



SKIBSFARTENS OG LUFTFARTENS REDNINGSRÅDS ÅRLIGE  
REDEGØRELSE FOR SØ- OG FLYVEREDNINGSTJENESTEN I  
DANMARK 2016



## **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 95,7 procent, hvorved mål- og resultatkravet er opfyldt.

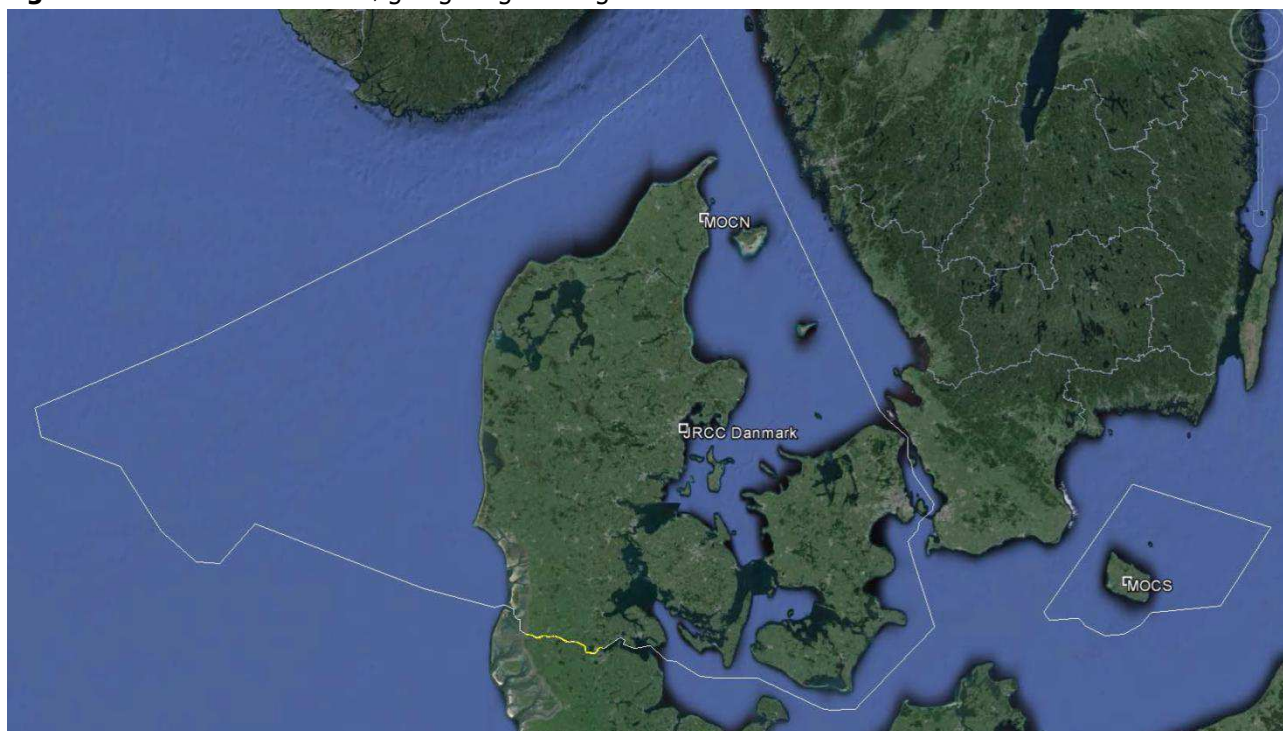
Isoleret betragtet for 2016 har redningsprocenten været på 96,2. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd kan konstatere, at dette års redningsprocent ligger på et tilfredsstillende niveau. I forhold til sidste år har 2016 været et lignende år med et antal søredningsoperationer, som lå lidt over tidligere års gennemsnit.

Det er sammenfattende vurderingen, at redningstjenestens resultat for året 2016 er tilfredsstillende.

## Indledning

Denne rapport er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds årlige redegørelse for sø- og flyveredningstjenesten i dansk eftersøgnings- og redningsområde (se 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, hvor flyveredning er betegnelsen for den redningsindsats, der udføres til undsættelse af fly i nød.

Rapporten er baseret på Den Operative Kontaktgruppe for Sø- og flyveredningstjenesten Danmarks indrapportering for sø- og flyveredningstjenesten 2016. Rapporten indeholder bl.a. en statistisk behandling af aktiviteterne, der er udført af sø- og flyveredningstjenesten i 2016, herunder en sammenligning med rapporterede tal for bl.a. 2015. 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, dagligt benævnt 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 Danmark (JRCC Danmark) har 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.

JRCC Danmark er organisatorisk placeret ved Værnsfælles Forsvarskommando, Joint Operations Centre (VFK-JOC) i Aarhus.

De faste operative indsatsenheder omfatter:

- Flyvevåbnets redningshelikoptere
- Søværnets maritime indsatsenheder
- Søværnets Kystredningstjeneste
- Marinehjemmeværnets fartøjer
- Landbrugs- og 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 29. januar 2016.

Redningsrådet består af medlemmer, der udpeges af henholdsvis Forsvarsministeriet, Erhvervsministeriet, Justitsministeriet, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, Miljø- og Fødevareministeriet, Sundheds- og Ældreministeriet samt Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet. 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 2016 afholdt to møder. 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 et dynamisk dokument, som løbende evalueres og tilpasses i rammen af Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd.

Sø- og flyveredningstjenesten udfører opgaver, som beskrevet i den af Søfartens og Luftfartens Redningsråds udgivne publikation SAR Danmark. Disse kan overordnet opdeles i 3 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 akut medicinske koordinationscentre (AMK).

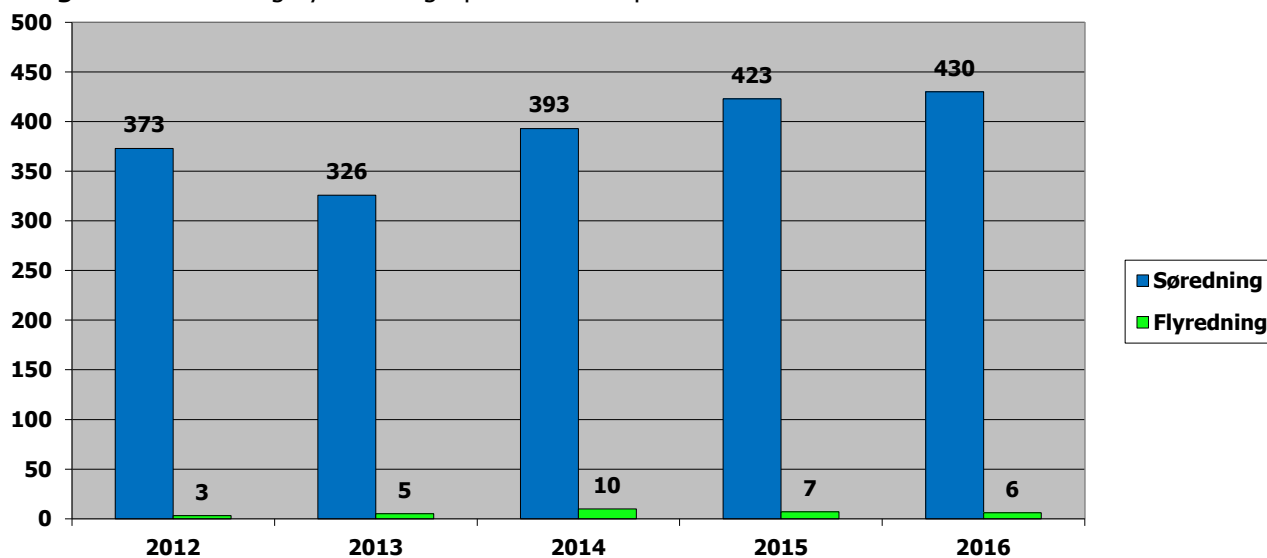
### **Egentlige redningsoperationer i 2016**

