



**SKIBSFARTENS OG LUFTFARTENS REDNINGSRÅDS
ÅRLIGE REDEGØRELSE FOR
SØ- OG FLYVEREDNINGSTJENESTEN I DANMARK 2018**



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

Isoleret betragtet for 2018 har redningsprocenten været på 95,9 procent. Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd kan dermed konstatere, at dette års redningsprocent ligger på et tilfredsstillende niveau.



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 Danmark. Rapporten indeholder bl.a. statistisk behandling af aktiviteterne, der er udført af sø- og flyveredningstjenesten i 2018, herunder en sammenligning med rapporterede tal for bl.a. 2017. 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 rådige midler ydes den bedst mulige indsats for redning af nødstedte.

Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) Danmark er organisatorisk placeret i Nationalt Maritimt Operationscenter (NMOC) ved Søværnskommandoen, som er en del af Forsvarskom-

mandoen. 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.

De faste operative indsatsenheder omfatter:

- Flyvevåbnets redningshelikoptere
- Søværnets Kystredningstjeneste
- Søværnets maritime indsatsenheder
- Marinehjemmeværnets fartøjer
- Fiskeristyrelsens fartøjer
- Søfartsstyrelsens inspektionsfartøjer

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd

I medfør af anbefaling i betænkning af 27. juni 1957 om skibsfartens og luftfartens redningstjenester og efter aftale med berørte ministerier er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd nedsat af forsvarsministeren den 25. maj 1960. Redningsrådet har til opgave at overveje og indstille til vedkommende ansvarlige ministre om foranstaltninger til den bedst mulige gennemførelse af eftersøgnings- og redningsoperationer, som det efter gældende bestemmelser påhviler danske myndigheder at udføre eller lade udføre i relation til skibsfarten og luftfarten, jf. gældende cirkulære om Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd af 18. juni 2012.

Redningsrådet består af medlemmer, der udpeges af henholdsvis Forsvarsministeriet, Erhvervsministeriet, Justitsministeriet, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, Udenrigsministeriet (Fiskeristyrelsen), 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 2018 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 dynamiske krav, 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 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 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 tilskadede. Disse flyvninger foretages normalt kun på anmodning fra de regionale akut-medicinske koordinationscentre (AMK).

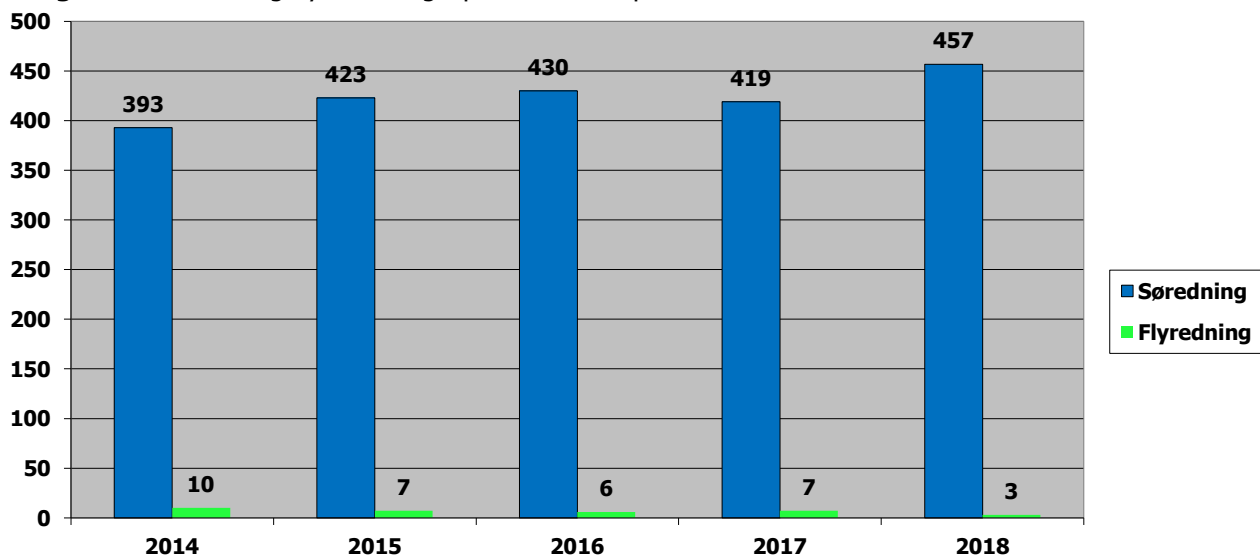
Egentlige redningsoperationer i 2018

Sø- og flyveredningstjenesten har i 2018 enten ledet egne eller assisteret andre nationers sø- og flyveredningstjenester i 460 redningsoperationer. De 460 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 Skibsfartens 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 2014-2018.

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

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



SAR-operationer

De 460 SAR-operationer i 2018 var fordelt med 457 søredningsoperationer¹ og 3 flyveredningsoperationer² - se figur 2.

For de fire foregående år er det gennemsnitlige antal søredninger på 416. Der ses således en lille stigning til de 457 søredningsoperationer i 2018. Dette formodes at kunne tilskrives den lange og varme sommer, hvor mange opholdt sig på havet og ved strandene.

Over den seneste femårige periode er gennemsnittet 431 sø- og flyveredningsoperationer per år (se figur 2).

Antallet af flyveredningsoperationer i 2018 var tre, hvilket er lidt lavere end foregående år.

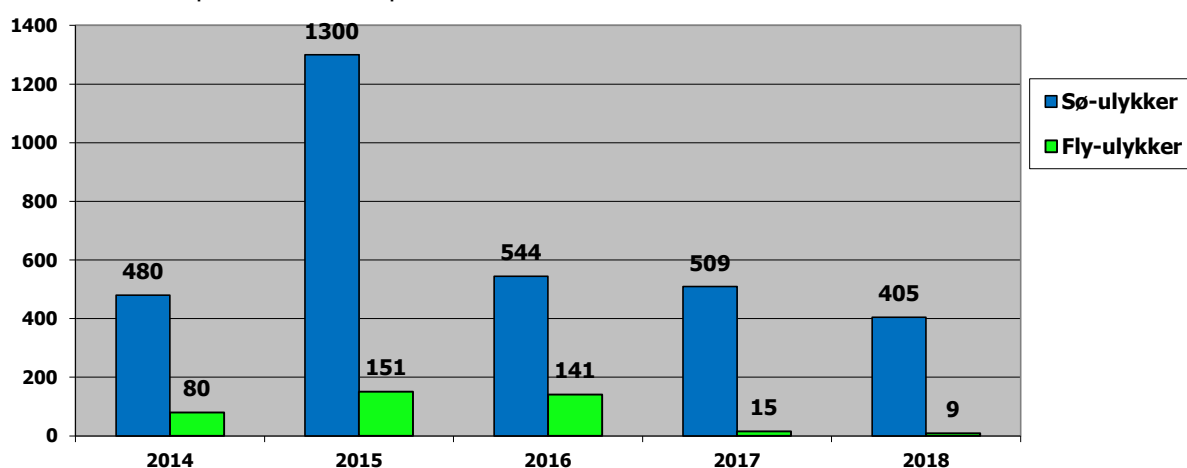
Personer i fare for at omkomme ved henholdsvis sø- og flyulykke (fig. 3 - 5).

