

**SKIBSFARTENS OG LUFTFARTENS  
REDNINGSRÅD**

# **SAR DANMARK**

**(Bind I)**

## **ORGANISATION**

NOVEMBER 2017

Skibsfartens og Luftfartens  
Redningsråd  
Forsvarsministeriet  
Holmens Kanal 42  
1060 København K

## FORORD

På foranledning af Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd er SAR DANMARK udgivet i to bind. »SAR DANMARK – Organisation« og »SAR DANMARK – Operativ Manual«, der begge er udarbejdet til brug for sø- og flyveredningstjenesten.

Dette bind I, »SAR DANMARK – Organisation«, opstiller fælles, klare og enkle regler for alle komponenter, der indgår i eller bistår sø- og flyveredningstjenesten.

Bind I omfatter ledelse og samvirke under eftersøgnings- og redningsoperationer i Danmark. Indholdet dækker endvidere JRCC Danmarks samarbejde med én eller flere udenlandske redningstjenester, andre redningscentralers virke samt On Scene Coordinators (OSC)/områdelederens ansvar samt pligter under eftersøgnings- og redningsoperationer. Bind I er opdelt i kapitlerne 1 til 5, der beskriver de overordnede principper og procedurer, samt en række tillæg med detaljerede oplysninger om kommunikation, nationale SAR-planer, internationale SAR-aftaler og myndigheder med særlige forpligtelser mv.

Indholdet i SAR DANMARK er godkendt af de ministerier, der er repræsenteret i Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd.

SAR DANMARK udgives ved Skibsfartens og Luftfartens Redningsråds foranstaltning, idet publikationsudvalget under den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjenesten, Danmark i praksis varetager denne opgave. Forslag til ændringer eller opdateringer fremsendes til sekretæren for Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd, Forsvarsministeriet, Holmens Kanal 42, 1060 København K. SAR Danmark udgives elektronisk og findes på Værnsfælles Forsvarskommando, Marinestabens hjemmeside, [www.forsvaret.dk/mst](http://www.forsvaret.dk/mst) hvorfra den frit kan hentes og kopieres.

Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd, november 2017

## INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>FORORD</b> .....	<b>I</b>
<b>INDHOLDSFORTEGNELSE</b> .....	<b>II</b>
<b>RETTELSESSKEMA</b> .....	<b>VII</b>
<b>1. DEFINITIONER OG FORKORTELSER INDEN FOR EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSTJENESTEN</b> .....	<b>1-1</b>
<b>2. ORGANISATION OG ANSVARSOMRÅDER</b> .....	<b>2-1</b>
<b>2.1. ANSVARFORDDELING</b> .....	<b>2-1</b>
2.1.1.    GENERELT.....	2-1
2.1.2.    INTERNATIONALE FORHOLD .....	2-1
2.1.3.    NATIONALT .....	2-1
2.1.4.    OPERATIVT .....	2-2
2.1.5.    GEOGRAFISK.....	2-2
2.1.6.    REDNINGSRÅDET .....	2-3
2.1.7.    DEN OPERATIVE KONTAKTGRUPPE FOR SØREDNINGSTJENESTEN, DANMARK.....	2-4
<b>2.2. OPERATIVE FORHOLD</b> .....	<b>2-4</b>
2.2.1.    LEDELSE .....	2-4
2.2.2.    REDNINGSCENTRALER .....	2-4
2.2.3.    ON-SCENE CO-ORDINATOR (OSC) .....	2-5
2.2.4.    AIR CRAFT CO-ORDINATOR (ACO).....	2-5
2.2.5.    INDSATS OG DELEGERING.....	2-5
2.2.6.    KOMMUNIKATION .....	2-6
<b>2.3. RESSOURCER</b> .....	<b>2-6</b>
2.3.1.    GENERELT.....	2-6
2.3.2.    STATSLIGE .....	2-6
2.3.3.    KOMMUNALE.....	2-7
2.3.4.    PRIVATE.....	2-7
2.3.5.    FRIVILLIGE .....	2-8
<b>2.4. INTERNATIONALE RESSOURCER</b> .....	<b>2-8</b>
2.4.1.    SAMARBEJDE MELLEM REDNINGSCENTRALER .....	2-8
2.4.2.    RESSOURCER TIL RÅDIGHED .....	2-8
2.4.3.    SATELLITSYSTEMER .....	2-9
<b>2.5. SAR-AFTALER OG -PLANER</b> .....	<b>2-9</b>
2.5.1.    SAR-AFTALER.....	2-9
2.5.2.    SAR-PLANER .....	2-9