Sø- og flyveredningstjenesten har i 2016 enten ledet egne eller assisteret andre nationers sø- og flyveredningstjenester i 436 redningsoperationer. De 436 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 Søfartens og Luftfartens Redningsråds Mål- og Resultatkrav evaluerer opgaveløsningen over en rullende femårig periode, vil de efterfølgende grafer indeholde en statistisk sammenligning af de seneste fem års tal for perioden 2012-2016.

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, er i opgørelsen 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 2012-2016.



### SAR-operationer

De 436 SAR-operationer i 2016 var fordelt med 430 søredningsoperationer<sup>1</sup> og seks flyveredningsoperationer<sup>2</sup> - se figur 2.

Hvor der fra 2014 til 2015 kunne konstateres en stigning på 30 søredningsoperationer, kan der i 2016 konstateres at tallet er status quo i forhold til 2015. Kategorien "Formodet selvmord" er dog værd at monitorere, da den procentvis er markant steget. (se figur 7).

Ved sammenligning over den seneste femårige periode er gennemsnittet 395 sø- og flyveredningsoperationer per år (se figur 2).

Antallet af flyveredningsoperationer er seks, hvilket ligner normalbilledet for disse hændelser.

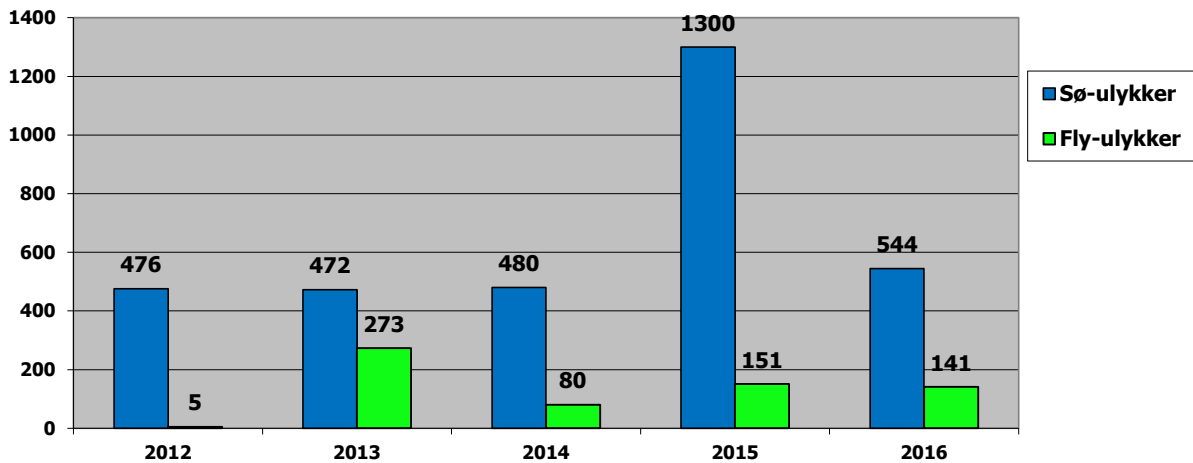
### Personer i fare for at omkomme ved henholdsvis sø- og flyulykke (fig. 3 - 5).

I figur 3 er antallet af personer i fare for at omkomme opdelt i henholdsvis sø- og flyveredningsoperationer. Antallet af personer i fare for at omkomme ved flyveredningsoperationer omfatter et passagerfly med 132 personer ombord samt 5 luftfartøjer med få personer om bord. Samlet for 2016 har der været 685 personer i fare for at omkomme.

<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 fare for at omkomme i perioden 2012–2016.



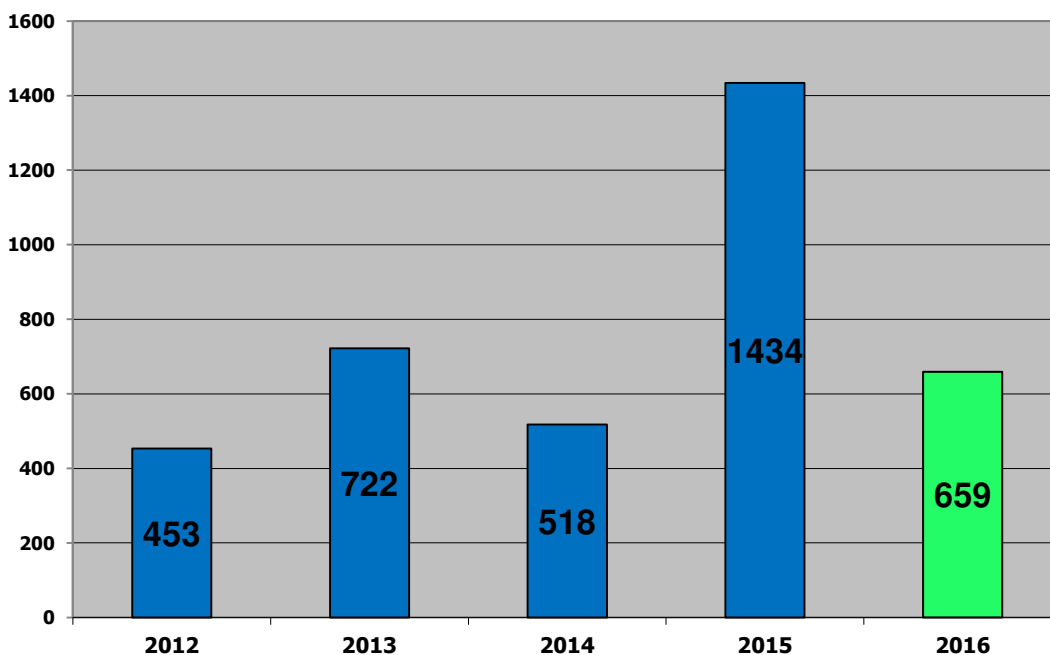
For antallet af personer i fare for at omkomme ved søulykker har der været et markant fald fra 1300 personer i 2015 til 544 personer i 2016.

Det skal bemærkes, at det høje antal personer i fare for at omkomme i året 2015 i hovedsagen hidrørte fra en operation, hvor en færge var involveret. For året 2016 ses det således, at tallet igen ligger tættere på normalbilledet for tidligere år, end det var tilfældet i 2015.

