



## SKIBSFARTENS OG LUFTFARTENS REDNINGSRÅDS ÅRLIGE REDEGØRELSE FOR SØ- OG FLYVEREDNINGSTJENESTEN I DANMARK 2020



## 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 96,0 procent, hvorved mål- og resultatkravet er opfyldt. Isoleret betragtet for 2020 har redningsprocenten været på 95,5 procent.

Det er sammenfattende Redningsrådets vurdering, at redningstjenestens resultat for 2020 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 2020, herunder en sammenligning med rapporterede tal for bl.a. 2019. 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.

Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) Danmark er organisatorisk placeret i Nationalt Maritimt Overvågningscenter (NMOCC) ved Søværnskommandoen, som er en del af 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, Transportministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Sundhedsministeriet samt Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet.

Forsvarsministeriet varetager formandskabet. Redningsrådet afholder planmæssigt to møder om året.

Den Operative Kontaktgruppe for Sø- og flyveredningstjenesten Danmark (OKD) har til opgave at styrke og udvikle det tværgående praktiske samarbejde mellem de bidragende myndigheder og enheder inden for sø- og flyveredningstjenesten. Kontaktgruppen refererer direkte til Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd, hvilket bl.a. sikrer, at vurderinger og anbefalinger

fra de operative aktører hurtigt kan behandles i Redningsrådet og evt. implementeres. Kontaktgruppen har i 2020 afholdt ét møde, imod de normalt to årlige møder. Forårsmødet i 2020, som var planlagt til afholdelse i marts, måtte aflyses på grund af corona-pandemien i Danmark. Endvidere deltager formændene for Den Operative Kontaktgruppe for Sø- og flyveredningstjenesten Danmark og Den Operative Kontaktgruppe for Sø- og flyveredningstjenesten Arktis i Redningsrådets møder for at styrke og udvikle det tværgående arbejde mellem de bidragende myndigheder.

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd har udarbejdet mål og resultatkrav for de permanente eftersøgnings- og redningsressourcer. Kravene skal bl.a. sikre, at det er muligt at evaluere den samlede indsats, herunder belyse og afdække eventuelle tendenser og udsving i den operative indsats. Dermed åbnes mulighed for løbende at vurdere eventuelle behov for tilpasninger. Mål og resultatkrav skal ses som 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 regionssygehuse samt til større hændelser med flere og/eller svært tilskadedkomne. Disse flyvninger foretages normalt kun på anmodning fra de regionale akutmedicinske koordinationscentre.

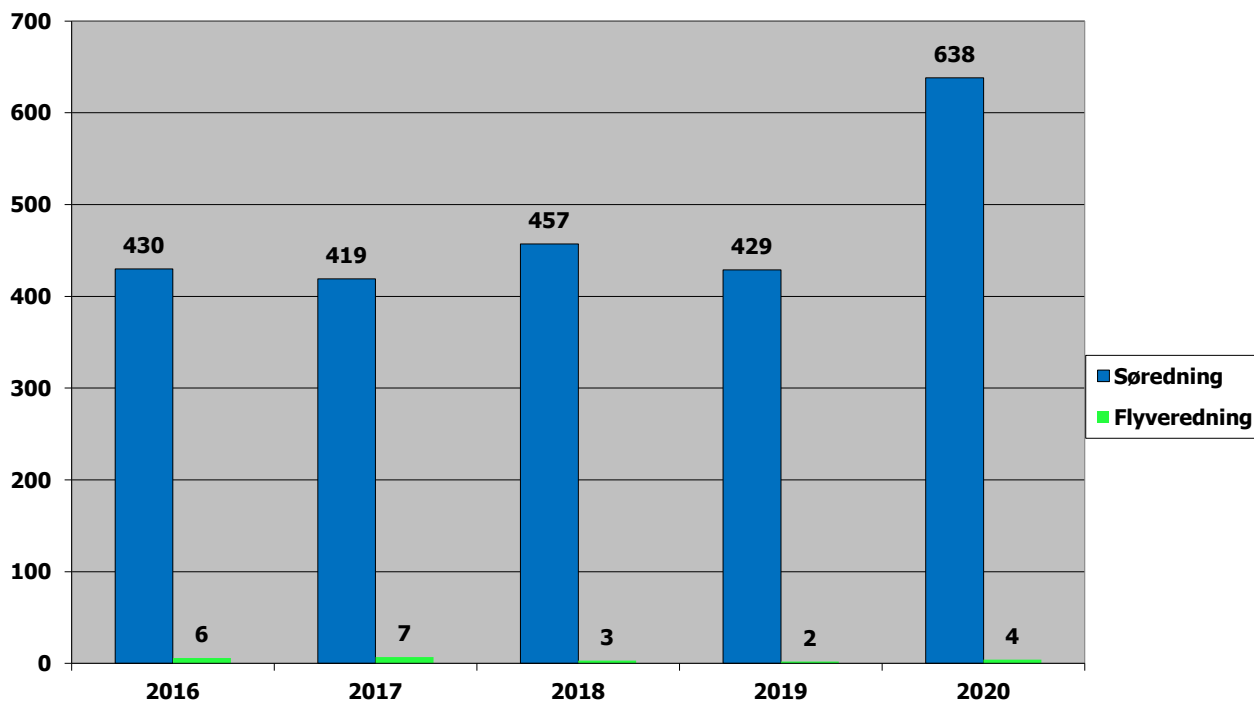
### **Egentlige redningsoperationer i 2020**

Sø- og flyveredningstjenesten har i 2020 enten ledet egne eller assisteret andre nationers sø- og flyveredningstjenester i 642 redningsoperationer. De 642 redningsoperationer omfatter: patientevakueringer fra skibe, eftersøgnings- og redningsoperationer til nødstedte skibe, havanlæg, nødstedte fly (civile som militære) samt personer i vandet, det være sig i forhold til badeulykker, fritidsfiskere og tilsvarende.

Da 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 2016-2020.

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 2016-2020.



### SAR-operationer

De 642 SAR-operationer i 2020 var fordelt med 638 søredningsoperationer<sup>1</sup> og fire flyveredningsoperationer<sup>2</sup>.

For de fire foregående år er det gennemsnitlige antal søredninger 434. Tallet for 2020 ligger således på et højere niveau end gennemsnittet for de foregående år. Årsagen vurderes at være, at flere danskere end normalt har holdt ferie i Danmark pga. corona-pandemien, samt at flere end vanligt har investeret i både og deltaget i andre fritidsaktiviteter på og ved havet.

Antallet af flyveredningsoperationer i 2020 var fire, hvilket er på niveau med de foregående fire år.

