

Juli 2019

## SKIBSFARTENS OG LUFTFARTENS REDNINGSRÅDS ÅRLIGE REDEGØRELSE FOR SØ- OG FLYVEREDNINGSTJENESTEN I GRØNLAND 2018



## Resumé

Mål- og resultatkravet for sø- og flyveredningstjenesten i Grønland er fastsat som en gennemsnitlig redningsprocent målt over en femårig periode på 94 procent af de personer, der i den grønlandske Search and Rescue (SAR)-organisations geografiske ansvarsområde har været i fare for at omkomme.

Over den seneste femårige periode (2014-2018) har sø- og flyveredningstjenesten haft en gennemsnitlig redningsprocent på 96 procent, hvorved mål- og resultatkravet er opfyldt. Der er isoleret betragtet for 2018 reddet 95,5 procent.

Det er sammenfattende vurderingen, at redningstjenestens resultat for året 2018 er tilfredsstillende.

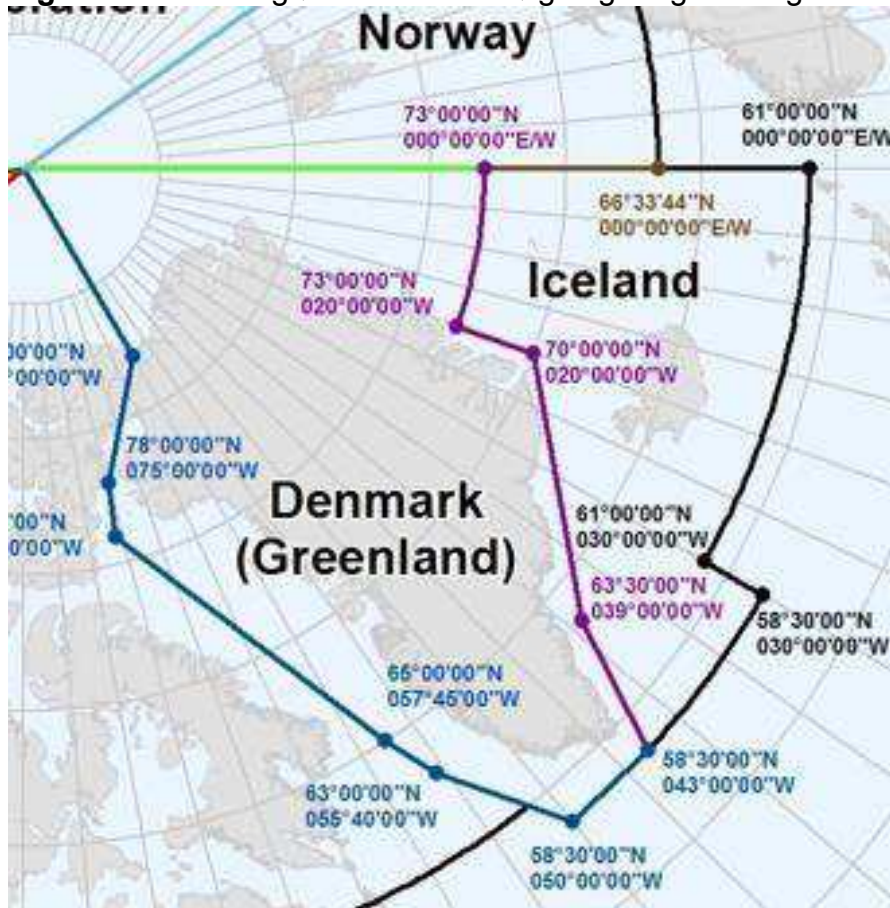
De to årlige øvelser med redningsindhold i Grønland (de såkaldte Tappik-øvelser) med deltagelse af bl.a. Grønlands Politi og Arktisk Kommando har hjulpet med at vedligeholde og styrke redningstjenestens uddannelsesmæssige status. Øvelserne har bibragt bedre forståelse for håndtering af redning på skib i brand samt redning fra større krydstogtskibe.



## 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 luftfartøjer i nød.

Redegørelsen er baseret på Den Operative Kontaktgruppe for Redningstjeneste i Arktis' indrapportering for sø- og flyveredningstjenesten i Grønland i 2018. Redegørelsen er koordineret med Grønlands Politi og de øvrige myndigheder i Operativ Kontraktgruppe Arktis og indeholder bl.a. statistisk behandling af sø- og flyveredningstjenestens aktiviteter i 2018, 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.

## Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd

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 evalueres løbende og justeres om nødvendigt 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.

### **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 rådige midler ydes den bedst mulige indsats for redning af nødstedte.

Ledelsen af eftersøgnings- og redningstjenesten i Grønland er todelt mellem Grønlands Politi og Joint Rescue Coordination Center Grønland (JRCC), der indgår i Arktisk Kommando, hvor JRCC Grønland har ansvar for sø- og flyveredning, og Grønlands Politi har ansvar for ledelsen af eftersøgnings- og redningsoperationer til lands samt redningsoperationer af mindre omfang i lokale farvandsområder. Det vil sige indenskærs fra Siorapaluk til Kap Farvel på Vestkysten samt indenskærs fra 62N til den sydlige pynt ved indsejlingen til Kong Oscars Fjord.

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).

### **Sø- og flyveredningstjenestens ressourcer i Grønland**

Forsvarsministeriet har ansvaret for at opstille SAR-helikopterberedskabet i Grønland. Opstillingen giver adgang til at trække på to helikoptere fra Air Greenland i eftersøgnings- og redningsoperationer. De to helikoptere vil kunne rekvireres med én times varsel. Air Greenland har kontrakt med Forsvarsministeriet om at opstille følgende beredskab:

En S-61-helikopter stationeret i Kangerlussuaq klar til indsættelse døgnet rundt samt en Bell 212-helikopter stationeret i Sydgrønland, Qaqortoq, på beredskab i tidsrummet 0800-1600 alle ugens dage..

Forsvarsministeriets SAR-kontrakt med Air Greenland gælder frem til årsskiftet 2020/2021.

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 eftersøgning og redning i det grønlandske område kan der, afhængig af den aktuelle situation, være følgende kapaciteter til rådighed:

- Forsvarets enheder tildelt Arktisk Kommando: Afhængigt af årstiden 1-2 inspektionsskibe med helikopter, 2-3 inspektionsfartøjer samt Challenger-overvågningsfly og C-130 transportfly til rådighed i forbindelse med anden militær opgaveløsning.
- Grønlands Politis fartøjer: 4 politikuttere som har udgangspunkt i byerne Qaqortoq, Nuuk, Maniitsoq og Sisimiut. Politikutterne indsættes i SAR-operationer under hensyntagen til selve opgaven, øvrige politimæssige opgaver og politikutterernes aktuelle placering.

Grønlands politi har i 2018 tilkendegivet, at 3 af de 4 politikuttere skal udskiftes med mindre, hurtigtgående SAR-fartøjer, der skal placeres strategisk rundt den om grønlandske kyst.

- Civile skibe og fly – herunder andre statsskibe – som i givet fald er forpligtet ved de Forenede Nationers (FN) SAR-konvention til at komme nødstedte til assistance.

Forsvarsministeriets anbefalinger til styrkelse af Forsvarsministeriets fremtidige opgaveløsning i Arktis fra 2016 er under implementering. Anbefalingerne vil blandt andet forøge Arktisk Kommandos evne til at planlægge og gennemføre eftersøgnings- og redningsoperationer. De væsentligste tiltag, som er indfaset, eller som er under indfasning, omfatter:

- Øget tilstedeværelse af overvågningsfly.
- Lejlighedsvis tilstedeværelse af yderligere skibe fra Søværnet.
- Øget bemanning af operationscentret/redningscentralen (JOC/JRCC) Greenland.
- Forbedret mulighed for kommunikation og udveksling af data mellem skibe/fly/Sirius-slædepatruljer og JRCC.
- Midler til anvendelse af satellitteknologi.
- Midler til anvendelse af kortbanefly.
- Midler til forbedring af den elektroniske farvandsovervågning.
- Luftrumsovervågning.
- Styrket internationalt samarbejde om arktisk uddannelse, øvelser og samtræning.

Der er generelt fokus på forbedring af Arktisk Kommandos overfladebillede og luftbillede samt øget samarbejde med arktiske partnerlande. Sigtet er blandt andet opnåelse af et bedre situationsbillede (*situational awareness*), der vi give et forbedret grundlag for indsættelse af enheder i og omkring Grønland, herunder også initiering af eftersøgnings- og redningsoperationer.

