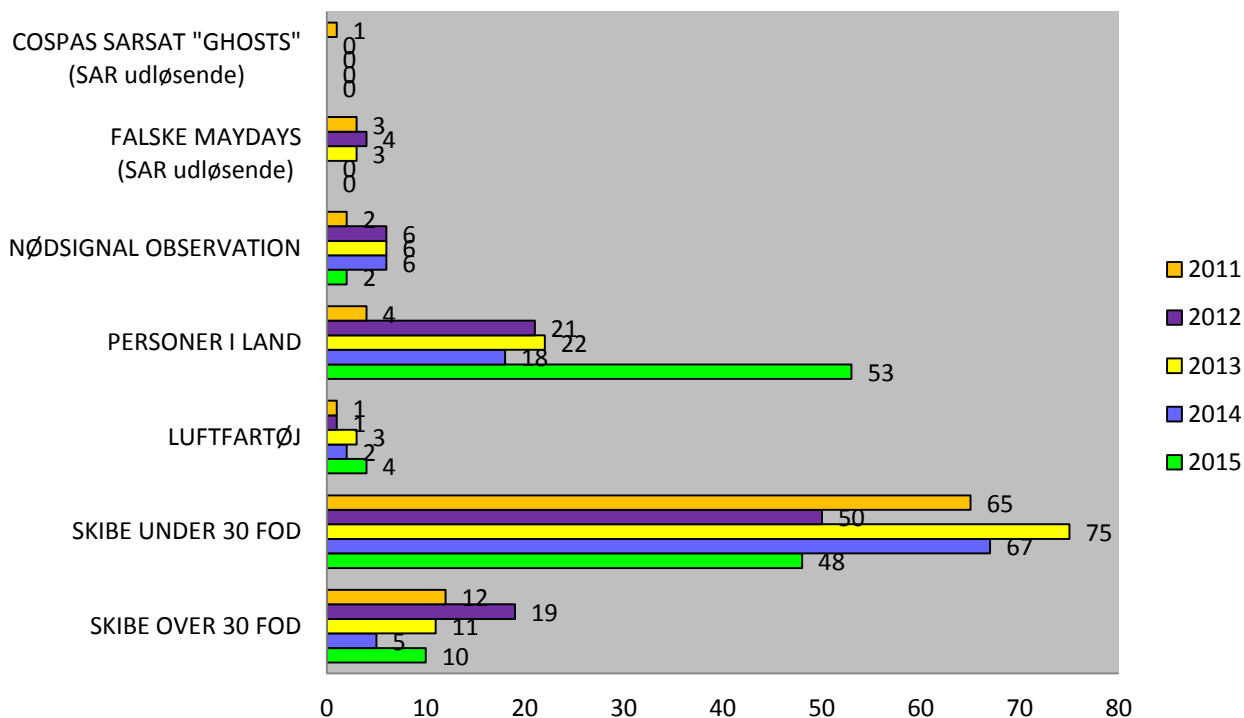
<sup>6</sup> Elektroniske alarmsystemer (COSPAS/SARSAT). Betegnelsen dækker de russiske ord for "satellitesystem til eftersøgning af skibe i nød" (COSPAS) og det engelske "Search And Rescue Satellite-Aided Tracking" (SARSAT). Systemet består af et antal satellitter, der kan beregne positioner på nødsendere,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



fod (Figur 8. angiver type af "skibe under 30 fod"). Dette er 19 færre i forhold til 2014, hvilket samtidig er 13 færre end gennemsnittet over de seneste fem år, der er på 61.

Endelig har der været fire SAR-operationer i forbindelse med luftfartøjer.

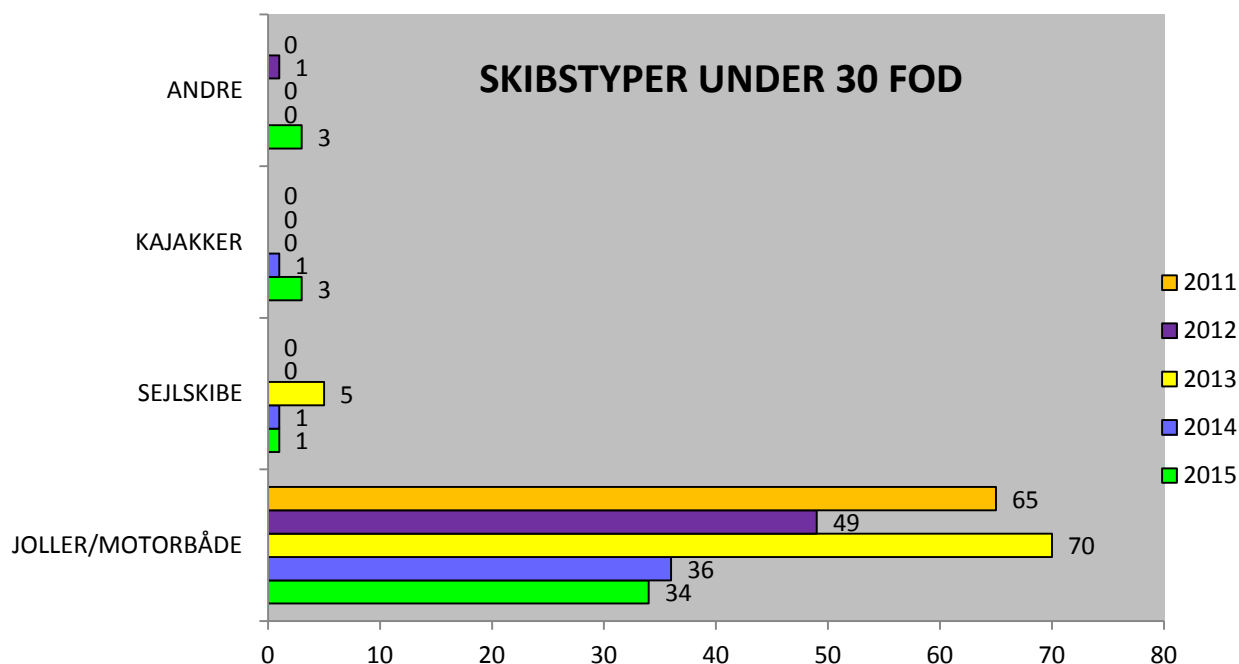
**Figur 7.** Fordeling i undergrupper af årets i alt 90 gennemførte eftersøgnings- og redningsoperationer.



I figur 8 sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Skibstyper under 30 fod" for perioden 2011-15.

Som det fremgår af figur 8 er der de seneste to år sket et fald i registreringen af "joller/motorbåde", der har været i nød, mens der for de øvrige typer ikke er de store ændringer. Faldet anses at kunne tilskrives, at der i Grønland gennem de sidste par år er gennemført kampagner vedr. sikkerhed til søs i TV og i aviser.