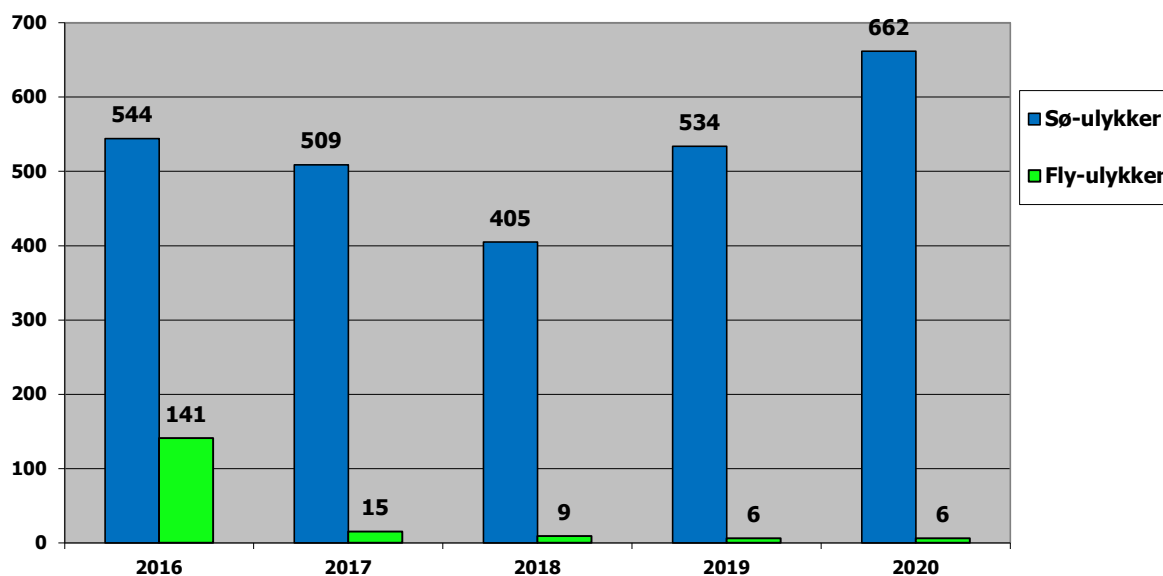
### Personer i fare for at omkomme ved henholdsvis sø- og flyulykke (fig. 3 - 5).

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

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

<sup>2</sup> En flyveredningsoperation omfatter nødstedte fra fly til søs og på land. Eksempelvis indgår en nødlanding af et fly i en lufthavn i statistikken som flyveredningsoperation, såfremt JRCC har været alarmeret i den forbindelse.

**Figur 3.** Antallet af personer i nød i perioden 2016–2020.

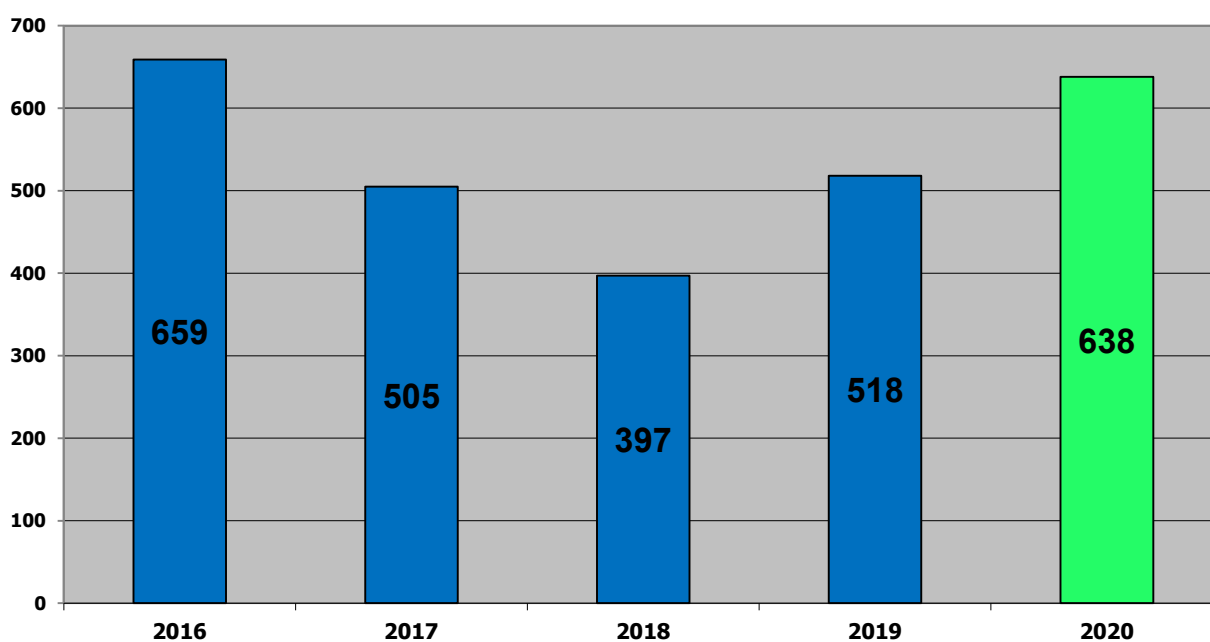


Antallet af personer i fare for at omkomme ved søulykker er steget fra 534 personer i 2019 til 662 personer i 2020.

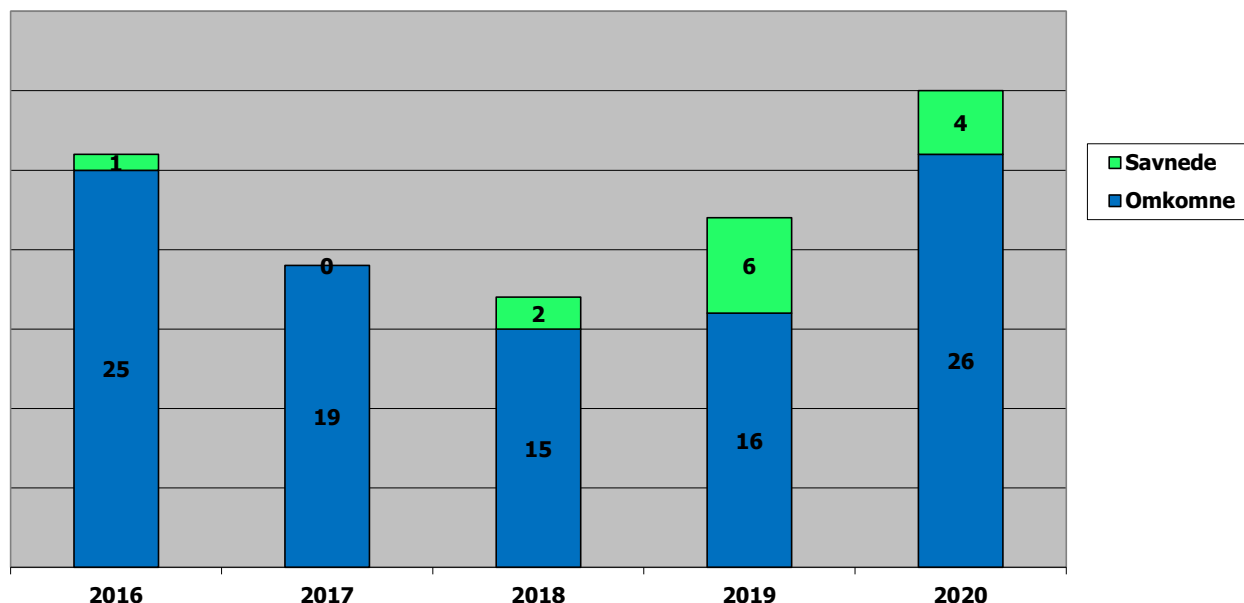
Hvad angår flyveredningsoperationer er der tale om fire hændelser; to med civile luftfartøjer og to med militære luftfartøjer. Samlet for 2020 var seks personer i fare for at omkomme ved flyulykker, og af disse er fire blevet reddet af SAR-enheder eller ved egen hjælp, og to er omkommet.

