

Juni 2020



SKIBSFARTENS OG LUFTFARTENS REDNINGSRÅDS ÅRLIGE REDEGØRELSE FOR SØ- OG FLYVEREDNINGSTJENESTEN I DANMARK 2019



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 96,6 procent, hvorved mål- og resultatkravet er opfyldt. Isoleret betragtet for 2019 har redningsprocenten været på 95,9 procent.

Det er sammenfattende Redningsrådets vurdering, at redningstjenestens resultat for 2019 i forhold til mål- og resultatkravene for sø- og flyveredningstjenesten i Danmark er tilfredstillende.

Indledning

Denne rapport er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds årlige redegørelse for sø- og flyveredningstjenesten i dansk eftersøgnings- og redningsområde (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.

Flyveredning er betegnelsen for den redningsindsats, der udføres til undsættelse af fly i nød.

Rapporten er baseret på indrapporteringer fra medlemmerne af Den Operative Kontaktgruppe for Sø- og flyveredningstjenesten i Danmark. Rapporten indeholder bl.a. en statistisk behandling af aktiviteterne, der er udført af sø- og flyveredningstjenesten i 2019, herunder en sammenligning med rapporterede tal for bl.a. 2018. 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 benævnes SAR-tjenesten (Search And Rescue). Opgaver, organisation og ansvar er fastlagt i henhold til internationale forpligtelser, nationale behov samt aftaler indgået med såvel nationale som internationale bidragsydere. SAR-tjenesten har til formål at sikre, at der under hensigtsmæssig anvendelse af de til rådighed værende midler ydes den bedst mulige indsats for redning af nødstedte.

SAR-tjenesten ledes fra Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) Danmark, der er organisatorisk placeret i Nationalt Maritimt Overvågningscenter ved Søværnskommandoen, som er en myndighed under Forsvarskommandoen.

JRCC Danmark har, i dansk eftersøgnings- og redningsområde, 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
- Fiskeristyrelsens 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, Erhvervsministeriet, Justitsministeriet, Transport- og Boligministeriet, Miljø- og Fødevarerministeriet, Sundheds- og Ældreministeriet samt Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet. Forsvarsministeriet varetager formandskabet. Redningsrådet afholder planmæssigt to møder om året.

Den Operative Kontaktgruppe for Sø- og flyveredningstjenesten i 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

falinger fra de operative aktører hurtigt kan behandles i Redningsrådet og evt. implementeres. Kontaktgruppen har i 2019 afholdt to møder. Formanden for Den Operative Kontaktgruppe for Sø- og flyveredningstjenesten Danmark deltager – sammen med formanden for Den Operative Kontaktgruppe for Sø- og flyveredningstjenesten Arktis – i Redningsrådets møder for at bidrage med operative aspekter af det tværgående arbejde mellem myndighederne i redningstjenesten.

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 dynamiske krav, som løbende evalueres og tilpasses i rammen af Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd.

Sø- og flyveredningstjenesten udfører opgaver, som beskrevet i den af Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds udgivne publikation SAR Danmark. Disse kan overordnet opdeles i tre 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 tilskadekomne. Disse flyvninger foretages normalt kun på anmodning fra de regionale akutmedicinske koordinationscentre.

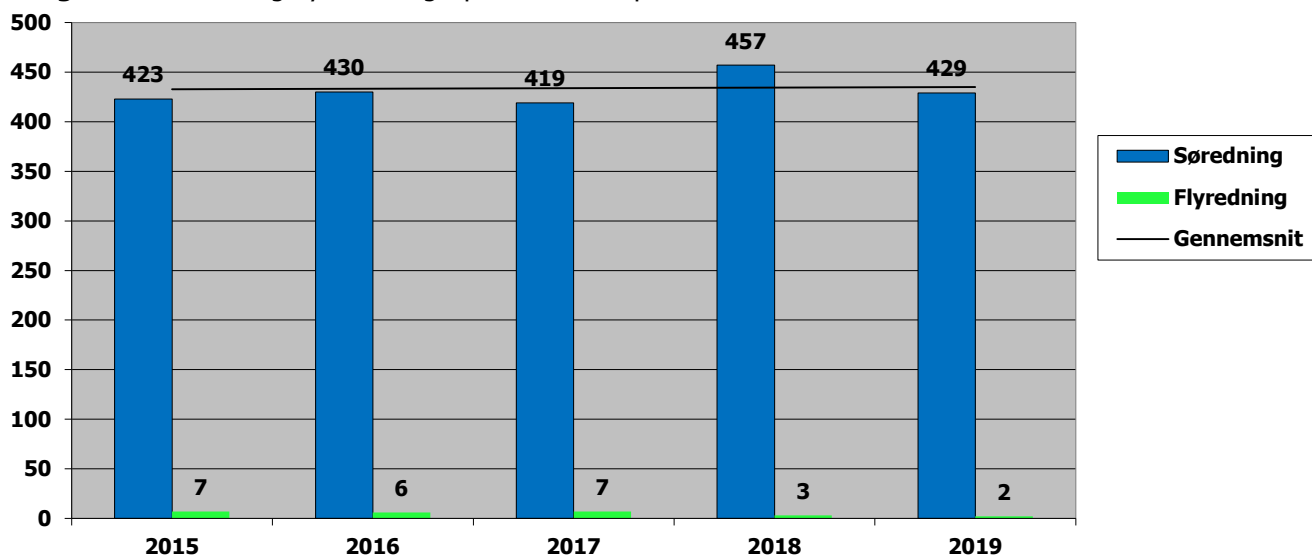
Egentlige redningsoperationer i 2019

Sø- og flyveredningstjenesten har i 2019 enten ledet egne eller assisteret andre nationers sø- og flyveredningstjenester i 431 redningsoperationer. De 431 redningsoperationer omfatter: patientevakueringer fra skibe, eftersøgnings- og redningsoperationer til nødstedte skibe, havanlæg, nødstedte fly (civile som militære) samt personer i vandet, herunder badeulykker, fritidsfiskere og tilsvarende.

Da en femårig rullende periode er lagt til grund for Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds Mål- og Resultatkrav, indeholder efterfølgende grafer en statistisk sammenligning af de seneste fem års tal for perioden 2015-2019.

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 2015-2019.



SAR-operationer

De 431 SAR-operationer i 2019 var fordelt med 429 søredningsoperationer¹ og to flyveredningsoperationer².

Over den seneste femårige periode er gennemsnittet 432 sø- og flyveredningsoperationer per år. 2019 er således på niveau med gennemsnittet (se figur 2).

Antallet af flyveredningsoperationer i 2019 (to operationer) er lavere end de foregående år, men statistisk kan der ikke udledes noget relevant heraf.