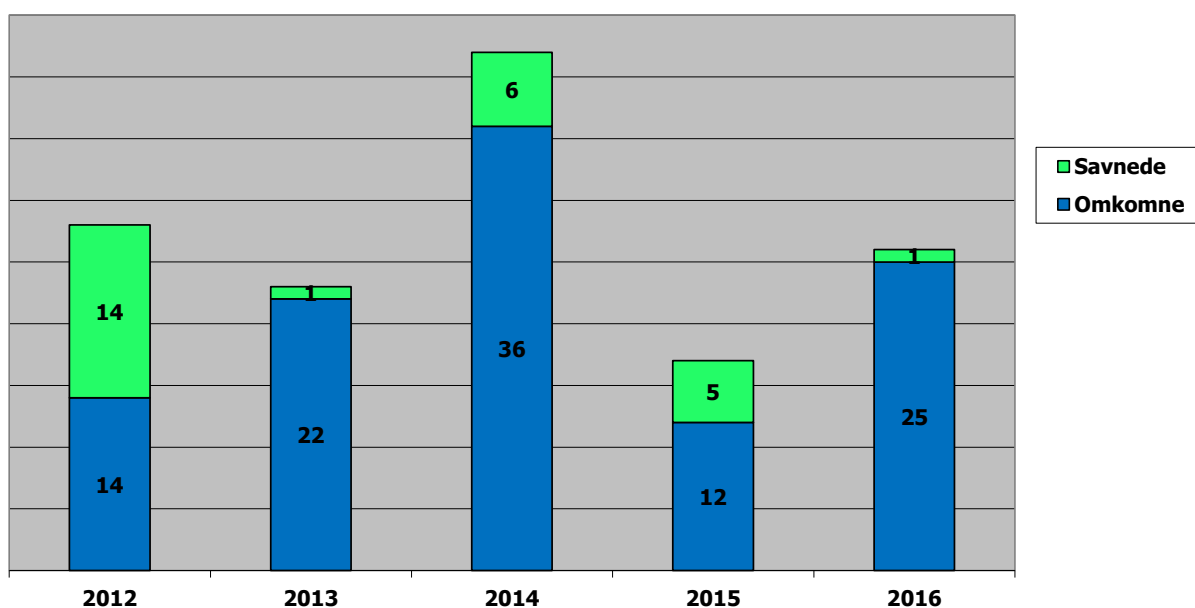
Der har i 2016 været et tilsvarende antal flyredningsoperationer som i 2015. Der er i 2016 ikke registreret nogen omkomne.

Samlet for flyulykker har der været 141 personer i fare for at omkomme, og af disse er alle blevet reddet enten af SAR enheder eller ved egen hjælp. Isoleret set for flyveredningsoperationer svarer det til en redningsprocent på 100 procent i 2016.

**Figur 4.** Samlet oversigt over antallet af reddede i perioden 2012–2016.



**Figur 5.** Samlet antal omkomne og savnede for sø- og flyveredninger i perioden 2012–2016.



Ud af de resterende 26 personer, som ikke blev reddet, er de 25 fundet omkomne - enten i forbindelse med eftersøgningsoperationer eller efterfølgende fundet og identificeret at politiet. Der savnes fortsat en person (figur 5).

### Samlet redningsprocent

Mål- og resultatkravet for sø- og flyveredningstjenesten i Danmark er en gennemsnitlig redningsprocent på 94<sup>3</sup> procent målt over en femårig periode. Over den seneste femårige periode har sø- og flyveredningen haft en gennemsnitlig redningsprocent på 95,7 procent, hvilket er tilfredsstillende i forhold til mål- og resultatkravet. Den gennemsnitlige redningsprocent for de seneste fem år fremgår af figur 6.

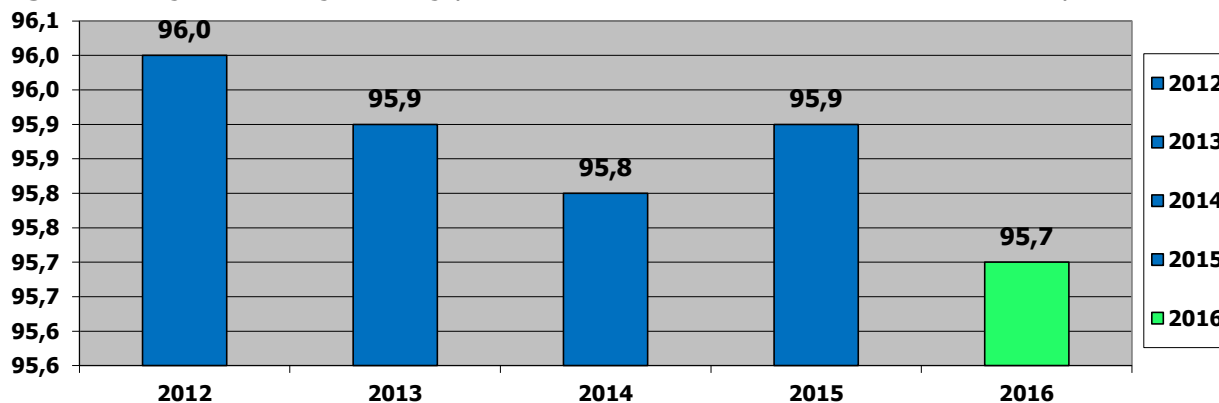
I 2016 var 685 personer i nød, hvoraf 659 personer blev reddet. Der omkom 25 personer som følge af nødsituationer. Der savnes fortsat 1 person ved årets udgang. Derved er redningsprocenten isoleret betragtet for 2016 på 96,2 procent.

Medvirkende til redningsprocenten er et passagerfly med 132 personer ombord. Det skal dog bemærkes, at fraregnes denne hændelse, hvor der i øvrigt ikke var omkomne, så er redningsprocenten isoleret set i 2016 på 96,3 procent. Det vil give en redningsprocent over de seneste fem år på 95,6 procent, hvilket også er tilfredsstillende jfr. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd krav om en gennemsnitlig redningsprocent på 94 procent over en femårig periode.

<sup>3</sup> 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 at eksempelvis at springe i havet (f.eks. ved selvmordsforsøg).