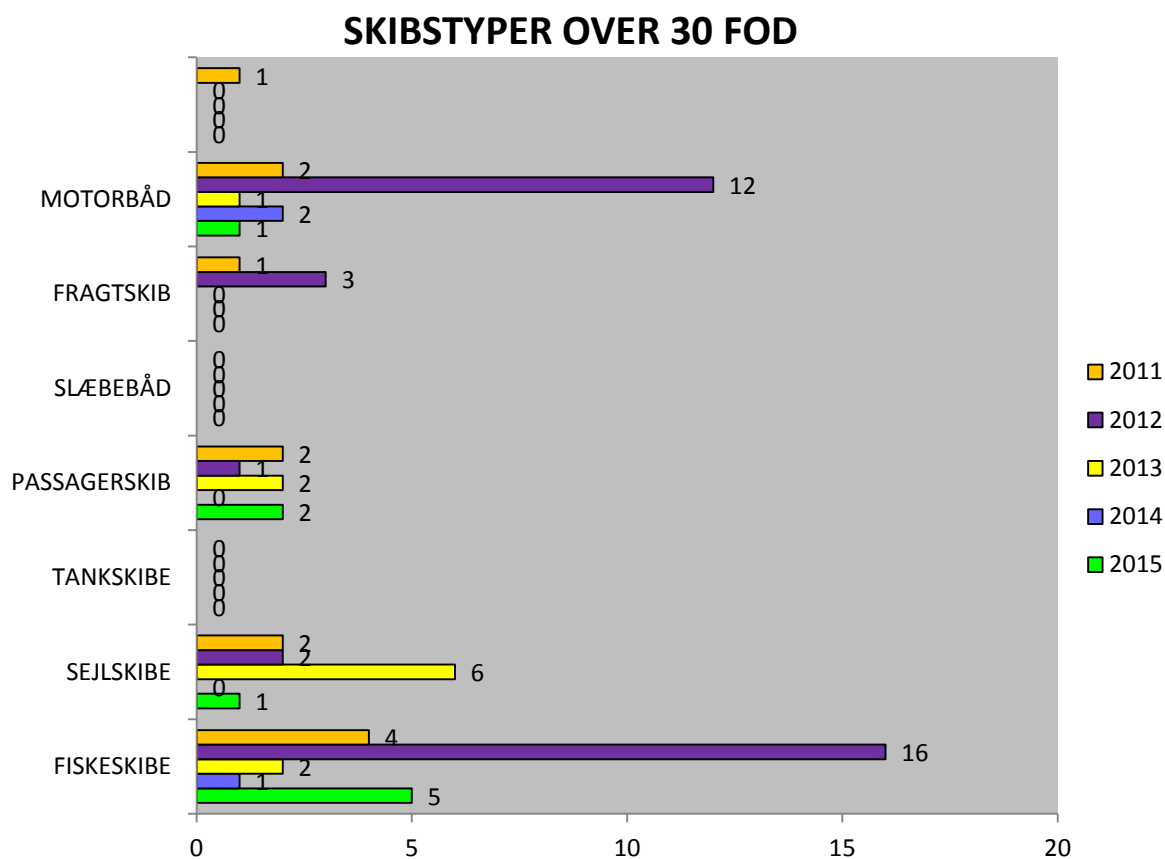
**Figur 8.** Fordelingen af søredningsoperationer inden for skibstyper under 30 fod i perioden 2011-2015.



I figur 9 sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Skibstyper over 30 fod" for perioden 2011-15.

Der er for kategorierne ikke nogen ændringer i forhold til gennemsnittet for de enkelte skibstyper. Forholdet vurderes at bero på et normalt statistisk udsving.

**Figur 9.** Fordelingen af søredningsoperationer inden for skibstyper over 30 fod i perioden 2011-2015.

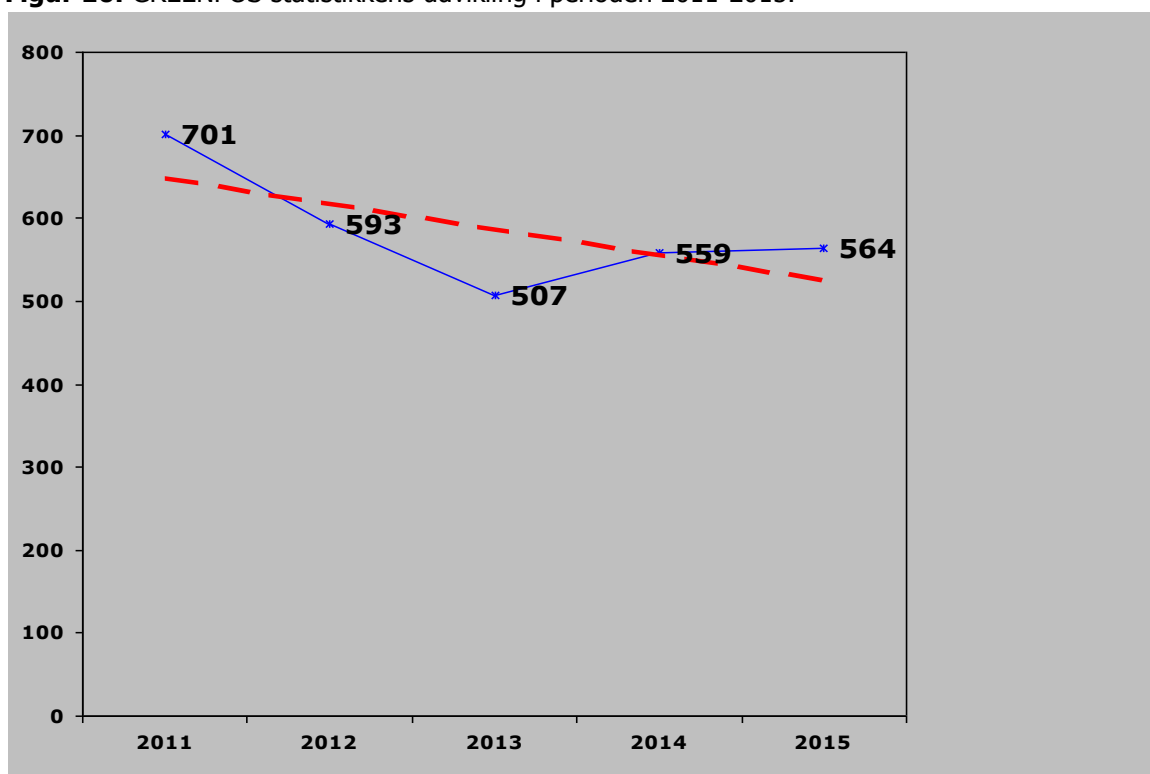


## GREENPOS systemet

Af bekendtgørelse om skibsrapporteringssystemer i farvandene ved Grønland af den 17. marts 2003 fremgår det, at GREENPOS systemet er et obligatorisk meldesystem for alle skibe uanset størrelse og erhverv i transit til og fra Grønland. I nedenstående figur 10 kan årstallene aflæses på X-aksen, mens antallet af tilmeldte skibe på årsbasis kan aflæses på Y-aksen. Den stiplede linje er tendenslinjen for udviklingen. Generelt kan det oplyses, at mindre skibe (lystfartøjer) ikke – eller meget sjældent – tilmelder sig GREENPOS systemet på trods af, at alle skibe, uanset størrelse, er forpligtet til at anvende systemet. JRCC Grønland, der administrere og fører tilsyn med GREENPOS systemet, har derfor taget initiativ til at promovere GREENPOS systemet i relevante grønlandske havne og til at etablere en SAR hjemmeside, hvor regler for tilmelding til GREENPOS rapporteringssystemet i løbet af 2016 vil blive synliggjort.

Figur 10. viser alene de skibe, der har været tilmeldt meldesystemet. Da mindre fartøjer ofte undlader at tilmelde sig GREENPOS systemet giver dette ikke et fuldstændigt retvisende billede af, hvor mange skibe der besejler de grønlandske farvande. Figur 10. tegner dog et billede af, at skibstrafikken har været kraftigt aftagende i årene 2011-2013, men at tendensen synes at være vendt i 2013-2015. Årsagen til faldet fra 2011-2013 og den efterfølgende vending skal formentlig ses i lyset af konjunkturudviklingen i Grønland i perioden.

