

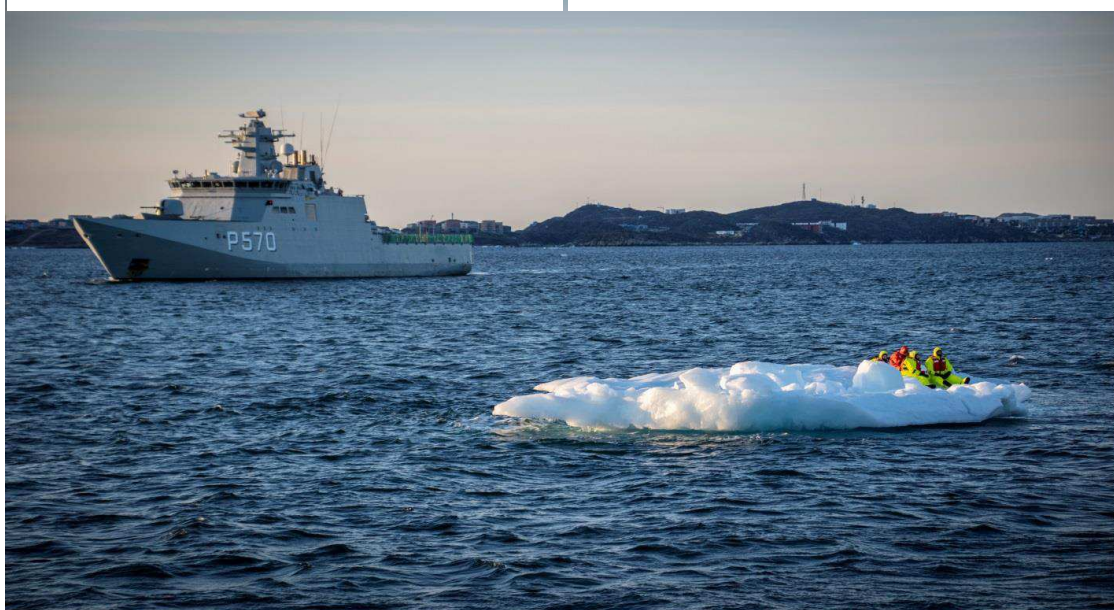
## SKIBSFARTENS OG LUFTFARTENS REDNINGSRÅDS ÅRLIGE REDEGØRELSE FOR SØ- OG FLYVE-REDNINGSTJENESTEN I GRØNLAND 2020



*Ældre helikopters sidste SAR-operation*



*Gummibåd fra politikutter ved øvelse TAPPIK 2020*



*Fire forliste reddes af Inspektionsfartøjet KNUD RASMUSSEN under øvelse TAPPIK (SAR-øvelse) i efteråret 2020*

## Resumé

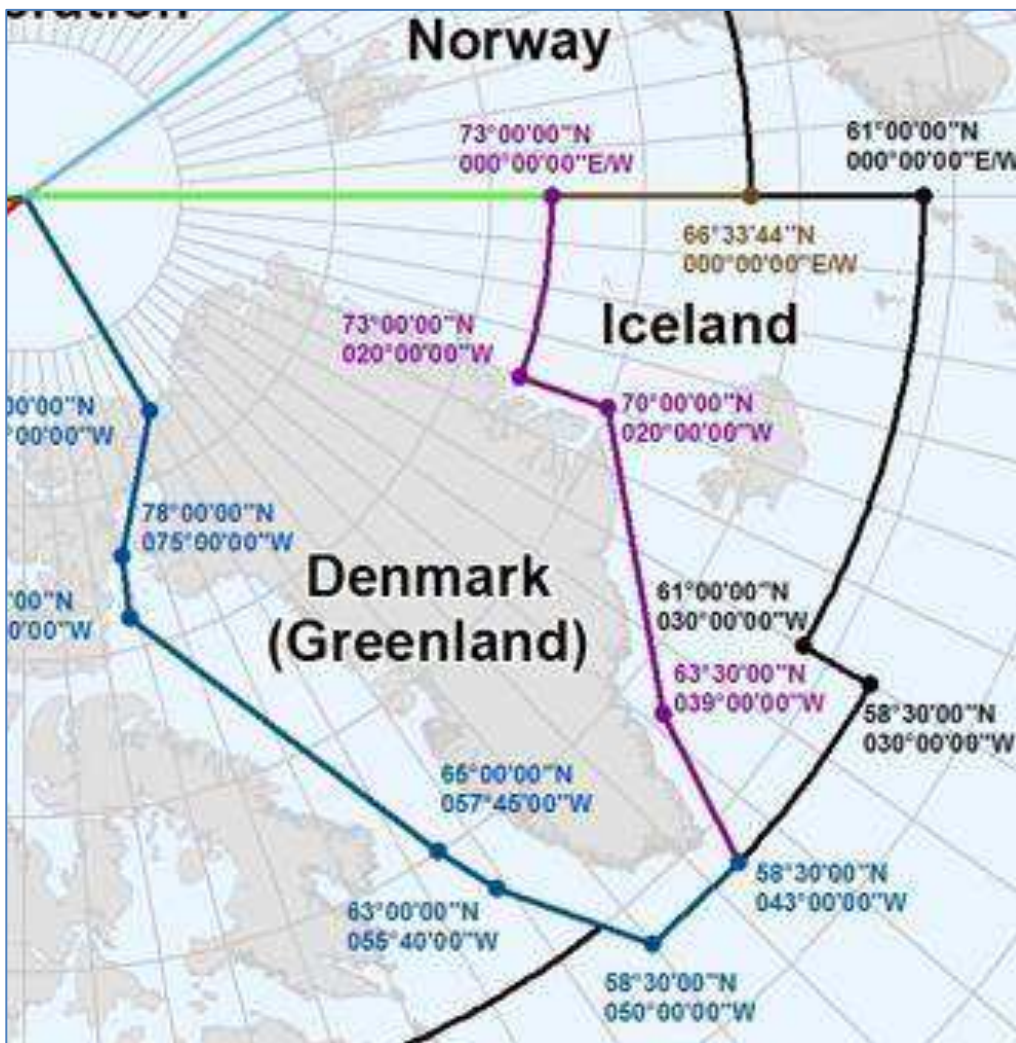
Mål- og resultatkravet for redningsprocenten for sø- og flyveredningstjenesten i Grønland er en gennemsnitlig redningsprocent på 94 procent målt over en femårig periode. Over den seneste femårige periode har sø- og flyveredningstjenesten haft en gennemsnitlig redningsprocent på 95,2 procent

Isoleret betragtet for 2020 har redningsprocenten været på 88,1 procent. 2020 skiller sig ud i forhold til de seneste år, da der har været cirka halvt så mange nødstilfælde totalt set i forhold til normalbilledet. Det skyldes formentligt rejserestriktionerne til og i Grønland som følge af corona-pandemien.

Det er sammenfattende Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at resultatet for 2020 i forhold til mål- og resultatkravene for sø- og flyveredningstjenesten i Grønland 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.

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

Redegørelsen er baseret på medlemmerne af Den Operative Kontaktgruppe for Redningstjeneste i Arktis' indrapportering i Grønland i 2020. Redegørelsen er koordineret med Grønlands Politi og øvrige myndigheder i Operativ Kontaktgruppe Arktis og indeholder bl.a. statistisk behandling af sø- og flyveredningstjenestens aktiviteter i 2020, 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**

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, Transportministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Sundhedsministeriet samt Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet. Forsvarsministeriet varetager formandskabet. Redningsrådet afholder planmæssigt to møder om året.

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. SAR Grønland er i 2020 blevet opdateret og harmoniseret med SAR Danmark. SAR Grønland er tillige blevet oversat til engelsk. Med opdateringen af håndbogen SAR Grønland er der indarbejdet nye SAR-detailkort, der dækker hele Grønlands Search And Rescue Region.