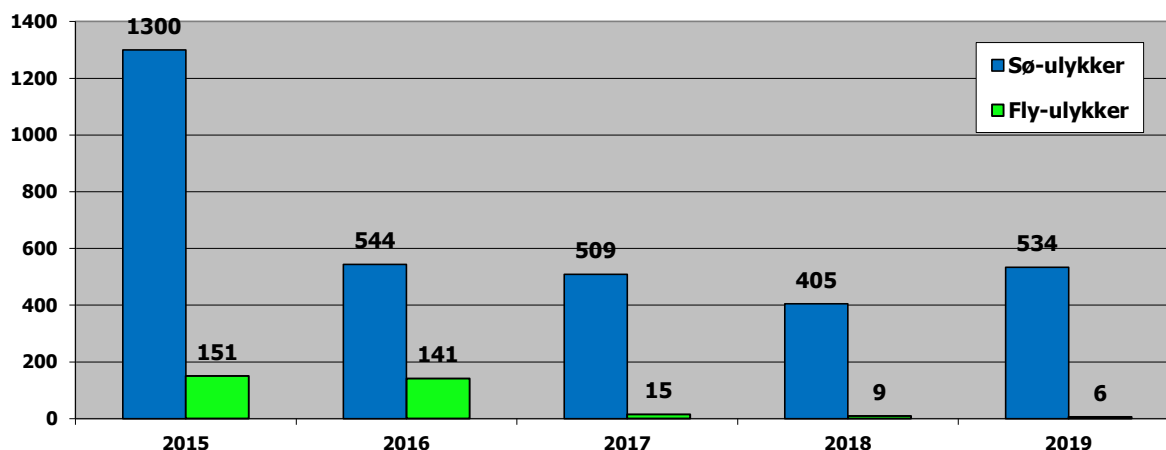
¹ En søredningsoperation omfatter nødstedte fra skibe og offshore anlæg til søs såvel som badeulykker og mulige selvmordsforsøg i JRCC Danmarks ansvarsområde.

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.

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

I figur 3 er antallet af personer i fare for at omkomme opdelt i henholdsvis sø- og flyveredningsoperationer.

Figur 3. Antallet af personer i nød i perioden 2015–2019.



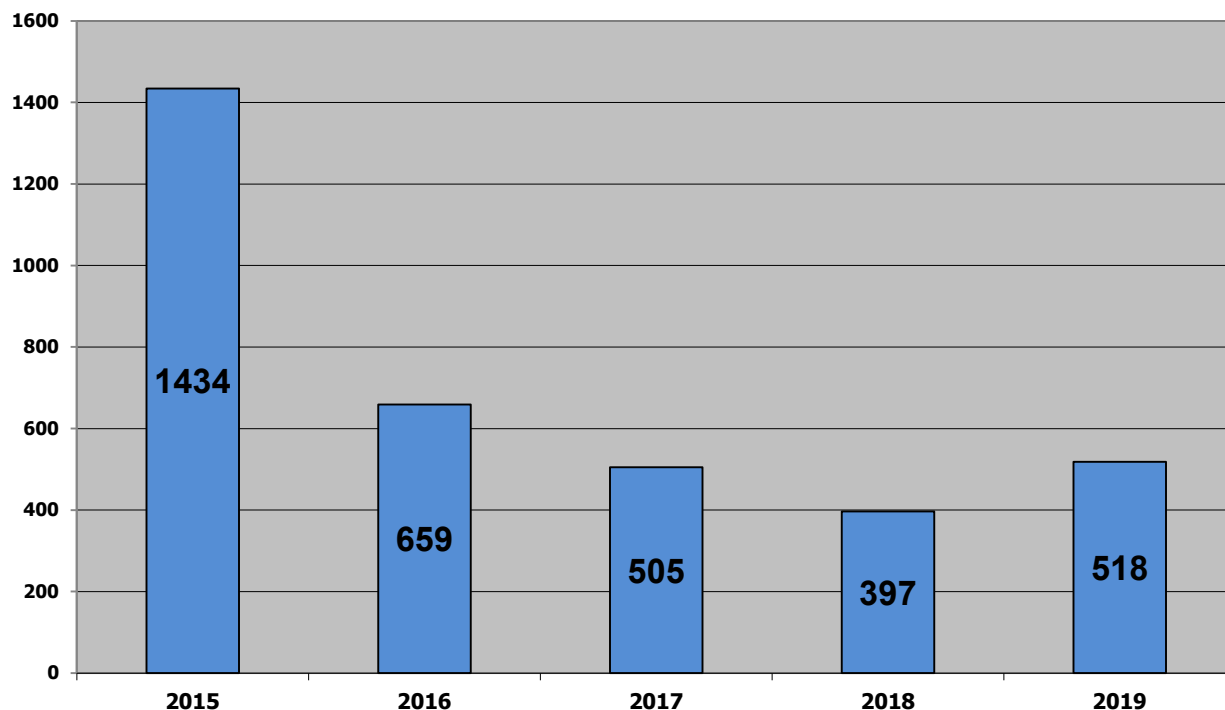
Antallet af personer i fare for at omkomme ved søulykker er steget fra 405 personer i 2018 til 534 personer i 2019.

Hvad angår flyveredningsoperationer er der tale om to hændelser med hhv. et civilt luftfartøj (med én person) og et militært luftfartøj (med fem personer). Samlet for 2019 var seks personer i fare for at omkomme ved flyulykker, hvoraf alle blev reddet. Isoleret set for flyveredningsoperationer svarer det til en redningsprocent på 100 i 2019.

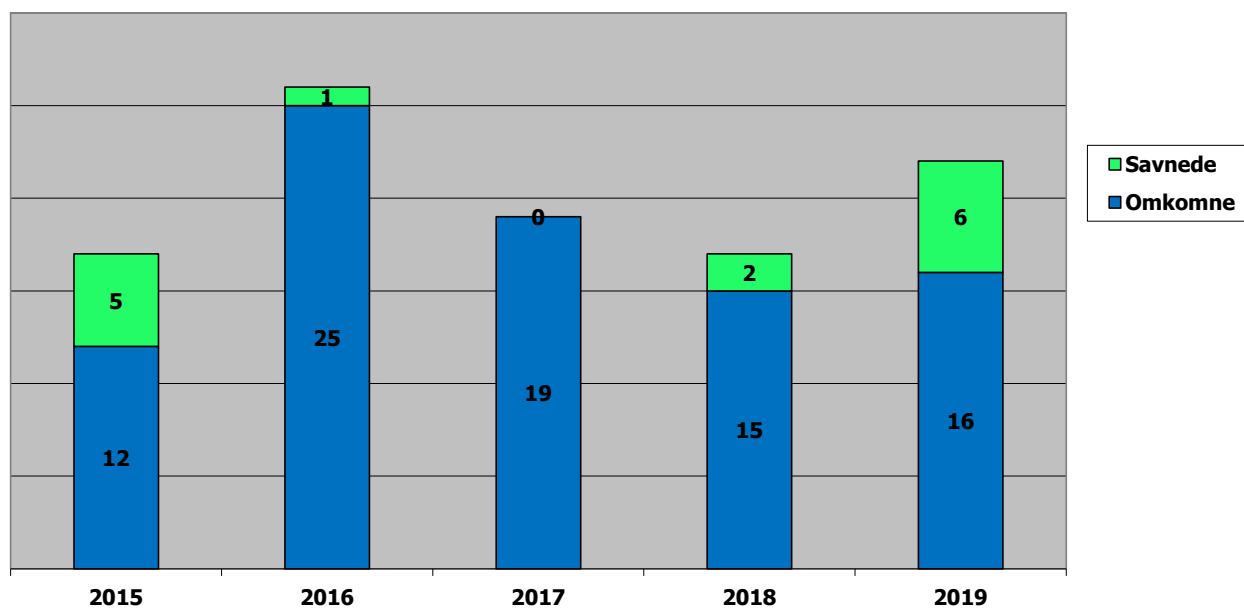
I alt blev 518 personer reddet ud af de 540 personer, som var i fare i 2019 (se figur 4). Af de 22 personer, som ikke blev reddet, er 16 konstateret omkomne – enten i forbindelse med selve eftersøgningsoperationerne eller efterfølgende ved fund og identifikation af politiet. Der savnes fortsat seks personer for 2019 (figur 5).