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



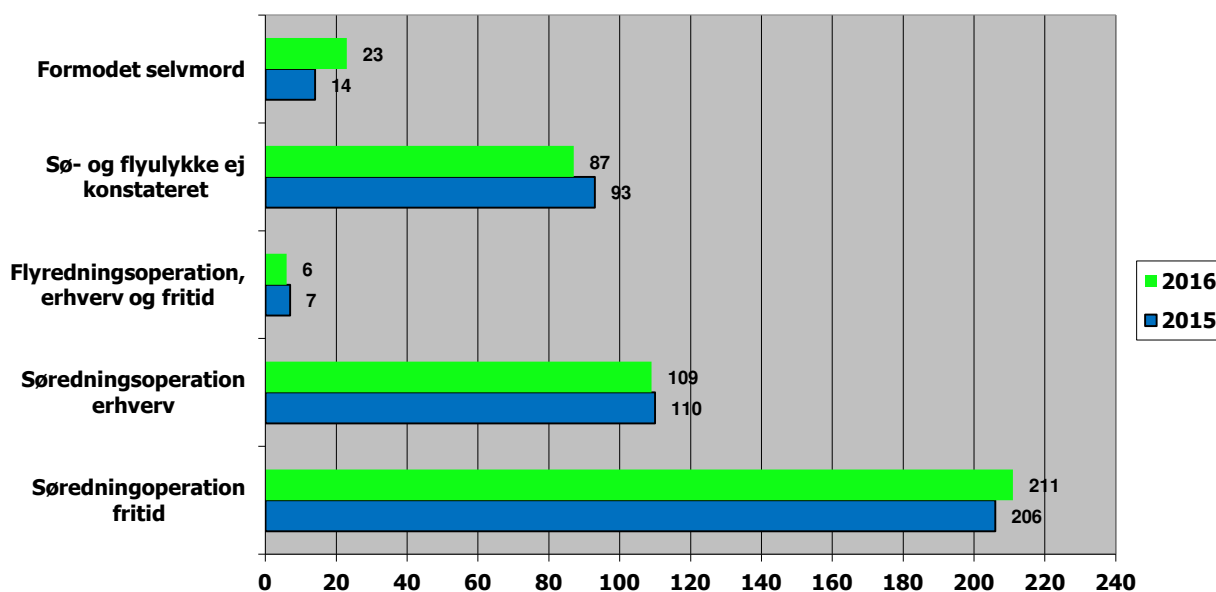
### Typer af redningsaktioner

De 436 redningsoperationer er opdelt i forskellige kategorier – se figur 7. Af figuren fremgår det, at der i årets løb har været gennemført i alt 87 operationer, hvor det, på trods af anmeldelse herom, ikke har været muligt at konstatere nogle tegn på ulykke. Dette svarer til ca. en femtedel af det samlede antal iværksatte operationer. Ud af disse 87 operationer stammer 19 fra anmeldelser om observationer af nødraketter, hvilket svarer til 21,8 procent. Som oftest sker disse anmeldelser om observation af nødraketter i god tro, men observationen kan hidrøre fra andre lysfænomener.

Det skal bemærkes, at tallene i figur 7 – 10 ikke umiddelbart kan sammenholdes, 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 2016 været en samlet stigning på 1,4 procent i forhold til de iværksatte operationer i 2015.

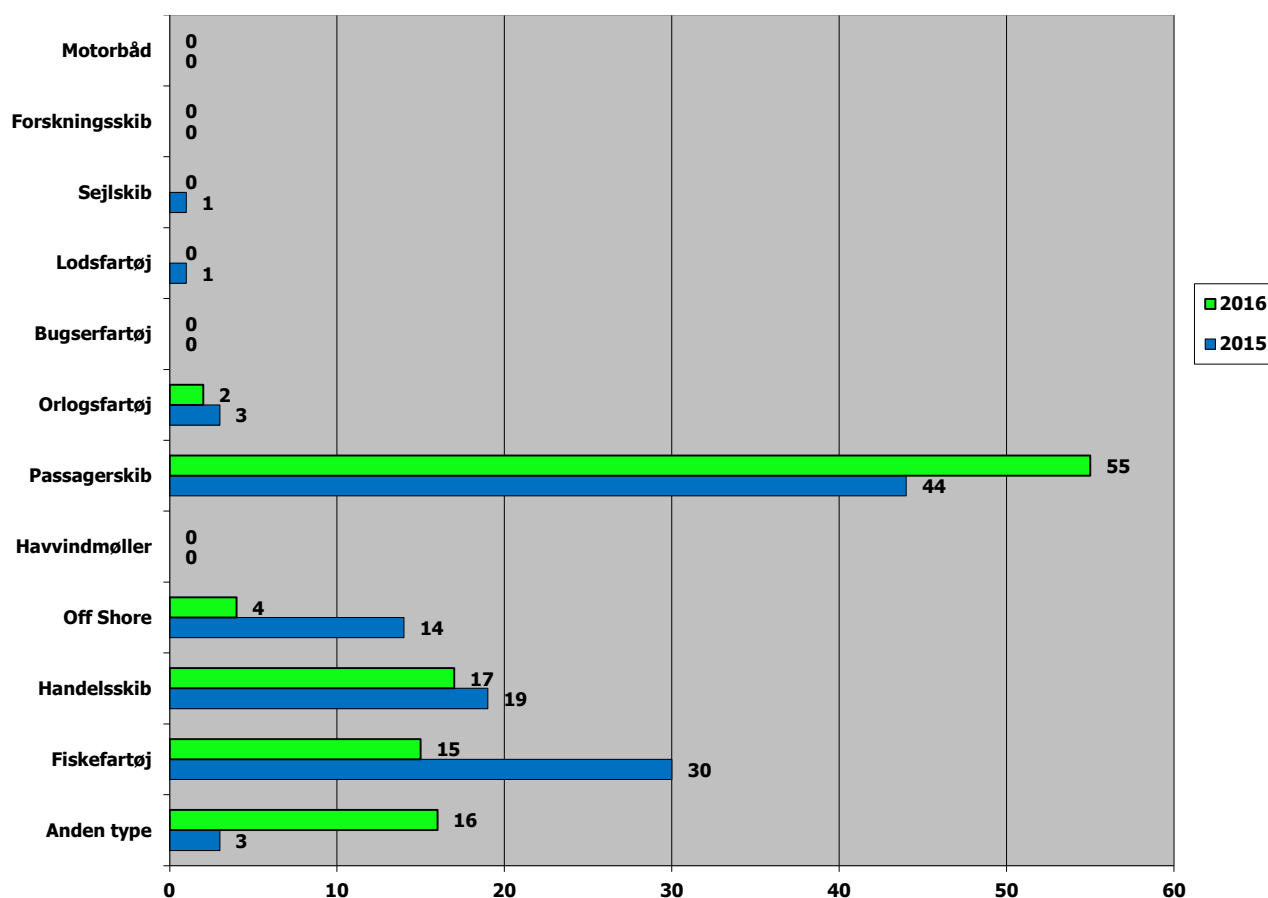
**Figur 7.** Fordeling i undergrupper af årets i alt 436 gennemførte eftersøgnings- og redningsoperationer.



I figur 8 herunder sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Søredningsoperationer, erhverv" i 2015 og 2016.

Som det fremgår af figur 8, er der i 2016 sket en halvering inden for fiskefartøjer, hvorimod der for passagerskibe er tale om en stigning. Vedrørende faldet inden for fiskefartøjer skal det anføres, at efter årene 2013 og 2014 med meget få antal ulykker, var der en stigning i 2015, hvorefter man for 2016 er tilbage på normalt niveau. For passagerskibe er der registreret 55 iværksatte SAR operationer. For Off Shore var der i årene 2014 og 2015 mange hændelser, som for 2016 ses bragt tilbage på niveau med årene inden 2014. For de øvrige kategorier ses kun små udsving.