I alt blev 638 personer reddet ud af de 668 personer, som var i fare for at omkomme (se figur 4). Af de 30 personer, som ikke blev reddet, er 26 konstateret omkomne – enten i forbindelse med eftersøgningsoperationer eller efterfølgende ved fund og identifikation af politiet. Der savnes fortsat fire personer for 2020 (se figur 5).

**Figur 4.** Samlet oversigt over antallet af reddede i perioden 2016–2020.



**Figur 5.** Samlet antal omkomne og savnede for sø- og flyveredninger i perioden 2016–2020.

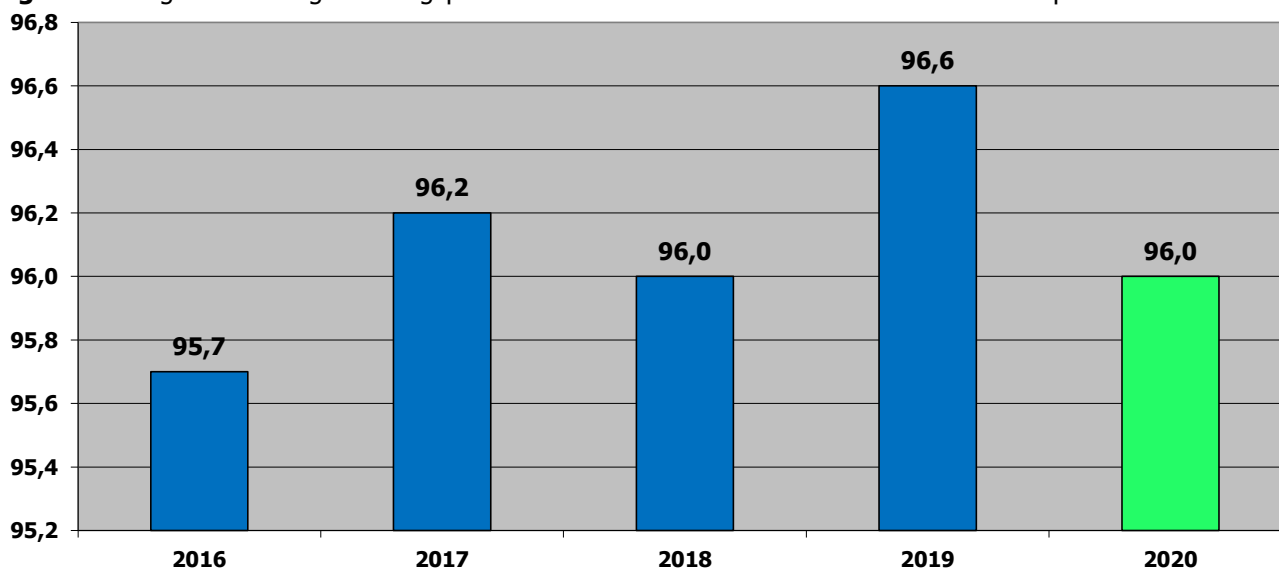


### Samlet redningsprocent

Mål- og resultatkravet for sø- og flyveredningstjenesten i Danmark er en gennemsnitlig redningsprocent på 94 procent<sup>3</sup> målt over en femårig periode. Over den seneste femårige periode har der for sø- og flyveredningen været en gennemsnitlig redningsprocent på 96,0 procent, hvilket er tilfredsstillende i forhold til mål- og resultatkravet. Dette fremgår af figur 6.

I 2020 var 668 personer i nød, hvoraf 638 personer blev reddet. Der omkom 26 personer som følge af nødsituationer. Der savnes fortsat fire personer ved årets udgang. Derved er redningsprocenten isoleret betragtet for 2020 på 95,5 procent. Resultatet for 2020 er dermed tilfredsstillende i forhold til det gennemsnitlige mål.

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



<sup>3</sup> Det bemærkes, 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 (fx ved selvmordsforsøg).

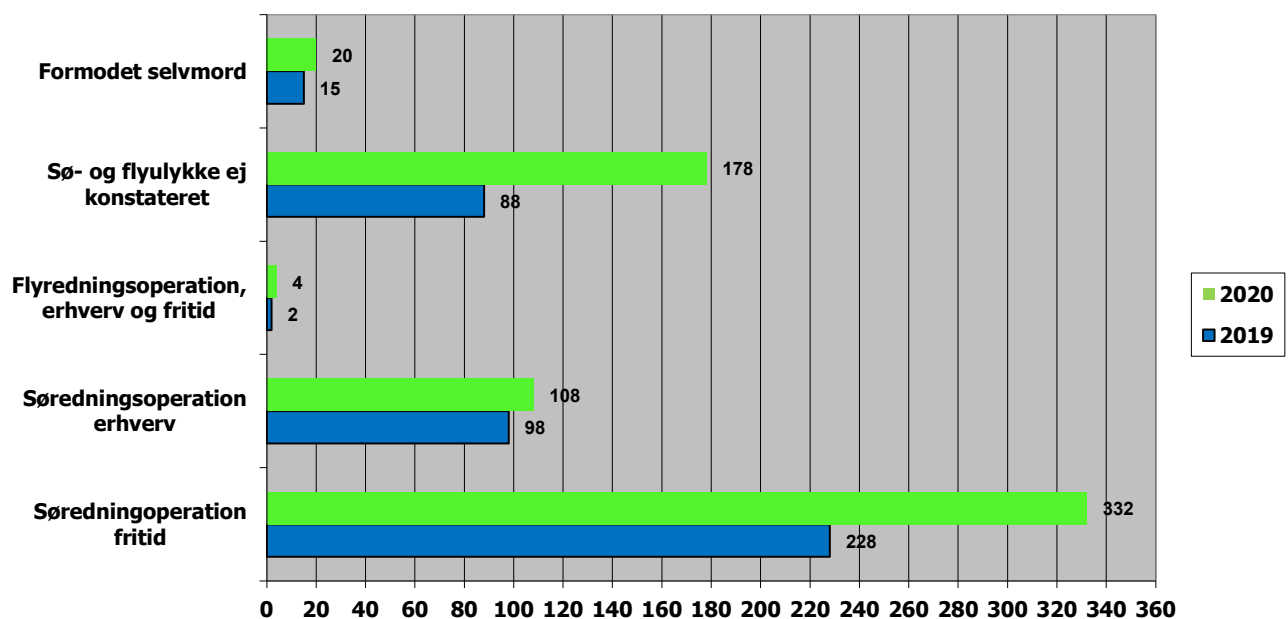
## Typer af redningsaktioner

De 642 redningsoperationer er opdelt i forskellige kategorier, jf. figur 7. I 2020 er der gennemført i alt 178 operationer, hvor det, på trods af anmeldelse herom, ikke har været muligt at konstatere tegn på ulykke. Det svarer til lidt under en tredjedel af det samlede antal iværksatte operationer. Ud af disse 178 operationer stammer 23 fra anmeldelser om observationer af nødraketter, hvilket svarer til ca. 13 procent. Som oftest sker disse anmeldelser om observation af nødraketter i god tro, men observationen kan 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 registreringen fra én redningsaktion kan fremgå i flere forskellige kategorier i de enkelte figurer.