### **Egentlige redningsoperationer i 2018**

SAR-tjenesten i Grønland har været aktiveret i alt 71 gange i 2018. De 71 aktiveringer omfattede eftersøgnings- og redningsoperationer til nødstedte skibe, fly, joller og personer i vandet og på land.

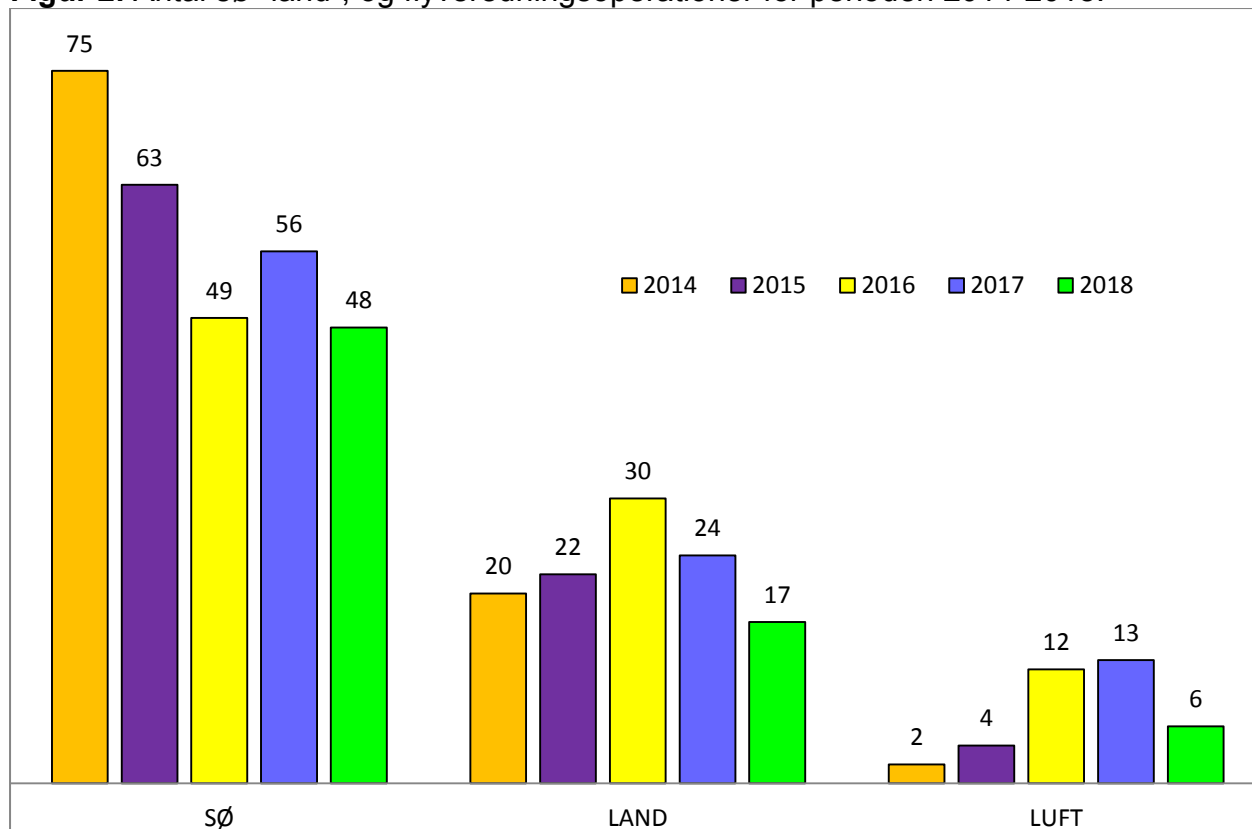
Sammenlignes antallet af aktiveringer i 2018 (71 aktiveringer) med 2017 (93 aktiveringer), er der tale om et fald på 22 aktiveringer. I gennem de sidste fem år har der i gennemsnit været registreret 79 årlige SAR-hændelser, der har ledt til egentlige SAR-operationer. 2018 ligger med 71 SAR-hændelser ca. 9 procent under det gennemsnitlige antal SAR-hændelser. Samlet vurderes befolkningens forståelse for søsikkerhed at være stigende grundet en fokuseret, forebyggende indsats i forhold til fritidssejlere og mindre fartøjer.

Redegørelsen indeholder statistisk sammenligning af de seneste fem års tal for perioden 2014-2018.

Sø- og flyveredningstjenesten behandler ethvert nødsignal som et reelt nødsignal, indtil situationen er afklaret. Tallene for egentlige SAR-operationer (figur 2) baserer sig således på

anmeldelser og ikke på karakteren af den udførte assistance. Det vil i praksis sige, at en SAR-aktivering, der efterfølgende har vist sig ikke at være en nødsituation, er anført som en SAR-operation i opgørelsen.

**Figur 2.** Antal sø- land-, og flyveredningsoperationer for perioden 2014-2018.



### SAR Operationer

De 71 SAR-operationer i 2018 var fordelt med 48 søredningsoperationer<sup>1</sup>, 17 landredningsoperationer<sup>2</sup> og 6 flyveredningsoperationer<sup>3</sup> (se figur 2).

Der er tillige registreret en Medical Evacuation (MEDEVAC<sup>4</sup>), der ikke er medregnet i figur 2.

I 2018 har der været 8 søredningsoperationer mindre end i 2017. Over de seneste fem år har der været et gennemsnit på 58 søredningsoperationer pr. år.

I 2018 er der registreret 7 færre landredningsoperationer end i 2017. Landredningsoperationer er primært relateret til snescooterulykker, jægere der kommer galt af sted, personer der går fra bygd til bygd eller på vandretur, som farer vild, men også til andre begivenheder, hvor nødstedte skal undsættes. I 2018 er der registreret 6 flyveredningsoperationer, hvilket er en halvering fra 2017.

<sup>1</sup> En søredningsoperation omfatter nødstedte fra alle typer af sejlene fartøjer i JRCC Grønland samt Grønlands Politis ansvarsområde.

<sup>2</sup> En landredningsoperation omfatter nødstedte på land.

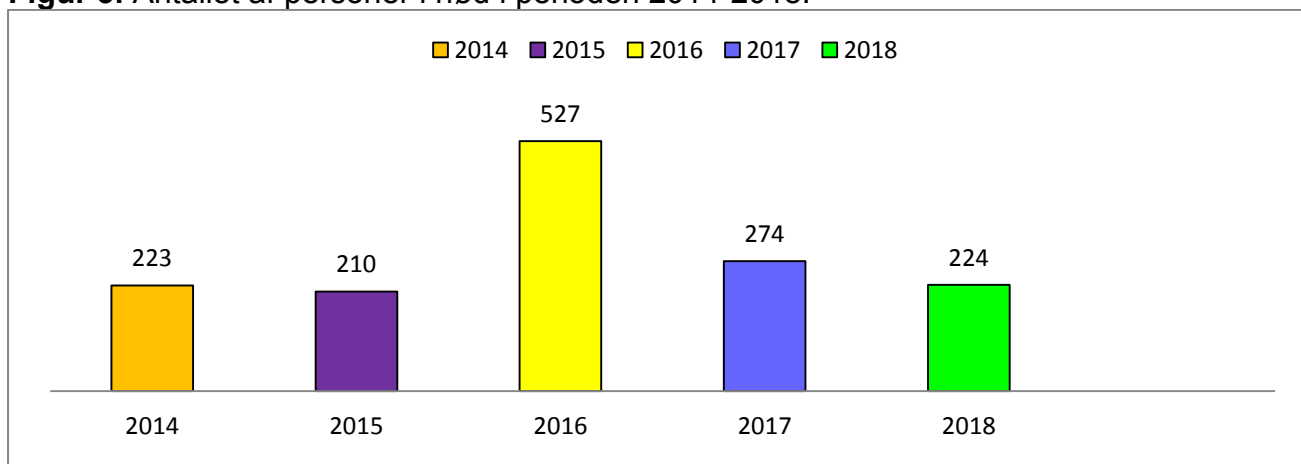
<sup>3</sup> En flyveredningsoperation omfatter nødstedte fly eller helikoptere til søs og på land. Eksempelvis indgår en nødlanding af et fly i en lufthavn i statistikken som flyveredningsoperation, såfremt JRCC har været alarmeret i den forbindelse.

<sup>4</sup> Begrebet MEDEVAC dækker over transport af syge eller sårede med helikopter til et hospital – eller en lufthavn for videretransport til hospital. MEDEVAC aftales som oftest på plads med vagthavende overlæge på Dronning Ingrid's Hospital i Nuuk.

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

Figur 3 viser antallet af personer, der har været i fare (i nød) for at omkomme. Registreringen er fordelt på årene 2014-2018.