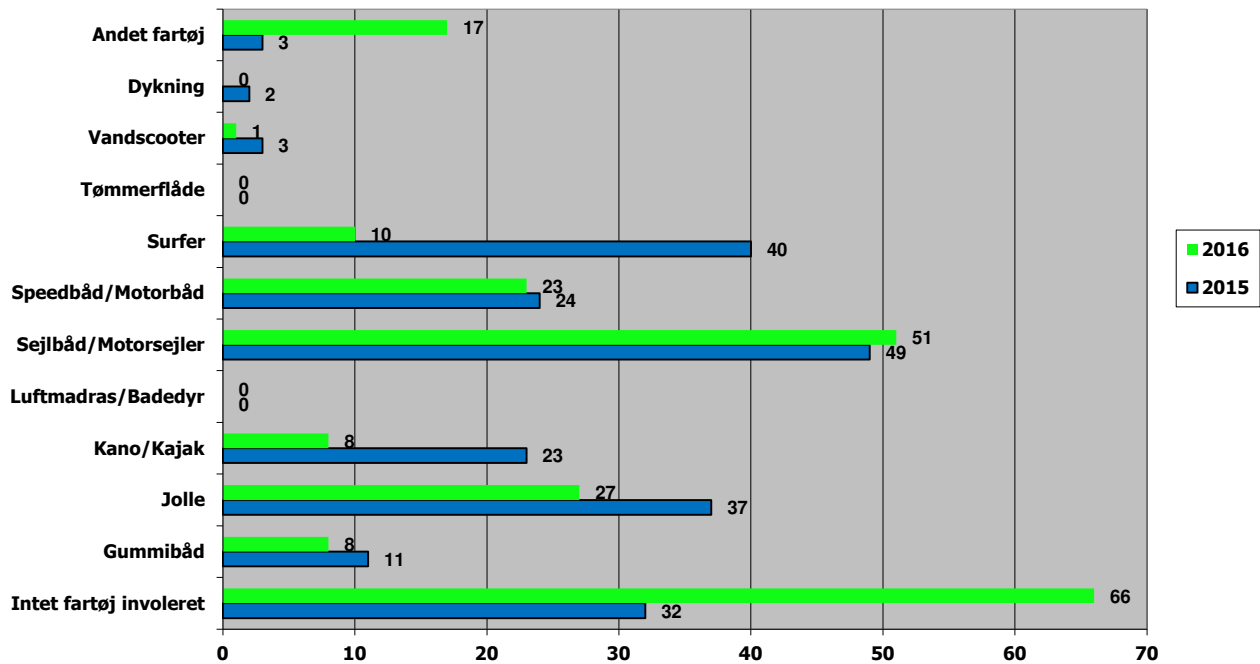
**Figur 8.** Fordelingen af søredningsoperationer inden for hovedkategorien "Erhverv" opdelt efter skibstype.



I figur 9 herunder sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Søredningsoperationer, fritid" for 2015 og 2016.

Af figur 9 fremgår det, at ulykker inden for såvel kano/kajak som surfere er faldet markant. Men der foreligger ikke en entydig forklaring herpå. Hvor der i 2015 sås en stigning i antallet af ulykker med joller, er dette tal for 2016 igen faldet tilbage på det niveau, som har været gældende for tidligere år.

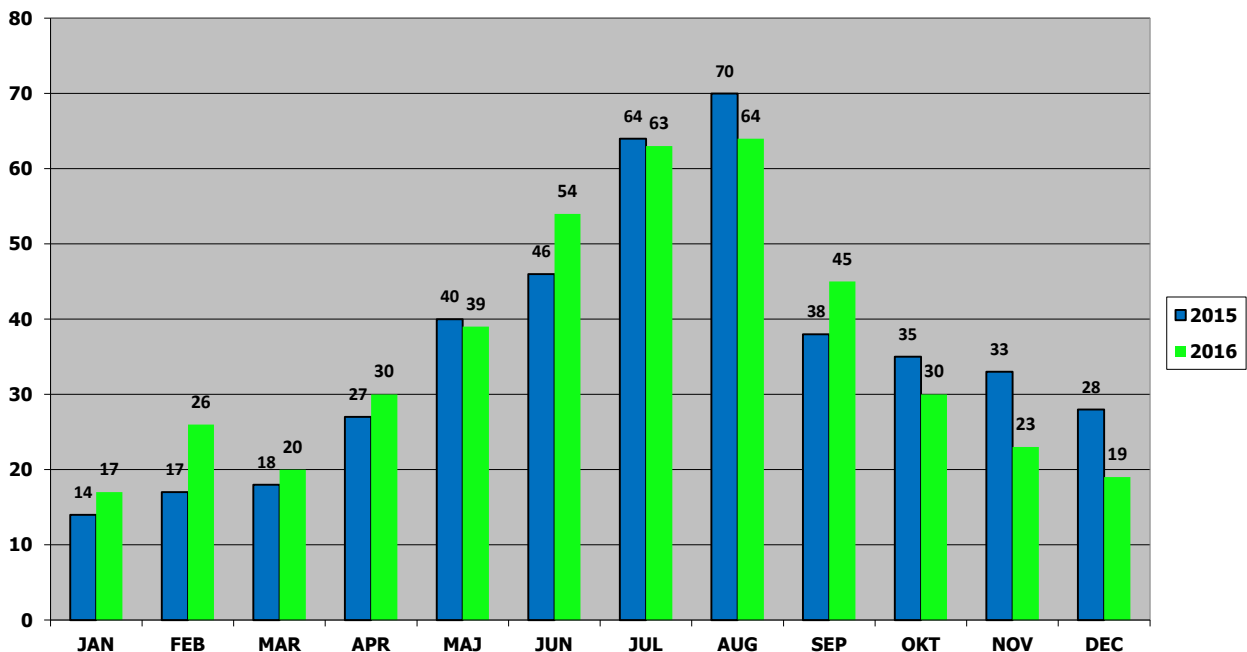
**Figur 9.** Fordelingen af søredningsoperationer inden for hovedkategorien "fritidsulykke".



### 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

I 2016 er der sket den ændring, at Flyverhjemmeværnet nu bidrager til sø- og flyveredningstjenestens ressourcer med deres to fly af typen "Britten-Norman Defender". Disse fly kan eksempelvis benyttes ved afsøgning af større områder. For året 2016 har flyene dog ikke været indsat i redningsoperationer.

## Assistance til andre myndigheder

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

### Politi

I 2016 blev der gennemført 132 assistancer i form af eftersøgninger til støtte for politiet. Dette er en stigning fra 104 assistancer i 2015 svarende til 26,9 procent. Antallet af timer til støtte for politiet med helikopter udgjorde i 2016 284 timer, hvor der til sammenligning i 2015 blev ydet 183 timer.