Som det fremgår af figur 7 herunder, har der i 2020 været en markant stigning på næsten 50 procent i forhold til de iværksatte operationer i 2019. Denne stigning skyldes primært en markant forøgelse af søredningsoperationer relateret til fritidssejlere. Endvidere ses mere end en fordobling af iværksatte operationer, hvor man ikke har konstateret en reel søulykke. Begge forhold vurderes at være en følge af den øgede aktivitet på havet og ved strandene blandt danskere, som har opholdt sig i Danmark grundet corona-pandemien.

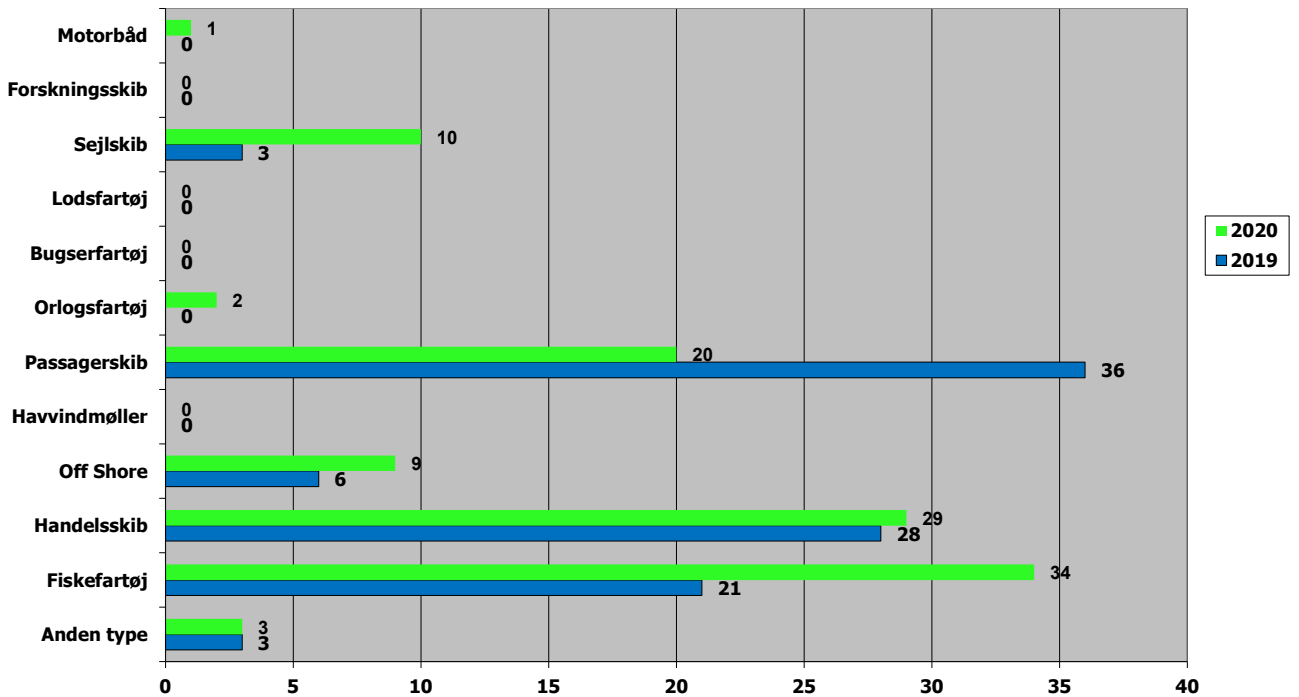
**Figur 7.** Fordeling i undergrupper af årets i alt 642 gennemførte eftersøgnings- og redningsoperationer.



I figur 8 sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Søredningsoperationer, erhverv" i 2019 og 2020. I 2020 var der et fald til næsten det halve inden for kategorien passagerskibe. Disse hændelser drejer sig hovedsagligt om evakueringer af patienter fra krydstogtskibe. På grund af corona-pandemien har der været langt færre af disse i danske farvande. I kategorien "Fiskefartøj" ses en stigning med 13 hændelser. Af de 34 hændelser med fiskefartøjer er de 26 med kuttere, hvilket svarer til 2019, og de resterende otte er fiskejoller.



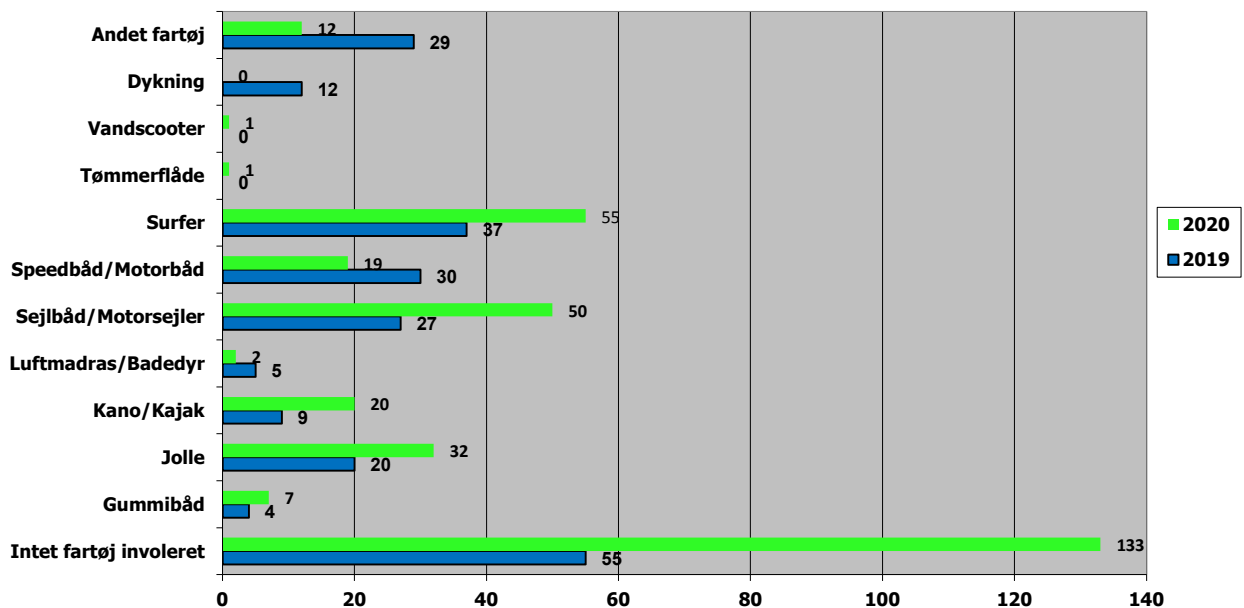
**Figur 8.** Fordelingen af søredningsoperationer inden for hovedkategorien "Erhverv" opdelt efter skibstype.