<b>3. PLANLÆGNING AF EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSOPERATIONER .....</b>	<b>3-1</b>
<b>3.1. INTERNATIONALT .....</b>	<b>3-1</b>
3.1.1. SØREDNINGSTJENESTE .....	3-1
3.1.2. FLYVEREDNINGSTJENESTE .....	3-1
3.1.3. MANUAL FOR AERONAUTISKE OG MARITIME EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSTJENESTER – IAMSAR .....	3-2
<b>3.2. NATIONALT .....</b>	<b>3-2</b>
 <b>4. ALARMERING SAMT IVÆRKSÆTTELSE AF EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSOPERATIONER .....</b>	 <b>1</b>
<b>4.1. ALARMERING .....</b>	<b>1</b>
<b>4.2. EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSOPERATIONER .....</b>	<b>1</b>
<b>4.3. TERMINERING AF SAR-OPERATIONER .....</b>	<b>1</b>
<b>BILAG 1 TIL KAPITEL 4 FLOWDIAGRAM (KOORDINATION OG KOMMUNIKATION) .....</b>	<b>1</b>
<b>BILAG 2 TIL KAPITEL 4 DEFINITIONER OG BESKRIVELSER AF KRITISKE SITUATIONER, DER GIVER ANLEDNING TIL, AT EN REDNINGSCENTRAL AKTIVERES .....</b>	<b>1</b>
 <b>5. SAMARBEJDE OG PROCEDURER.....</b>	 <b>1</b>
<b>5.1. GENERELT.....</b>	<b>1</b>
<b>5.2. ALARMERINGEN.....</b>	<b>1</b>
<b>5.3. INDLEDENDE INDSATS.....</b>	<b>1</b>
<b>5.4. SITUATIONSBEDØMMELSE/IVÆRKSÆTTELSE .....</b>	<b>3</b>
<b>5.5. DET VIDERE SAMARBEJDE .....</b>	<b>4</b>
5.5.1. OSC VIRKE .....	4
5.5.2. INDSATSLEDERS (ISL) VIRKE .....	4
<b>5.6. SAR-OPERATIONERS terminering .....</b>	<b>5</b>
5.6.1. EFTERSØGNINGSOPERATIONER.....	5
5.6.2. REDNINGSOPERATIONER.....	5
<b>5.7. SAMARBEJDE OG PROCEDURER I ØVRIGT .....</b>	<b>6</b>
5.7.1. checklister .....	6
5.7.2. JURNALER.....	6
5.7.3. STANDARDFORMATER .....	7
5.7.4. RADIO MEDICAL.....	7
5.7.5. PATIENTEVAKUERINGER .....	8
5.7.6. NØDFOREBYGGENDE OPERATIONER .....	8
<b>BILAG 1 TIL KAPITEL 5 IAMSAR SITREP FORMAT .....</b>	<b>1</b>

<b>TILLÆG A KOMMUNIKATION</b> .....	<b>1</b>
<b>1. VARETAGELSE AF OFFENTLIG RADIOSIKKERHEDSTJENESTE</b> .....	<b>1</b>
<b>2. RADIOKOMMUNIKATION VED EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSOPERATIONER I</b> .....	<b>1</b>
2.1.    GENERELT OM LUFTFARTENS ANVENDELSE AF FREKVENSER I FORBINDELSE MED KRITISKE SITUATIONER.....	1
2.2.    ANVENDTE FREKVENSER .....	1
<b>3. RADIOKOMMUNIKATION VED EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSOPERATIONER I FORBINDELSE MED NØDSTEDTE SKIBE SAMT HAVANLÆG</b> .....	<b>2</b>
3.1.    LYNGBY RADIO. ....	2
3.2.    GENERELT OM FREKVENSER OG FORMER FOR MARITIM RADIOKOMMUNIKATION. ....	2
3.3.    KOMMUNIKATION VIA INMARSATS MARITIME SATELLITTJENESTER. ....	2
3.4.    SPECIFIKKE FREKVENSER FOR RADIOKOMMUNIKATION I FORBINDELSE MED ALARMERING SAMT EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSOPERATIONER. ....	2
<b>4. MODTAGNING OG POSITIONSBESTEMMELSE AF SIGNALER FRA NØDRADIOSENDERE</b> .....	<b>3</b>
4.1.    406 MHZ NØDRADIOSENDERE. ....	3
<b>5. ANDRE RADIOKOMMUNIKATIONSMETODER</b> .....	<b>3</b>
5.1.    MOBILTELEFONER .....	3
<b>BILAG 1 TIL TILLÆG A AFLYTNING AF LUFTFARTENS NØDFREKVENSER</b> .....	<b>1</b>
<b>BILAG 2 TIL TILLÆG A OVERSIGT OVER LYNGBY RADIO VHF KANALER</b> .....	<b>1</b>
<b>BILAG 3 TIL TILLÆG A INMARSAT DÆKNINGSOMRÅDE</b> .....	<b>1</b>
<b>BILAG 4 TIL TILLÆG A SINE KOMMUNIKATIONSTEGNINGER</b> .....	<b>1</b>
REDNINGSAKTION MED ON SCENE COORDINATOR UDPEGET .....	1
SINE KOMMUNIKATION I FORBINDELSE MED MAS OPERATION .....	2
<b>BILAG 5 TIL TILLÆG A KALDESIGNALER ANVENDT I JRCC DK ANSVARSOMRÅDE</b> .....	<b>1</b>
<b>TILLÆG B JRCC DANMARK SAR-PLAN</b> .....	<b>1</b>
<b>1. GENERELT</b> .....	<b>1</b>
<b>2. ANDEN ASSISTANCE</b> .....	<b>1</b>
<b>3. JRCC DANMARK RESSOURCER</b> .....	<b>2</b>
<b>4. LEDELSE</b> .....	<b>3</b>
<b>5. SAMARBEJDE MED POLITI OG BEREDSKABSMYNDIGHEDER</b> .....	<b>4</b>
<b>6. PRESSEFORHOLD</b> .....	<b>4</b>
<b>7. MIDLERTIDIGE RESTRIKTIONER I LUFTRUMMET</b> .....	<b>4</b>
<b>8. ADRESSE OG TELEFONNUMRE</b> .....	<b>5</b>