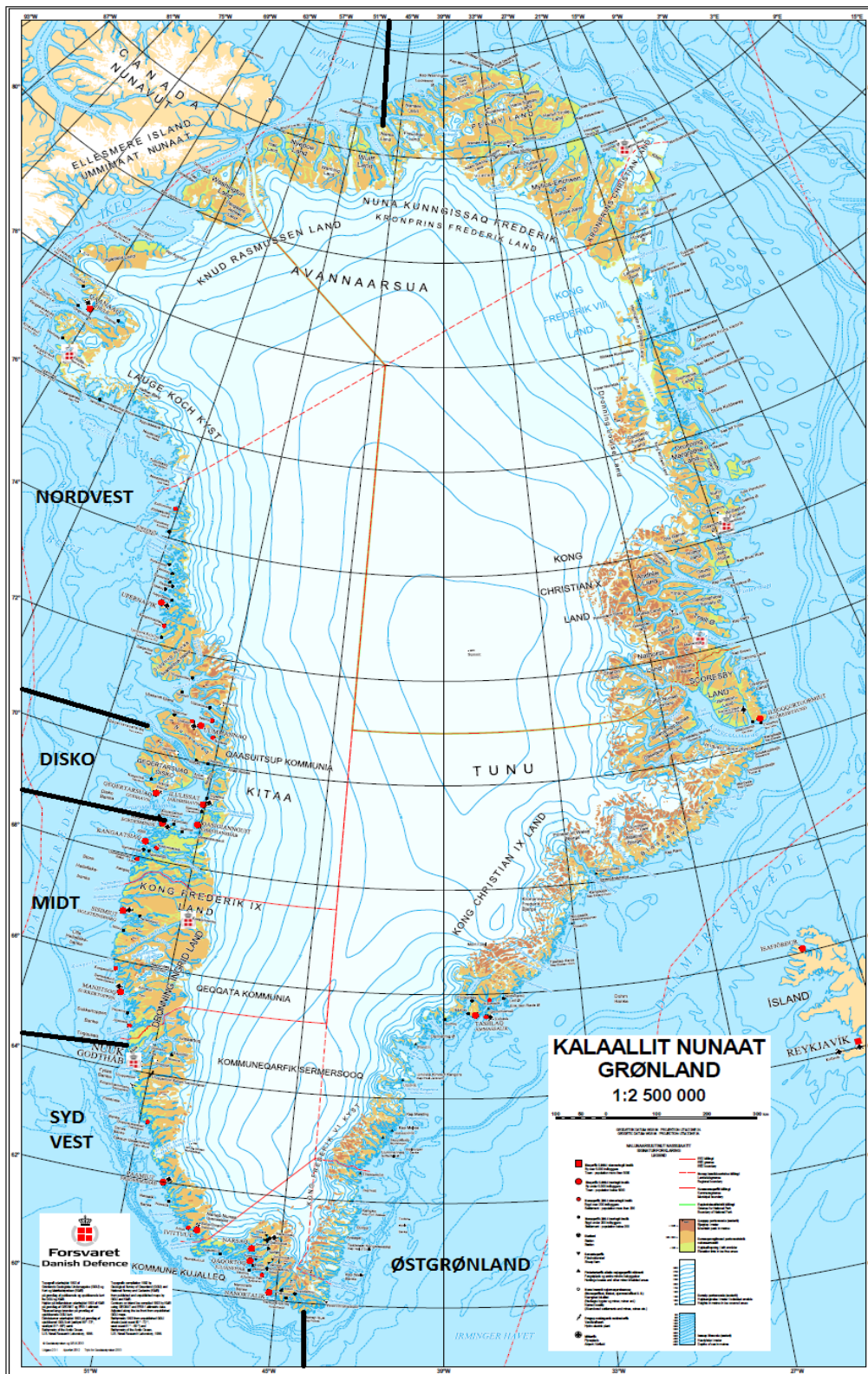
**Figur 10.** GREENPOS statistikkens udvikling i perioden 2011-2015.



## Geografisk fordeling og sæsonudsving

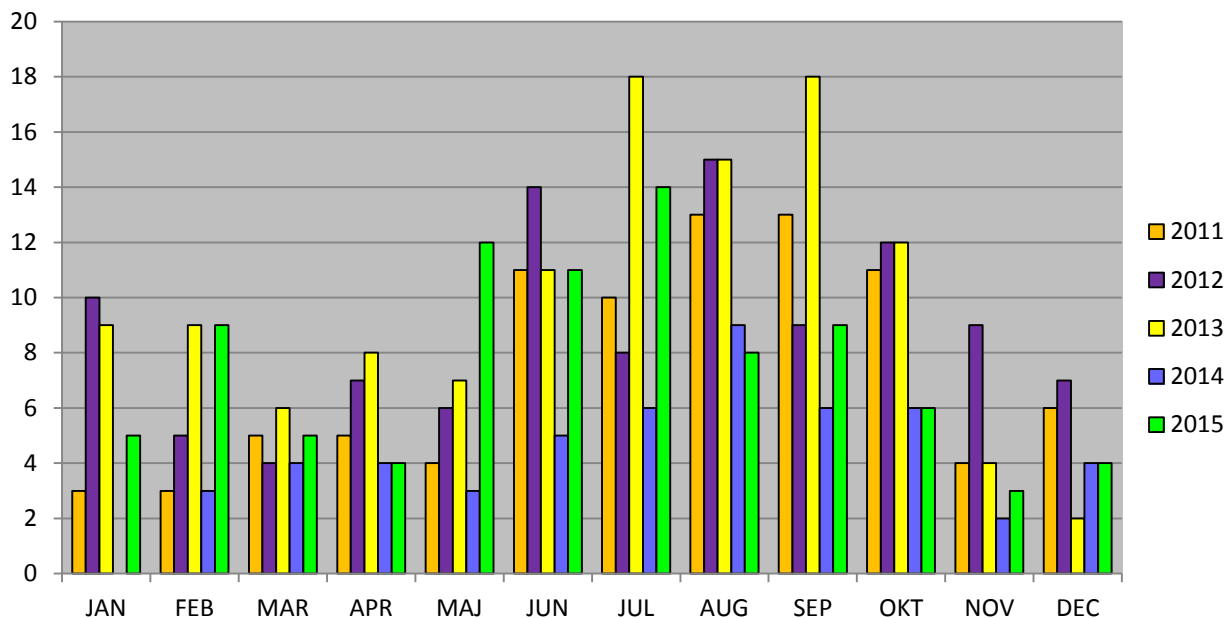
SAR-mæssigt opereres der med fem forskellige områder: Østgrønland, der dækker fra John Murray Ø i Nordgrønland til Kap Farvel i Sydgrønland. Sydvestgrønland, der dækker fra Kap Farvel til Nuuk. Midtgrønland, der dækker fra Nuuk til Aasiaat. Disko-området, der dækker fra Aasiaat til Hare Ø ved Vaigat og endelig Nordvestgrønland, der dækker fra Hare Ø til John Murray Ø (se figur 11).