## **Sø- og flyveredningstjenesten i Grønland**

I Grønland er der oprettet en eftersøgnings- og redningstjeneste, der dagligt benævnes SAR-tjenesten (Search And Rescue-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 Centre (JRCC) Grønland. Arktisk Kommando har det samlede ansvar for JRCC Grønland med ledelse af maritime- og flyeftersøgnings- og redningsoperationer. Grønlands Politi har ansvar for ledelsen af eftersøgnings- og redningsoperationer til lands samt redningsoperationer af mindre omfang med få redningskapaciteter fra andre aktører i lokale farvandsområder. Det vil sige indenskærs fra Siorapaluk til Kap Farvel på Vestkysten samt indenskærs fra 62N til 72N ved 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 den ledende funktion ift. redningsindsatsen som SAR Mission Coordinator (SMC).

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

Forsvarsministeriet har ansvaret for at opstille SAR-helikopterberedskabet i Grønland. Der er på den baggrund indgået en kontrakt med Air Greenland om opstilling af et helikopterberedskab til eftersøgnings- og redningsopgaver. Aftalen giver adgang til at trække på to helikoptere, som kan rekvireres med én times varsel. Forsvarsministeriet har kontrakt med Air Greenland om at opstille følgende beredskab:

En SAR-helikopter, der som udgangspunkt er stationeret i Kangerlussuaq, og som er klar til indsættelse døgnet rundt. Derudover en helikopter, der som udgangspunkt er stationeret i Qaqortoq i Sydgrønland, og som er på beredskab i tidsrummet 0800-1600.

Forsvarsministeriets indgik i 2020 en ny kontrakt med Air Greenland. Helikopteren i Kangerlussuaq af typen S-61 blev i den forbindelse afløst af ny helikopter af typen EC225. Helikopteren i Sydgrønland af typen Bell 212 forventes udskiftet i løbet af 2021.

Ud over de to SAR-helikoptere er der ikke anskaffet, indrettet og/eller 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 af THETIS-klassen med SEAHAWK helikopter,
  - 2-3 inspektionsfartøjer af KNUD RASMUSSEN-klassen,
  - et overvågningsfly (CHALLENGER),
  - transportfly (HERCULES) i forbindelse med anden militær opgaveløsning,
  - Forsvarets fregatter i det omfang de er til stede i de grønlandske farvande.
- Grønlands Politi har fire fartøjer (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 politikutternes aktuelle placering. Grønlands politi har en plan for, at tre af de fire politikuttere skal udskiftes med fire mindre, hurtigtgående SAR-fartøjer, der skal placeres strategisk rundt om den grønlandske kyst. De nye fartøjer forventes operative i løbet af 2021. Bemanding på de nye fartøjer udgøres af to faste besætningsmedlemmer, og der bliver plads til 12 passagerer. SAR-fartøjerne forventes at kunne sejle 25-knob med fuld last.
- Civile skibe og fly – herunder andre statsskibe – som i givet fald er forpligtet ved de Forenede Nationers SAR-konvention til at komme nødstedte til assistance.

Forsvarsministeriets anbefalinger til styrkelse af Forsvarsministeriets fremtidige opgaveløsning i Arktis fra 2016 er under den afsluttende implementering. I den forbindelse forøges 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 (CHALLENGER).
- Opdateret indretning af og øget bemanding af operationscentret/redningscentralen (JOC/JRCC Greenland).
- Forbedret mulighed for kommunikation og udveksling af data mellem Forsvarets enheder og JRCC Greenland.
- Midler til anvendelse af satellitteknologi.
- Midler til anvendelse af kortbanefly.
- Midler til forbedring af den elektroniske farvandsovervågning.
- Forbedret luftrumsovervågning.
- Styrket internationalt samarbejde (uddannelse, øvelser og samtræning)
- Lejlighedsvis tilstedeværelse af yderligere skibe fra Søværnet.

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



## Egentlige redningsoperationer i 2020

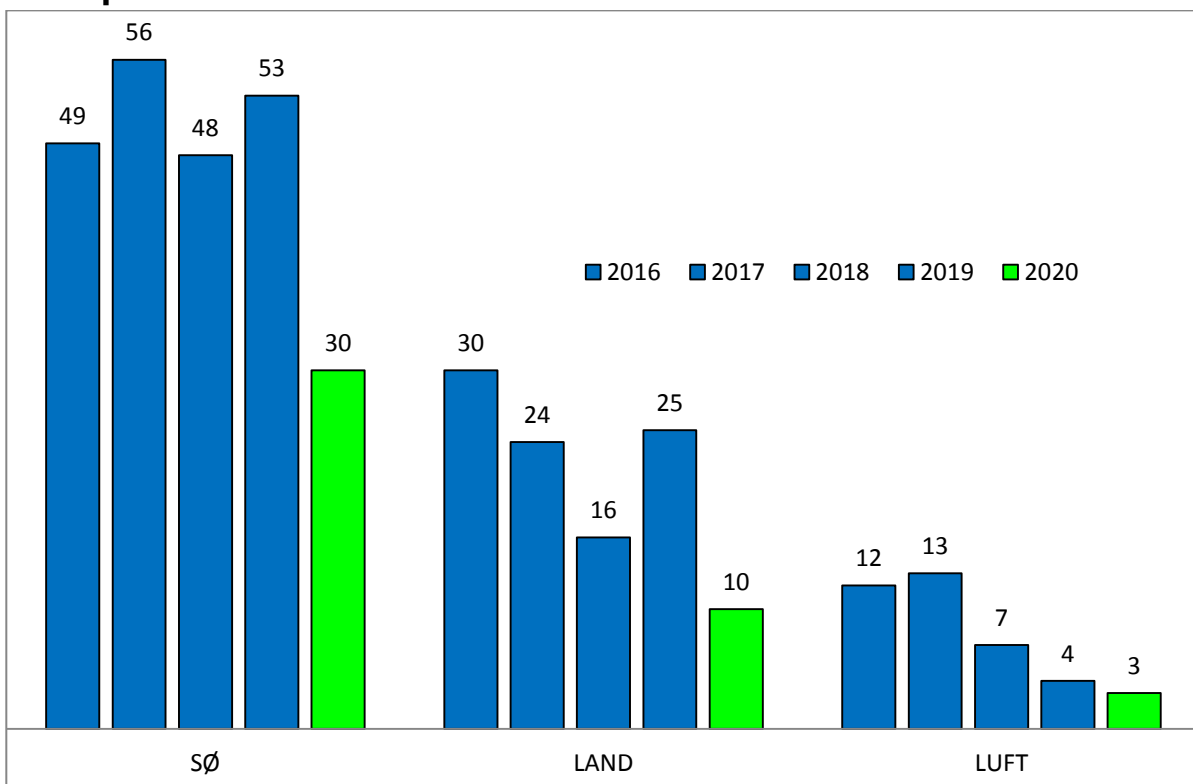
SAR-tjenesten i Grønland har været aktiveret i alt 43 gange i 2020. De 43 aktiveringer omfattede eftersøgnings- og redningsoperationer af nødstedte skibe, fly, joller og personer i vandet og på land.

Redegørelsen indeholder en statistisk sammenligning af de seneste fem års tal for perioden 2016-2020.

Sammenlignes antallet af aktiveringer i 2020 (43 aktiveringer) med 2019 (82 aktiveringer), er der tale om et fald på 39 aktiveringer. Sammenlignes med de foregående fire år har der i gennemsnit været registreret 84 årlige SAR-hændelser, der har ledt til egentlige SAR-operationer. 2020 har dermed ca. 50 % færre aktiveringer end gennemsnittet. Årsagen til det lave antal SAR-hændelser vurderes at hænge sammen med generelt færre aktiviteter i det grønlandske område end vanligt grundet corona-pandemien situationen i 2020.

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.

## SAR-operationer



Figur 2. Antal sø-, land- og flyveredningssopeationer for perioden 2016-2020

De 43 SAR-operationer i 2020 var fordelt med 30 søredningsoperationer<sup>1</sup>, 10 landredningsoperationer<sup>2</sup> og tre flyveredningsoperationer<sup>3</sup> (se figur 2). Der er tillige registreret 0 Medical Evacuation (MEDEVAC<sup>4</sup>).

I 2020 har der været 30 søredningsoperationer, hvilket er 23 færre end i 2019 eller 21 færre end gennemsnittet af søredningsoperationer i de forgangne fire år. Søredningsoperationer er primært relateret til jollefiskere, fangere eller jollesejls mellem byer og bygder.