Samlet for flyulykker har seks personer været i fare for at omkomme, og alle blev reddet af SAR-enheder eller ved egen hjælp.

Figur 4. Samlet oversigt over antallet af reddede i perioden 2015–2019.



Figur 5. Samlet antal omkomne og savnede for sø- og flyveredninger i perioden 2015–2019.



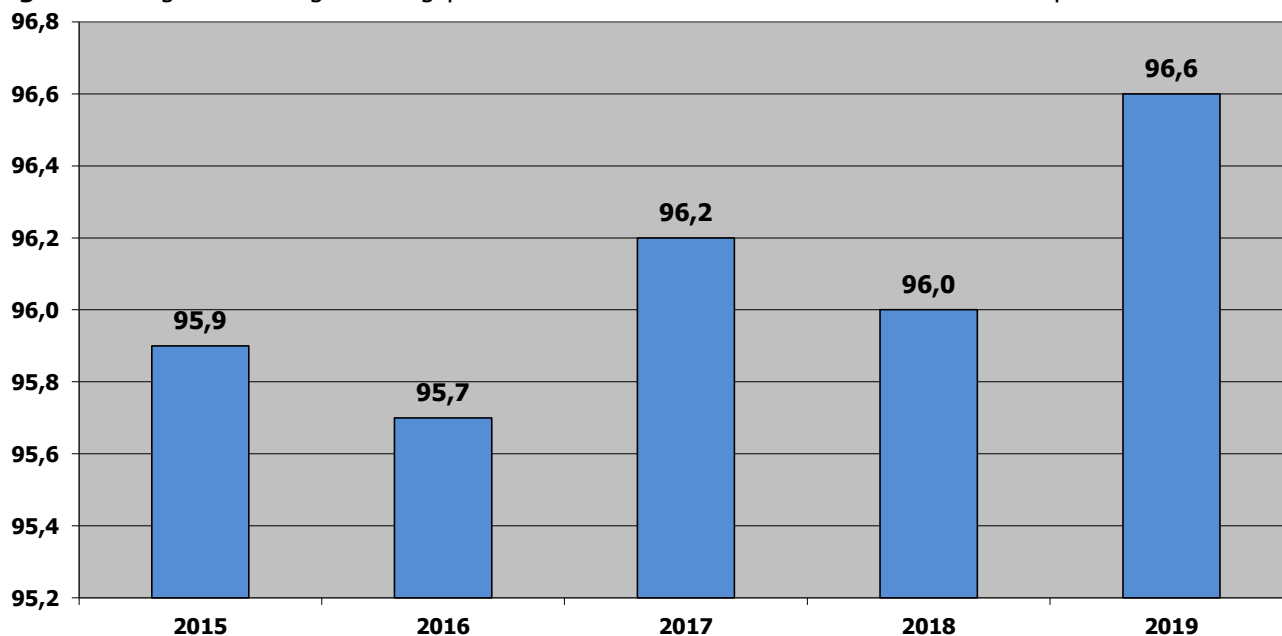
Samlet redningsprocent

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 der for sø- og flyveredningen været en gennemsnitlig redningsprocent på 96,6 procent, hvilket er tilfredsstillende i forhold til mål- og resultatkravet. Dette fremgår af figur 6.

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 eksempelvis at springe i havet (f.eks. ved selvmordsforsøg).

I 2019 var 540 personer i nød, hvoraf 518 personer blev reddet. Der omkom 16 personer som følge af nødsituationer. Der savnes fortsat seks personer ved årets udgang. Derved er redningsprocenten isoleret betragtet for 2019 på 95,9 procent. Resultatet for 2019 er dermed tilfredsstillende i forhold til det gennemsnitlige mål.