**Figur 11.** Geografiske SAR områder ved Grønland.

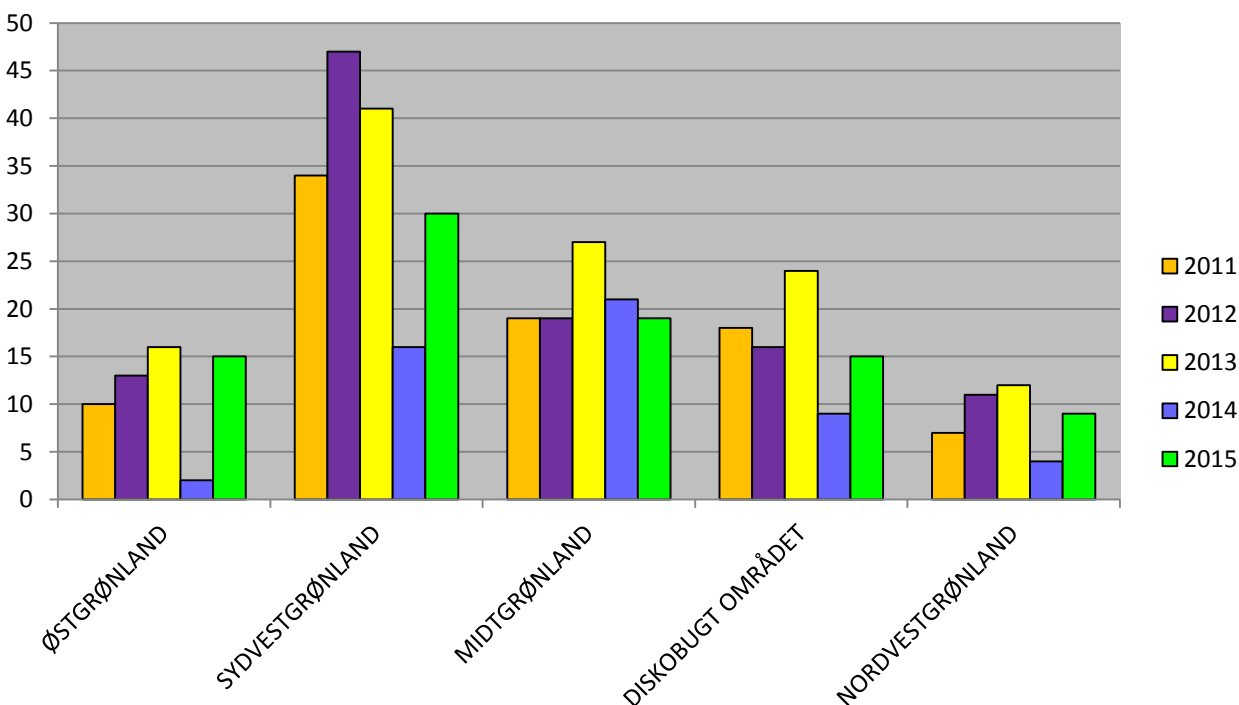


Fordelingen af redningsoperationer i 2015 adskiller sig ikke væsentligt fra normalbilledet. Overordnet set følger antallet af redningsoperationer fordelt henover årets 12 måneder (figur 12) og deres geografiske fordelinger (figur 13) de tidligere år. Der er naturligvis årlige udsving, som primært vurderes at bero på vejrmæssige forhold – herunder isens udbredelse.

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



**Figur 13.** Antallet af redningsoperationer fordelt på de geografiske SAR områder.

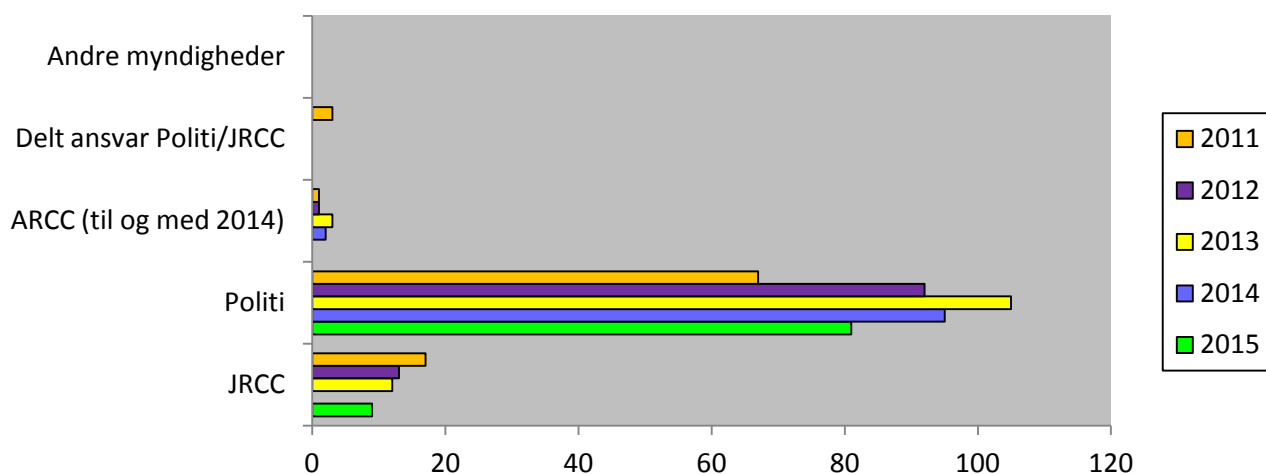


## Koordinationsansvarsfordelingen mellem SAR-tjenestens permanente aktører

Grønlands Politi har traditionelt koordinationsansvaret for majoriteten af SAR-operationer i Grønland, idet hovedparten af SAR operationerne omfatter joller i lokale farvandsafsnit.

Figur 14. viser, hvor mange SAR-operationer de permanente aktører har haft koordinationsansvar for. Før den 1. oktober 2014 havde NAVIAIR ansvaret som Air Rescue Coordination Centre (ARCC) i Søndre Strømfjord, men ved sammenlægningen med Arktisk Kommando i Nuuk den 1. oktober 2014 blev JRCC Grønland oprettet, og dermed også den fælles registrering. Kategorien "delt ansvar" er de SAR-operationer, hvor Grønlands Politi eksempelvis har haft det indledende ansvar, men hvor SAR operationen gennem den løbende visitering har skiftet ansvar til JRCC/AKO.

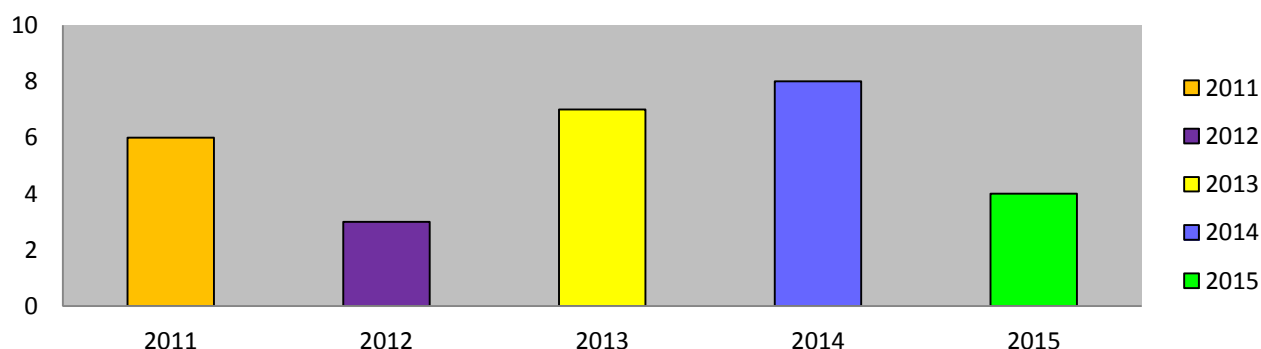
**Figur 14.** Koordinationsansvarsfordelingen mellem SAR-tjenestens permanente aktører.