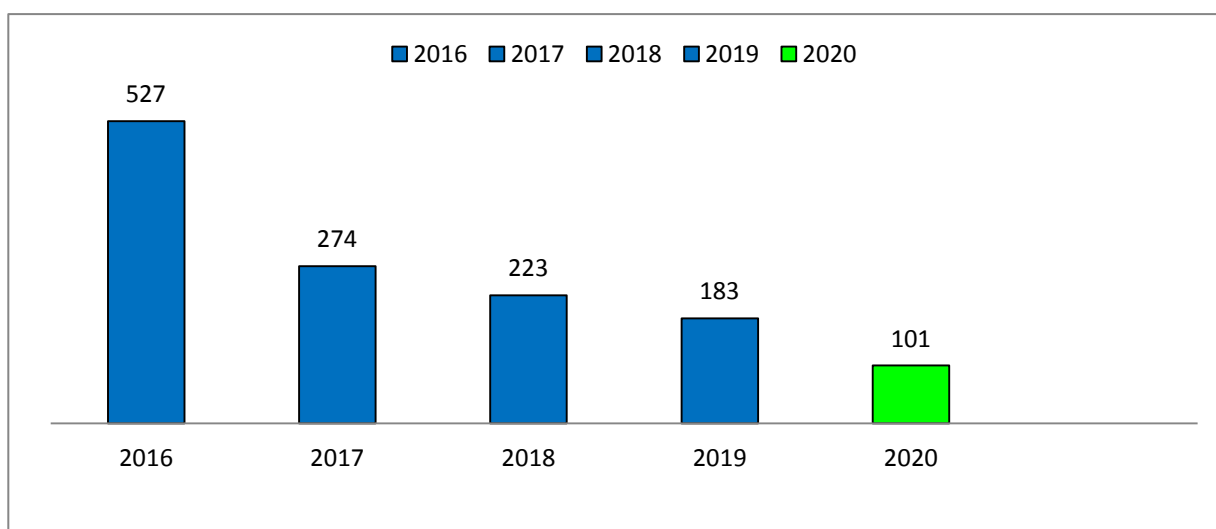
I 2020 har der været 10 landredningsoperationer, hvilket er 15 færre end i 2019 eller 14 færre end gennemsnittet af landredningsoperationer i de forgangne fire år.

I 2020 har der været tre flyveredningsoperationer, hvilket er én mindre end i 2019 eller fem færre end gennemsnittet af flyveredningsoperationer i de forgangne fire år. Flyveredningsoperationer er primært relateret til mindre fly, der kommer i nød under deres flyvninger mellem Nordamerika og Europa.

Statistisk set fremstår 2020 som et unormalt år med meget få SAR-operationer på alle tre områder. Årsagen vurderes at være restriktionerne på baggrund af corona-pandemien, som har medført færre aktiviteter i Grønland end vanligt.

### 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 2016-2020.



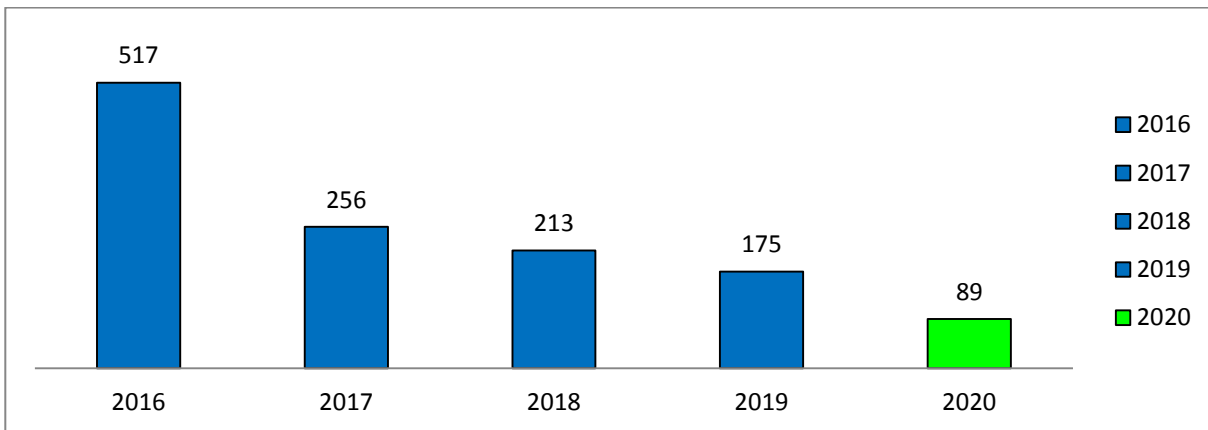
Figur 3. Antal personer i nød i perioden 2016-2020

<sup>1</sup> En søredningsoperation omfatter nødstedte fra alle typer af sejlede 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 nødlandning 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 med vagthavende overlæge på Dronning Ingrid's Hospital i Nuuk.

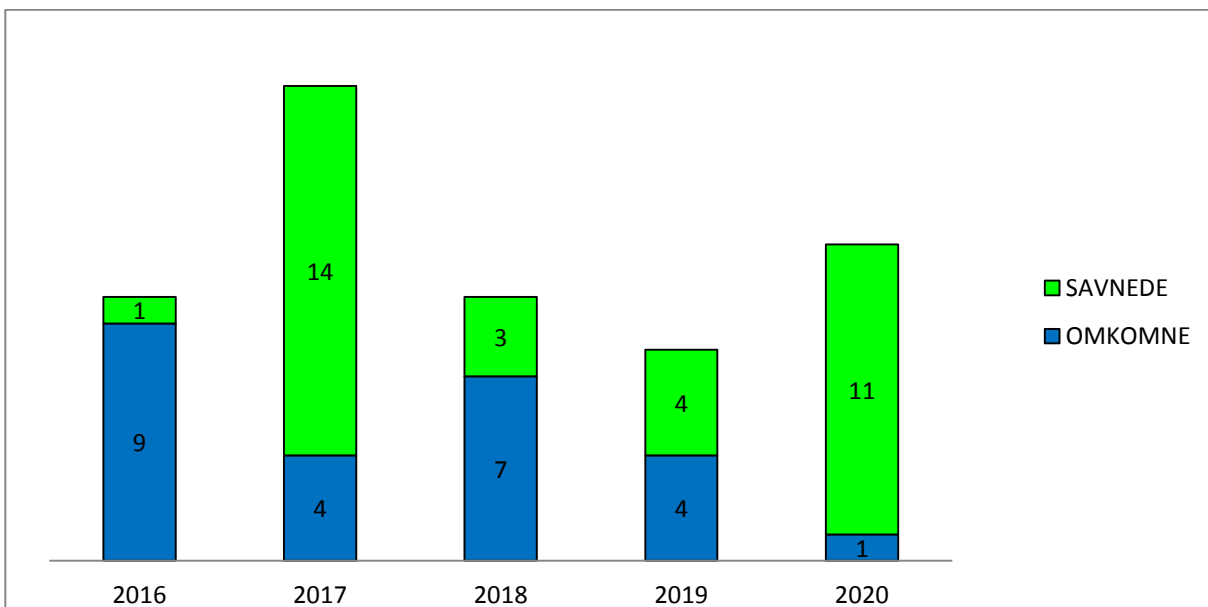


Figur 4. Antal reddede personer for perioden 2016-2020

Der har været et fald i antallet af personer i fare for at omkomme ved sø-, land- og flyulykker til 101 personer i 2020. Gennemsnittet for 2016 til 2019 er ca. 302. Antallet af personer i nød i 2020 afviger fra normalbilledet, hvilket som nævnt tilskrives restriktionerne som følge af corona-pandemien og et generelt lavere aktivitetsniveau i det grønlandske område..

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 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.

Af de 101 personer i fare for at omkomme (figur 3) blev 89 personer reddet (figur 4).



Figur 5. Samlet antal omkomne og savnede i perioden 2016-2020

Gennemsnittet af antal omkomne og savnede over de seneste fem år er ca. 12 personer. Isoleret set for 2020 ligger antallet af omkomne og savnede (12) på gennemsnittet.