I figur 9 herunder sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Søredningsoperationer, fritid" for 2019 og 2020.

Af figur 9 fremgår det, at der for ulykker i kategorien fritidsaktiviteter (bl.a. surfing, sejlsads med sejlbåde samt jolle- og gummibådssejlsads) har været en stigning i forhold til året før. Disse er alle aktiviteter, hvor stigningen vurderes at have baggrund i corona-pandemien, der som nævnt vurderes at have medført, at flere personer end normalt har opholdt sig på og ved havet. Det samme vurderes at ligge til grund for den markante stigning i hændelser, hvor der ikke er involveret et fartøj, herunder fx badeulykker.

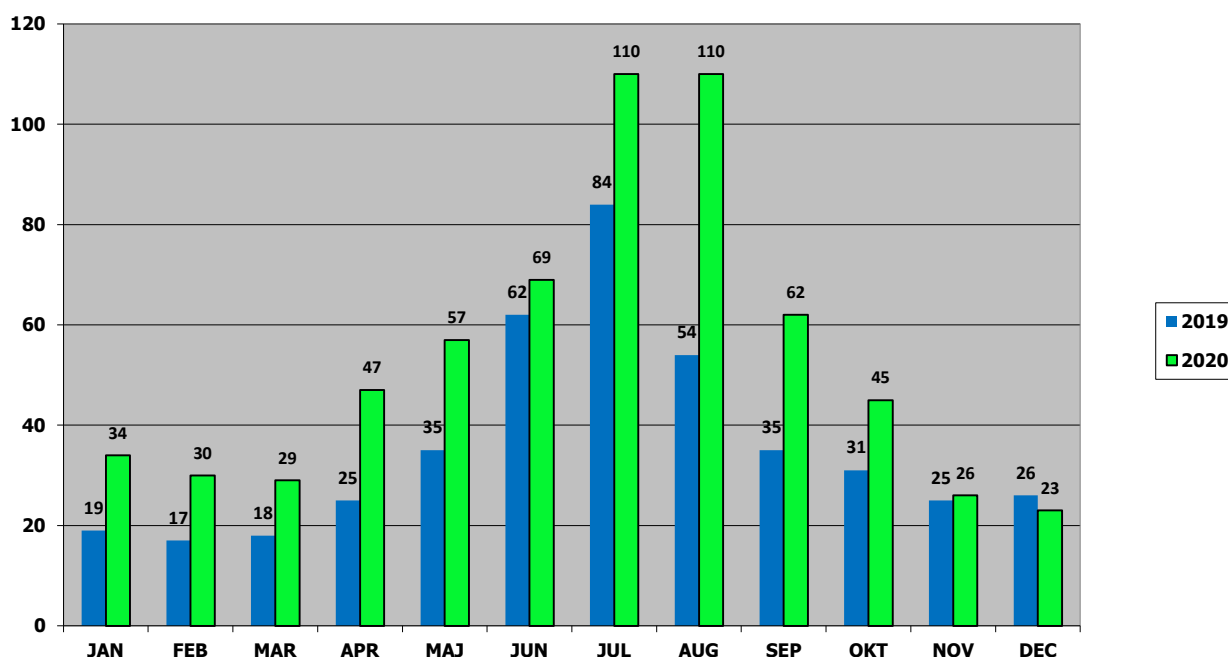
**Figur 9.** Fordelingen af søredningsoperationer inden for hovedkategorien "fritidsulykke".



## Sæsonudsving

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

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



## Sø- og flyveredningsressourcer

I 2020 er der ikke sket ændringer i forhold til antallet af beredskaber, hverken permanente eller frivillige.

## Assistance til andre myndigheder

Sø- og flyveredningstjenesten har i lighed med tidligere år ydet assistance til politiet og sundhedsvæsenet, jf. JRCC Danmark SAR-plan (SAR Danmark bind 1 tillæg B).

## Politi

I 2020 blev der gennemført 53 assistancer i form af eftersøgninger til støtte for politiet. Det er en stigning fra 18 assistancer i 2019, hvilket svarer til en tredobling. Antallet af timer til støtte for politiet med helikopter udgjorde i 2020 60 timer, hvor der til sammenligning i 2019 blev ydet 20 timer – timemæssigt ligeledes en tredobling. Fra 2018 til 2019 skete et fald på ca. 80 procent i antallet af assistancer til politiet (92 assistancer til politiet i 2018). Der er således et betydeligt udsving i antallet af assistancer til politiet over de seneste tre år. Det bemærkes i den forbindelse, at i de tilfælde, hvor Flyvevåbnets Operationscenter vurderer, at indsættelsen i en assistance er meget tidskritisk, anmodes JRCC om at indsætte en EH101-helikopter fra SAR-beredskabet, idet disse er på højere beredskab end helikopterne af FEN-NEC-typen i det såkaldte Beredskab Danmark, som bl.a. skal støtte politiet.

## Sundhedsvæsenet

I 2020 udførte flyvevåbnets redningshelikoptere i alt 154 assistancer for sundhedsvæsenet.

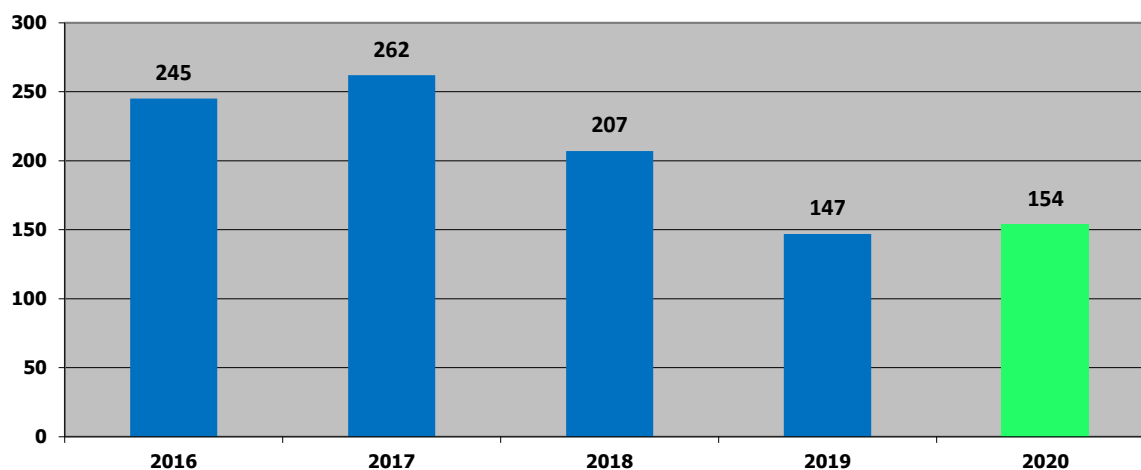
Det udgør en mindre stigning på syv assistancer set i forhold til 2019. Fra 2018 til 2019 var der et markant fald, hvilket blev tilskrevet anvendelse af yderligere en helikopter under akut-lægehelikopterberedskabet i det nordjyske område. Det bemærkes, at de operationer, som udføres af Forsvarets helikoptere til støtte for sundhedsvæsenet, ofte sker under svære forhold i dårligt vejr, hvor helikoptere fra akut-lægehelikopter-beredskabet ikke kan indsættes.