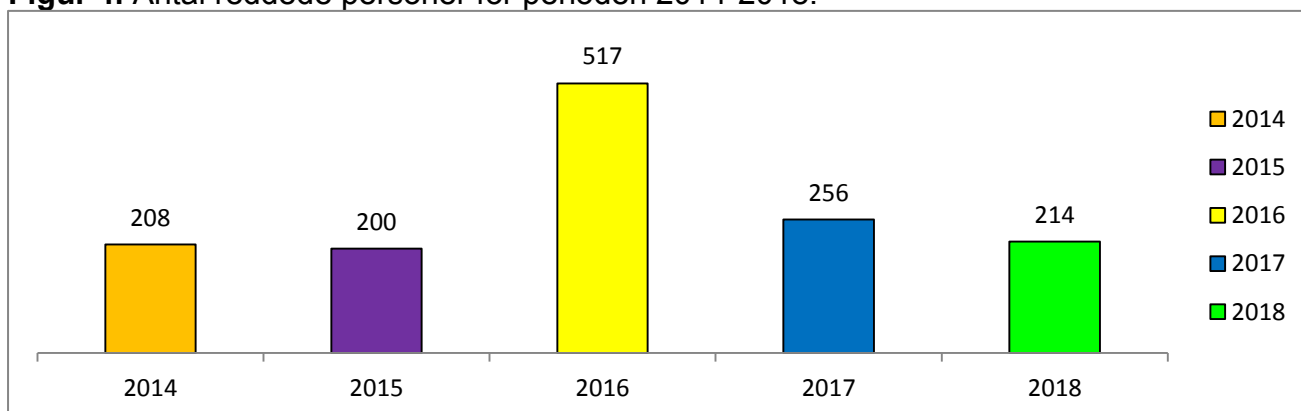
**Figur 3.** Antallet af personer i nød i perioden 2014-2018.



Der har været et fald i antallet af personer i fare for at omkomme ved sø-, land- og fly-/helikopterulykker fra 274 personer i 2017 til 224 personer i 2018. Antallet af personer i nød i 2018 afviger ikke fra normalbilledet. Ud af de 224 personer i fare for at omkomme, blev 214 personer reddet (figur 4). Mål- og resultatkravet for sø- og flyveredningstjenesten i Grønland er en gennemsnitlig redningsprocent på 94 procent<sup>5</sup> målt over en femårig periode. Redningsprocenten i Grønland er udregnet til 95,5 procent, hvilket ligger over mål- og resultatkravet. Af de 10 personer, der ikke blev reddet, er syv fundet omkommet – enten i forbindelse med eftersøgningsoperationer eller efterfølgende fundet og identificeret af politiet. Der savnes fortsat 3 personer (figur 5).

Gennemsnittet af antal omkomne over de seneste fem år er 7,4 personer og for savnede personer er det 5,4. Isoleret set for året 2018 ligger antallet af omkomne og savnede under gennemsnittet.

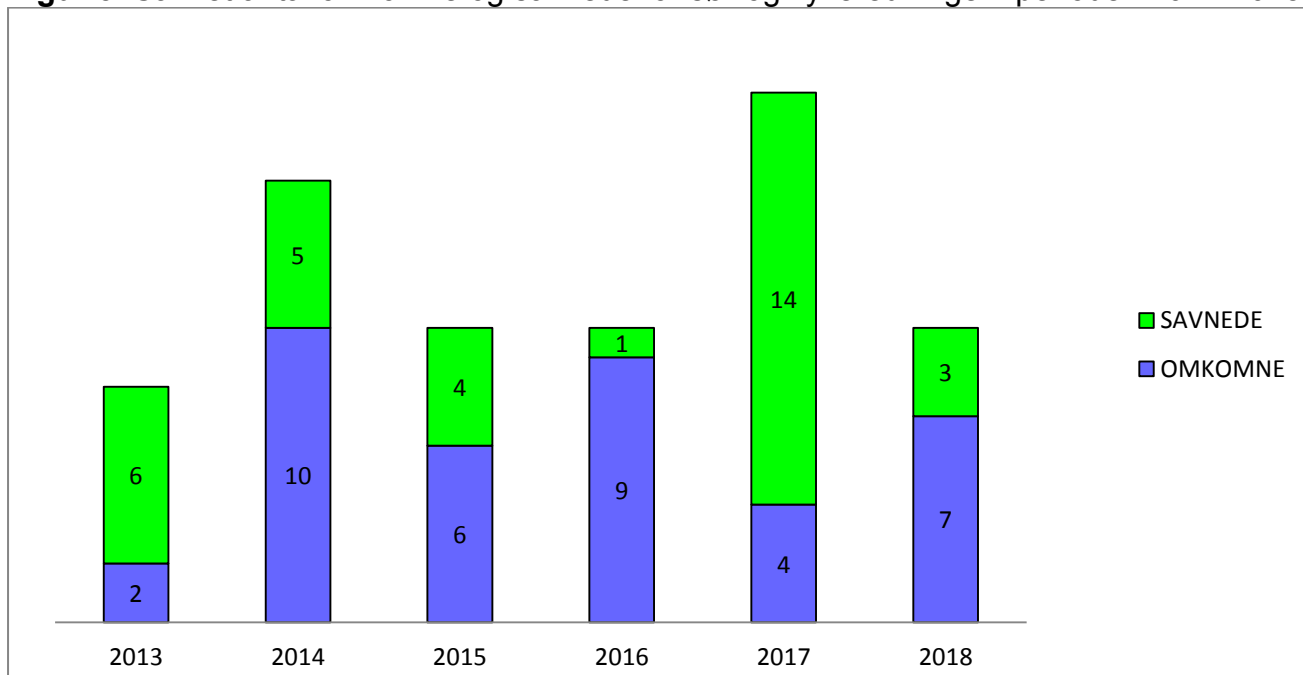
**Figur 4.** Antal reddede personer for perioden 2014-2018.



<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).

Det bemærkes, at 2016 fremstår som et år med særligt mange personer i nød. Det skyldes, at et passagerfly fra London til Toronto med 259 passagerer ombord måtte nødlande i Kangerlussuaq grundet manglende strømproduktion ombord i flyet. Trækkes de 259 personer fra de 517 reddede personer i 2016, fremstår antallet reddede (258) som et mere gennemsnitsligt år. I 2017 kom et passagerfly med omkring 500 personer ombord i nød i grønlandsk luftrum, men da flyet nødlandede i Canada, er passagerantallet ikke talt med i statistikken.

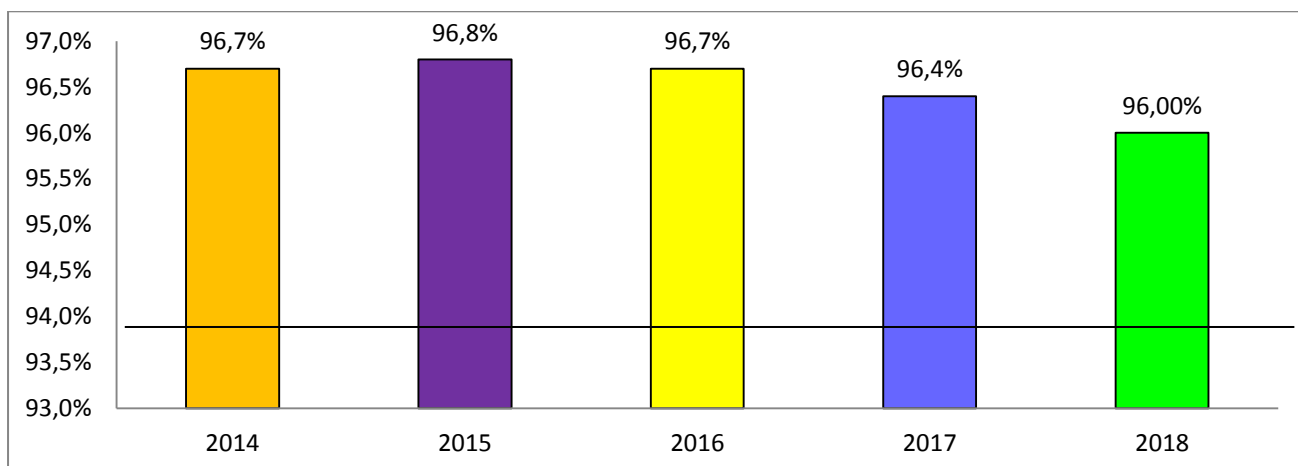
**Figur 5.** Samlet antal omkomne og savnede for sø- og flyveredninger i perioden 2014-2018.