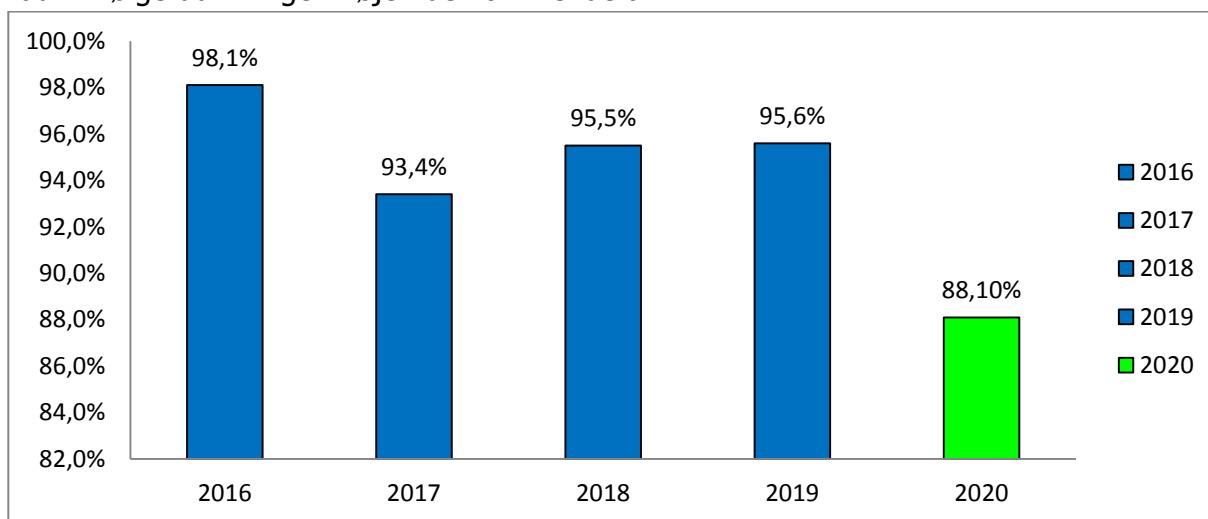


Det bemærkes, at fordelingen af omkomne og savnede skiller sig ud i forhold til andre år, da der i 2020 har været flere jollefiskere, der er faldet overbord, og som aldrig er blevet fundet.

### Samlet redningsprocent

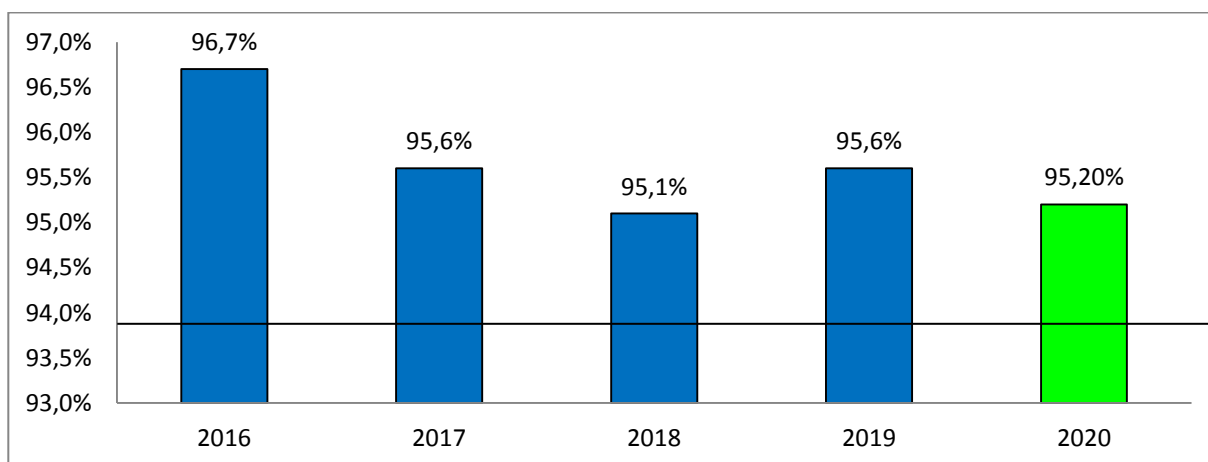
Mål- og resultatkravet for sø- og flyveredningstjenesten i Grønland er en gennemsnitlig redningsprocent på 94 procent målt over en femårig periode.

Isoleret set ligger redningsprocenten for 2020 på 88,1 procent, hvilket er lavere end tidligere år. Det kan på sigt blive en udfordring ift. mål- og resultatkravet om, at mindst 94 procent af de nødstedte reddes over en femårig periode. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd vil følge udviklingen nøje i de kommende år.



Figur 6. Redningsprocenter for hvert af de seneste fem år

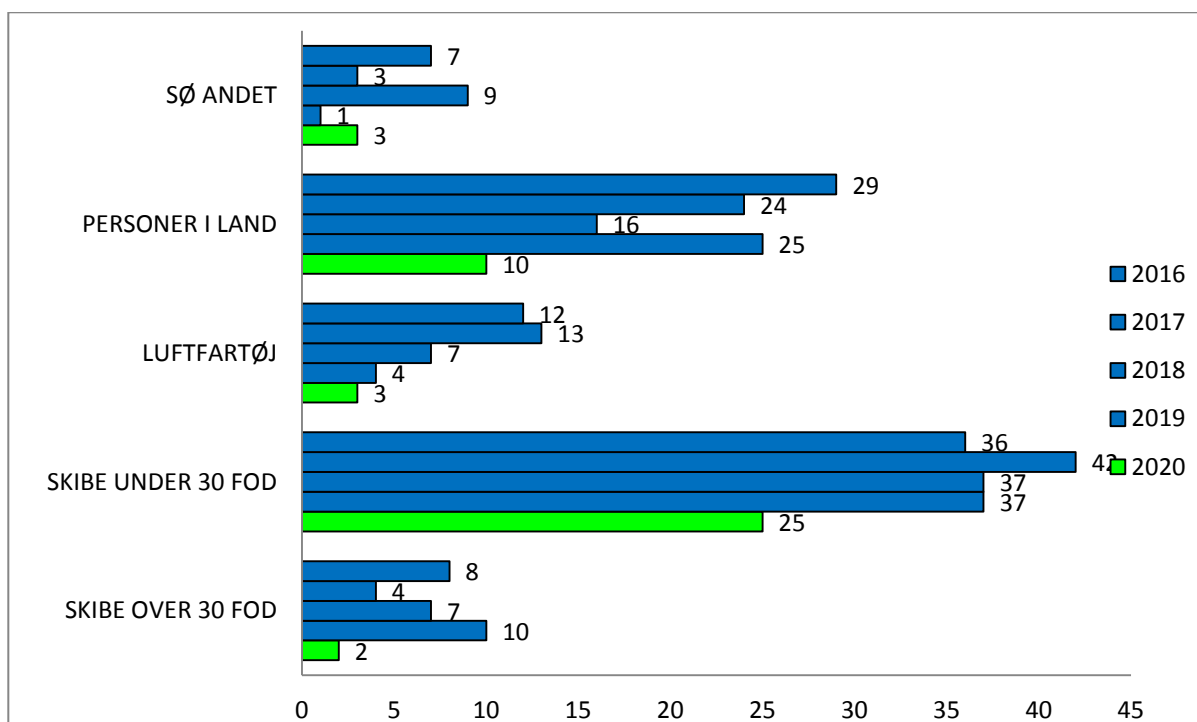
Måltallet for den samlede gennemsnitlige redningsprocent for de seneste fem år fremgår af figur 7. For 2020 er den 5-årige redningsprocent 95,2 procent, hvilket er tilfredsstillende i forhold til mål- og resultatkravet.



Figur 7. Den gennemsnitlige redningsprocent for de seneste fem år. Kravet er mindst 94 %

## Typers af redningsoperationer

De 43 SAR-hændelser er i figur 8 opdelt i undergrupper.