De 154 assistancer viser det samlede antal assistancer til sundhedsvæsenet. Samtlige assistancer bestod i ambulanceflyvninger fra øer og andre isolerede lokaliteter samt overflytninger mellem hospitaler.

Der blev i 2020 fløjet 226 timer, hvor der til sammenligning i 2019 blev fløjet 211 timer, hvilket svarer til en stigning på ca. 7 procent.

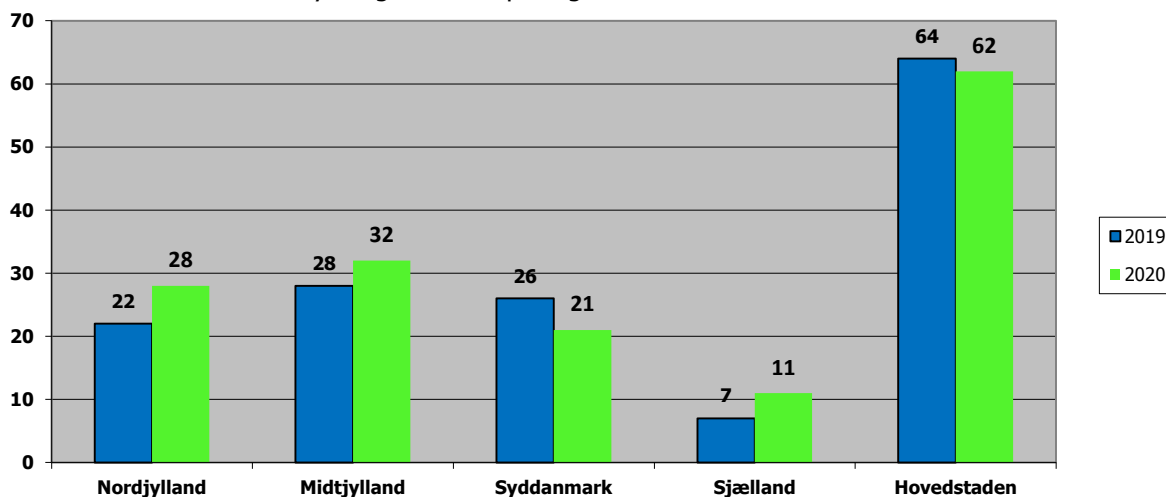
Antallet af ambulanceflyvninger for de seneste fem år fremgår af figur 11.

**Figur 11.** Antallet af ambulanceflyvninger 2016-2020.



Figur 12 giver en oversigt over fordelingen mellem de rekvirerende regioners akutmedicinsk koordinering.

**Figur 12.** Antallet af ambulanceflyvninger fordelt på regionerne.



De geografiske steder, hvor Forsvarets helikoptere i 2020 oftest støttede akutmedicinsk koordination er opgjort herunder:

Rønne til København:	59 rekvisitioner	(Region Hovedstaden)
Læsø til Jylland:	18 rekvisitioner	(Region Nordjylland)
Ærø til Fyn:	10 rekvisitioner	(Region Syddanmark)
Samsø til Jylland:	16 rekvisitioner	(Region Midtjylland)

De resterende 51 rekvisitioner fordeler sig jævnt inden for de enkelte regioners geografiske områder.

### Anvendte ressourcer til redning

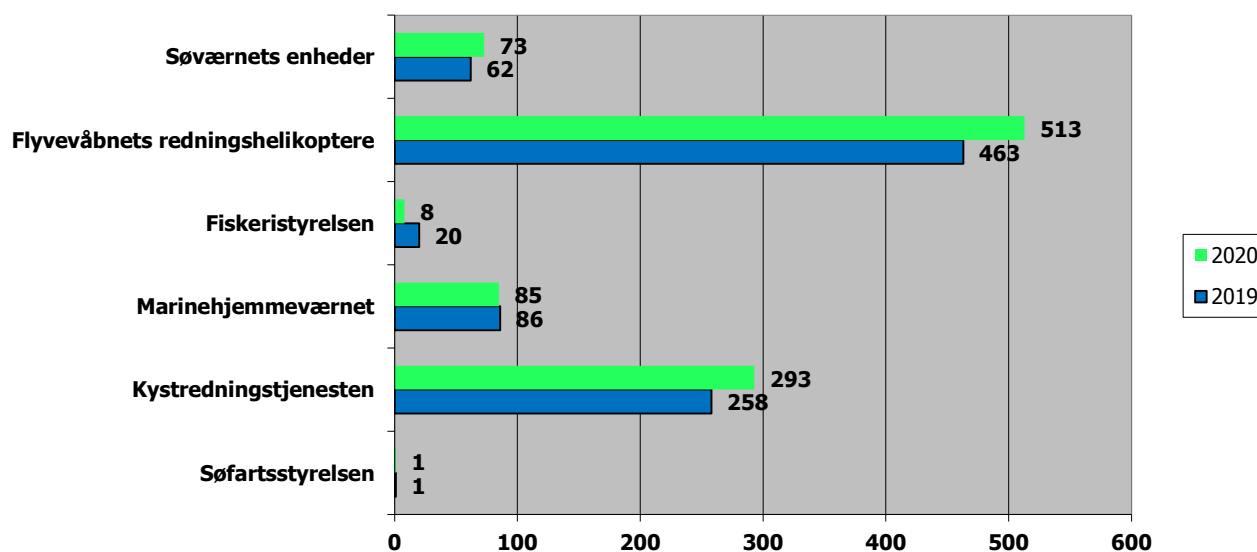
Anvendelsen af de permanente sø- og flyveredningsressourcer i 2020 fremgår af tabel 1.