### Samlet redningsprocent

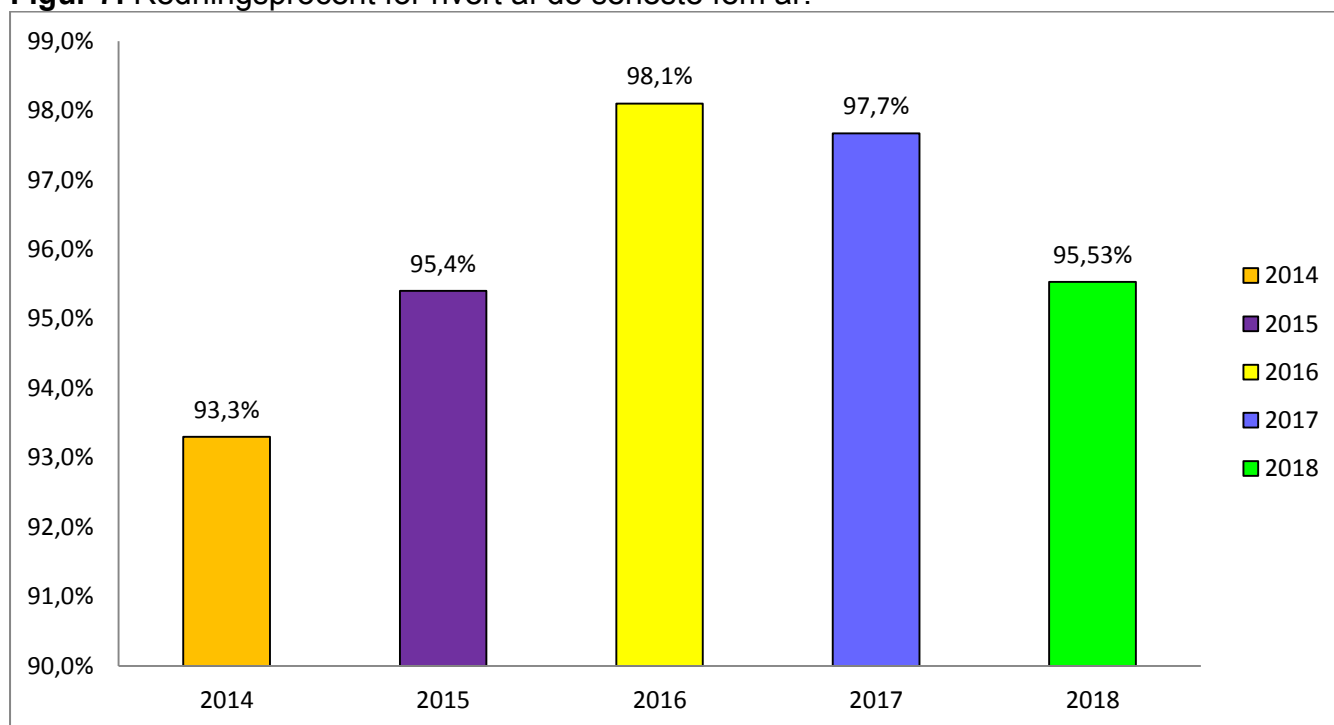
Mål- og resultatkravet for sø- og flyveredningstjenesten i Grønland er en gennemsnitlig redningsprocent på 94 procent målt over en femårig periode. Over den seneste femårige periode har sø- og flyveredningen haft en gennemsnitlig redningsprocent på 96 procent, hvilket er tilfredsstillende i forhold til mål- og resultatkravet. Gennemsnitlige redningsprocenter for de seneste fem år fremgår af figur 6. Redningsprocenterne for de enkelte år i perioden 2014-2018 fremgår af figur 7.

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





**Figur 7.** Redningsprocent for hvert af de seneste fem år.



### Typen af redningsoperationer

De 71 SAR-hændelser er i figur 8 opdelt i undergrupper. COSPAS-SARSAT alarmer har ikke udløst nogle SAR operationer.. Hovedparten af de SAR-udløsende faktorer er mindre skibe under 30 fod samt personer i land.

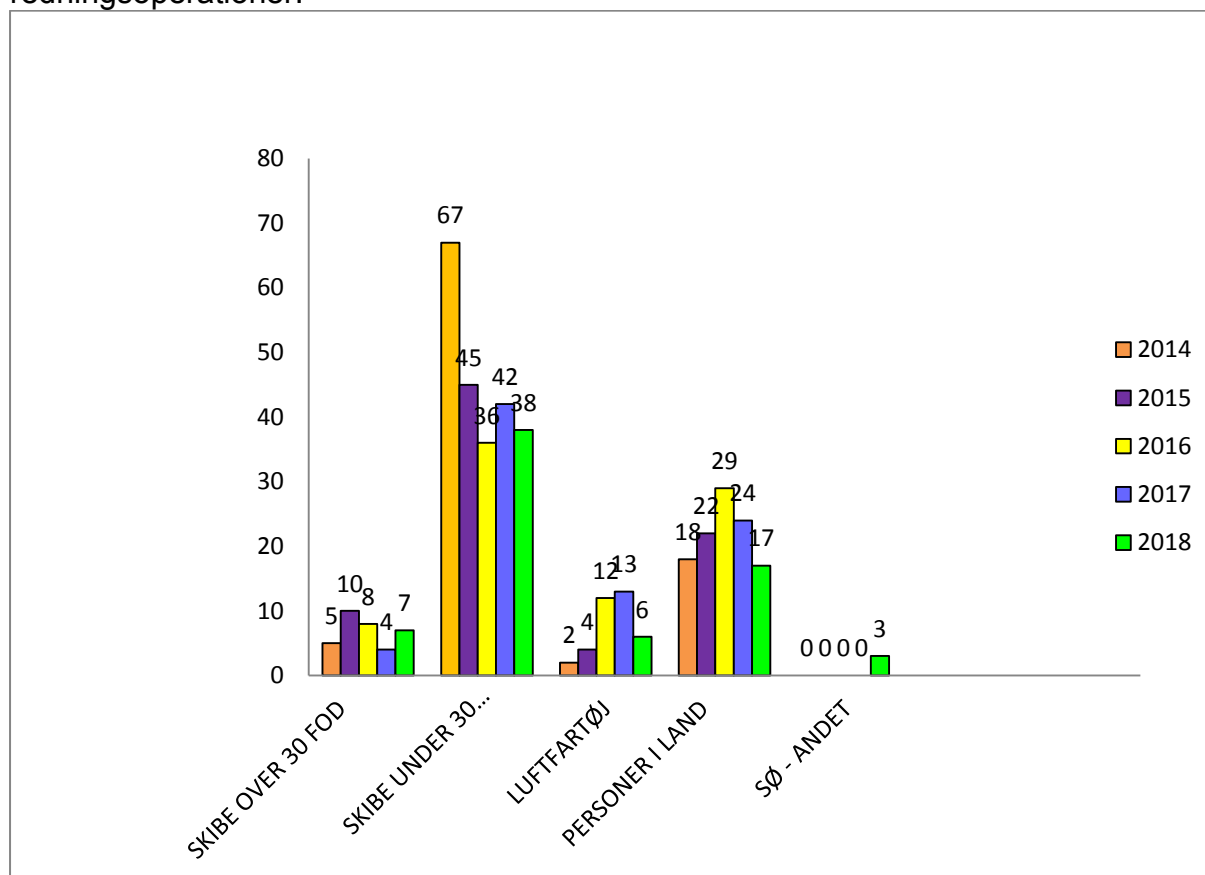
Observation af otte nødsignaler har afstedkommet SAR-operationer, der efterfølgende er blevet afsluttet uden tegn på, at en sø- eller flyulykke havde fundet sted.

Der har været 7 SAR-operationer i forbindelse med skibe over 30 fod i 2018, hvilket er 3 flere end det foregående år.

Skibe under 30 fod, primært joller, tegner sig for den væsentligste del af de registrerede SAR-hændelser. I 2018 blev der registreret 38 SAR-hændelser, hvor der indgik skibe under 30 fod (Figur 9 angiver type af "skibe under 30 fod"). Det er otte færre i forhold til 2017. Faldet tilskrives bl.a., at der i Grønland gennem de sidste par år er gennemført flere kampagner vedrørende sikkerhed til søs af blandt andet Grønlands politi og Søfartsstyrelsen med støtte af Arktisk Kommando. Det kan dog fortsat konstateres, at der ved de maritime SAR-hændelser for joller og mindre både ofte ikke er redningsmidler til rådighed.

Endelig har der været 6 SAR-operationer i forbindelse med luffartøjer, hvilket er en halvering i forhold til foregående år.