Figur 8. Fordeling i undergrupper af årets ialt 43 gennemførte eftersøgnings- og redningsoperationer

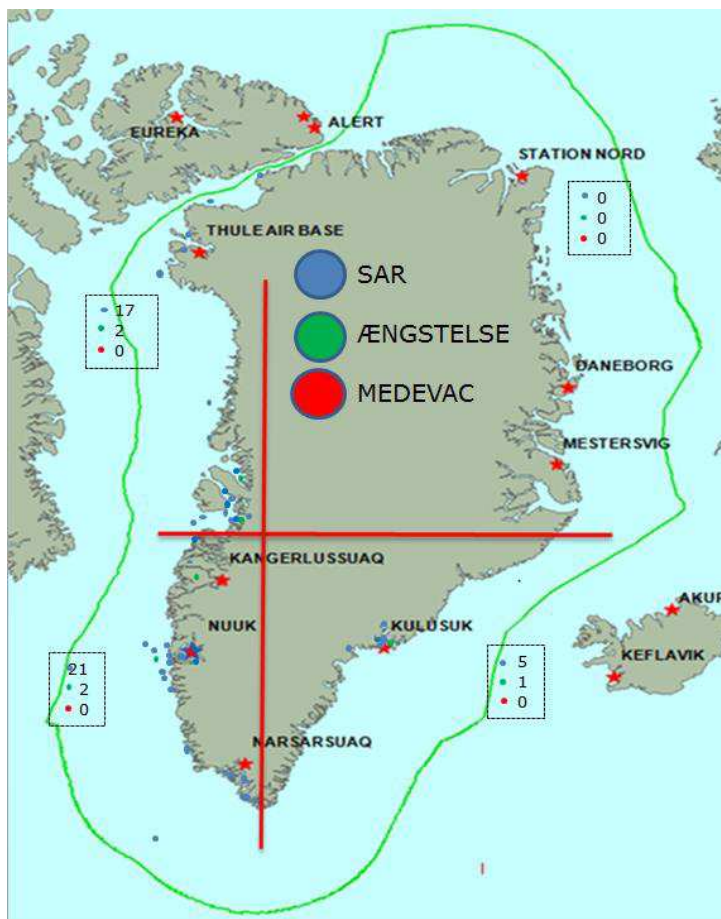
- "Sø andet" dækker over eksempelvis automatiske alarmer, falske MAYDAY-opkald, nødsignaler og potentielle selvmordskandidater mv. I kategorien er der registreret en observation af et nødsignal, der udløste en SAR-operation. Der blev ikke fundet nødstedte under eftersøgningen.
- 9 personer har været eftersøgt eller i nød på land, hvor hovedparten har været jægere, der ikke er kommet frem til aftalt tid, hvorefter eftersøgning er blevet indledt.
- 5 luftfartøjer har været i nød og er nødlandet. Når fly eftersøges eller er i nød, varetager Naviair rollen som SAR Mission Coordinator som en integreret del af JRCC Grønland,.
- 25 skibe under 30 fod været eftersøgt eller i nød. Mindre skibe under 30 fod er den primære SAR-udløsende faktor i Grønland. Kategorien omfatter ligeledes kajaker, paddleboards, vandcykler mv.
- 2 skibe over 30 fod været eftersøgt eller i nød. Kategorien omfatter handelsskibe, krydstogtskibe, fiskeskibe, større sejlskibe og motorbåde.

## SAR, medicinsk evakuering og nødforebyggende SAR

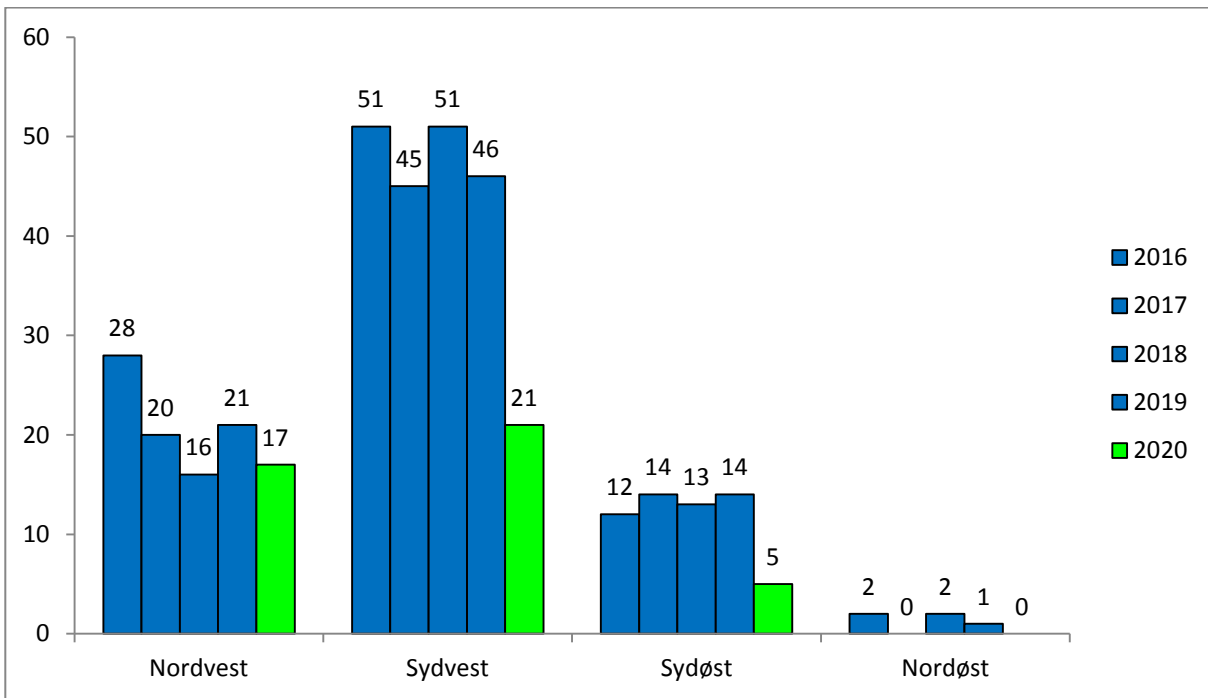
SAR-hændelserne forekommer primært i de områder, hvor der bor flest mennesker. Hovedparten af de 43 SAR-hændelser i 2020 fandt sted i Sydvestgrønland. Medicinske evakueringer (MEDEVAC) fra skibe til nærmeste havn eller lufthavn var der ingen af i 2020. Årsagen hertil vurderes at være færre aktiviteter i Grønland i 2020.

Nødforebyggende SAR (såkaldte ængstelser) er situationer, hvor Grønlands Politi og Arktisk Kommando disponerer SAR-ressourcer for at forebygge en situation eller for at kunne være klar til at sætte ind, såfremt en situation udvikler sig til en nødsituation. Der er i 2020 registreret i alt 5 nødforebyggende SAR (ængstelser) i Grønland.

I Grønland opereres med hændelser i fire kvadranter; Nordvest-, Nordøst-, Sydvest- og Sydøstgrønland. Hændelserne opdeles i hhv. SAR, MEDEVAC og nødforebyggende SAR (ængstelser).



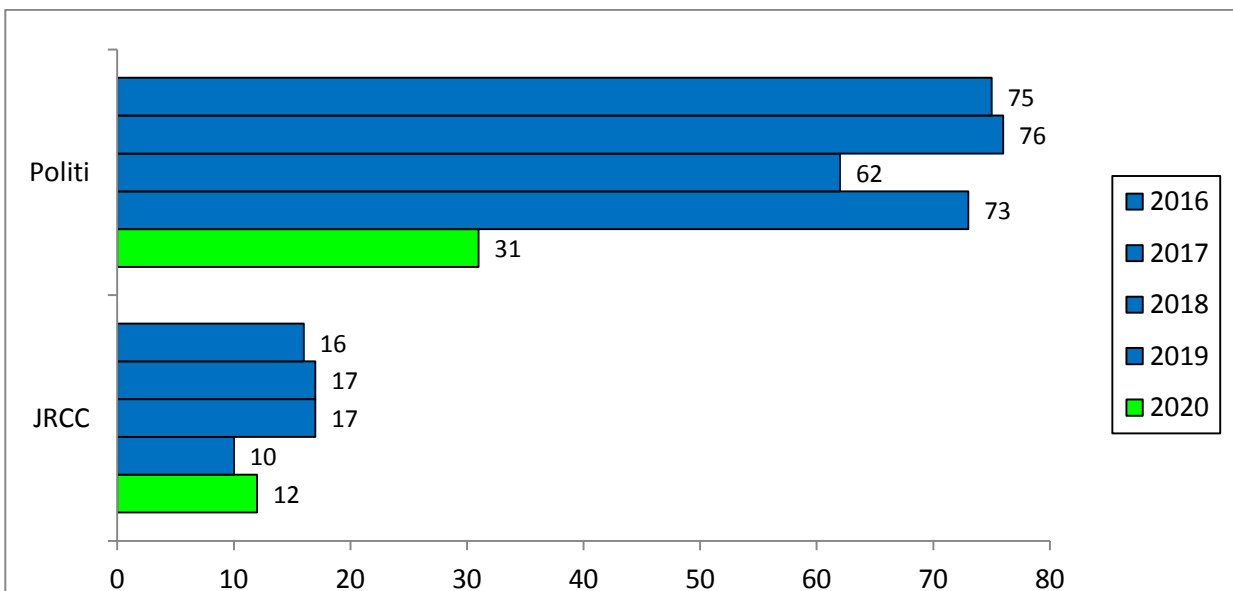
Figur 9. Fordelingen af SAR, MEDEVAC og nødforebyggende SAR fordelt på geografi



Figur 10. SAR hændelsernes geografiske fordeling over de seneste fem år.