**Tabel 1.** Anvendelsen af de permanente ressourcer i 2020.

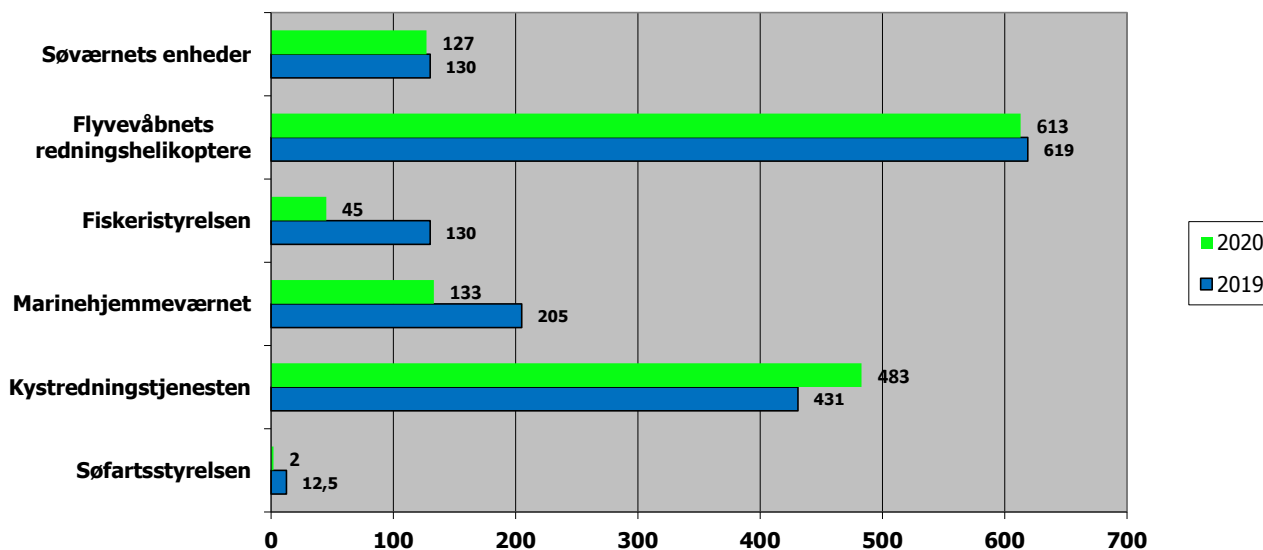
Udførende enheder	Antal udkald	Antal timer
Søværnets Kystredningstjeneste	293	483
Marinehjemmeværnet	85	133
Fiskeristyrelsen	8	45
Flyvevåbnets redningshelikoptere	513	613
Søværnets enheder	73	127
Søfartsstyrelsen	1	2
<b>I alt</b>	<b>973</b>	<b>1403</b>

Antallet af udkald samt forbrug af timer for de permanente ressourcer er endvidere opgjort i figur 13 og 14. 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 2019 og 2020.



**Figur 14.** Antallet af timer, som de permanente redningsressourcer har været indsat i 2019 og 2020.

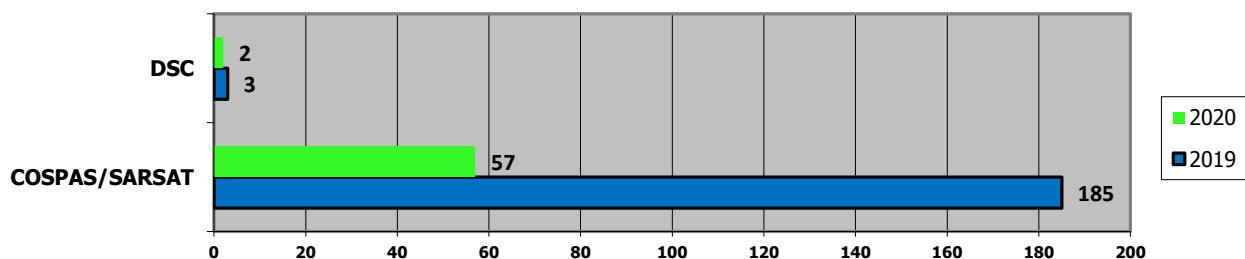


### Elektroniske alarmer

Sø- og flyveredningstjenesten har i 2020 registreret i alt 59 alarmer fra Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)<sup>4</sup>. Inden for GMDSS skelnes der mellem alarmer fra det såkaldte COSPAS-SARSAT-system<sup>5</sup>, hvor der er registreret 57, og alarmer fra det såkaldte DSC-system<sup>6</sup>, hvor der er registreret to alarmer. Som det fremgår af figur 15, er der sket et markant fald i antallet af COSPAS-SARSAT-alarmer sammenholdt med 2019.

Man har med implementeringen af nyere satellitter opbygget et forbedret system. Med denne opgradering har man opnået en hurtigere og mere nøjagtig geografisk stedfæstelse af aktive-rede nødsendere gennem triangulering fra flere satellitter, som samtidigt registrerer nødsignalet. Dette har endvidere frasortet mange "falske" alarmer, som i hovedsagen fremkommer af, at polært cirkulerende satellitter afgiver to positioner for en aktiv nødsender, hvoraf kun den ene er reel. Dette vurderes at være hovedårsagen til det store fald i antallet af COSPAS-SARSAT-alarmer.

**Figur 15.** Antallet af GMDSS-alarmer i 2019 og 2020.



<sup>4</sup> Global Maritime Distress and Safety System består af en satellitkommunikationsdel, benævnt COSPAS-SARSAT (se note 7) og en stationær VHF-del, benævnt DSC (se note 7).

<sup>5</sup> Betegnelsen dækker de russiske ord for "satellitssystem 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.

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

## Mål og resultatkrav for søredningstjenesten

I 2020 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 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 kystredningsstationer.	Delvist opfyldt
Marinehjemmeværnet skal med 27 enheder opretholde 9362 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".	Ikke Opfyldt
<b>Samlet vurdering for beredskabet</b>	<b>Opfyldt</b>

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

- SAR-beredskab med redningshelikoptere stationeret i hhv. Aalborg, Skrydstrup og Roskilde har været opfyldt i 1.095 beredskabsdøgn, hvilket er resultatkravet. Hermed er målkravet opfyldt. En redningshelikopter har i 2020 været forlagt til Rønne Lufthavn en gang, opgjort til ét beredskabsdøgn. Der har været udfald på helikopterne, primært af tekniske årsager, svarende til sammenlagt 175 timer. De 175 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 656 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 620 sejldøgn, hvilket giver målopfyldelsen "Opfyldt".
- Fiskeristyrelsen fiskerikontrolskib "HAVTERNEN" har leveret 194 dage med sejlads i forhold til resultatkravet på 240 dage, hvilket giver målopfyldelsen "Ikke Opfyldt". Årsagen til den manglende målopfyldelse for HAVTERNEN er et maskinhavari, som har medført, at skibet har ligget på værft fra medio oktober og den resterende del af 2020.
- Søværnets tre maritime indsatsenheder har i 2020 leveret 1.095 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 1.095 døgn, hvilket giver målopfyldelsen "Opfyldt".
- Kystredningstjenesten har opretholdt døgnvagt ved samtlige 21 kystredningsstationer. Motorredningsbådernes funktionstid har i 2020 været 80 procent, hvor kravet er 95 procent. Motorredningsbådskapacitetens målopfyldelse er dermed ikke opfyldt. De lette redningsbåde har i 2020 haft en funktionstid på 98,7 procent, hvor kravet er 98 procent. Redningskøretøjernes funktionstid har i 2020 været på 97,8 procent, hvor kravet er 98 procent. Kystredningstjenestens materielle beredskab vurderes samlet set ikke helt tilfredsstillende. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd følger området meget tæt, herunder de udfordringer, som ligger til grund for vurderingen heraf. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd drøftede situationen på sit møde i december 2020 og har efterfølgende anmodet de relevante myndigheder om at iværksætte tiltag, der kan forbedre situationen, herunder sikre en øget beredskabsgrad og stabil drift. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd vil fortsat følge udviklingen tæt, indtil Kystredningstjenestens beredskab igen kan opfylde kravene.
- Marinehjemmeværnet har med deres 27 fartøjer leveret 9.778 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. Den gennemsnitlige reaktionstid skal være under 5 min.	Ikke opfyldt  Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for søværnets maritime indsatsenheder i havn og til ankers er 45 min. Den gennemsnitlige reaktionstid i havn skal være under 45 min.	Opfyldt  Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 0700-2200 er 15 min. i mindst 98 procent af indsættelserne.  Den gennemsnitlige reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 0700-2200 er op til 13 min.	Delvis Opfyldt   Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 2200-0700 er 30 min. i mindst 98 procent af indsættelserne.  Den gennemsnitlige reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 2200-0700 er op til 25 min.	Opfyldt   Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Fiskeristyrelsens skibe er 30 min. Den gennemsnitlige reaktionstid i havn skal være under 25 minutter.	Opfyldt  Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Søværnets Kystredningsenheder er 20 minutter. Den gennemsnitlige reaktionstid er op til 15 min.	Opfyldt  Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Hjemmeværnets enheder er 60 min.  Den gennemsnitlige reaktionstid er op til 45 min.	Opfyldt  Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Søfartsstyrelsens enheder er 30 min.	Opfyldt
<b>Samlet vurdering af reaktionstiden</b>	<b>Opfyldt</b>