## MEDEVAC

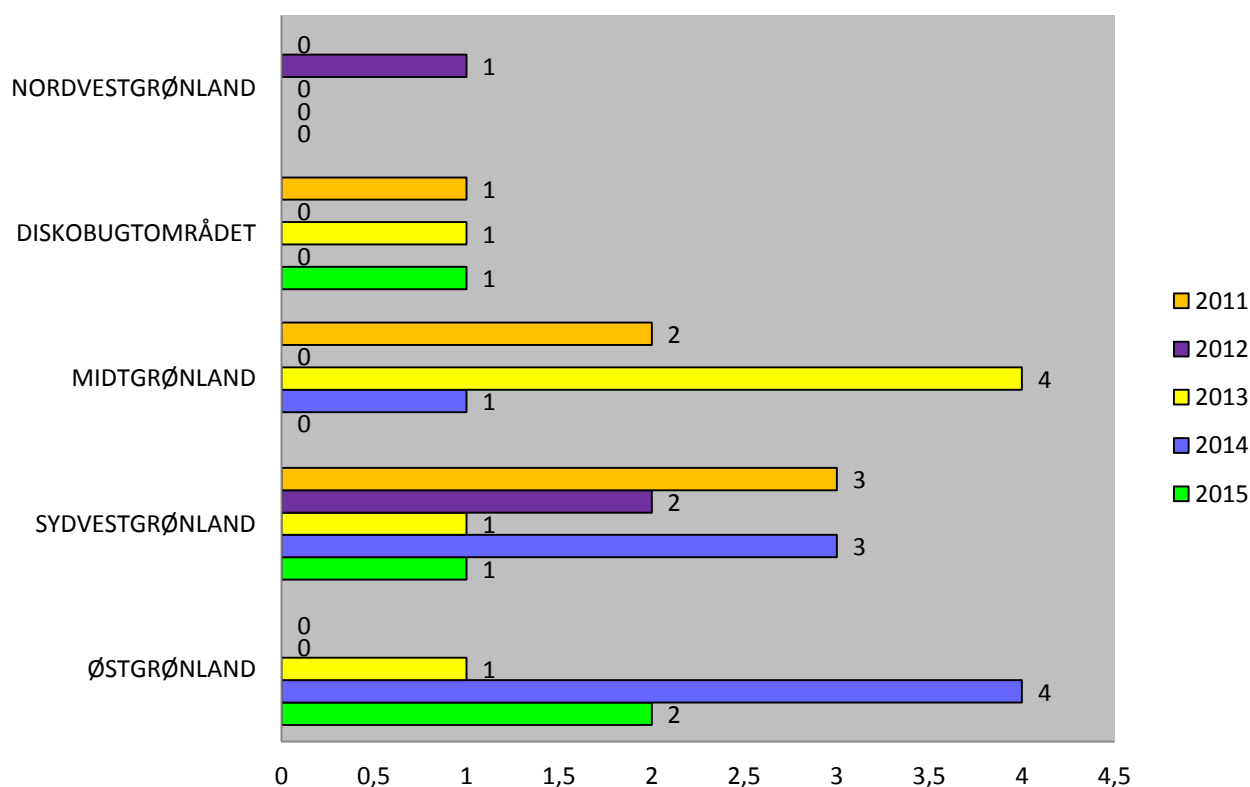
Af figur 15. fremgår antallet af MEDEVACS i perioden 2011 til 2015. Antallet af MEDEVACS var fire i 2015, hvilket er en halvering i forhold til 2014. Gennemsnittet over de forgangne fem år ligger på 5,6 MEDEVACS.

**Figur 15.** Antallet af MEDEVACS i perioden 2011-2015.



Fordelingen af MEDEVACS på geografi følger naturligvis skibenes sejlruiter og fiskeskibenes geografiske placering alt efter hvilke fiskebanker, der prioriteres. I figur 16. kan det læses, at langt hovedparten af MEDEVACS er foretaget fra Sydvestgrønland og Østkysten.

**Figur 16.** Antallet af MEDEVACS fordelt på geografiske SAR-områder i perioden 2011-2015.



### Rekvirering af helikoptere til SAR og MEDEVAC

Forsvarsministeriet blev den 1. januar 2014 ansvarlig for SAR i Grønland med ansvaret for opstillingen af helikopterberedskabet i Grønland. Forsvarsministeriet indgik pr. 1. januar 2016 en ny aftale med Air Greenland om det landbaserede SAR-helikopterberedskab.

Aftalen sikrer, at Air Greenland som udgangspunkt skal have en S-61 helikopter placeret i Kangerlussuaq/Søndre Strømfjord klar til indsættelse døgnet rundt. Endvidere skal en Bell 212 helikopter være stationeret i Sydgrønland, Qaqortoq/Julianehaab, på otte timers beredskab 0800-1600 seks af ugens syv dage (mandag-lørdag). Placeringen af S-61'eren i Kangerlussuaq og Bell 212'en i Qaqortoq medfører, at Vestkysten derved bliver dækket fra Disko i nord til Kap Farvel i syd. I tillæg hertil indsætter JRCC/AKO inspektionsskibenes skibsbaserede LYNX helikopter, når det er muligt.

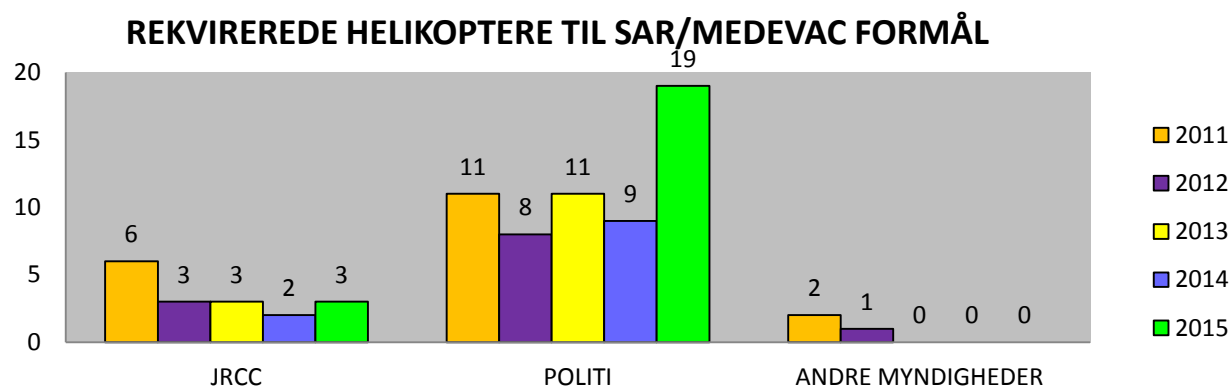
I forbindelse med aktivering af helikopterberedskabet til SAR-operationer sker aktiveringen fra 1. januar 2016 gennem Forsvaret.

Den økonomiske afregning for rekvireringen af SAR helikoptere sker i første omgang mellem Forsvaret og Air Greenland. Efterfølgende afregner Forsvaret med rekvirenten, hvis det ikke er JRCC Grønland, der selv har aktiveret SAR helikopterberedskabet.

Oversigt over rekvirerede Air Greenland helikopter til SAR/MEDEVAC fremgår af figur 17.