### Koordinationsansvarsfordelingen mellem SAR-tjenestens permanente aktører

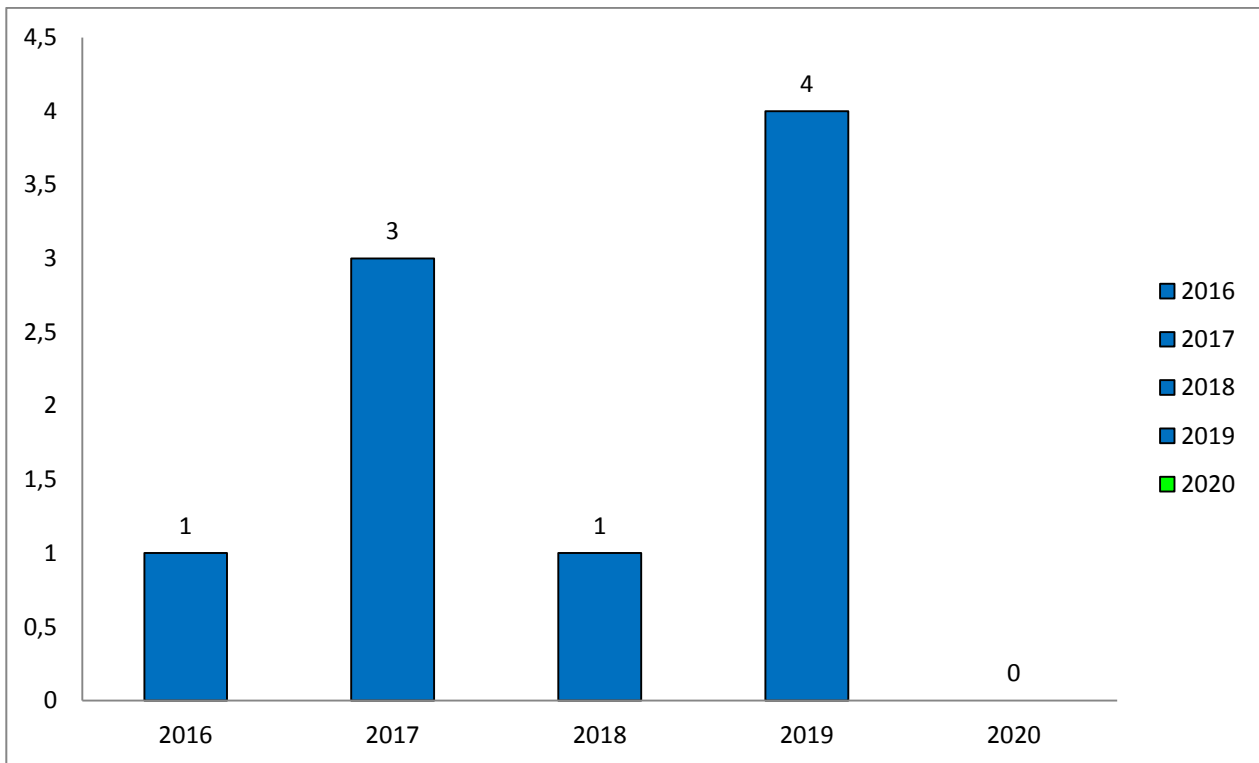
Grønlands Politi har som oftest koordinationsansvaret for majoriteten af SAR-operationer i Grønland, idet hovedparten af SAR-operationerne omfatter joller og andre mindre fartøjer i lokale farvandsafsnit samt redningsoperationer på land – herunder indlandsisen. Uanset hvem der har koordinationsansvaret,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



Figur 11. Koordinationsansvarsfordelingen mellem SAR-tjenestens aktører.

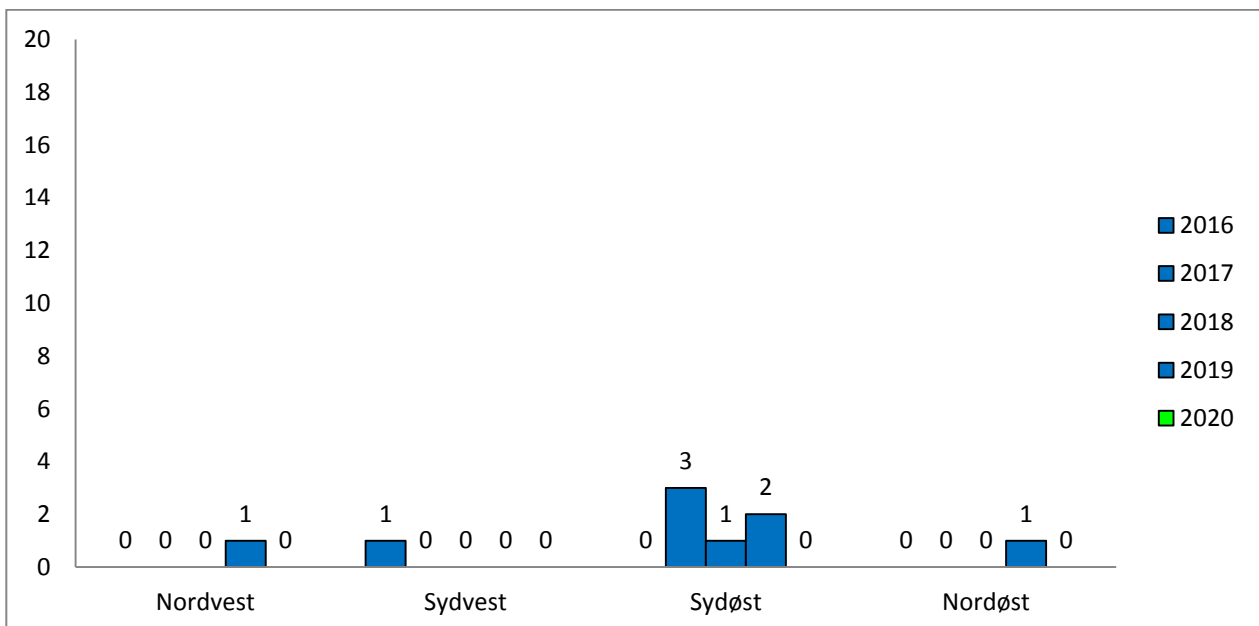
## MEDEVAC

Af figur 12 fremgår antallet af MEDEVAC i perioden 2016 til 2020. I 2020 er der ikke gennemført MEDEVAC. Gennemsnittet over de forgangne fem år er 1,8 MEDEVAC pr. år.