I figur 3 er antallet af personer i fare for at omkomme opdelt i henholdsvis sø- og flyveredningsoperationer. Antallet af personer i fare for at omkomme ved flyveredningsoperationer omfatter tre luftfartøjer; to militære (ét F-16-fly og ét Challenger-fly) og et lille civilt fly. De havde hhv. én, fire og fire personer ombord. Samlet for 2018 var der således ni personer i fare for at omkomme ved flyulykker, hvoraf alle er reddet.

For antallet af personer i fare for at omkomme ved søulykker har der været et fald fra 509 personer i 2017 til 405 personer i 2018.

For året 2018 tilskrives dette fald en stigning i kategorien "Sø- og flyulykke ej konstateret", dvs. at man i 2018 oftere har iværksat en operation, hvor ingen personer var i fare. Derudover har der ikke været større skibe med mange ombordværende personer i nogle af aktionerne.

Figur 3. Antallet af personer i nød i perioden 2014–2018.

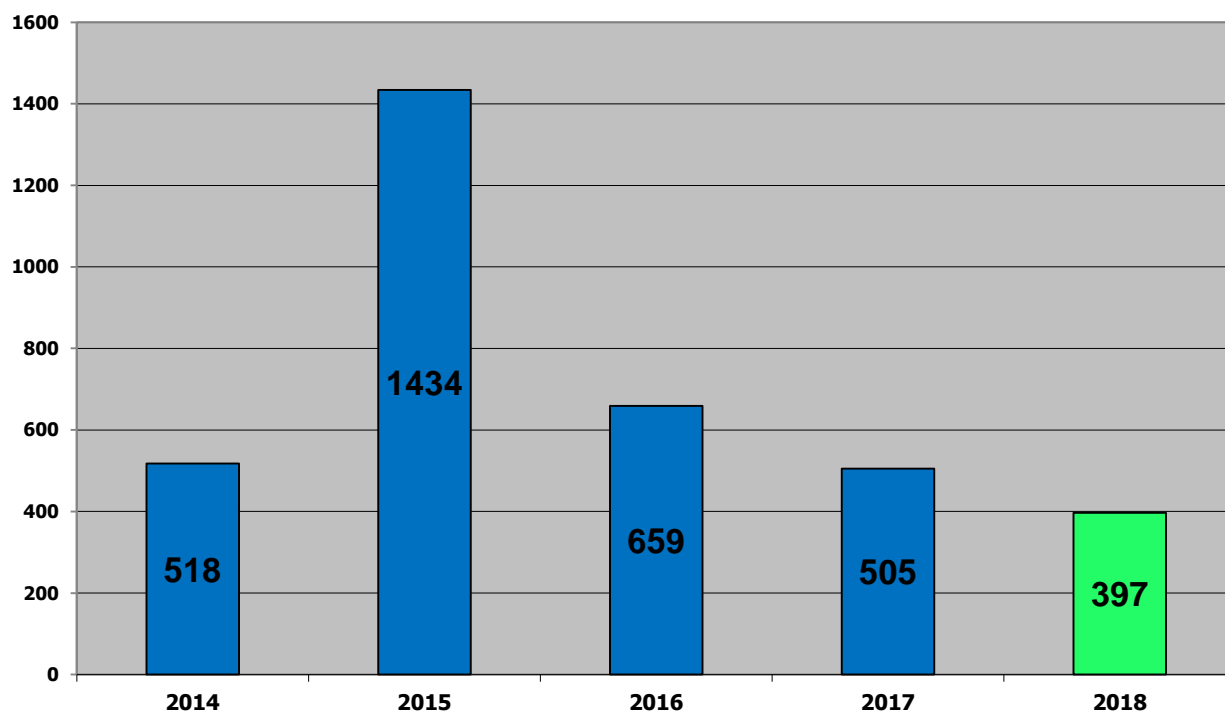


¹ En søredningsoperation omfatter nødstedte fra skibe og offshore anlæg til søs såvel som badeulykker og mulige selvmordsforsøg i JRCC Danmarks ansvarsområde.

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

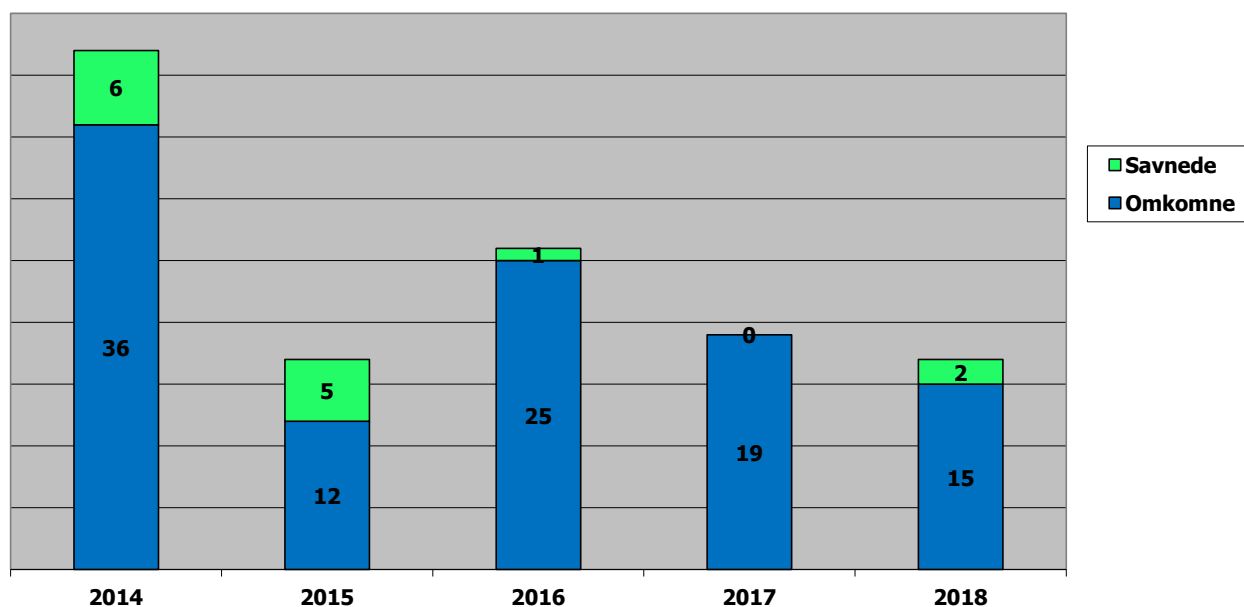
I 2018 blev der i alt reddet 397 personer (figur 4)

Figur 4. Samlet oversigt over antallet af reddede i perioden 2014–2018.