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



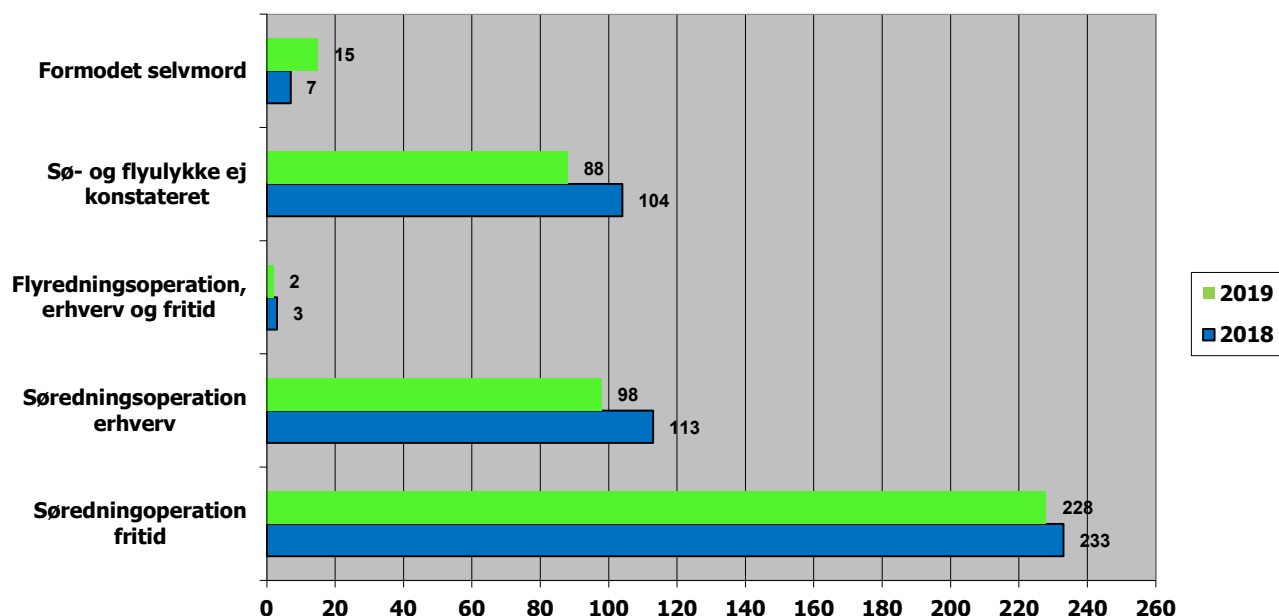
Typer af redningsaktioner

De 431 redningsoperationer er opdelt i forskellige kategorier, jf. figur 7. I 2019 er der gennemført i alt 88 operationer, hvor det, på trods af anmeldelse herom, ikke har været muligt at konstatere tegn på ulykke. Det svarer til lidt under en femtedel af det samlede antal iværksatte operationer. Ud af disse 88 operationer stammer 16 fra anmeldelser om observationer af nødraketter, hvilket svarer til ca. 18 procent. Som oftest sker disse anmeldelser om observation af nødraketter i god tro, men observationen kan også hidrøre fra andre lysfænomener eller fra nødraketter, som er afskudt, uden at der er tale om en nødsituation.

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

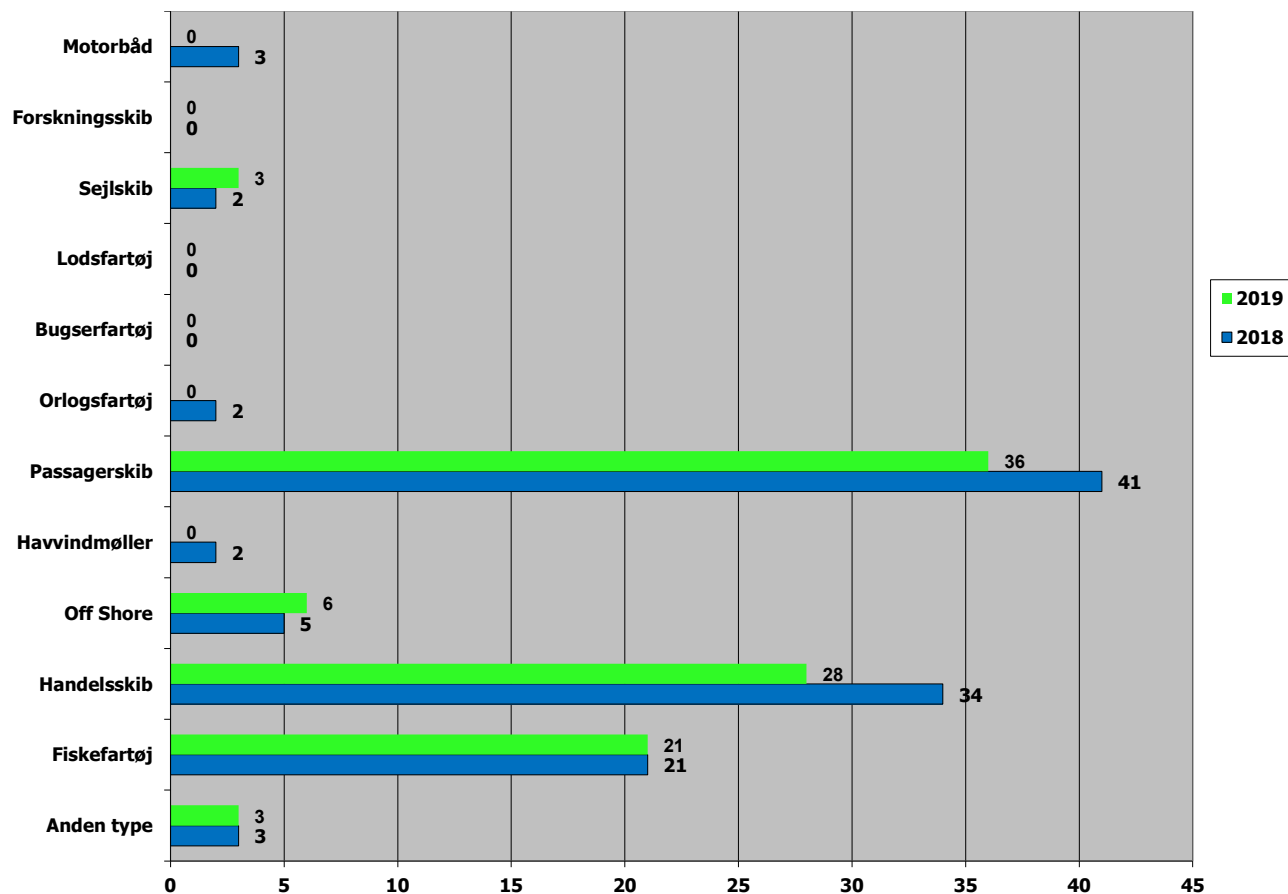
Som det fremgår af figur 7 herunder, har der i 2019 været et fald på seks procent i forhold til de iværksatte operationer i 2018. Dette fald ses at være fordelt over alle kategorier, undtaget formodet selvmord, som er steget til godt det dobbelte.

Figur 7. Fordeling i undergrupper af årets i alt 431 gennemførte eftersøgnings- og redningsoperationer.



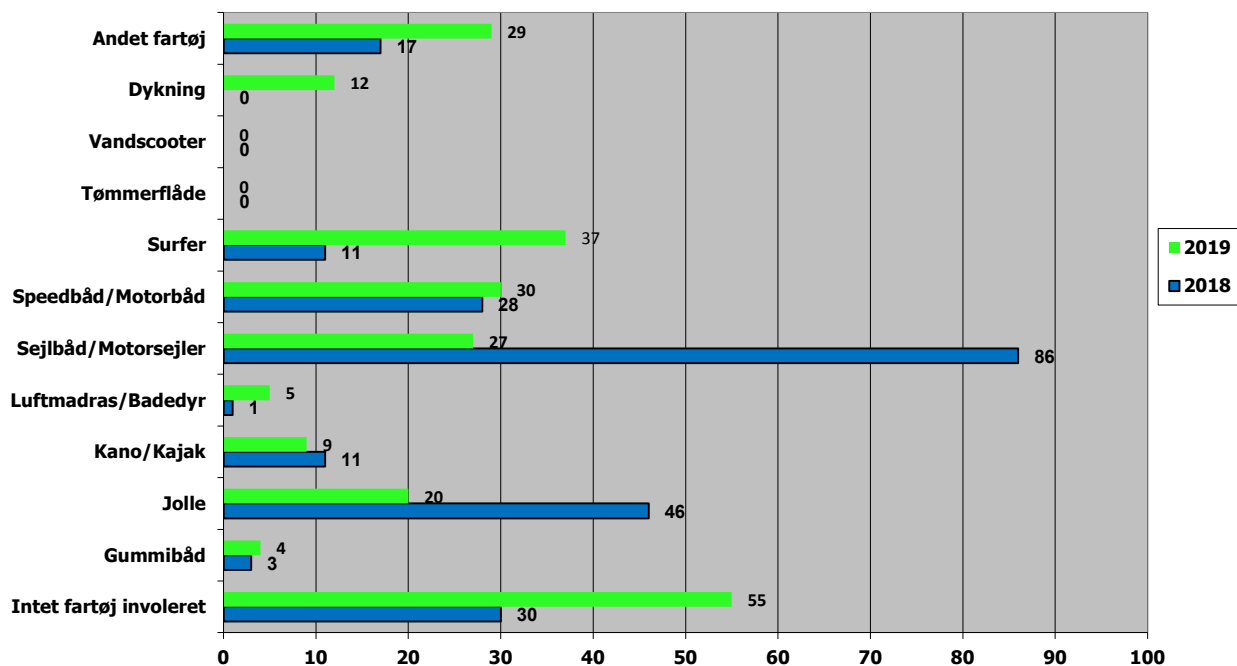
I figur 8 sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Søredningsoperationer, erhverv" i 2018 og 2019. I 2019 var der et lille fald i antal hændelser inden for kategorierne "passagerskibe" og "handelsskibe". De foregående tre år har der for disse to kategorier været en stigning i antal hændelser.