**Figur 17.** Antallet af rekvirerede helikoptere til SAR/MEDEVAC formål i perioden 2011-2015.



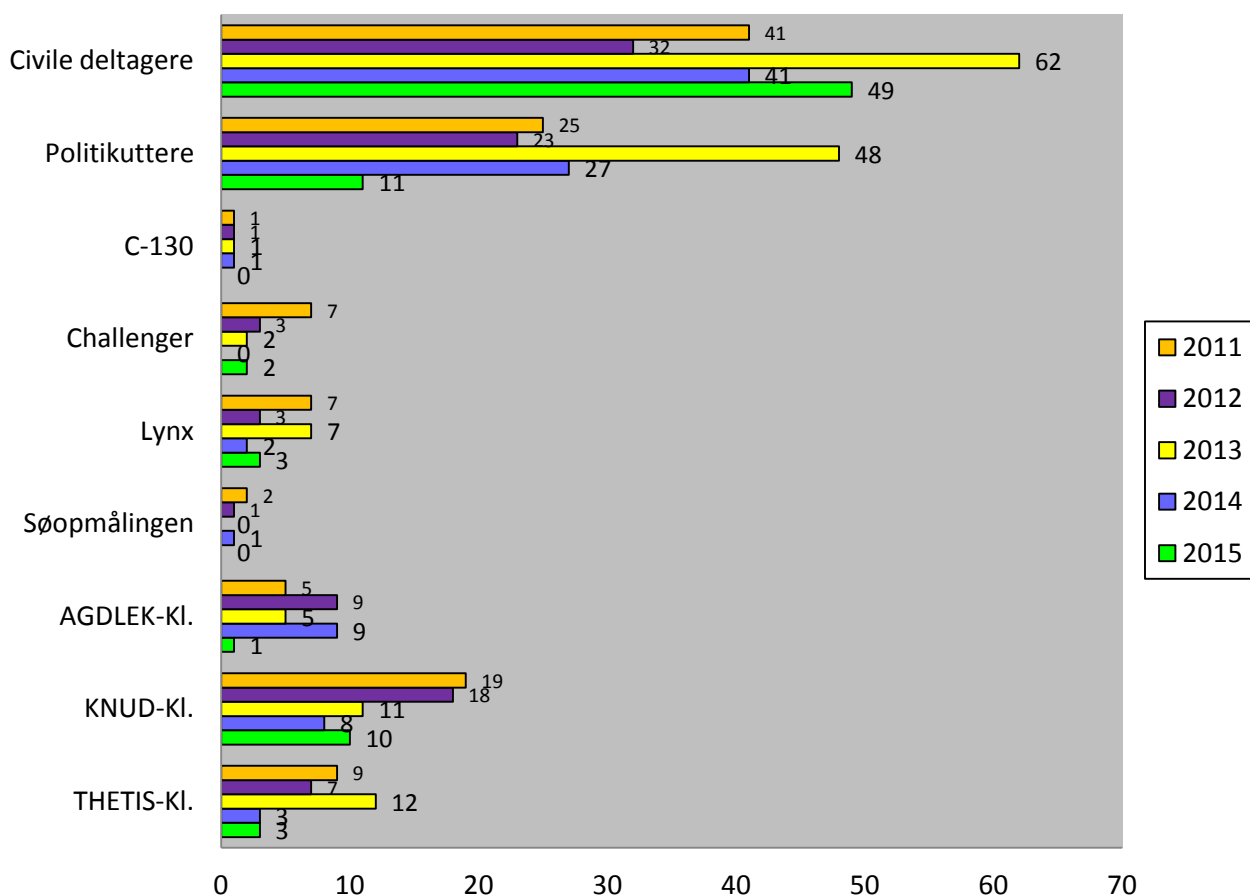
### Sø- og flyveredningsressourcer

Der er i 2015 ikke sket ændringer til sø- og flyveredningstjenestens ressourcer i Grønland.

### Anvendte ressourcer til redning

Baseret på informationerne fra JRCC Grønlands SAR rapporter er antallet af enheders indsættelse i SAR operationer opgjort i figur 18. Det fremgår, at antallet af civile deltagere i SAR operationer stadig er højt. Årsagen er, at familier, venner og bekendte velvilligt stiller op til deltagelse i lokale eftersøgninger. Endvidere skal det bemærkes, at Forsvarets kapaciteter, det være sig skibe og/eller fly, indsættes i SAR operationer afhængig af, hvor de geografisk opererer i forbindelse med løsning af den militære opgave.

**Figur 18.** Antal sø- og flyveredningsoperationer for perioden 2011-2015.

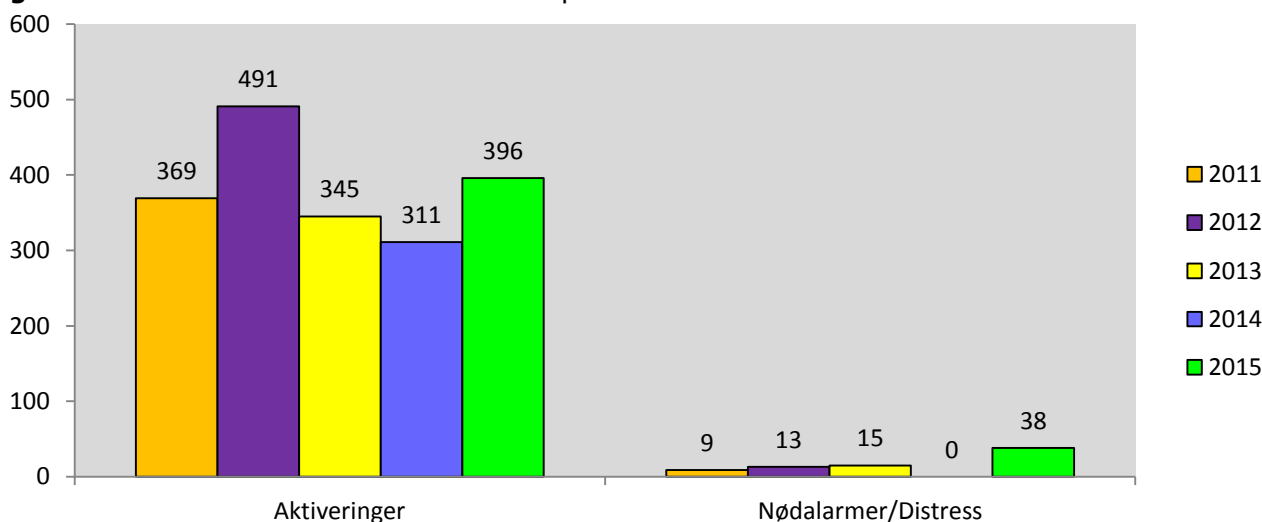


## Elektroniske alarmer

SAR tjenesten har i 2015 registreret i alt 396 COSPAS-SARSAT meldinger (figur 19), hvilket er en stigning på 22 procent i forhold til 2014. Derudover er der i 2015 registreret 38 Nødalarmen/Distress-alarmer i forhold til, at der ingen registreringer var i 2014. Ingen af de 38 meldinger udløste en SAR operation inden for Grønlands SRR. Der er ikke konstateret en årsag til stigningen, men det faktum, at der generelt er større udsving i antallet fra år til år, giver ikke anledning til nogen bemærkninger. COSPAS-SARSAT meldinger bliver modtaget, registreret og håndteret af såvel JRCC/NAVIAIR, JRCC/AKO samt ved Grønlands Politi.

COSPAS-SARSAT er et system udviklet til at sende nødsignaler og positionsdata til SAR myndigheder ved hjælp af satellitter og jordnærlæg for at lokalisere nødsignalsenderen. Nødsignalet position og al relateret information vil af det ansvarlige COSPAS-SARSAT Mission Control Centre (MCC) blive sendt til de ansvarlige nationale SAR myndigheder. COSPAS-SARSATs formål er på verdensplan at støtte SAR myndigheder, hvad enten det er på havet, i luften eller på land.

**Figur 19.** Antallet af COSPAS-SARSAT alarmer i perioden 2011-2015.



## Mål- og resultatkrav for sø- og flyveredningstjenesten

I 2015 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 Forsvarets, Politiets samt Air Greenlands bidrag til sø- og flyveredningstjenesten.

Disse myndigheder bidrager med kapaciteter til den operative indsættelse, hvor kapaciteterne anvendes ifm. JRCC Grønlands redningsberedskab. De operative indsatsenheder kan opdeles i tre kategorier; helikoptere, skibe og fly. 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. Fly kan på kort tid ankomme til og afdække et stort område samtidig med at operationstiden er relativ lang.

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 grønlandske 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 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.