Af de 17 personer, som ikke blev reddet, er 15 konstateret omkomne – enten i forbindelse med selve eftersøgningsoperationerne, eller også er de omkomne personer efterfølgende fundet og identificeret af politiet. Der savnes fortsat to personer for 2018 (figur 5).

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



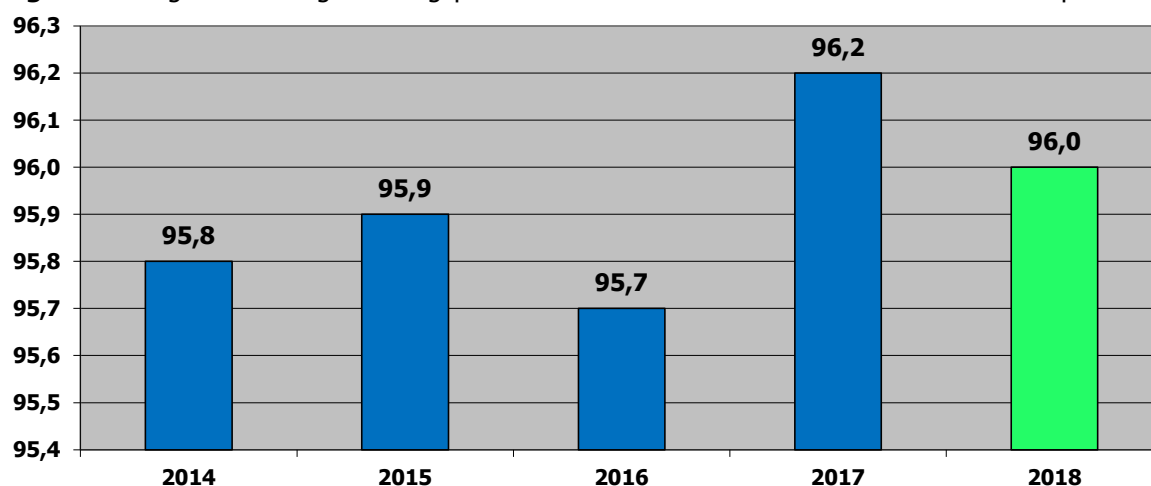
Samlet redningsprocent

Mål- og resultatkravet for sø- og flyveredningstjenesten i Danmark er en gennemsnitlig redningsprocent på 94³ procent målt over en femårig periode. Over den seneste femårige periode har der for sø- og flyveredningen været en gennemsnitlig redningsprocent på 96 procent, hvilket er tilfredsstillende i forhold til mål- og resultatkravet. Dette fremgår af figur 6.

I 2018 var 414 personer i nød, hvoraf 397 personer blev reddet. Der omkom 15 personer som følge af nødsituationer. Der savnes fortsat to personer ved årets udgang. Derved er redningsprocenten isoleret betragtet for 2018 på 95,9 procent. Resultatet for 2018 er dermed tilfredsstillende i forhold til det gennemsnitlige mål.

For flyulykker har der været ni personer i fare for at omkomme, og alle ni personer er blevet reddet af SAR-enheder eller ved egen hjælp. Isoleret set for flyveredningsoperationer svarer det til en redningsprocent på 100 i 2018.

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



Typer af redningsaktioner

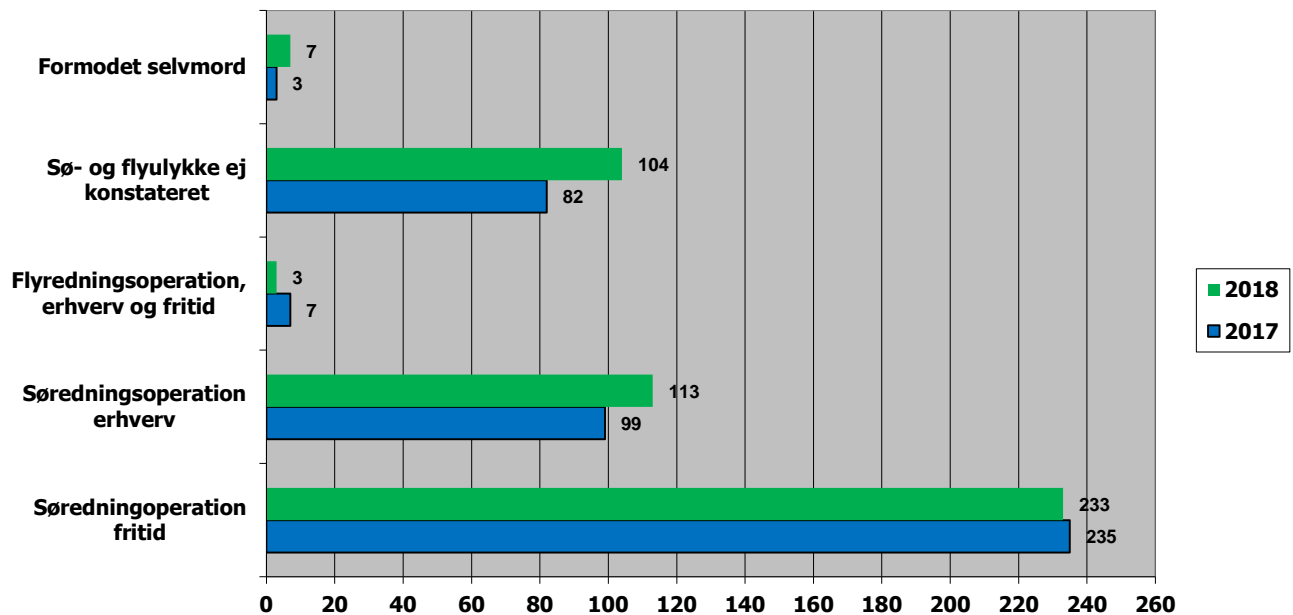
De 460 redningsoperationer er opdelt i forskellige kategorier (se figur 7). I 2018 har der været gennemført i alt 104 operationer, hvor det, på trods af anmeldelse herom, ikke har været muligt at konstatere tegn på ulykke. Det svarer til lidt over en femtedel af det samlede antal iværksatte operationer. Ud af disse 104 operationer stammer 20 fra anmeldelser om observationer af nødraketter, hvilket svarer til 19,2 procent. Som oftest sker disse anmeldelser om observation af nødraketter i god tro, men observationen kan hidrøre fra andre lysfænomener eller fra nødraketter afskudt, uden at der er tale om en nødsituation.