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 2018 og 2019. Det fremgår, at der for ulykker inden for fritidsaktiviteter såsom dykning og surfing har været en stigning i forhold til året før. For kategorierne "sejlbåd" og "jolle" er der registreret et markant fald i antal hændelser. Det har ikke været muligt at afdække de nærmere årsager til de registrerede ændringer. Sportsgrene som dykning og surfing vurderes dog at være blevet mere populære, hvilket med flere udøvere eventuelt kan være medvirkende til flere hændelser i de kategorier.

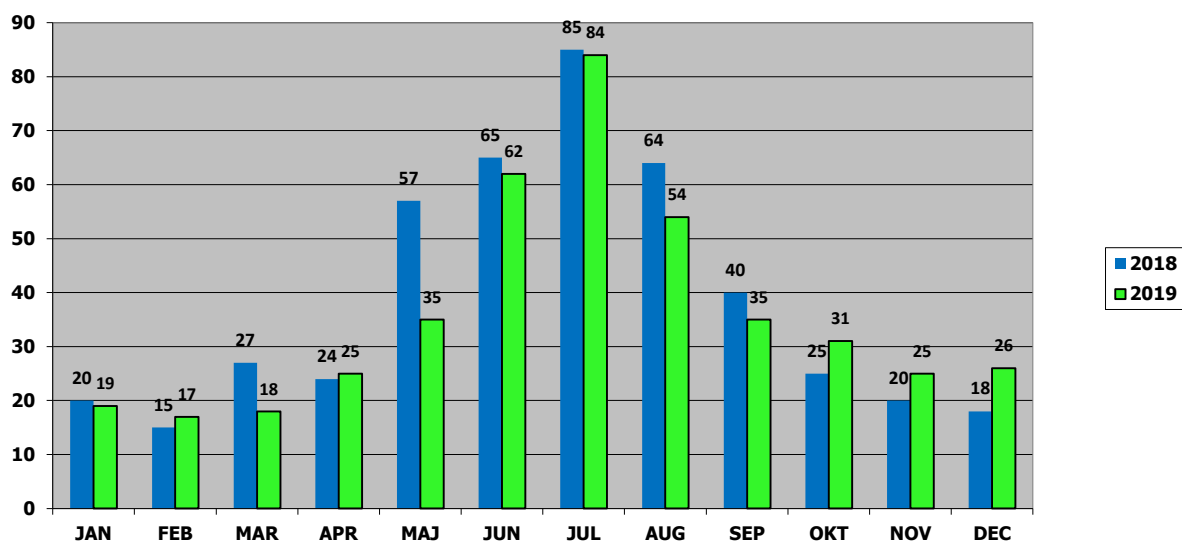
Figur 9. Fordelingen af søredningsoperationer inden for hovedkategorien "fritidsulykke".



Sæsonudsving

Fordelingen af redningsoperationer over året adskiller sig ikke 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

Assistance til andre myndigheder

Sø- og flyveredningstjenesten har i lighed med tidligere år ydet assistance til politiet og sundhedsvæsenet, jf. retningslinjer i JRCC Danmark SAR-plan.

Politi

I 2019 blev der gennemført 18 assistancer i form af eftersøgninger til støtte for politiet. Det er et fald fra 92 assistancer i 2018 svarende til ca. 80 procent. Antallet af timer til støtte for politiet med helikopter udgjorde i 2019 20 timer, hvor der til sammenligning i 2018 blev ydet 182 timer. Årsagen til det markante fald i antal assistancer er, at der med virkning fra den 1. januar 2019 er foretaget en organisatorisk ændring i Forsvaret, så majoriteten af assistancer til politiet med Beredskab Danmark (omfattende helikoptertypen FENNEC) ikke længere varetages af JRCC. Det er nu i stedet Flyvevåbnets Operationscenter, som iværksætter disse indsættelser til støtte for Politiet. I de tilfælde, hvor Flyvevåbnets Operationscenter vurderer, at indsættelsen er meget tidskritisk, vil JRCC blive anmodet om at indsætte en EH101-helikopter fra SAR-beredskabet, da helikopterne i SAR-beredskabet har et højere beredskab og dermed hurtigere kan indsættes. Fremadrettet forventes antallet af assistancer, som JRCC iværksætter til støtte for politiet, at stabilisere sig omkring niveauet for 2019.

Sundhedsvæsenet

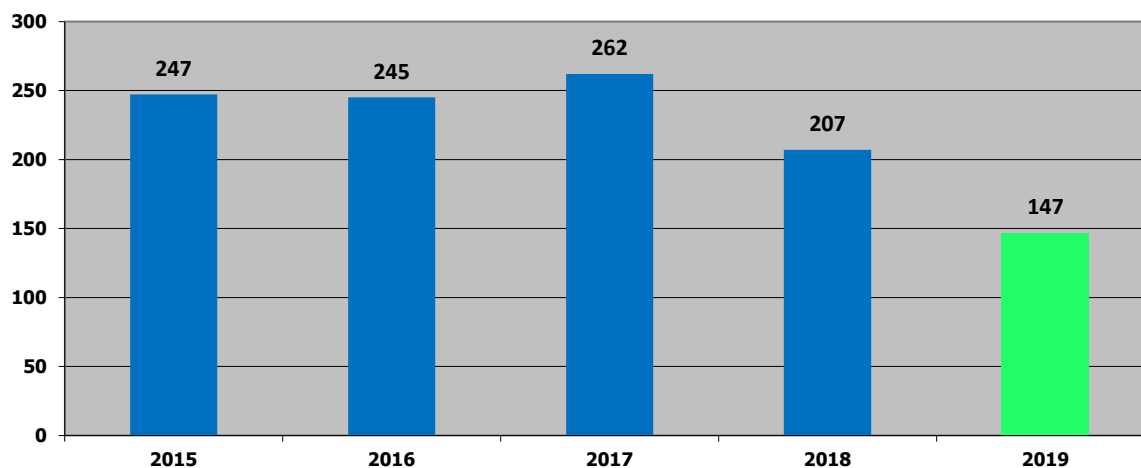
I 2019 udførte flyvevåbnets redningshelikoptere i alt 147 assistancer for sundhedsvæsenet. Dette udgør et fald på 60 assistancer set i forhold til 2018. Assistancerne til sundhedsvæsenet er yderligere faldet sammenholdt med foregående år. Dette ses at have sammenhæng med, at der i 2018 blev etableret yderligere en helikopter (placeret i det nordjyske område) under akutlægehelikopter-beredskabet, som nu er fuldt integreret i sundhedsvæsenets beredskab. Det bemærkes, at de operationer, som udføres af Forsvarets helikoptere til støtte for sundhedsvæsenet, ofte sker under svære forhold i dårligt vejr, hvor helikoptere fra akutlægehelikopter-beredskabet ikke kan indsættes.