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

- JRCC reaktionstid har i 619 tilfælde ud af 638 været inden for den maksimalt fastsatte reaktionstid, svarende til 97 procent, og dermed er målkrauet ikke opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid var 1 minutter og 44 sekunder, dermed er dette målkrauet opfyldt. Årsagen til den manglende opfyldelse af reaktionstiden i de 19 resterende tilfælde er, at det har været nødvendigt at indhente præciserende eller supplerende information, inden en beslutning om iværksættelse af aktion er blevet truffet. Endvidere bemærkes det, at fem ud af de 19 tilfælde omhandler evakuering af patienter fra skibe. Her er tidsfaktoren typisk ikke helt så afgørende, idet patienten ofte opholder sig under sikre forhold ombord på



skibet. Derfor kan der benyttes ekstra tid på planlægning af missionen, hvis det vurderes relevant, og der ikke er fare for liv.

- Flyvevåbnets redningshelikoptere har i 2020 i tidsrummet 0700-2200 udført 261 SAR-missioner. Af disse var reaktionstiden mindre end 15 minutter i 249 tilfælde, hvilket udgør 95,4 procent af missionerne. Dette svarer til "delvist opfyldt". Årsagen til den manglende opfyldelse kommer af 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", hvilket i lyset af årsagerne vurderes acceptabelt.

Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 0700-2200 var i 2020 otte minutter, hvorved målkravet er opfyldt.

- Flyvevåbnets redningshelikoptere har i tidsrummet mellem kl. 2200-0700 i 2020 udført 42 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 14 minutter, og dermed er målkravet opfyldt.
- Fiskeristyrelsens inspektions- og rednings-skibe har været involveret i otte eftersøgnings- og redningsaktioner. Alle indsættelser havde en reaktionstid på under 30 minutter, og dermed er målkravet opfyldt.
- Kystredningstjenestens enheder har i 288 tilfælde ud af 293 udkald haft en reaktionstid på mindre end 20 minutter, svarende til 98,3 procent, og dermed er målkravet opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid var 8 minutter og 42 sekunder, og dermed er målkravet opfyldt.
- Marinehjemmeværnet var i 2020 involveret i 85 redningsaktioner. I 83 tilfælde af disse var reaktionstiden mindre end 60 minutter, svarende til 97,6 procent, og dermed er målkravet opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid var 20,9 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 26. Der er fortsat fire savnede personer. Ud af de 668 personer i nød i det danske SAR-område, er der således reddet 638, svarende til 95,5 procent.

## Uddannelse

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

Der gennemføres som minimum:

- én national øvelse hvert andet år, som inddrager alle myndigheder med

operative ressourcer i søredningstjenesten.

- én øvelse hvert 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 ikke at være opfyldt. Følgende skal fremhæves vedrørende uddannelse:

Søværnskommandoen havde i 2020 planlagt at afholde en national redningsøvelse (SAREX) i Kattegat samt at deltage i to NATO SAR-øvelser (Dynamic Mercy), som var planlagt afholdt i Nordsøen. Øvelsernes formål var træning af JRCC og på enhedsniveau. Pga. corona-pandemien har det ikke været muligt at afholde de planlagte øvelser i 2020.

Søværnets enheder har med henblik på at vedligeholde de operative færdigheder løbende gennem 2020 afholdt egne SAR-uddannelser og øvelser i mindre skala.

Marinehjemmeværnet har ligeledes gennemført mindre, interne SAR-øvelser.

Politi og Redningsberedskab har tilstræbt at vedligeholde deres operative niveau gennem et lille antal lokalt baserede beredskabsøvelser med bl.a. mindre SAR-scenarier på enhedsniveau.

Ovenstående lokale tiltag vurderes dog ikke at gøre det op for de aflyste øvelser. Målkravet er dermed ikke opfyldt.

## **Konklusion**

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd kan konkludere, at der for sø- og flyveredningstjenesten i 2020 har været en markant stigning i antallet af redningsoperationer sammenholdt med året før. Dette forhold tilskrives en væsentlig forøgelse af antallet af danskere, som har holdt ferie i Danmark henset til corona-pandemien, herunder at flere end normalt har investeret i motorbåde, sejlskibe samt andre fritidsfartøjer. I 2020 var der 26 omkomne ved sø- og flyveulykker. Det er et højere antal end de foregående år. Herudover savnes der fortsat fire personer fra hændelserne i 2020.

Skibsfartens og Luftfartens Redningsrådet kan konstatere, at corona-pandemien har haft en negativ indflydelse på mulighederne for at gennemføre flere af de planlagte øvelser og planlagt uddannelse. Det er Redningsrådets vurdering, at der – på baggrund af de mitigerende tiltag i form af afholdelse af lokale, mindre øvelser – ikke er sket afgørende tab af erfaring eller træning ved JRCC eller på enhedsniveau. Uddannelse og træning vil være et opmærksomhedspunkt for Redningsrådet i 2021 som opfølgning herpå.

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd vil nøje følge tiltag for håndtering af udfordringerne ved Kystretningstjenestens materiel, herunder bl.a. driften af motorredningsbåde.

Det er sammenfattende Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds vurdering, at redningstjenestens resultat for 2020 i forhold til mål og resultatkravene for sø- og flyveredningstjenesten i Danmark er tilfredsstillende. Over den seneste femårige periode, inkl. 2020, har sø- og flyveredningstjenesten haft en gennemsnitlig redningsprocent på 96,0 procent, hvorved mål- og resultatkravet på mindst 94 procent er opfyldt.