**Figur 8.** Fordeling i undergrupper af årets i alt 71 gennemførte eftersøgnings- og redningsoperationer.

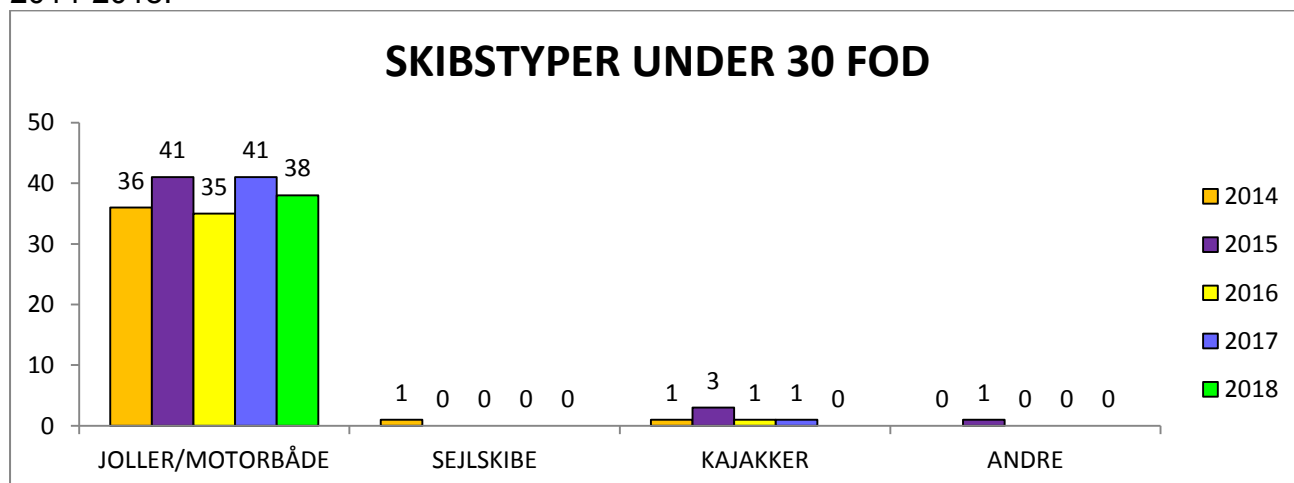


Kategorien "sø-andet" dækker over eftersøgninger, der ikke falder under de øvrige kategorier. Eksempelvis eftersøgning efter personer, der formodes at have taget deres eget liv ved drukning eller eftersøgte personer på paddle-boards mv.

I 2018 har JRCC konstateret 8 nødsignaler, der ikke resulterede i en SAR-operation.

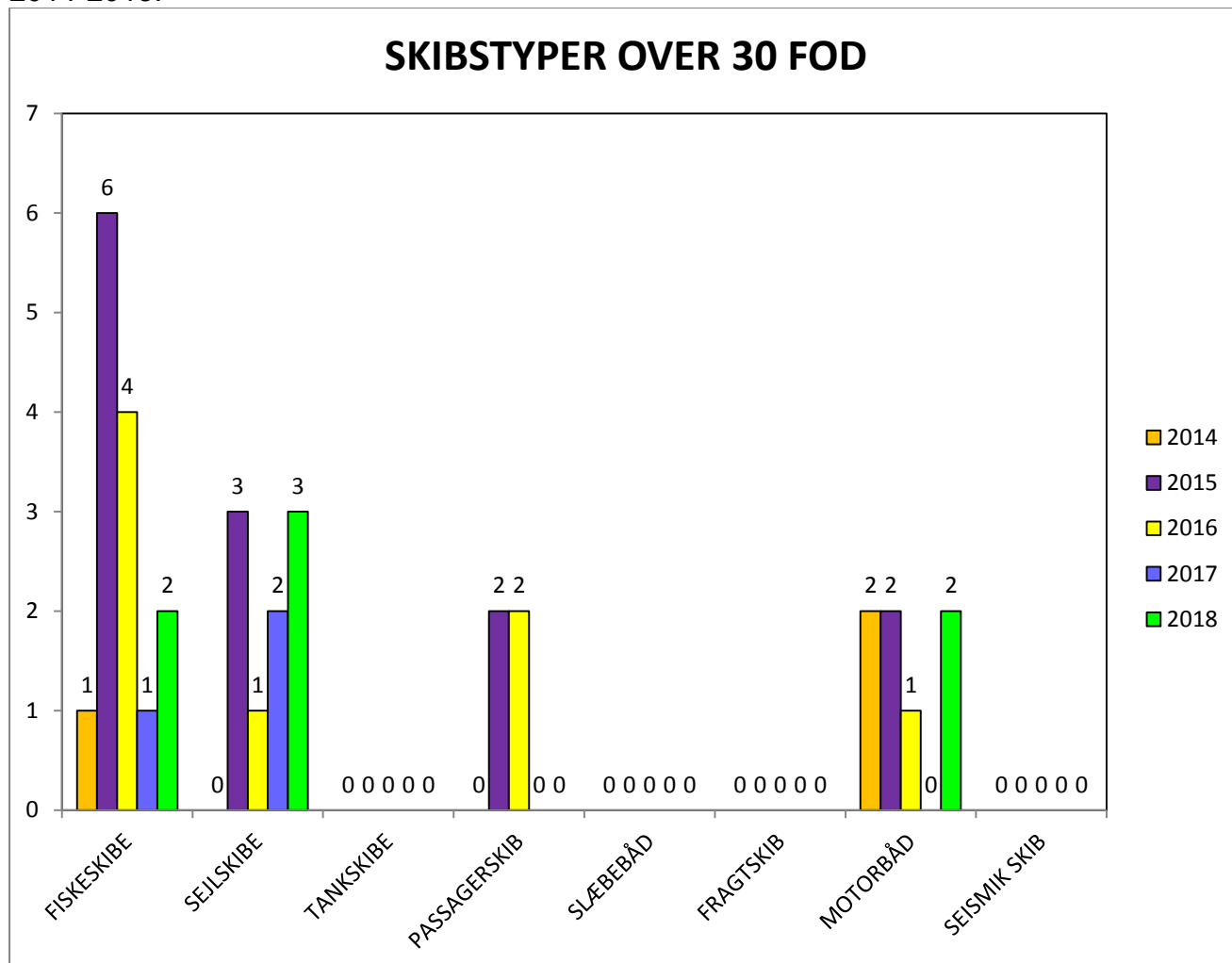
I figur 9 sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Skibstyper under 30 fod" for perioden 2014-2018.

**Figur 9.** Fordelingen af søredningsoperationer inden for skibstyper under 30 fod i perioden 2014-2018.



I figur 10 sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Skibstyper over 30 fod" for perioden 2014-2018<sup>6</sup>.