De 147 assistancer viser det samlede antal assistancer til sundhedsvæsenet og består af 146 ambulanceflyvninger fra øer og andre isolerede lokaliteter samt overflytninger mellem hospitaler og én livsvigtig transport af et lægehold.

Der blev i 2019 fløjet 211 timer, hvor der til sammenligning i 2018 blev fløjet 271 timer, hvilket svarer til et fald på 22 procent.

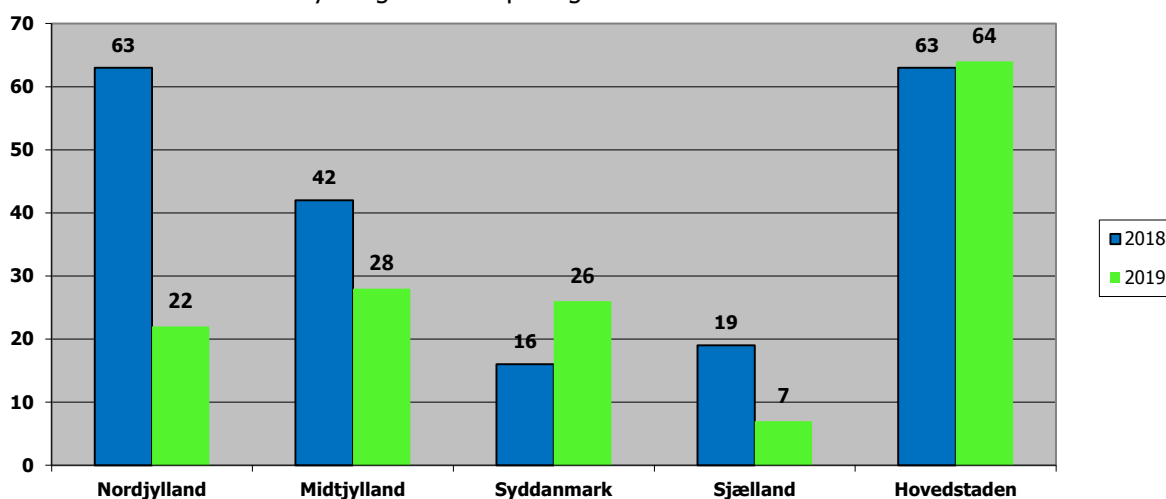
Antallet af ambulanceflyvninger for de seneste fem år fremgår af figur 11.

Figur 11. Antallet af ambulanceflyvninger 2015-2019.



Figur 12 giver en oversigt over fordelingen mellem de rekvirerende regioners Akut Medicinsk Koordinering.

Figur 12. Antallet af ambulanceflyvninger fordelt på regionerne.



De geografiske steder, hvor Forsvarets helikoptere i 2019 oftest støttede Akut Medicinsk Koordinering er opgjort herunder:

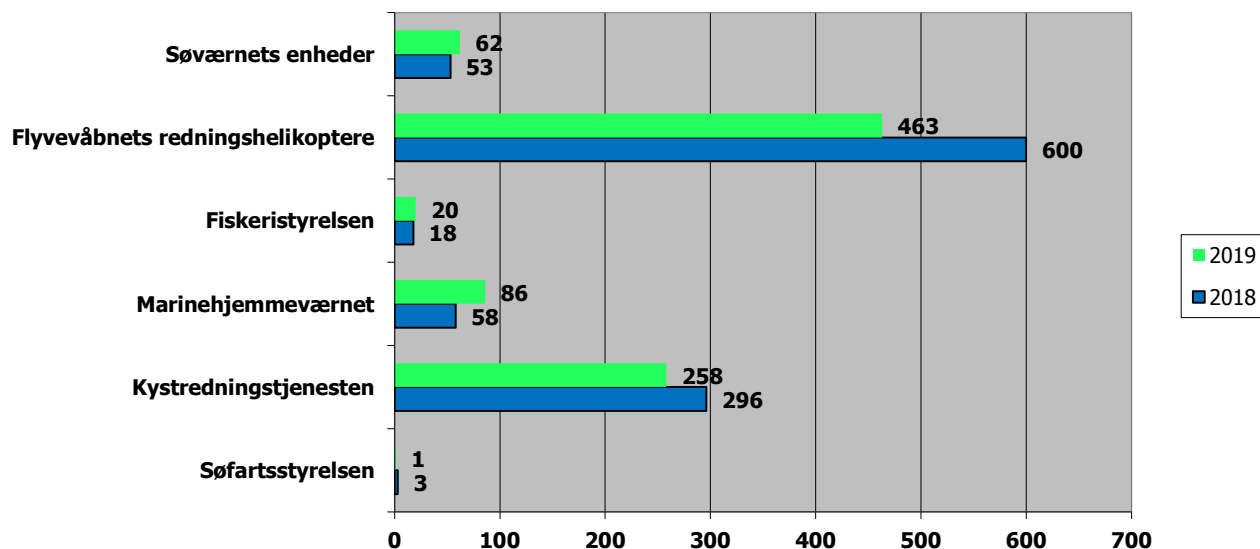
Rønne til København:	63 rekvisitioner	(Region Hovedstaden)
Læsø til Jylland:	10 rekvisitioner	(Region Nordjylland)
Ærø til Fyn:	11 rekvisitioner	(Region Syddanmark)
Samsø til Jylland:	11 rekvisitioner	(Region Midtjylland)

De resterende 52 rekvisitioner fordeler sig jævnt inden for de enkelte regioners geografiske områder.