Mindst et inspektionsskib inkl. en skibsbaseret helikopter (365 sejldøgn).	Opfyldt
Tre inspektionsfartøjer/-kutter (882 sejldøgn).	Delvist opfyldt
Et overvågningsfly til patruljering i blokke af 11 dage 11 måneder om året med gennemsnitligt 4 timers operativ flyvning pr. dag: 11 x 11 x 4 = 484 timer om året. Tallet dækker over ca. 104 timer ved Færøerne og ca. 380 timer i Grønland. Måltallet for Grønland er således ca. 380 timer (95 beredskabsdøgn).	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:

- Inspektionsskibet har haft en skibsbaseret helikopter (LYNX) tilknyttet i 365 dg. Der er ikke noget krav til den operative status for LYNX. LYNX har været operativ 84 procent af 2015. Der har dog ikke været iværksat SAR, hvor LYNX ikke har kunnet indsættes, hvis behovet var stede. Målopfyldelsen er isoleret set "Opfyldt".
- Inspektionsfartøjer/-kutter har i 2015 leveret 879 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 882 døgn, hvilket giver målopfyldelse "Delvist opfyldt".
- Overvågningsfly til patruljering ved Grønland har leveret 385 timer mod forventet 380 timer. Tildelingen er dog ikke jævnt fordelt hen over året som ønskelig. Målopfyldelsen er isoleret set "Opfyldt".

### 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 indsættelser være under seks min.	Opfyldt <sup>7</sup>
Den gennemsnitlige reaktionstid skal være under fem min.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Søværnets maritime indsatsenheder, inkl. skibsbaseret helikopter i havn og til ankers er 1 time.	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid i havn skal være under 55 min.	Opfyldt

<sup>7</sup> For reaktionstid vurderes målopfyldelsen samlet set at være "Opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid var 3 minutter og 20 sekunder, hvilket giver målopfyldelse "Opfyldt".

Den maksimale reaktionstid for Flyvevåbenets indsatsenheder når flyet er på jorden er 12 timer.	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid skal være under 11 timer.	Opfyldt
Maksimal reaktionstid for politikutterne ved en SAR er 15 min., når politikutteren er i havn med besætningen om bord.	Opfyldt
Maksimal reaktionstid for politikutterne ved en SAR er 60 min., når politikutteren er i havn og besætningen har fri.	Opfyldt
For Air Greenlands landbaserede helikopter gælder, at den maksimale reaktionstid ved en SAR er 60 min.:	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid ved en SAR skal være under 60 min.	Opfyldt
Samlet vurdering for reaktionstiden	Opfyldt

Af skemaet fremgår det at målopfyldelsen for reaktionstiden samlet set vurderes at være 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 grønlandsk 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 96,8, hvilket giver en målopfyldelse "Opfyldt".
- Antallet af omkomne som følge af nødsituationer var seks. Hertil kommer, at der fortsat savnes fire personer.

## Uddannelse

I det nedenstående vurderes opfyldelsesgraden for målopfyldelse for uddannelse.

Mål	Redningstjenestens enheder skal være veluddannede og være i stand til at koordinere på tværs.
Resultatkrav (produktion)	<p>Operative enheder og personel, som er fast tilknyttet SAR tjenesten, deltager i minimum én rednings- eller samarbejdsøvelse inden for en toårig periode. Der gennemføres som minimum én national øvelse<sup>8</sup> hvert andet år, som inddrager alle myndigheder med operative ressourcer i søredningstjenesten.</p> <p>Der gennemføres som minimum én øvelse<sup>9</sup> hvert andet år, som har karakter af og fokus på redning i forbindelse med en maritim katastrofe<sup>10</sup>.</p> <p>Der gennemføres som minimum én international øvelse hvert tredje år, som tilstræbes på skift at involvere lande, med hvem Danmark har operative samarbejdsaftaler.</p> <p>Søværnet uddanner årligt SAR Mission Coordinators (SMC), On Scene Coordinators (OSC), Global Maritime Distress Safety System (GMDSS)<sup>11</sup> personel samt betjeningskurser for operatører af computerhjælpemidler til SAR operationer. Ovennævnte kurser gives til det personel, som har behov for at være kvalificeret til at bestride poster inden for søredningstjenesten. Kursernes indhold er afstemt efter internationale rekommandationer herfor, herunder IAMSAR manual vol. I og afholdes i det antal, der kan sikre tilstrækkelig kvalifikation på ovennævnte poster.</p>
Målopfyldelse	"Enten-eller" metoden anvendes, hvor delvis målopfyldelse ikke giver styringsmæssigt mening. Målopfyldelsen opgøres til "opfyldt" eller "ikke-opfyldt".

Målopfyldelsen for uddannelse er "Opfyldt".

I relation målkravet for uddannelse skal følgende fremhæves for så vidt angår "øvelser":

Arktisk Kommando gennemførte i 2015 øvelsen Arctic Response med deltagelse af det danske beredskab samt enheder fra den islandske kystvagt og Air Greenlands SAR helikopter

<sup>8</sup> Øvelsen kan gennemføres som en syntetisk øvelse alene med deltagelse af kommando- og kontrol delen af SAR-redningstjenesten. Såfremt øvelsen gennemføres med deltagelse af de operative SAR-ressourcer, bør enheder fra den civile skibsfart om muligt inddrages i øvelsen.

<sup>9</sup> Denne øvelse kan være sammenfaldende med enten nationale eller internationale øvelser.

<sup>10</sup> Maritim katastrofe defineres i denne sammenhæng som en redningsaktion med mange nødstedte.

<sup>11</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 og sikkerhedsinformation til skibe (vejmeldinger, farvandsefterretninger, m.fl.).

stationeret i Kangerlussuaq. Vægten på øvelsen blev lagt på træning i samarbejde af især de civile og militære myndigheder i Danmark og Island. Arktisk Beredskabsstyrke blev aktiveret og personel blev sendt til AKO for forstærkning af hovedkvarteret i Nuuk.

Erfaringen herfra var primært et behov for forbedret kommunikation mellem civile og militære myndigheder, idet kommunikation er grundlæggende og afgørende for, om de deltagende enheder kan koordinere og samarbejde. Derudover konstateredes behov for kendskab til såvel ledelse af og udførsel af SAR-operationer. Heraf er bl.a. etablering af en fælles SAR uddannelse blevet iværksat.

Der er jævnlig udskiftning blandt ansatte i JRCC Grønland, hvorfor ikke alle medarbejdere oplever at deltage i en øvelse under deres udstationering ved Arktisk Kommando.

Om end de af Forsvarets tildelte kapaciteter i form af skibe, fly og helikoptere ikke decideret er fast tilknyttet SAR tjenesten tilstræbes det, at kapaciteterne skal opfylde kravene. For skibe og helikopter er der i 2015 afviklet to øvelser<sup>12</sup> i samarbejde primært med Grønlands Politi og politiets kuttere.

I forbindelse med årets to TAPPIK øvelser inviteres Air Greenland (SAR helikoptere) med hver gang. Myndighederne er hver især ansvarlige for at planlægge og gennemføre én årlig øvelse. Ambitionsniveauet for øvelserne varierer fra større passagerskibulykker, der involverer det meste af det grønlandske beredskab til de mere samarbejdsfokuserede øvelser skibene imellem såsom "assistance til andet skib", slæbning, brand og redning osv.

Der har i forbindelse med TAPPIK øvelserne været deltagelse af Air Greenlands S-61 helikopter stationeret i Kangerlussuaq.

Der var for året 2015 planlagt en større katastrofeøvelse, hvor hele det grønlandske og danske beredskab skulle afprøves. Grundet Landstingets efterårssamling samt udefrakommende begivenheder kunne dele af det grønlandske beredskab desværre ikke deltage, hvorfor Arktisk Kommando valgte at gennemføre øvelsen i et tilpasset omfang. Øvelse Arctic Response blev gennemført med deltagelse af det danske beredskab samt enheder fra den islandske kystvagt og Air Greenlands SAR helikopter stationeret i Kangerlussuaq.