**Figur 10.** Fordelingen af søredningsoperationer inden for skibstyper over 30 fod i perioden 2014-2018.

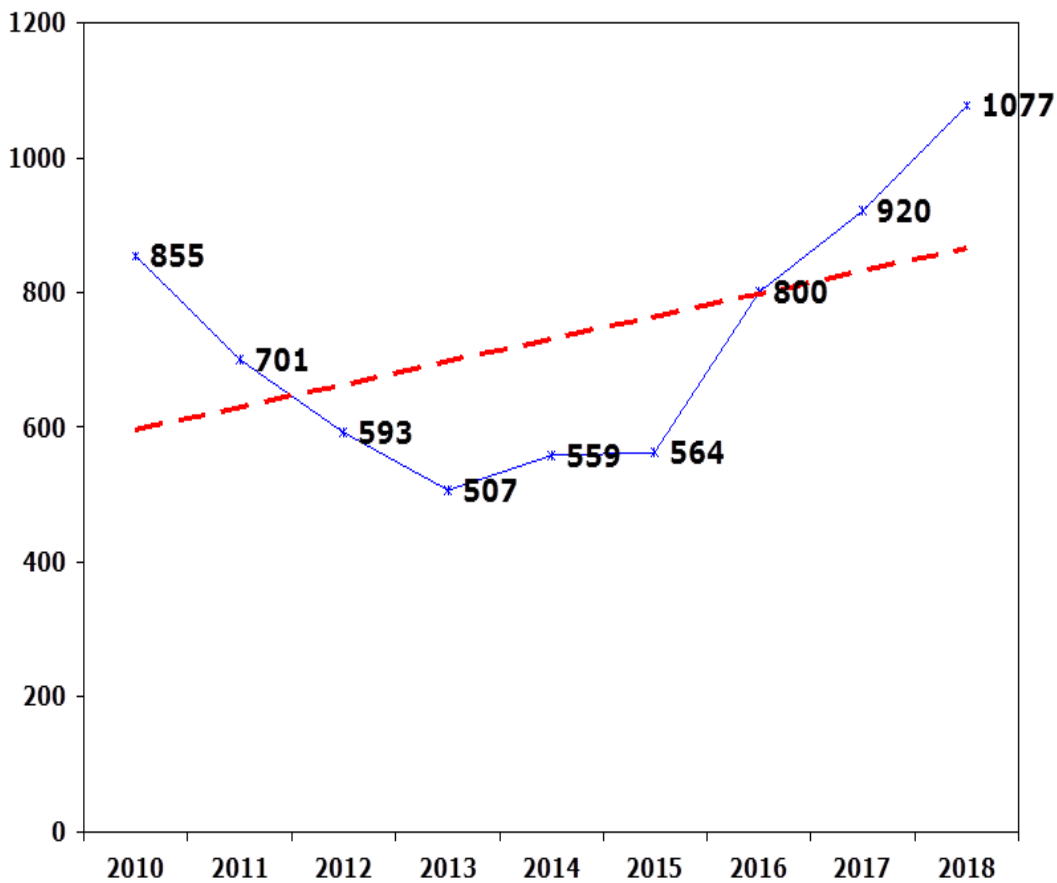


### GREENPOS-systemet

GREENPOS-systemet er et obligatorisk meldesystem for alle skibe uanset størrelse og erhverv i transit til og fra Grønland (jf. bekendtgørelse om skibsrapporteringssystemer i farvande ved Grønland af den 17. marts 2003). I nedenstående figur 11 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. Derfor giver figur 11 ikke et fuldstændigt retvisende billede af, hvor mange skibe der besejler de grønlandske farvande, men tegner dog et billede af, at skibstrafikken er stigende.

<sup>6</sup> Den ene registrering fra år 2015 under kategorien "Andre", dækker over en 25" sejlkutter.

**Figur 11.** GREENPOS statistikens udvikling i perioden 2010-2018.

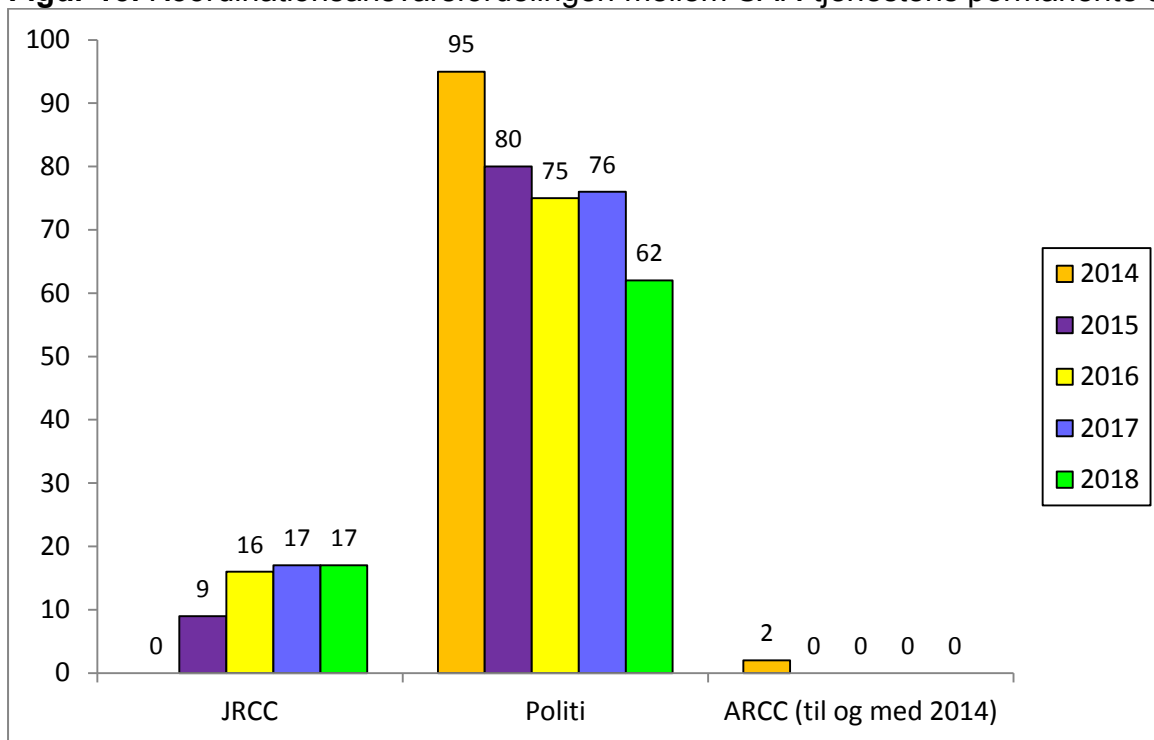


### **Koordinationsansvarsfordelingen mellem SAR-tjenestens permanente aktører**

Grønlands Politi har traditionelt koordinationsansvaret for majoriteten af SAR-operationer i Grønland, idet hovedparten af SAR-operationerne omfatter joller og andre mindre fartøjer i lokale farvandsafsnit samt redningsoperationer på land – herunder indlandsisen. Uanset hvem der har koordinationsansvaret, deltager Grønlands Politi og Arktisk Kommando og evt. andre i SAR-operationerne med alle relevante ressourcer.

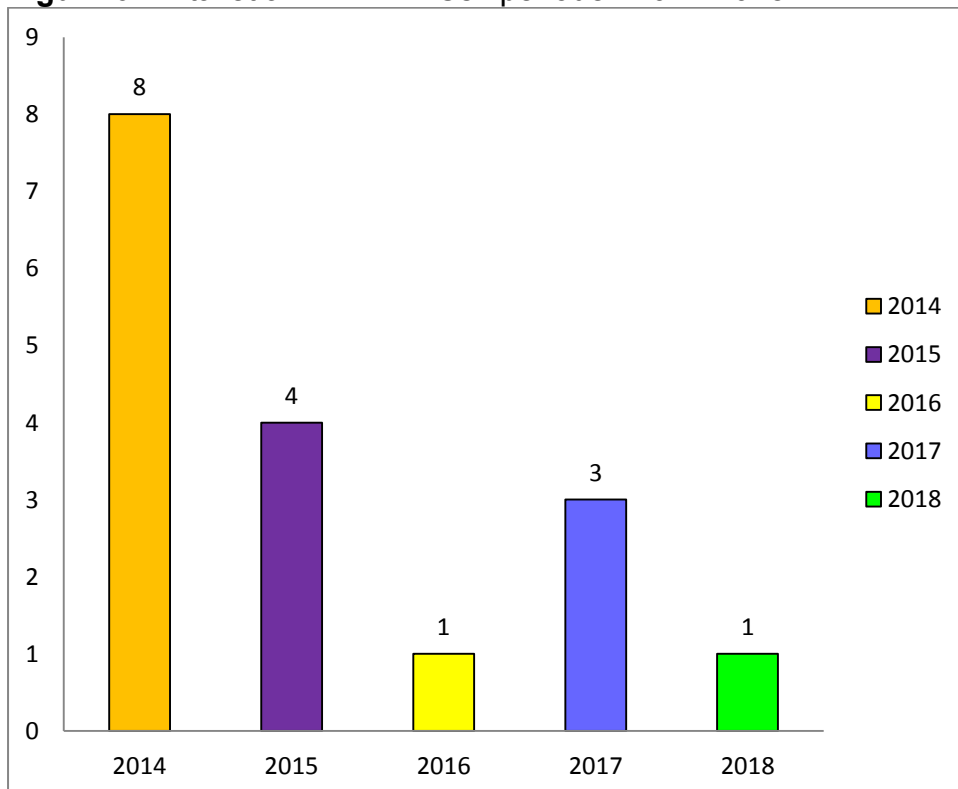
Figur 15 viser, hvor mange SAR-operationer de permanente aktører har haft koordinationsansvar for. Før den 1. oktober 2014 havde NAVIAIR ansvaret som Air Rescue Coordination Centre (ARCC) i Kangerlussuaq (Søndre Strømfjord), men ved sammenlægningen med Arktisk Kommando i Nuuk den 1. oktober 2014 blev JRCC Grønland oprettet, og dermed også den fælles registrering. Politiet har haft koordinationsansvar for langt de fleste SAR-operationer.

**Figur 15.** Koordinationsansvarsfordelingen mellem SAR-tjenestens permanente aktører.



Af figur 16 fremgår antallet af MEDEVACS i perioden 2014 til 2018. I 2018 er der gennemført én MEDEVAC, hvilket er et fald på to i forhold til 2017. Gennemsnittet over de forgangne fem år ligger på 3,4 MEDEVAC.