### Sundhedsvæsenet

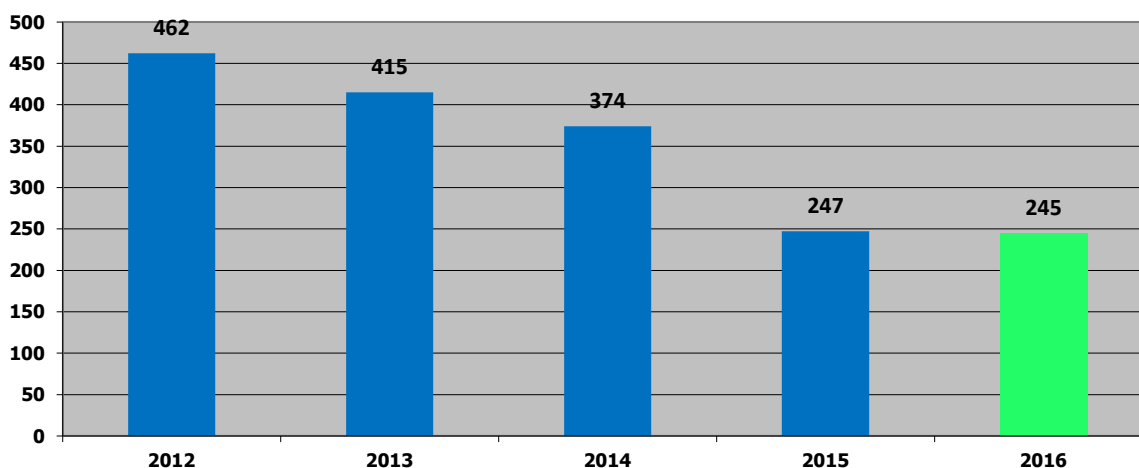
I 2016 udførte flyvevåbnets redningshelikoptere i alt 245 assistancer for sundhedsvæsenet. Det synes således, at assistancerne til sundhedsvæsenet har fundet et jævnt niveau omkring dette antal.

De 245 assistancer til sundhedsvæsenet består af 243 ambulanceflyvninger fra øer og andre isolerede lokaliteter samt overflytninger mellem hospitaler og to livsvigtige transporter af eksempelvis lægehold.

Der blev i 2016 fløjet 354 timer, hvor der til sammenligning i 2015 blev fløjet 344 timer, hvilket svarer til en stigning på 2,9 procent.

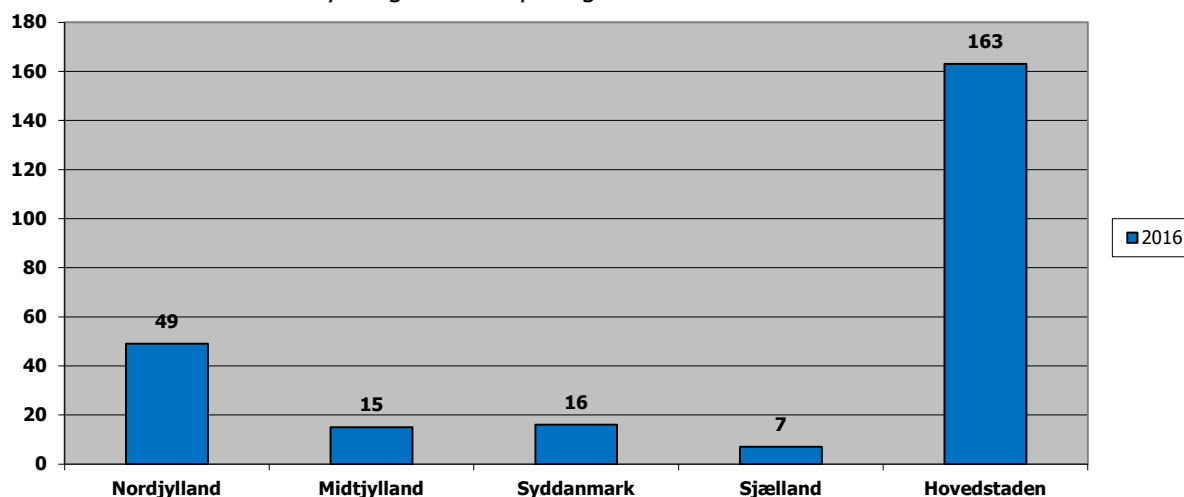
Antallet af ambulanceflyvninger for de seneste fem år fremgår af figur 11. Med den fulde implementering af tre civile helikoptere i 2014 ser det ud til, at Forsvarets ambulanceflyvninger har stabiliseret sig på et niveau lige under 250.

**Figur 11.** Antallet af ambulanceflyvninger 2012-2016.



Figur 12 giver en oversigt over fordelingen mellem de rekvirerende regioners AMK. Baggrunden for denne måde at opgøre ambulanceflyvningerne er, at det i 2013 blev gjort entydigt, at en rekvisition fra sundhedsvæsenet om helikopterassistance skal tilgå JRCC Danmark fra regionens AMK og dermed ikke fra de enkelte sygehuse, hvilket tidligere har været praktiseret.

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



De geografiske steder, hvor Forsvarets helikoptere i 2016 oftest støttede AMK funktionen er opgjort herunder:

Rønne til København: 156 rekvisitioner (Region Hovedstaden)  
Læsø til Jylland: 30 rekvisitioner (Region Nordjylland)  
Ærø til Fyn: 6 rekvisitioner (Region Syddanmark)  
Samsø til Jylland: 8 rekvisitioner (Region Midtjylland)

De resterende 50 rekvisitioner fordeler sig jævnt inden for de enkelte regioners geografiske områder.

### Anvendte ressourcer til redning

Brugen af de permanente sø- og flyveredningsressourcer i 2016 fremgår af tabel 1.

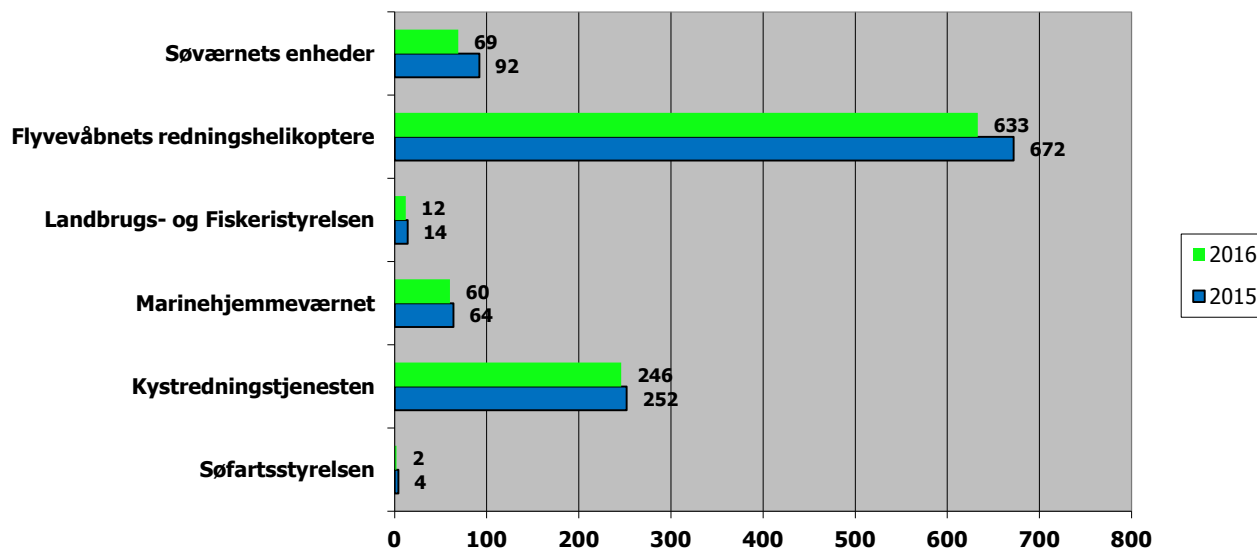
**Tabel 1.** Anvendelsen af de permanente ressourcer i 2016.