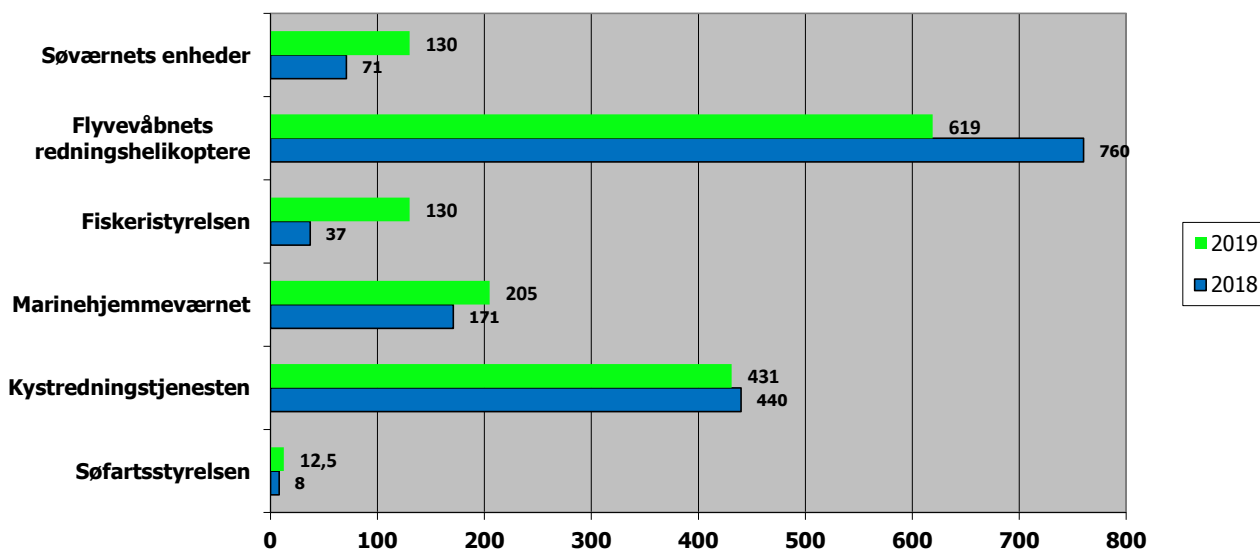
Anvendte ressourcer til redning

Anvendelsen af de permanente sø- og flyveredningsressourcer i 2019 er 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 2018 og 2019.



Figur 14. Antallet af timer, som de permanente redningsressourcer har været indsat i 2018 og 2019.



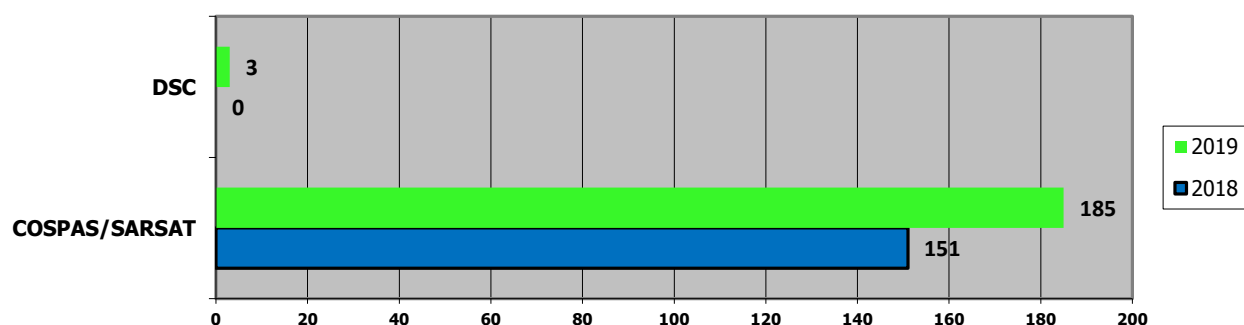
Elektroniske alarmer

Sø- og flyveredningstjenesten har i 2019 registreret i alt 188 elektroniske alarmer fra det såkaldte Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)⁴. Inden for GMDSS skelnes der

⁴ Global Maritime Distress and Safety System består af et satellitkommunikationssystem, benævnt COSPAS-SARSAT, og signaler fra stationære radioanlæg (VHF), benævnt DSC.

teknisk mellem alarmer fra det såkaldte COSPAS-SARSAT-system⁵, hvor der er registreret 185 alarmer, og alarmer fra det såkaldte DSC-system⁶, hvor der er registreret tre alarmer.

Figur 15. Antallet af registrerede alarmer fra GMDSS i 2018 og 2019



Der ses en mindre, men ikke signifikant stigning i antallet af elektroniske alarmer fra 2018 til 2019.

Mål og resultatkrav for søredningstjenesten

I 2019 har Søredningstjenesten indsamlet data for at måle graden af opfyldelse for de af Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd opstillede mål og resultatkrav for søredningstjenesten.

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

- Forsvaret
- Marinehjemmeværnet
- Fiskeristyrelsen
- 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 karakteriseret ved, at den 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

⁵ 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.

⁶ DSC står for "Digital Selective Call" og indebærer, at man fra stationære VHF-anlæg kan udsende nødopkald automatisk.

struktur, skal kunne indsættes i fornødent omfang og med så kort reaktionstid, som det er muligt.

Beredskab

I det følgende gennemgås målopfyldelsesgraden for de enkelte delelementer af beredskabet.

Søværnskommandoen skal kontinuerligt opretholde tre maritime indsatsenheder (MI-enheder) svarende til 1.095 sejldøgn.	Opfyldt
Flyverstaben skal kontinuerligt opretholde et SAR-beredskab med tre redningshelikoptere i alt 1.095 døgn samt en fjerde helikopter ved Bornholm under særlige vind og vejrforhold.	Opfyldt
Søværnskommandoen skal opretholde døgnvagt ved 21 redningsstationer.	Opfyldt
Marinehjemmeværnet skal med 27 enheder opretholde 9.362 beredskabsdøgn.	Opfyldt
Fiskeristyrelsen skal opretholde mindst 620 sejldøgn årligt fordelt på fiskerikontrolskibene "VESTKYSTEN" og "HAVØRNEN".	Opfyldt
Fiskeristyrelsen skal opretholde mindst 240 dage med sejlads med fiskerikontrolskibet "HAVTERNEN".	Opfyldt
Samlet vurdering for beredskabet	Opfyldt

Målopfyldelsen for beredskabet vurderes samlet set 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 1.095 beredskabsdøgn, hvilket er resultatkravet. Hermed er målkravet opfyldt. Der har været udfald på helikopterne, primært af tekniske årsager, svarende til sammenlagt 122,5 timer. En redningshelikopter har i 2019 været forlagt til Rønne Lufthavn i alt fem gange, opgjort til to beredskabsdøgn. De 122,5 timer, hvor SAR-beredskabet ikke har været fuldt operativt, er opgjort ved at summere antallet af timer, hvor SAR-beredskabet kortvarigt ikke har været klar enten pga. teknisk fejl eller sygdom blandt personel. Disse timer forekommer jævnt henover årets 12 måneder. Der har ikke været tilfælde, hvor en specifik SAR-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 bemærkes, at der kontinuerligt har været mindst to operative helikoptere i det planlagte beredskab.
- Fiskeristyrelsens fiskerikontrolskibe VESTKYSTEN og HAVØRNEN har leveret 634 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 620 sejldøgn, hvilket giver målopfyldelsen "Opfyldt".
- Fiskeristyrelsen fiskerikontrolskib "HAVTERNEN" har leveret 246 dage med sejlads i forhold til resultatkravet på 240 dage, hvilket giver målopfyldelsen "Opfyldt".
- Søværnets tre maritime indsats enheder har i 2018 leveret 1.095 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 1.095 døgn, hvilket giver målopfyldelsen "Opfyldt".
- Søværnet har opretholdt døgnvagt ved 21 redningsstationer. Motorredningsbådernes funktionstid har i 2019 været på 84,5 procent, hvor kravet er 95 procent. De lette rednings-

både har i 2019 haft en funktionstid på 98,5 procent, hvor kravet er 98 procent. Redningskøretøjernes funktionstid har i 2019 været på 98,5 procent, hvor kravet er 98 procent.