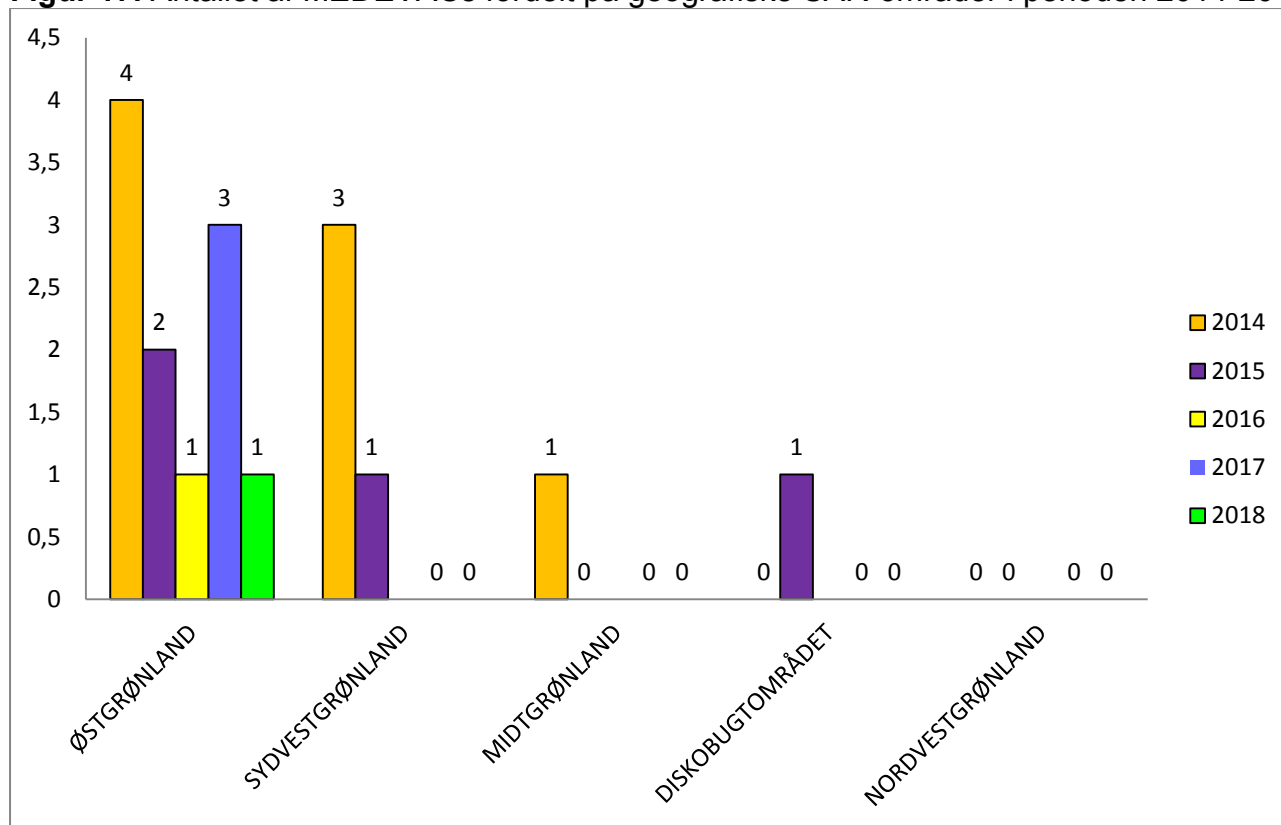
**Figur 16.** Antallet af MEDEVACs i perioden 2014-2018.





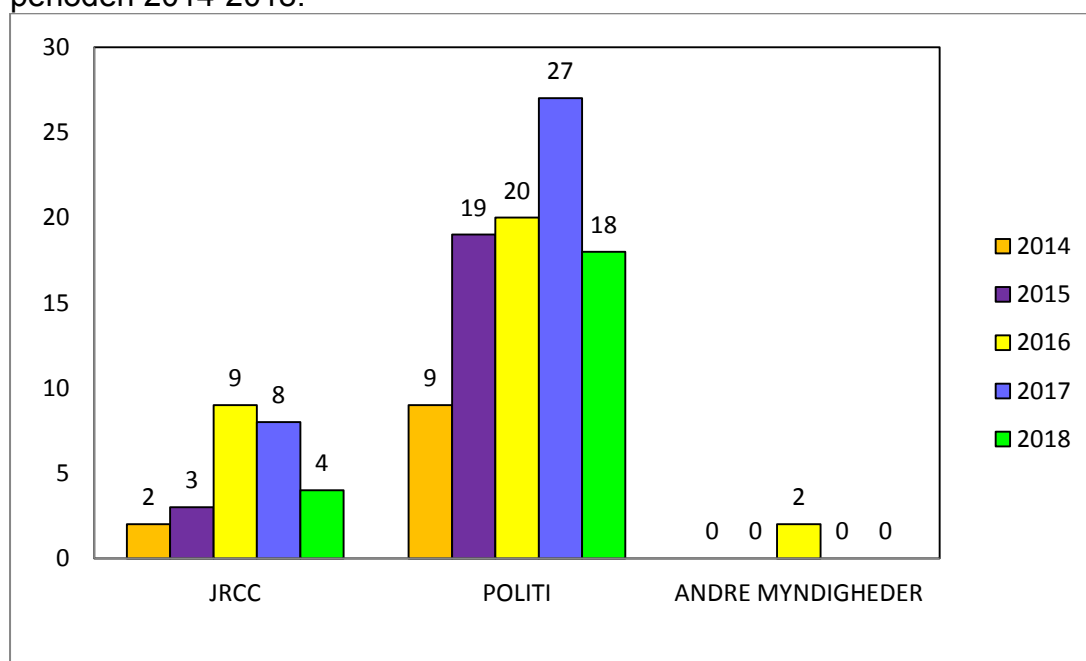
Fordelingen af MEDEVAC på geografi fremgår af figur 17 og følger skibenes sejlruiter og fiskeskibenes geografiske placering alt efter hvilke fiskebanker, der prioriteres. MEDEVAC i årene 2014-2018 er primært foretaget i Østgrønland.

**Figur 17.** Antallet af MEDEVACs fordelt på geografiske SAR-områder i perioden 2014-2018.



### Rekvirering af helikoptere til SAR og MEDEVAC

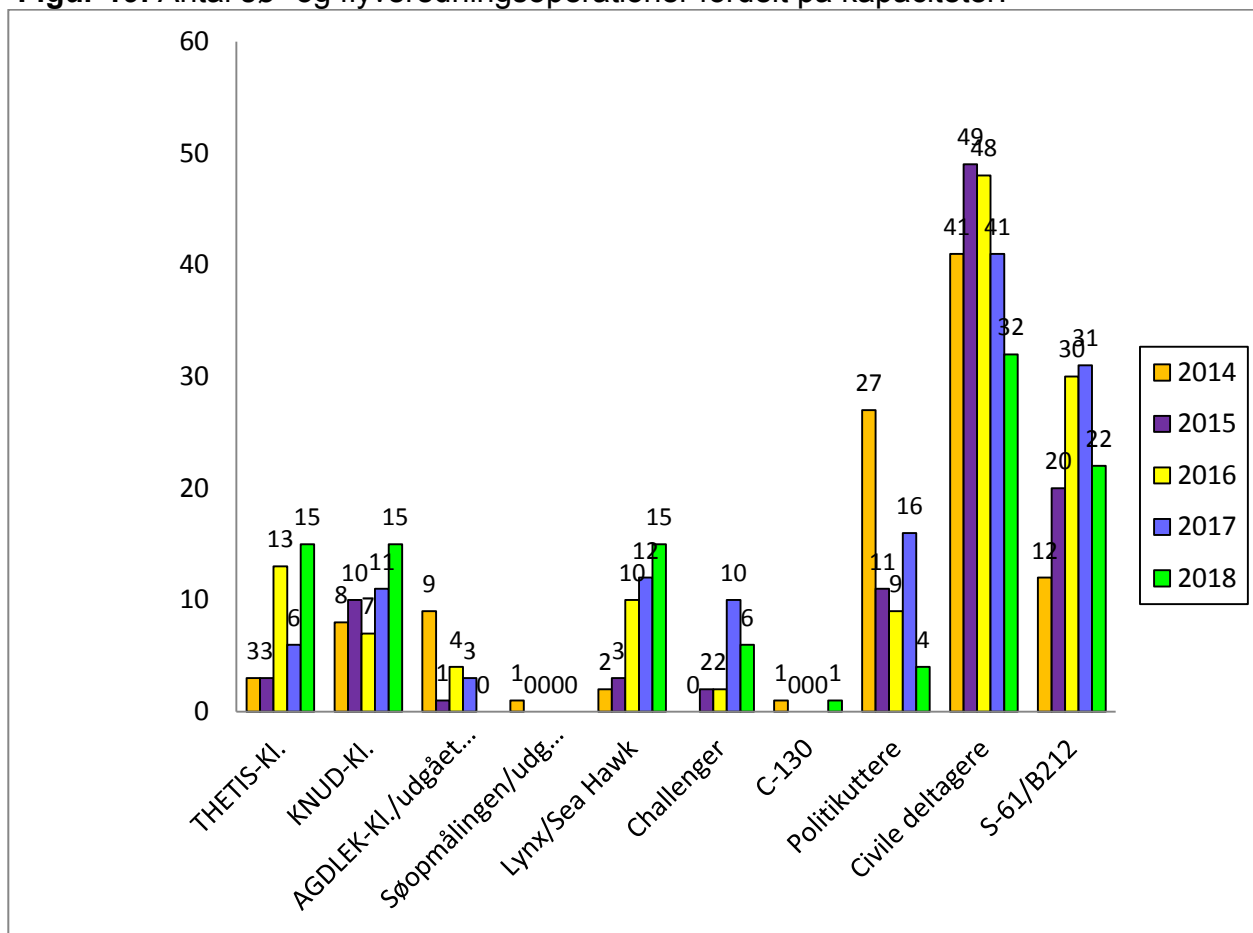
**Figur 18.** Antallet af rekvirerede Air Greenland helikoptere til SAR/MEDEVAC formål i perioden 2014-2018.