Vægten på øvelsen blev lagt på træning i samarbejde af især de civile og militære myndigheder i Danmark og Island. Arktisk Beredskabsstyrke blev aktiveret og personel blev sendt til Arktisk Kommando for forstærkning af hovedkvarteret i Nuuk.

For de operative enheder foregik øvelsen med scenarier ved Nuuk samt på den grønlandske østkyst. På den grønlandske østkyst blev der trænet i militære operationer samt redning af mennesker fra et flyhavari. På den grønlandske vestkyst blev der trænet i SAR, herunder eftersøgning, redning og behandling af tilskadekomne, triage og evakuering af mennesker fra

---

<sup>12</sup> Grønlands Politi og Arktisk Kommando afholder hvert år to samarbejdsøvelser kaldet øvelse TAPPIK. Myndighederne er hver især ansvarlige for at planlægge og gennemføre én årlig øvelse. Ambitionsniveauet for øvelserne varierer fra større passagerskibulykker, der involverer det meste af det grønlandske beredskab, til de mere samarbejdsfokuserede øvelser skibene imellem såsom "assistance til andet skib", slæbning, brand og redning osv. Øvelserne har været gennemført i 2015.

en simuleret passagerskibskatastrofe med 200 personer om bord. I land blev JRCC Grønland og JRCC Iceland trænet.

Der blev indhentet mange gode erfaringer fra øvelsen herunder særligt behovet for kommunikation mellem civile og militære myndigheder, idet kommunikation er grundlæggende og afgørende for, om de deltagende enheder kan koordinere og samarbejde. Derudover kunne det konstateres, at ledelsen og gennemførelse af SAR-operationer kræver, at de involverede aktører har et indgående kendskab til såvel de nationale (SAR Grønland) som internationale regler og procedurer for SAR operationer (IAMSAR) samt har den fornødne SAR uddannelse. Dette har afgørende betydning for SAR-organisationens effektivitet.

Arktisk Kommando havde til øvelsen inviteret et audit team fra Søfartsstyrelsen som observatør for gennemgang af JRCC Grønland procedure, bemanning, uddannelsesniveau mv. På baggrund af tilbagemeldinger for audit har JRCC/AKO tilstræbt at følge de anbefalinger, der blev givet med henblik på at foretage en officiel AUDIT i forbindelse med øvelse Grønland LIVEX 2016, der planlægges afholdt i maj 2016.

Som et supplement til SAR Grønland har bl.a. JRCC/AKO udarbejdet en intern beredskabsplan for større skibskatastrofer i Grønland, hvori JRCC/AKO interne ansvarsfordeling og organisation er omfattet. Beredskabsplanen er et dynamisk dokument under fortsat udvikling.

Øvelse Grønland LIVEX 2016 er den større maritime katastrofeøvelse, der planlægges afholdt i maj 2016.

JRCC Grønland ved FIC/Naviair har i 2015 deltaget i øvelse DYNAMIC MERCY

JRCC Grønland ved FIC/Naviair er planlagt til deltagelse i DYNAMIC MERCY i 2016. Oprindeligt er der planlagt 3 øvelser – en i marts og to i april. Desværre er FIC/NAVIAIR nødsaget til at aflyse den ene af øvelserne i april, da MRCC Thórshavn skal bruge den dato til deres øvelse.

Begge FIC/Naviair øvelser er table-top, og er planlagt til "kun" at aktivere Naviair (samt Isavia og JRCC Bodø). Såfremt behovet måtte opstå tildeles JRCC Grønland ved AKO (VO SØ) en rolle. Der vil ved begge øvelser blive lagt vægt på, at visiteringen bliver overholdt.

Det nuværende øvelsesniveau fastholdes, idet der i 2016 afholdes en større international maritim katastrofeøvelse, LIVEX Grønland 2016, hvormed resultatkravet om afholdelse af en sådan hvert 3. år<sup>13</sup> er opfyldt.

I relation til målkravet for uddannelse skal følgende fremhæves for så vidt angår "uddannelse":

I rammen af Den Operative Kontaktgruppe, Arktis (OKA) er der identificeret et behov for en decideret grundlæggende fælles SAR uddannelse for myndighederne, der er involveret i SAR i Grønland. Uddannelsen skal indeholde alt grundlæggende viden om SAR og skal følges op af egentlige SAR uddannelser såsom OSC, SMC, ACO<sup>14</sup>, GMDSS, log og beregningsprogramuddannelser. Arbejdet med etablering af uddannelserne er igangsat. Det forventes, at oplæg til planer for grunduddannelsen bliver færdiggjort i medio 2016 og at

<sup>13</sup> Der blev sidst afholdt en større international maritim katastrofeøvelse ifm. SAREX 2013.

<sup>14</sup> Primært for personel ansat ved NAVIAIR.



planer for de egentlige SAR uddannelser vil blive færdiggjort i kølvandet heraf. Det er målet, at alle uddannelserne skal finde sted i Grønland.

Ligeledes er der i rammen af OKA nedsat underarbejdsgrupper, der skal behandle kommunikation samt flykatastrofeberedskabet for identifikation og forslag til forbedringer af disse emner.

### **Konklusion**

Det er sammenfattende vurderingen, at redningstjenestens resultat for året 2015 er tilfredsstillende.

Mål- og resultatkravet for redningsprocenten for sø- og flyveredningstjenesten i Grønland 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 96,8 procent, hvorved mål- og resultatkravet er opfyldt. Der er isoleret betragtet for 2015 reddet 95,4 procent af de personer, der i den grønlandske SAR organisations geografiske område har været i fare for at omkomme.

Arktisk Kommando gennemførte i 2015 øvelse Arctic Response med deltagelse af det danske beredskab samt enheder fra den islandske kystvagt og Air Greenlands SAR helikopter stationeret i Kangerlussuaq. Vægten på øvelsen blev lagt på træning i samarbejde af især de civile og militære myndigheder i Danmark og Island. Arktisk Beredskabsstyrke blev aktiveret og personel blev sendt til AKO for forstærkning af hovedkvarteret i Nuuk.

Erfaringen herfra var primært et behov for forbedret kommunikation mellem civile og militære myndigheder, idet kommunikation er grundlæggende og afgørende for, om de deltagende enheder kan koordinere og samarbejde. Derudover konstateredes behov for kendskab til såvel ledelse af og udførelse af SAR-operationer. Heraf er bl.a. etablering af en fælles SAR uddannelse blevet iværksat.

JRCC Grønland vil i 2016 være fokuseret på forebyggende aktiviteter i form af deltagelse i aktiviteter/oplysningskampagner om sikkerhed til søs samt forberedelse på Polarkodens indførelse. Endvidere vil JRCC Grønland, der administrere og fører tilsyn med skibsmeldesystemet GREENPOS systemet, tage initiativ til at promovere GREENPOS systemet i grønlandske havne og etablere en SAR hjemmeside, hvor regler for tilmelding til GREENPOS rapporteringssystemet i løbet af 2016 vil blive synliggjort

Grundlaget for etablering af en fælles SAR uddannelse for myndighederne i Grønland forventes klar ved udgangen af 2016. Målet er en endelig godkendelse af uddannelsen i Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd således, at personel, der gennemgår uddannelse får merit. Der er igangsat arbejder i forbindelse med identifikation af forbedringer inden for kommunikation samt flykatastrofeberedskab.

Det nuværende øvelsesniveau fastholdes, idet der i 2016 afholdes en større international maritim katastrofeøvelse, LIVEX Grønland 2016, hvormed resultatkravet om afholdelse af en sådan hvert 3. år<sup>15</sup> er opfyldt.

---

<sup>15</sup> Der blev sidst afholdt en større international maritim katastrofeøvelse ifm. SAREX 2013.