Det 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.

³ Det skal fremhæves, at kravet til en redningsprocent på 94 procent ikke er et udtryk for at der accepteres et tab på seks procent, men derimod et udtryk for, at det realistisk ikke er muligt at redde 100 procent. Der vil altid være tilfælde, hvor personer bevidst har valgt eksempelvis at springe i havet (f.eks. ved selvmordsforsøg).

I 2018 har der været en stigning på otte procent i forhold til de iværksatte operationer i 2017. Denne stigning stammer fortrinsvis fra kategorierne "Sø- og flyulykke ej konstateret", samt "Søredningsoperation erhverv".

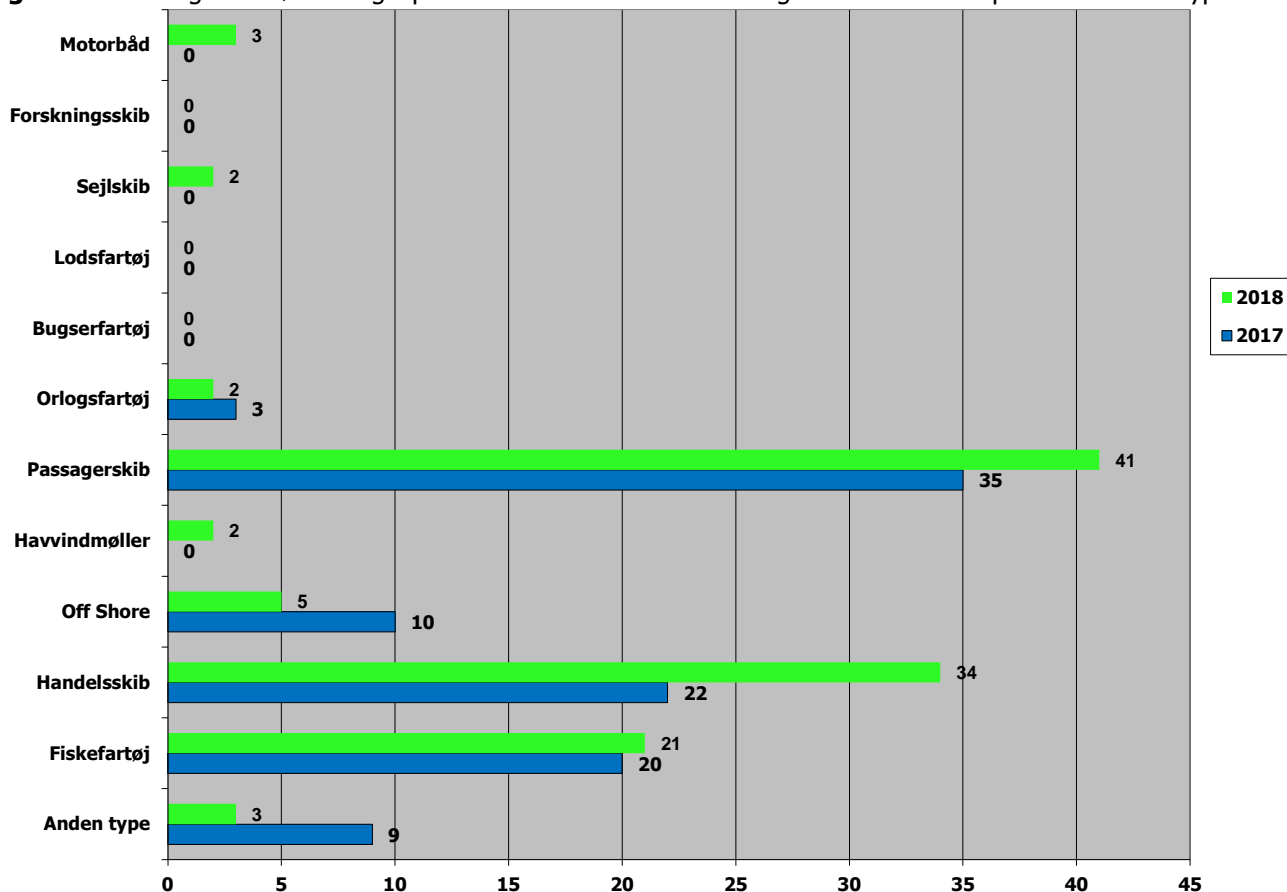
Figur 7. Fordeling i undergrupper af årets i alt 460 gennemførte eftersøgnings- og redningsoperationer.



I figur 8 sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Søredningsoperationer, erhverv" i 2017 og 2018.

Som det fremgår af figur 8, var der i 2018 en stigning inden for kategorierne passagerskibe samt handelsskibe. Fra 2016 til 2017 var der ligeledes en stigning for passagerskibe. Den stigende tendens er således fortsat i 2018. Stigningen kommer fra et øget antal evakueringer, hvor syge eller tilskadekomne passagerer må reddes fra borde. For "Off Shore" var der i 2017 en stigning, hvorimod det i 2018 er faldet til tidligere niveau. For de øvrige kategorier ses kun små udsving.