## Anvendte ressourcer til redning

Baseret på informationerne fra JRCC Grønlands SAR-rapporter er antallet af enheder indsat i SAR-operationer opgjort i figur 19. Det fremgår, at antallet af civile deltagere i SAR-operationer stadig er højt, selvom antallet er reduceret sammenlignet med 2016 og 2017. Årsagen er, at familier, venner og bekendte velvilligt stiller op til deltagelse i lokale eftersøgninger. Endvidere bemærkes det, at Forsvarets kapaciteter – skibe og/eller fly – indsættes i SAR-operationer afhængig af, hvor de geografisk opererer i forbindelse med den militære opgaveløsning.

**Figur 19.** Antal sø- og flyveredningsoperationer fordelt på kapaciteter.



I figur 19 ses en tendens til øget anvendelse af Forsvarets enheder af THETIS- og KNUD-kl. samt øget anvendelse af den skibsbaserede Seahawk-helikopter samt Challenger-overvågningsfly. I figuren fremgår også en reduceret anvendelse af politikuttere og civile deltagere.

## Mål- og resultatkrav for sø- og flyveredningstjenesten

I 2018 har sø- og flyveredningstjenesten indsamlet og behandlet 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 inspektionsskibe inkl. en skibsbaseret helikopter.	Opfyldt
To-tre inspektionsfartøjer/-kutter (882 sejldøgn á 24 timer).	Ikke opfyldt
Et overvågningsfly til patruljering.	Opfyldt
Samlet vurdering for beredskabet.	Delvist opfyldt

Målopfyldelsen for beredskabet vurderes samlet set at være "delvist opfyldt". Følgende skal fremhæves vedr. de enkelte delelementer i beredskabet:

Det tildelte inspektionsskib ved Grønland har sammenlagt været under Arktisk Kommandos operative kontrol i 365 dage i 2018, svarende til 100 % af de planlagte dage.

Som planlægningsgrundlag tildeles Arktisk Kommando to inspektionsfartøjer i vinterperioden og tre inspektionsfartøjer i sommerperioden. Kravet er på den baggrund fastsat til 882 planlagte døgn under operativ kontrol af Arktisk Kommando. Sammenlagt gennemførte de tre inspektionsfartøjer 832 sejldøgn under operativ kontrol af Arktisk Kommando i 2018, svarende til 94 % af de planlagte 882 sejldøgn. De manglende sejldøgn skyldes primært, at TULUGAQ-inspektionskutteren blev taget ud af tjeneste (udgik af flådens tal) i december 2017 og først ultimo januar 2018 erstattet af inspektionsfartøjet LAUGE KOCH, som ydermere efterfølgende var til garantidokning i Danmark senere på året.

## Reaktionstid

I nedenstående skema vurderes målopfyldelsen for reaktionstiden.

Den maksimale reaktionstid i redningscentralen (JRCC) ved eftersøgnings- og redningsoperationer skal i 98 pct. af alle indsættelser være under seks min. I fire ud af de 71 SAR operationer, har reaktionstiden været mere end 6 min., hvilket giver en opfyldelsesgrad på 94 pct. og dermed er delvist opfyldt.	Delvist Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid skal være under fem min. Den gennemsnitlige reaktionstid har været under 2 minutter	Opfyldt
For Air Greenlands helikoptere gælder, at den maksimale reaktionstid ved en SAR er 60 min.	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid ved en SAR skal være under 60 min.	
Samlet vurdering for reaktionstiden	Delvist Opfyldt

Målopfyldelsen for reaktionstiden vurderes samlet set delvist opfyldt. Vurderingerne beror på både en objektiv og en subjektiv vurdering af data fra SAR-rapporteringerne fra hhv. JRCC, skibe, fly, NAVIAIR, Politi og Air Greenland. Reaktionstiden defineres som tiden fra en SAR er visiteret og erkendt til første enhed er alarmeret. I de fire situationer, hvor reaktionstiden har overskredet de seks minutter, har den gennemsnitlige overskridelse været 9 min. Årsagen til overskridelserne har været overvejelser omkring en hensigtsmæssig indsættelse af SAR-enhederne.

## Redning

I nedenstående vurderes 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
---	---------

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 96,4 pct. og er dermed "Opfyldt".

## Uddannelse

I nedenstående vurderes 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>7</sup> hvert andet år, som inddrager alle myndigheder med operative ressourcer i søredningstjenesten.</p> <p>Der gennemføres som minimum én øvelse<sup>8</sup> hvert andet år, som har fokus på redning i forbindelse med en maritim katastrofe<sup>9</sup>.</p> <p>Der gennemføres som minimum én international øvelse hvert tredje år, hvor det tilstræbes på skift at involvere lande, som Danmark har operative samarbejdsaftaler med.</p> <p>Søværnet uddanner årligt SAR Mission Coordinators (SMC), On Scene Coordinators (OSC), Global Maritime Distress Safety System (GMDSS)<sup>10</sup>-personel samt betjeningskurser for operatører af computerhjælpemidler til SAR-operationer. Ovennævnte kurser gives til det personel, der skal bestride poster inden for søredningstjenesten. Kursernes indhold er afstemt efter internationale anbefalinger og vejledninger 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".

De to årlige redningsøvelser (de såkaldte Tappik-øvelser), der afholdes mellem Grønlands Politi, Arktisk Kommando og med Air Greenlands redningshelikoptere, har hjulpet med at vedligeholde og styrke hele redningstjenestens uddannelsesmæssige status. Øvelserne har bibragt bedre forståelse for håndtering af redning på skib i brand samt redning fra større krydstogtskibe.

Målopfyldelsen for uddannelse er "Opfyldt".

<sup>7</sup> Øvelsen kan gennemføres alene med deltagelse af kommando- og kontroldelen 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>8</sup> Denne øvelse kan være sammenfaldende med enten nationale eller internationale øvelser.

<sup>9</sup> Maritim katastrofe defineres i denne sammenhæng som en redningsaktion med mange nødstedte.

<sup>10</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 (vejrmeldinger, farvandsefterretninger, m.fl.).



## **Konklusion**

Det er sammenfattende vurderingen, at redningstjenestens resultat for året 2018 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 96,0 procent, hvorved mål- og resultatkravet er opfyldt.

Der er isoleret betragtet for 2018 reddet 95,5 procent af de personer, der i den grønlandske SAR-organisations geografiske ansvarsområde har været i fare for at omkomme.

Mål og resultatkravet for sejlede kapaciteter, der kan indgå i eftersøgnings- og redningsoperationer i Grønland, er i 2018 delvist opfyldt pga. kortere perioder med en reduceret tilstedeværelse af inspektionsfartøjer i grønlandsk farvand som følge af skiftet til et nyt inspektionsfartøj (LAUGE KOCH) i starten af 2018.

Ambitionerne for SAR-øvelsesniveauet er fastholdt, hvilket er med til at opretholde SAR-organisationens evne til at kunne udføre eftersøgnings- og redningsoperationer.