Udførende enheder	Antal udkald	Antal timer
Søværnets Kystredningstjeneste	246	447
Marinehjemmeværnet	60	119
Landbrugs- og Fiskeristyrelsen	12	66
Flyvevåbnets redningshelikoptere	633 <sup>4</sup>	933
Søværnets enheder	69	118
Søfartsstyrelsen	2	2
<b>I alt</b>	<b>1022</b>	<b>1685</b>

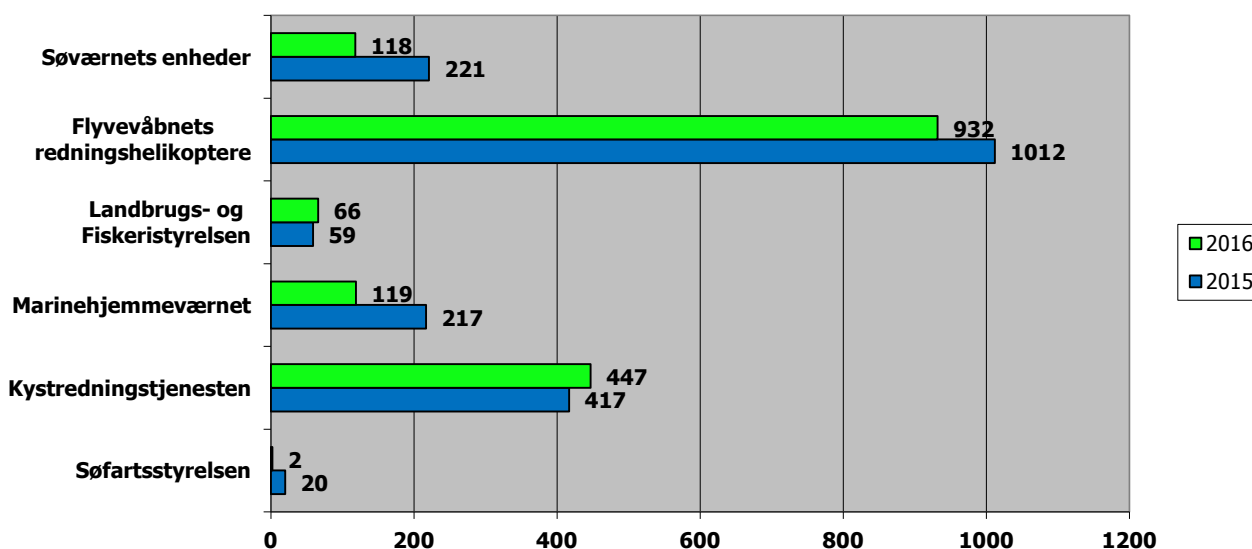
Antallet af udkald samt forbrug af timer for de permanente ressourcer er endvidere opgjort i figur 13 og 14. Udover ovennævnte var der i årets løb bidrag fra en række andre, ikke-permanente myndigheder og institutioner.

<sup>4</sup> Det skal bemærkes, at ud af de 633 udkald af redningshelikopterne var 254 udkald til redningsaktioner.

**Figur 13.** Antallet af udkald fordelt på redningsenheder i 2015 og 2016.



**Figur 14.** Antallet af timer, som de permanente redningsressourcer har været indsat i 2015 og 2016.



## Elektroniske alarmer

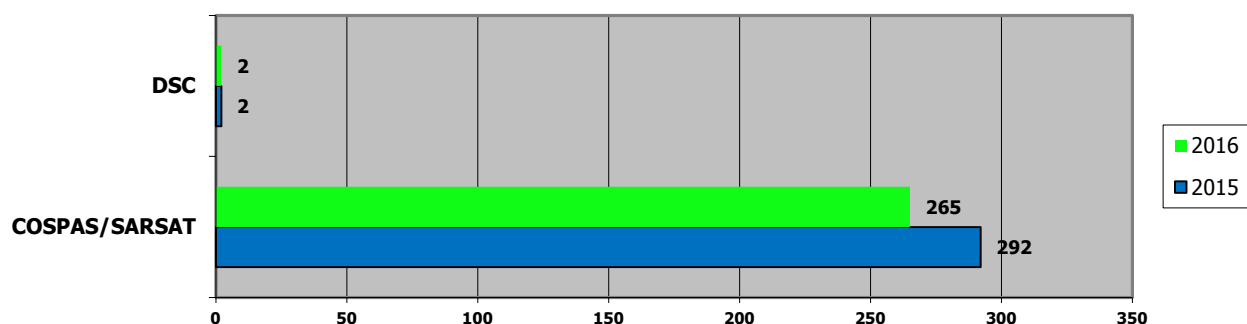
Sø- og flyveredningstjenesten har i 2016 registreret i alt 267 alarmer fra Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)<sup>5</sup>. Inden for de enkelte GMDSS-elementer var antallet af alarmer fordelt med 265 COSPAS-SARSAT<sup>6</sup> og 2 DSC<sup>7</sup> alarmer.

**Figur 15.** Antallet af GMDSS tildragelser de seneste to år.

<sup>5</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>6</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 eller modtage positioner på nødsendere, der sender på systemets frekvenser.

<sup>7</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 2016 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
- Landbrugs- og 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 f.eks. karakteriseret ved, at ressourcen på kort tid kan afdække et stort område, men samtidig er begrænset af operationstiden. Skibe bruger længere tid på at afdække et område, men de har lang operationstid.

Med fokus på "redning af menneskeliv" er formålet med mål og resultatkravene at sikre, at SAR tjenesten effektivt er afpasset til at 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 opfyldelsesgraden for målopfyldelsen for de enkelte delelementer af beredskabet.