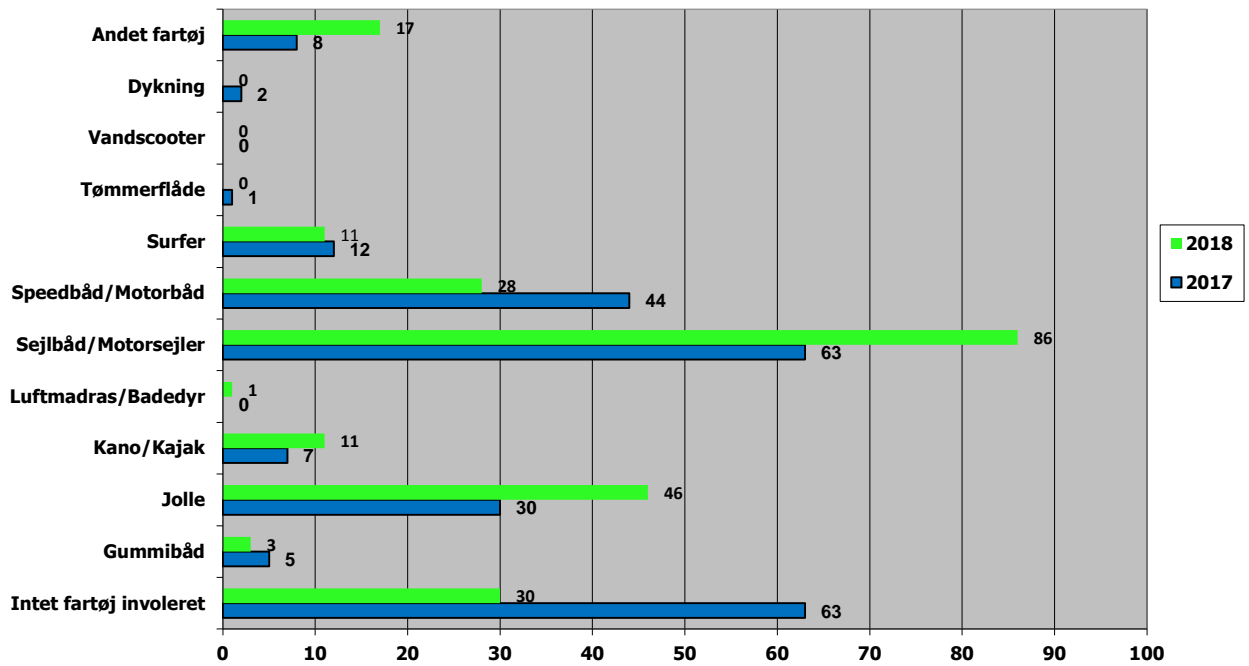
Figur 8. Fordelingen af søredningsoperationer inden for hovedkategorien "Erhverv" opdelt efter skibstype.



I figur 9 sammenholdes fordelingen af skibstyper involveret i hovedkategorien "Søredningsoperationer, fritid" for 2017 og 2018.

Det fremgår, at ulykker inden for Speedbåd/Motorbåd er faldet. Dette skal dog ses i forhold til en stigning året før, hvorfor 2018 er tilbage på et niveau som tidligere. For Sejlbåd/Motorsejler samt joller er der for begge disse kategorier sket en stigning. Det har ikke været muligt at konstatere hvorvidt stigningen eventuelt kan tilskrives, at flere både har været på havet under den varme sommer i 2018, men det er en mulig forklaring.

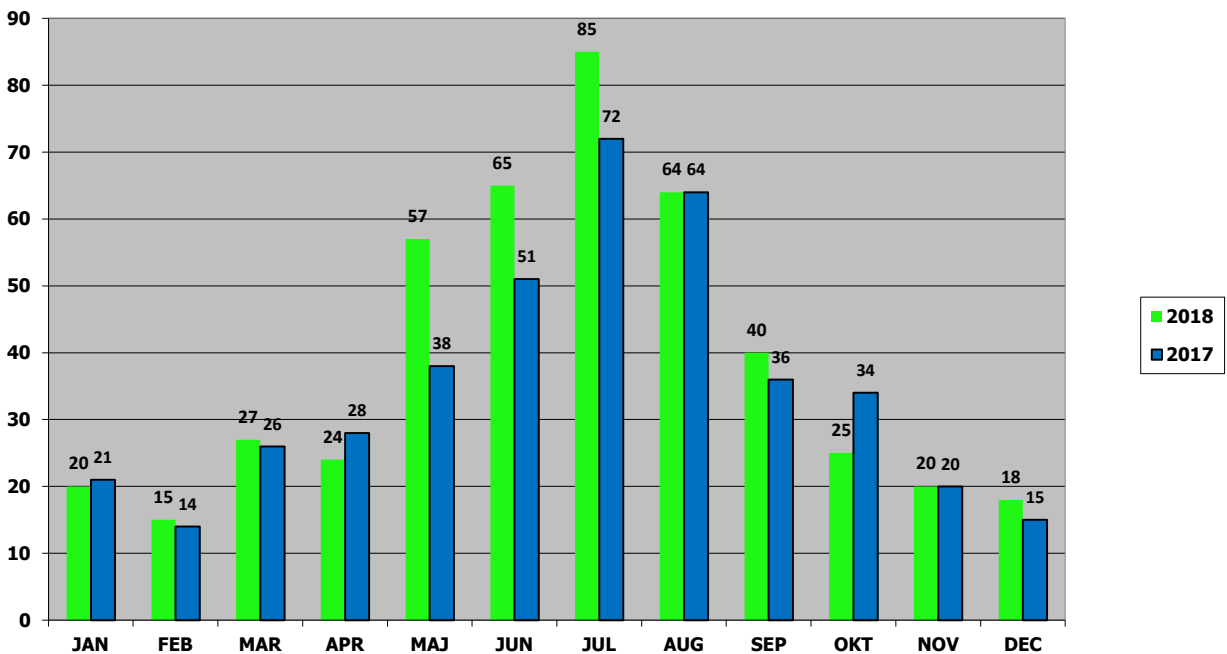
Figur 9. Fordelingen af søredningsoperationer inden for hovedkategorien "fritidsulykke".



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. Dog ses flere redningsoperationer for månederne maj, juni og juli, hvilket vurderes at afspejle de varme sommermåneder i 2018 med deraf større aktivitet ved strande og på havet.

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



Assistance til andre myndigheder

Sø- og flyveredningstjenesten har i lighed med tidligere år ydet assistance til politiet og sundhedsvæsenet.

Politi

I 2018 blev der gennemført 92 assistancer i form af eftersøgninger til støtte for politiet. Dette er et fald fra 112 assistancer i 2017 svarende til 17,8 procent. Antallet af timer til støtte for politiet med helikopter udgjorde i 2017 233 timer, hvor der til sammenligning i 2018 blev ydet 182 timer.