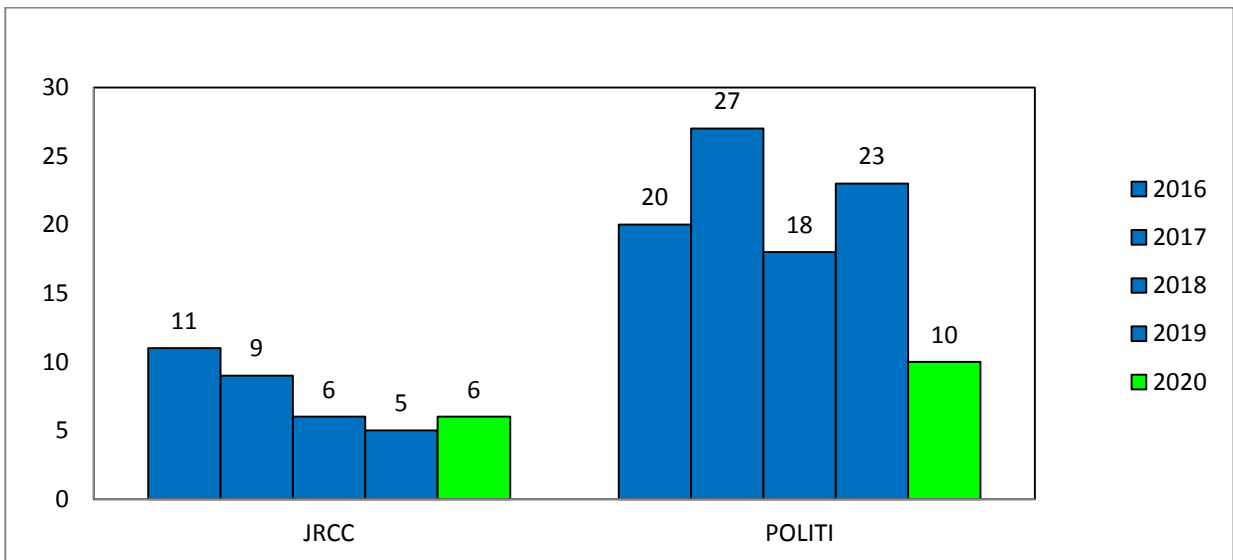


Figur 12. Antallet af MEDEVAC i perioden 2016-2020.

Den geografiske fordeling af MEDEVAC fremgår af figur 13. MEDEVAC foretages primært fra Danmarks Strædet og er oftest fiskere, der kommer til skade eller bliver syge.



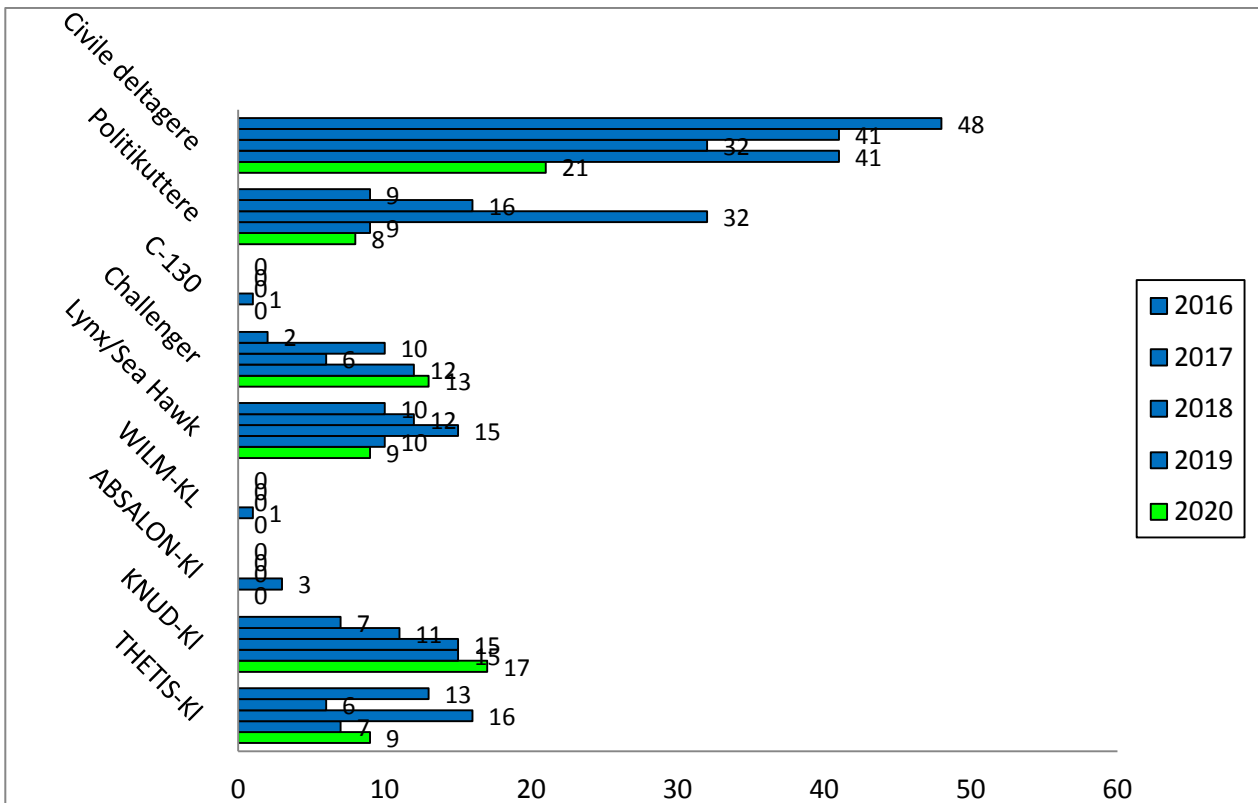
Figur 13. Antal MEDEVAC fordelt på geografiske SAR-områder i perioden 2016-2020.



Figur 14. Antal rekvirerede Air Greenland helikoptere til SAR/MEDEVAC i 2016-2020.

Antallet af helikopterassistancer fra beredskabet ved Air Greenland fremgår af figur 14. Antallet er markant lavere end de tidligere år.

Baseret på JRCC Grønlands og Grønlands Politis SAR-rapporter er antallet af enheder indsat i SAR-operationer opgjort i figur 15. Antallet af civile deltagere i SAR-operationer ligger generelt højt. Årsagen er, at familier, venner og bekendte velvilligt stiller op til deltagelse i lokale eftersøgninger. Det bemærkes, at Grønlands Politis og Forsvarets kapaciteter (skibe og/eller fly) indsættes i SAR-operationer afhængigt af, hvor de geografisk opererer i forbindelse med kapaciteternes opgaveløsning.

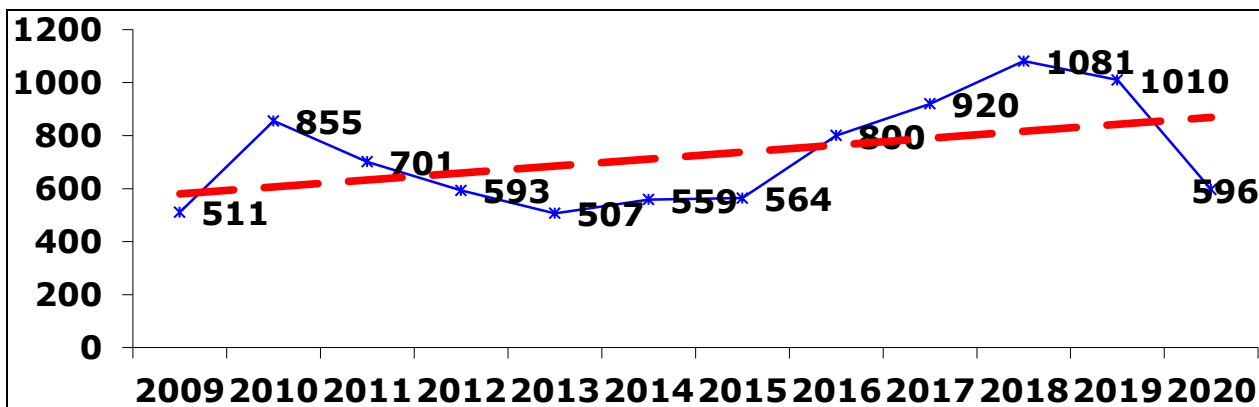


Figur 15. Antal sø- og flyveredningsoperationer fordelt på kapaciteter.



## 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 farvandet ved Grønland af den 17. marts 2003). I nedenstående figur 16 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 ses en tendens, hvor skibstrafikken i det grønlandske område er stigende. 2020 har dog været præget af lavere aktivitet.



Figur 16. GREENPOS statistikkens udvikling i perioden 2009-2020

## Mål- og resultatkrav for sø- og flyveredningstjenesten

I 2020 har den Operative Kontaktgruppe Arktis (OKA) indsamlet og behandlet data for at måle graden af opfyldelsen af de mål- og resultatkrav, som Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd opstiller.