Marinestaben skal kontinuerligt opretholde 3 maritime indsatsenheder (MI-enheder) svarende til 1095 sejldøgn.	Opfyldt
Flyverstaben skal kontinuerligt opretholde et SAR-beredskab med tre redningshelikoptere i alt 1095 døgn samt en fjerde helikopter ved Bornholm under særlige vind og vejrforhold.	Opfyldt
Marinestaben skal opretholde døgnvagt ved 21 redningsstationer.	Opfyldt
Marinehjemmeværnet skal med 27 enheder opretholde 9855 beredskabsdøgn.	Opfyldt
Landbrugs- og Fiskeristyrelsen skal opretholde mindst 620 sejldøgn årligt fordelt på fiskerikontrolskibene "VESTKYSTEN" og "HAVØRNEN".	Opfyldt
Landbrugs- og Fiskeristyrelsen skal opretholde mindst 240 dage med sejlads med fiskerikontrolskibet "HAVTERNEN".	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 1095 beredskabsdøgn, hvilket er resultatkravet. Hermed er målkravet opfyldt. Der har været udfald på helikopterne, primært af tekniske årsager, svarende til sammenlagt 233 timer. En redningshelikopter har i 2016 været forlagt til Rønne Lufthavn i alt 4 gange, opgjort til 2,2 beredskabsdøgn. De 233 timer, hvor SAR beredskabet ikke har været fuldt operativ, 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 skal afslutningsvis understreges, at der altid har været mindst to operative helikoptere i det planlagte beredskab.
- Landbrugs- og Fiskeristyrelsens fiskerikontrolskibe "VESTKYSTEN" og "HAVØRNEN" har leveret 644 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 620 sejldøgn, hvilket giver målopfyldelsen "Opfyldt".
- Landbrugs- og Fiskeristyrelsen fiskerikontrolskib "HAVTERNEN" har leveret 266 dage med sejlads i forhold til resultatkravet på 240 dage, hvilket giver målopfyldelsen "Opfyldt".
- Søværnets 3 maritime indsats enheder har i 2014 leveret 1095 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 1095 døgn, hvilket giver målopfyldelsen "Opfyldt".
- Søværnet har opretholdt døgnvagt ved 21 redningsstationer. Motorredningsbådenes funktionstid har i 2016 været på 93,3 procent, hvor kravet er 95 procent. De lette redningsbåde har i 2016 haft en funktionstid på 99,5 procent, hvor kravet er 98 procent. Redningskøretøjernes funktionstid har i 2016 været på 99,7 procent, hvor kravet er 98



procent. Den marginalt lavere målopfyldelsen for motorredningsbåde skyldes primært udetid på grund af teknisk vedligehold og reparationer af kortere varighed. Målopfyldelsen vurderes samlet set "opfyldt".

- Marinehjemmeværnet har med deres 27 fartøjer leveret 10.491 beredskabsdøgn i forhold til resultatkravet på 9.855 beredskabsdøgn. Dette giver en samlet målopfyldelsen "opfyldt".
- Søfartsstyrelsen har været aktiveret to gange i 2016. Dette giver en samlet målopfyldelsen "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.	Delvist 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.	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 Landbrugs- og 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.	Delvist Opfyldt  Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Søfartsstyrelsens enheder er 30 min.	Opfyldt
<b>Samlet vurdering af reaktionstiden</b>	<b>Opfyldt</b>

Af skemaet fremgår det at målopfyldelsen for reaktionstiden samlet set vurderes at være opfyldt. Følgende skal fremhæves vedr. de enkelte reaktionstider:

- JRCC reaktionstid har i 412 tilfælde ud af 444 været inden for den maksimalt fastsatte reaktionstid, svarende til 92,8 procent, dermed er målkravet delvist opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid var 3 minutter og 39 sekunder, dermed er målkravet opfyldt. Årsagen til den manglende opfyldelse af reaktionstiden er, at det i flere tilfælde har været nødvendigt at indhente præciserende eller supplerende information, inden en beslutning om iværksættelse af aktion kunne træffes.
- Flyvevåbnets redningshelikoptere har i 2016 i tidsrummet 0700 – 2200 udført 206 SAR missioner. Af disse var reaktionstiden mindre end 15 minutter i 202 tilfælde, hvilket svarer til 98,1 pct. af missionerne, dermed er målkravet opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 0700-2200 var i 2016 otte minutter og 30 sekunder, hvorved målkravet er opfyldt.
- Flyvevåbnets redningshelikoptere har i tidsrummet mellem kl. 2200-0700 i 2016 udført 52 SAR missioner. Heraf havde 51 en reaktionstid på mindre end 30 minutter, , hvilket svarer til 98,1 pct. af missionerne, dermed er målkravet opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 2200 – 0700 var 14 minutter, dermed er målkravet opfyldt.
- Landbrugs- og Fiskeristyrelsens inspektions- og redningskibe har været involveret i 12 eftersøgnings- og redningsaktioner. Alle indsættelser havde en reaktionstid på under 30 minutter, dermed er målkravet opfyldt.
- Kystredningstjenestens enheder har i 238 tilfælde ud af 246 udkald haft en reaktionstid på mindre end 20 minutter, svarende til 96,7 procent, dermed er målkravet opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid var 9 minutter, dermed er målkravet opfyldt.
- Marinehjemmeværnet var i 2016 involveret i 60 redningsaktioner. I 55 tilfælde af disse var reaktionstiden mindre end 60 minutter, svarende til 91,7 procent, dermed er målkravet delvist opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid var 26 minutter, dermed er målkravet opfyldt.
- Søfartsstyrelsens enheder har været indsat to gange. I alle tilfælde med en reaktionstid på mindre end 30 minutter, 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
---	---------

Af skemaet fremgår det at målopfyldelsen for redning vurderes at være opfyldt. Følgende skal fremhæves vedr. redning:

- Antallet af omkomne som følge af nødsituationer var 25, hertil kommer, at der fortsat savnes 1 person. Der er således reddet 96,2 pct. af de personer, der i det danske SAR område har været i fare for at omkomme, dermed er målkravet opfyldt.

## 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:

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• én national øvelse hvert andet år, som inddrager alle myndigheder med operative ressourcer i søredningstjenesten.</li><li>• én øvelse hver andet år, som har karakter af og fokus på redning i forbindelse med en maritim katastrofe.</li><li>• én international øvelse hvert tredje år, som tilstræbes på skift at involvere lande, med hvem Danmark har operative samarbejdsaftaler.</li></ul> |  |
|--|--|

Af skemaet fremgår det at målopfyldelsen for uddannelse vurderes at være opfyldt. Følgende skal fremhæves vedr. uddannelse:

- Marinestaben har i 2016 gennemført 2 mindre nationale SAR øvelser med træning på enheds- og On Scene Coordinator (OSC) niveau samt én større, benævnt "Great Belt Sarex". Marinehjemmeværnet har gennemført en SAR øvelse i samarbejde med Tyskland samt et antal SAR øvelser med egne enheder. Ligeledes har Forsvarets Operationscenter gennemført en international SAR øvelse – Dynamic Mercy – på JRCC og enheds niveau. Politi og Redningsberedskab har endvidere gennemført et mindre antal lokalt baserede beredskabsøvelser med et SAR scenario på enhedsniveau. Målkravet er dermed opfyldt.

### **Konklusion**

Det er sammenfattende vurderingen, at redningstjenestens resultat efter "Mål og resultatkravene for Søredningstjenesten" for året 2016 er tilfredsstillende.

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 flyveredningstjenesten haft en gennemsnitlig redningsprocent på 95,7 procent, hvorved mål- og resultatkravet er opfyldt.

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd kan konkludere, at 2016 for sø- og flyveredningstjenesten har været et år med et uændret antal i antallet af redningsoperationer. I 2016 er opgjort 25 omkomne samt én person fortsat savnet. Dette er en stigning sammenholdt med 2015, hvor der var 17.