Sundhedsvæsenet

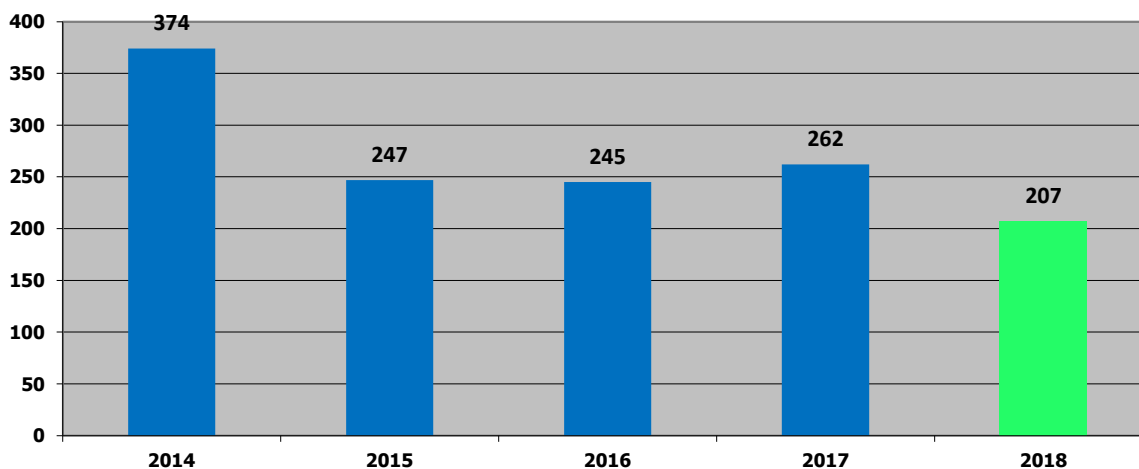
I 2018 udførte flyvevåbnets redningshelikoptere i alt 207 assistancer for sundhedsvæsenet. Dette udgør et fald på 55 assistancer set i forhold til 2017. Assistancerne til sundhedsvæsenet er yderligere faldet sammenholdt med foregående år. Dette ses at have sammenhæng med, at der er etableret endnu en helikopter (i det nordjyske område) under regionernes landsdækkende akutlægehelikopterordning, samt at akutlægehelikopterordning i højere grad end tidligere varetager patienttransporter fra Bornholm til Rigshospitalet. Det bemærkes her til, at de operationer, som udføres af Forsvarets helikoptere, ofte sker under svære forhold i dårligt vejr, når akutlægehelikopteren ikke kan indsættes.

De 207 assistancer viser det samlede antal assistancer til sundhedsvæsenet og består af 203 ambulanceflyvninger (fra øer og andre isolerede lokaliteter samt overflytninger mellem hospitaler) og fire livsvigtige transporter af eksempelvis lægehold.

Der blev i 2018 fløjet 271 timer, hvor der til sammenligning i 2017 blev fløjet 383 timer, hvilket svarer til et fald på 29,2 procent.

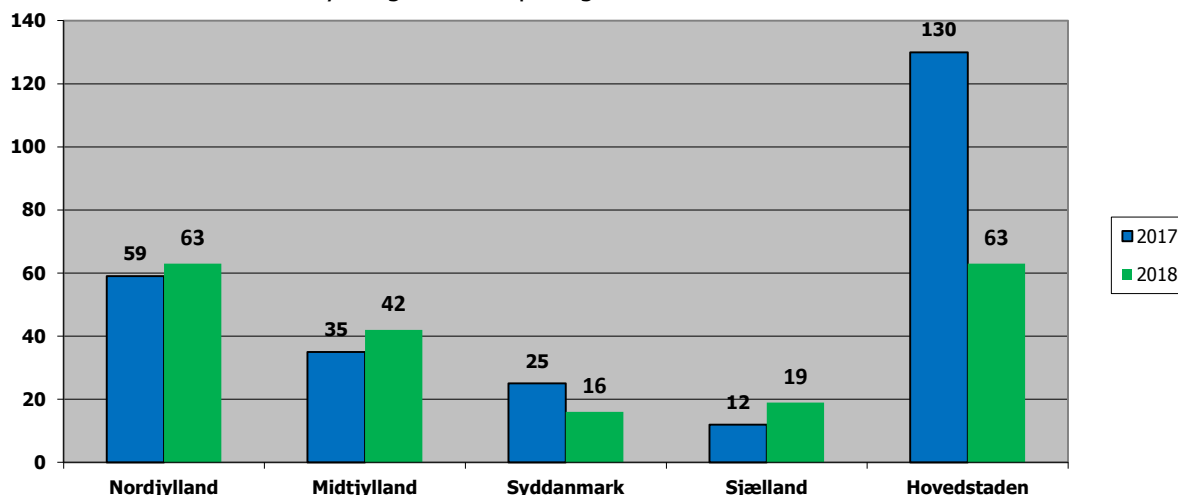
Antallet af ambulanceflyvninger for de seneste fem år fremgår af figur 11.

Figur 11. Antallet af ambulanceflyvninger 2014-2018.



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

Figur 12. Antallet af ambulanceflyvninger fordelt på regionerne.



De geografiske steder, hvor Forsvarets helikoptere i 2018 oftest støttede AMK-funktionen, er opgjort herunder:

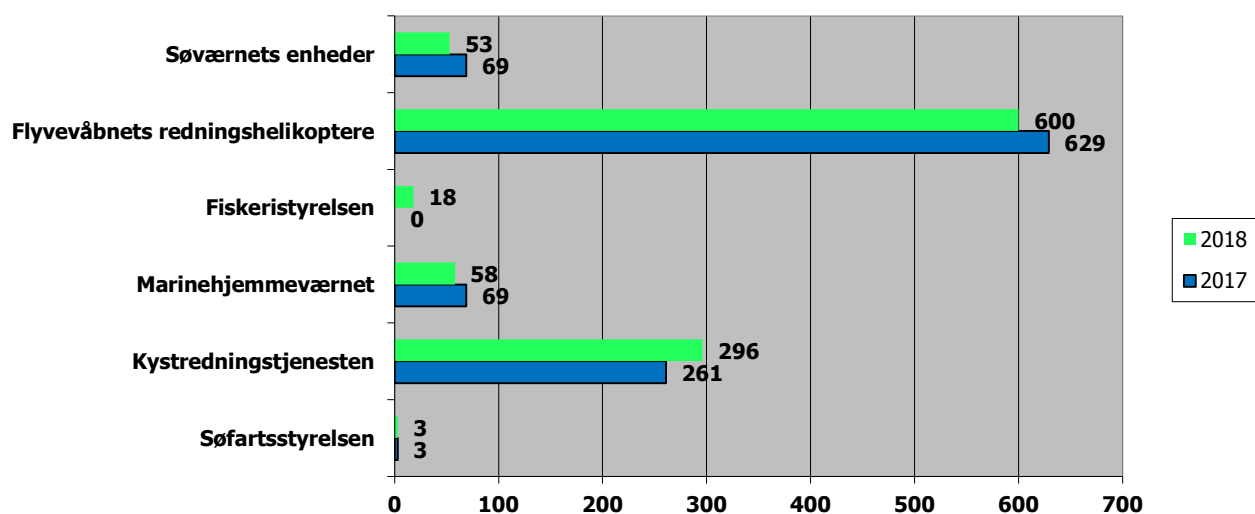
- Rønne til København: 56 rekvisitioner (Region Hovedstaden)
- Læsø til Jylland: 49 rekvisitioner (Region Nordjylland)
- Ærø til Fyn: 9 rekvisitioner (Region Syddanmark)
- Samsø til Jylland: 18 rekvisitioner (Region Midtjylland)