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 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. Fly kan på kort tid ankomme til og afdække et stort område samtidig med at operationstiden er relativt 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 nedenstående skema gennemgås opfyldelsesgraden for målopfyldelsen for de enkelte delelementer af beredskabet.

Min. ét inspektionsskibe inkl. en skibsbaseret helikopter (365 døgn).	Opfyldt
To-tre inspektionsfartøjer/-kutter (882 døgn).	Opfyldt
Et overvågningsfly til patruljering 220 døgn.	Opfyldt
Samlet vurdering for beredskabet.	Opfyldt

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

Det tildelte inspektionsskib med helikopter ved Grønland har sammenlagt været under Arktisk Kommandos operative kontrol ved Grønland i 365 dage i 2020 svarende til 100 procent 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 ca. 912 sejldøgn omkring Grønland under operativ kontrol af Arktisk Kommando i 2020 svarende til ca. 103 procent af de planlagte 882 sejldøgn.

Som udmøntning af anbefaling i Forsvarsministeriets rapport om styrkelse af den operative opgaveløsning i Arktis, har Arktisk Kommando i 2020 været tildelt fregatterne NIELS JUEL og ABSALON. Skibene var sammenlagt operative i 60 døgn ved Grønland svarende til 100 procent af de planlagte 60 døgn.

Arktisk Kommando er tildelt et overvågningsfly (CHALLENGER) 220 dage om året. Sammenlagt fik Arktisk Kommando i 2020 tildelt "CHALLENGER" i alt 220 dage i operativ kontrol svarende til 100 procent af de planlagte 220.

## Air Greenland

En S-61/EC225 SAR helikopter på beredskab 365 beredskabsdøgn. Perioder uden for beredskab på 9 døgn har resulteret i 356 dage på beredskab.	Delvist opfyldt
En Bell-212 SAR helikopter på beredskab 365 beredskabsdøgn i tidsrummet (0800-1600). Perioder udenfor beredskab på 5 døgn har resulteret i 360 dage på beredskab.	Delvist opfyldt
Samlet vurdering af beredskabet	Delvist opfyldt

## Aasiaat Radio

En døgnbemandet kystradio med specialuddannet personale, der døgnet rundt kommunikerer med skibsfarten ved Grønland. Ved et modta-	Opfyldt
--	---------

get nødkald skal Aasiaat Radio hurtigst muligt udsende Mayday Relay og underrette Politiet og Arktisk Kommando om den opståede situation.	
Samlet vurdering af beredskabet	Opfyldt

## 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 de 12 SAR-operationer, hvor JRCC har haft ansvar som SAR Mission Coordinator, har alle reaktioner været under seks minutter.	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid skal være under seks min. Den gennemsnitlige reaktionstid har været 1 minut.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Arktisk Kommandos skibe og fartøjer skal være under 60 minutter fra alarmering til afgang;	
Arktisk Kommandos skibe og fartøjer har i alle SAR operationer brugt mindre end 60 min.	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid har været 12 min.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for den skibsbaserede helikopter skal være under 60 minutter;	
Seahawk har i alle indsættelser brugt mindre end 60 min. som maksimal reaktionstid.	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid ved SAR operationer har i 2020 været: 20 minutter.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for CHALLENGER-overvågningsflyet er 12 timer;	
Flyet har i alle indsættelser brugt mindre end 12 timer som maksimal reaktionstid.	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid ved SAR-operationer har i 2020 været 57 minutter.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid ved nødopkald er for Aasiaat Radio seks minutter.	
Aasiaat Radio har brugt mindre end seks minutter på at reagere på alle opkald.	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid ved nødopkald har i 2020 været 15 sekunder.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for videreformidling af nødopkald til Grønlands Polit og/eller JRCC Grønland er for Aasiaat Radio seks minutter. Aasiaat Radio har ved alle videresendelser brugt mindre end seks mi-	Opfyldt

nutter	
Den gennemsnitlige reaktionstid for videreformidling af nødopkald til Grønlands Politi og/eller JRCC Grønland har i 2020 været 3,2 minutter.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid i Grønlands Politis Vagtcentral ved eftersøgnings- og redningsoperationer skal i 98 pct. af alle indsættelser være under seks min.	
I de 31 SAR-operationer, hvor Grønlands Politi har haft ansvaret som SAR Mission Coordinator, har to reaktioner været over seks minutter. Det giver en opfyldelsesgrad på 93,6 pct.	Delvist opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid skal være under seks min. Den gennemsnitlige reaktionstid har været 2 minutter.	Opfyldt
For Air Greenlands helikoptere gælder, at den maksimale reaktionstid ved en SAR er 60 min.	
I de 16 SAR-operationer, som Air Greenland SAR helikoptere har været indsat i, er alle indsættelser sket med under en time efter alarmering.	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid skal være under 60 min. Den gennemsnitlige reaktionstid har været 6 min 29 sek.	Opfyldt
Samlet vurdering for reaktionstiden	Opfyldt

Målopfyldelsen for reaktionstiden vurderes samlet set opfyldt. Vurderingerne beror på en vurdering af data fra SAR-rapporteringerne fra hhv. JRCC, skibe, fly, NAVIAIR, Politi og Air Greenland. Reaktionstiden defineres som tiden fra en SAR er erkendt til første enhed er alarmeret.

### 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 95,6 procent 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>5</sup> hvert andet år, som inddrager alle myndigheder med operative ressourcer i søredningstjenesten.</p> <p>Der gennemføres som minimum én øvelse<sup>6</sup> hvert andet år, som har fokus på redning i forbindelse med en maritim katastrofe<sup>7</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>8</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".

Arktisk Kommando etablerede i 2019 en SAR Mission Coordinator (SMC) uddannelse i Grønland, som består af en uges teori og en uges praktisk udcheckning i forbindelse med efterårets Tappik-øvelse. Uddannelsen planlægges og gennemføres i et samarbejde mellem Søværnets Taktik Center (TAC) i Frederikshavn og Arktisk Kommando. I 2020 bestod 12 kursister SMC uddannelsen.

Arktisk Kommando og Grønlands Politi afholder to årlige Tappik-øvelser, hvor der sættes fokus på samarbejdet mellem Politiet og Arktisk Kommando. Det er aftalt, at Politiet plan-

<sup>5</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>6</sup> Denne øvelse kan være sammenfaldende med enten nationale eller internationale øvelser.

<sup>7</sup> Maritim katastrofe defineres i denne sammenhæng som en redningsaktion med mange nødstedte.

<sup>8</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, farvandsretninger, m.fl.).

lægger forårets Tappik-øvelse, der får et politimæssigt fokus og at Arktisk Kommando planlægger efterårets Tappik-øvelse, der bliver en ren SAR-uddannelse og -øvelse.

Udover SMC-uddannelse gennemførtes der ved efterårets Tappik-øvelse også uddannelse i at være On Scene Coordinator (OSC), hvor skibenes navigatører bliver uddannet som OSC.

Ud over Grønlands Politi og Arktisk Kommando deltog øvrige beredskabsmyndigheder og Air Greenland med deres redningshelikoptere. Tappik-øvelserne 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".

### **Konklusion**

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd kan konkludere, at der for SAR- tjenesten i Grønland i 2020 har været et markant fald i antallet af redningsoperationer sammenholdt med tidligere år. Det forhold tilskrives restriktioner og rejsebegrænsninger, som har været gældende i Grønland under corona-pandemien. Antallet af omkomne og savnede i 2020 er imidlertid på niveau med tidligere år og ligger derfor relativt set højt ift. antallet af hændelser. Redningsrådet vil nøje følge udviklingen i de kommende år.

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd vurderer, at corona-pandemien ikke har påvirket SAR-uddannelses- og SAR-øvelsesniveauet i 2020 i Grønland, hvorfor mål- og resultatkravet for uddannelser vurderes opfyldt.

Det er sammenfattende Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at redningstjenestens resultat for 2020 i forhold til mål og resultatkravene for sø- og flyveredningstjenesten i Grønland er tilfredsstillende. Over den seneste femårige periode, inkl. 2020, har sø- og flyveredningstjenesten haft en gennemsnitlig redningsprocent på 95,2 procent, hvorved mål- og resultatkravet på mindst 94 procent er opfyldt.