- Motorredningsbådskapacitetens målopfyldelse vurderes ikke helt tilfredsstillende med en målopfyldelse på 84,5 procent. Den lavere rådighed skyldes primært, at motorredningsbåd 34 ved Redningsstation Anholt i 2018 blev besluttet taget ud af drift af Søværnskommandoen pga. redningsbådens stand. Der er ikke etableret reservekapacitet for motorredningsbåd 34, og Kystredningstjenesten afventer midlertidig erstatning for motorredningsbåd 34. Standen på den øvrige del af motorredningsbådskapaciteten har også været en medvirkende faktor, da der har været flere nedbrud af længere varighed. Redningsbådskapaciteten og rådighedsgraden er et opmærksomhedspunkt for Redningsrådet.
- Målopfyldelsen for Kystredningstjenesten vurderes samlet set "opfyldt".
- Marinehjemmeværnet har med deres 27 fartøjer leveret 9.849 beredskabsdøgn i forhold til resultatkravet på 9.362 beredskabsdøgn. Dette giver samlet målopfyldelsen "Opfyldt".
- Søfartsstyrelsen har bidraget med et inspektionsfartøj, når det var operativt eller lå for anker. Dette giver en samlet målopfyldelse "opfyldt".

Reaktionstid

Den maksimale reaktionstid i redningscentralen (JRCC) ved eftersøgnings- og redningsoperationer skal i 98 procent af alle indsættelser være under 6 min.	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
Den maksimale reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 0700-2200 er 15 min. i mindst 98 procent af indsættelserne.	Ikke 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 Fiskeristyrelsens 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

Målopfyldelsen for reaktionstiden vurderes samlet set at være opfyldt. Følgende skal fremhæves vedrørende de enkelte reaktionstider:

- JRCC's reaktionstid har i 427 tilfælde ud af 431 været inden for den maksimalt fastsatte reaktionstid, svarende til 99 procent, dermed er målkravet opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid var 2 minutter og 14 sekunder, dermed er målkravet opfyldt. Årsagen til den manglende opfyldelse af reaktionstiden i de fire resterende tilfælde er, at det har været nødvendigt at indhente præciserende eller supplerende information, inden en beslutning om iværksættelse af aktion er blevet truffet.
- Flyvevåbnets redningshelikoptere har i 2019 i tidsrummet 0700-2200 udført 246 SAR-missioner. Af disse var reaktionstiden mindre end 15 minutter i 225 tilfælde, hvilket udgør 91,5 pct. af missionerne. Vurderes der konkret op mod målkravet, svarer det til "ikke opfyldt". Årsagen til den manglende opfyldelse er missioner, hvor det har været nødvendigt enten at få yderligere oplysninger eller tanke ekstra brændstof – altså forårsaget af udefra kommende faktorer og dermed ikke forhold, som det ses muligt at regulere på internt. Normalbilledet fra tidligere år er, at målopfyldelsen ligger på "delvis opfyldt". Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 0700-2200 var i 2019 ni minutter, hvorved målkravet er opfyldt.
- Flyvevåbnets redningshelikoptere har i tidsrummet mellem kl. 2200-0700 i 2019 udført 51 SAR missioner. Alle havde en reaktionstid på mindre end 30 minutter, hvilket svarer til 100 pct. af missionerne, dermed er målkravet opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 2200 – 0700 var 12 minutter, dermed er målkravet opfyldt.
- Fiskeristyrelsens inspektions- og redningsskibe har været involveret i 20 eftersøgnings- og redningsaktioner. Alle indsættelser havde en reaktionstid på under 30 minutter, og dermed er målkravet opfyldt.
- Kystredningstjenestens enheder har i 253 tilfælde ud af 258 udkald haft en reaktionstid på mindre end 20 minutter, svarende til 98,1 procent, og dermed er målkravet opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid var 8 minutter og 51 sekunder, og dermed er målkravet opfyldt.
- Marinehjemmeværnet var i 2019 involveret i 86 redningsaktioner. I 84 tilfælde af disse var reaktionstiden mindre end 60 minutter, svarende til 97,7 procent, og dermed er målkravet opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid var 24 minutter, og dermed er målkravet opfyldt.
- Søfartsstyrelsens enheder har været indsat en gang. Reaktionstiden var på mindre end 30 minutter, og 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

- Antallet af omkomne som følge af nødsituationer var 16, der er fortsat seks savnede personer. Ud af de 540 personer i nød i det danske SAR område, er der således reddet 518, svarende til 95,9 procent.

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.

Målopfyldelsen for uddannelse vurderes at være opfyldt. Følgende skal fremhæves vedrørende uddannelse:

Søværnskommandoen har i 2019 gennemført en Samarbejdsøvelse, som indeholdte to SAR-indspil. Begge disse blev afviklet med god træningsværdi.

Marinehjemmeværnet har gennemført tre SAR-øvelser i samarbejde med andre nationer, hvorunder blandt andet rollen som "On Scene Coordinator" er blevet trænet. Hertil kommer et antal SAR-øvelser med egne enheder.

Forsvarets Operationscenter gennemført en international SAR øvelse – Dynamic Mercy.

Politi og Redningsberedskab har endvidere gennemført et mindre antal lokalt baserede beredskabsøvelser med et SAR-scenarie på enhedsniveau.

Målkravet er dermed opfyldt.

Konklusion

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd kan konkludere, at der for sø- og flyveredningstjenesten i 2019 har været et fald i antallet af redningsoperationer sammenholdt med året før. For 2019 ligger antallet af redningsoperationer på niveau med gennemsnittet over de seneste fem år. I 2019 var der 16 omkomne, hvilket er på niveau med 2018. Der savnes fortsat seks personer fra hændelserne i 2019.

Det er sammenfattende Redningsrådets vurdering, at redningstjenestens resultat for 2019 i forhold til mål- og resultatkravene for sø- og flyveredningstjenesten i Danmark er tilfredsstillende. Over den seneste femårige periode, inklusiv 2019, har sø- og flyveredningstjenesten haft en gennemsnitlig redningsprocent på 96,6 procent, hvorved mål- og resultatkravet på mindst 94 procent målt over en femårig periode er opfyldt.