De resterende 75 rekvisitioner fordeler sig jævnt inden for de enkelte regioners geografiske områder.

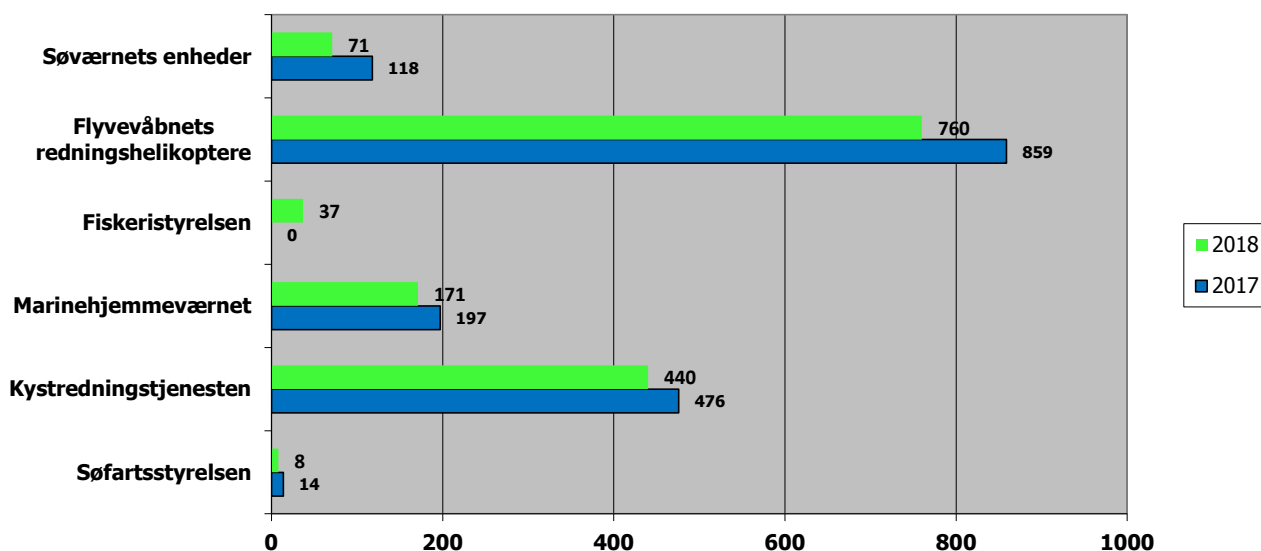
Anvendte ressourcer til redning

Antallet af udkald samt forbrug af timer for de permanente ressourcer er opgjort i figur 13 og 14. Udover ovennævnte var der i 2018 bidrag fra en række andre, ikke-permanente myndigheder og institutioner.

Figur 13. Antallet af udkald fordelt på redningsenheder i 2017 og 2018.



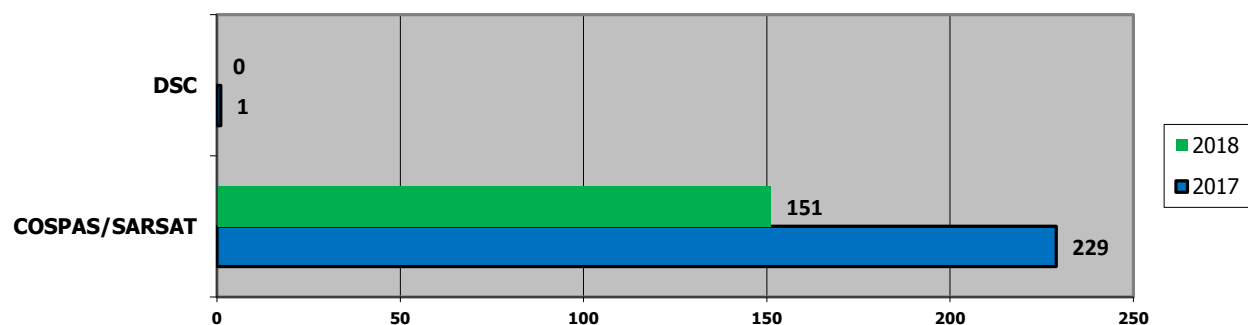
Figur 14. Antallet af timer, som de permanente redningsressourcer har været indsat i 2017 og 2018.



Elektroniske alarmer

Sø- og flyveredningstjenesten har i 2018 registreret i alt 151 alarmer fra Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)⁴. Inden for de enkelte GMDSS-elementer var antallet af alarmer fordelt med 151 COSPAS-SARSAT⁵ og 0 DSC⁶ alarmer.

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



Mål og resultatkrav for søredningstjenesten

I 2018 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

⁴ 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).

⁵ 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.

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

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 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 1095 sejldøgn.	Opfyldt
Flyverkommandoen 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
Søværnskommandoen skal opretholde døgnvagt ved 21 redningsstationer.	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".	Opfyldt
Samlet vurdering for beredskabet	Opfyldt

Målopfyldelsen for beredskabet vurderes samlet set som "opfyldt". Følgende skal fremhæves vedrørende de enkelte delelementer i beredskabet:

- Redningshelikoptere stationeret i hhv. Aalborg, Skrydstrup og Roskilde har opretholdt 1095 beredskabsdøgn, hvilket er resultatkravet. Hermed er målkravet opfyldt. Der har været udfald på helikopterne, primært af tekniske årsager, svarende til sammenlagt 134 timer. En redningshelikopter har i 2018 været stationeret i Rønne Lufthavn i alt tre gange, svarende til 2,5 beredskabsdøgn. De 134 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 ti-

mer har været jævnt fordelt hen over 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 få timer af gangen, indtil SAR vagten igen har været fuldt operativ. Målet er derfor opfyldt. Det bemærkes desuden, at der i hele 2018 (alle dage) har været mindst to operative helikoptere i det planlagte beredskab.

- Fiskeristyrelsens fiskerikontrolskibe "VESTKYSTEN" og "HAVØRNEN" har leveret 641 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 620 sejldøgn, hvilket giver målopfyldelsen "Opfyldt".
- Fiskeristyrelsen fiskerikontrolskib "HAVTERNEN" har leveret 247 dage med sejlads i forhold til resultatkravet på 240 dage, hvilket giver målopfyldelsen "Opfyldt".
- Søværnets tre maritime indsatsenheder har i 2018 leveret 1095 sejldøgn i forhold til resultatkravet på 1095 døgn, hvilket giver målopfyldelsen "Opfyldt".
- Søværnet har opretholdt døgnvagt ved 21 redningsstationer. Motorredningsbådernes funktionstid har i 2018 været på 89,8 procent, hvor kravet er 95 procent. De lette redningsbåde har i 2018 haft en funktionstid på 99,0 procent, hvor kravet er 98 procent. Redningskøretøjernes funktionstid har i 2018 været på 99,5 procent, hvor kravet er 98 procent.
- Motorredningsbåd (MRB)-kapacitetens målopfyldelse vurderes ikke tilfredsstillende med en målopfyldelse på 89,8 procent, hvilket primært skyldes MRB 34 (ved Redningsstation ANHOLT), som gennem året ikke har kunnet opretholde relevant beredskab. I slutningen af 2018 besluttede Søværnskommandoen at henlægge MRB 34 ved kaj. Der er ikke indsat reservekapacitet for MRB 34, da Kystredningstjenesten ikke råder over relevante både i reserve. Kystredningstjenesten afventer en midlertidig erstatning for MRB 34 forventeligt fra ultimo september 2019. Målopfyldelsen for Kystredningstjenesten vurderes samlet set som "opfyldt".
- Marinehjemmeværnet har med deres 27 fartøjer leveret 9.741 beredskabsdøgn i forhold til resultatkravet på 9.362 beredskabsdøgn. Dette giver samlet målopfyldelsen "Opfyldt".
- Søfartsstyrelsen har været aktiveret tre gange i 2018. 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 seks min. Den gennemsnitlige reaktionstid skal være under fem min.	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.	Delvist Opfyldt Opfyldt

Den maksimale reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 2200-0700 er 30 min. i mindst 98 procent af indsættelserne.	Opfyldt
Den gennemsnitlige reaktionstid for indsættelse af redningshelikopter indenfor tidsrummet 2200-0700 er op til 25 min.	Opfyldt
Den maksimale reaktionstid for Fiskeristyrelsens skibe er 30 min. 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
Samlet vurdering af reaktionstiden	Opfyldt

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

- Joint Rescue Coordination Center reaktionstid har i 422 tilfælde ud af 426 været inden for den maksimalt fastsatte reaktionstid, svarende til 99 procent. Dermed er målkravet opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid var 3 minutter og 20 sekunder, og dermed er målkravet opfyldt. Årsagen til den manglende opfyldelse af reaktionstiden i de fire resterende tilfælde er, at det har været nødvendigt at indhente præciserende eller supplerende information, inden en beslutning om iværksættelse af aktion er blevet truffet.
- Flyvevåbnets redningshelikoptere har i 2018 i tidsrummet kl. 0700-2200 udført 278 SAR-missioner. Af disse var reaktionstiden mindre end 15 minutter i 266 tilfælde, hvilket svarer til 95,7 pct. af missionerne, og dermed er målkravet delvist opfyldt. Årsagen til den manglende opfyldelse kommer af missioner, hvor det har været nødvendigt enten at få yderligere oplysninger eller tanke ekstra brændstof. Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 0700-2200 var i 2018 otte minutter, hvorved målkravet er opfyldt.
- Flyvevåbnets redningshelikoptere har i tidsrummet mellem kl. 2200-0700 i 2018 udført 57 SAR-missioner. Alle havde en reaktionstid på mindre end 30 minutter, hvilket svarer til 100 pct. af missionerne, og dermed er målkravet opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid for tidsrummet mellem kl. 2200-0700 var 12 minutter, og dermed er målkravet opfyldt.
- Fiskeristyrelsens inspektions- og redningsskibe har været involveret i 18 eftersøgnings- og redningsaktioner. Alle indsættelser havde en reaktionstid på under 30 minutter, og dermed er målkravet opfyldt.
- Kystredningstjenestens enheder har i 291 tilfælde ud af 296 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 2018 involveret i 58 redningsaktioner. I 53 tilfælde var reaktionstiden mindre end 60 minutter, svarende til 91,3 procent, og dermed er målkravet delvist opfyldt. Den gennemsnitlige reaktionstid var 25 minutter, dermed er målkravet opfyldt.
- Søfartsstyrelsens enheder har været indsat tre gange. I alle tilfælde med en reaktionstid 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 15,
- Der er fortsat to savnede personer.
- Af 414 personer i nød i det danske SAR-område, er der reddet 397, svarende til 96,0 pct.

Uddannelse

Operative enheder, som er fast tilknyttet søredningstjenesten, deltager i minimum én sørednings- eller samarbejdsøvelse inden for en toårig periode.	Opfyldt
<p>Der gennemføres som minimum:</p> <ul style="list-style-type: none"> • én national øvelse hvert andet år, som inddrager alle myndigheder med operative ressourcer i søredningstjenesten. • én øvelse hver andet år, som har karakter af og fokus på redning i forbindelse med en maritim katastrofe. • én international øvelse hvert tredje år, som tilstræbes på skift at involvere lande, med hvem Danmark har operative samarbejdsaftaler. 	

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

- Marinestaben (fra 2019 Søværnskommandoen) har i 2018 gennemført to mindre nationale SAR-øvelser med træning på enheds- og On Scene Coordinator (OSC)-niveau samt én større øvelse. 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 Joint Rescue Coordination Center 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 2018 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 96 procent, hvorved mål- og resultatkravet er opfyldt.

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd kan konkludere, at 2018 for sø- og flyveredningstjenesten har været et år med en svag stigning i antallet af redningsoperationer. I 2018 er 15 personer omkomne som følge af søulykker, hvilket er et fald ift. 2017, hvor der var 19 omkomne.