BILAG 1 TIL TILLÆG B JRCC DANMARKS GEOGRAFISKE ANSVARSOMRÅDE .....	1
BILAG 2 TIL TILLÆG B KYSTREDNINGSTJENESTENS REDNINGSSTATIONER .....	1
BILAG 3 TIL TILLÆG B MARINEHJEMMEVÆRNETS FARTØJER .....	1
BILAG 4 TIL TILLÆG B FISKERISTYRELSENS FISKERIKONTROLSKIBE .....	1
<b>TILLÆG C RIGSPOLITIETS BESTEMMELSER OM POLITIETS BISTAND I EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSTJENESTEN.....</b>	<b>1</b>
<b>1. GENERELT.....</b>	<b>1</b>
1.1. UNDERRETNING AF POLITIET .....	1
1.2. KOORDINERENDE LEDELSE.....	1
<b>2. SØREDNINGSTJENESTEN .....</b>	<b>1</b>
2.1. EFTERSØGNING .....	1
2.2. SØULYKKER.....	2
2.3. VIDEREGIVELSE AF MELDINGER .....	2
2.4. SKIBSULYKKER VED KAJ .....	3
<b>3. FLYVEREDNINGSTJENESTEN .....</b>	<b>3</b>
3.1. EFTERSØGNING .....	3
3.2. FLYVEULYKKER.....	3
<b>4. FORBINDELSESOFFICERSORDNING .....</b>	<b>4</b>
<b>5. ADRESSER OG TELEFONNUMRE.....</b>	<b>4</b>
BILAG 1 TIL TILLÆG C KONTAKTOPLYSNINGER FOR POLITIKREDSE.....	1
BILAG 2 TIL TILLÆG C KORT OVER POLITIKREDSE .....	1
<b>TILLÆG D SAR-AFTALER .....</b>	<b>1</b>
<b>1. GENERELT.....</b>	<b>1</b>
<b>2. NORDISK REDNINGSOVERENSKOMST .....</b>	<b>2</b>
<b>3. DANMARK - SVERIGE.....</b>	<b>6</b>
<b>4. DANMARK - NORGE .....</b>	<b>15</b>
<b>5. DANMARK- TYSKLAND .....</b>	<b>19</b>
<b>6. DANMARK - POLEN .....</b>	<b>26</b>
<b>7. DANMARK - STORBRITANNIEN.....</b>	<b>35</b>
<b>TILLÆG E REFERENCER .....</b>	<b>1</b>

<b>TILLÆG F SAR DEFINITION.....</b>	<b>1</b>
<b>1. GENERELT.....</b>	<b>1</b>
1.1. DEFINITIONER.....	1

### RETTELSESSKEMA

Rettelse nr. og dato	Udført dato	Udført af (underskrift, stilling og myndighed)
Ny udgivelse	NOV 2017	Værnsfælles Forsvarskommando,



## 1. DEFINITIONER OG FORKORTELSER INDEN FOR EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSTJENESTEN

ACC	Area Control Centre / Områdekontrolcentral
ACO	Aircraft Co-ordinator. Områdeleder for luftfartøjer (se områdeleder)
Alarmeringstjeneste	En tjeneste, der har til opgave at underrette henholdsvis kontrolcentral eller flyveinformationscentral om luftfartøjer, der har behov for eftersøgnings- og redningstjeneste, samt i fornødent omfang at assistere disse.
ALERFA	Kodeord for beredskabsfase (Alert Phase) (se beredskabsfase).
ARCC	Aeronautical Rescue Co-ordination Centre (se redningscentral).
ARSC	Aeronautical Rescue Sub-Centre.
ATA	Actual Time of Arrival
ATC	Air Traffic Control
ATD	Actual Time of Departure
Beredskabs- fase	En situation, hvor der næres frygt for et skibs eller et luftfartøjs og de ombordværendes sikkerhed
C	Coverage Factor. (Dækningsfaktoren).
COSPAS- SARSAT	Satellitesystem til positionsbestemmelse af nødudsendelser.
CSP	Commence Search Point/Position. (Startpositionen for eftersøgningen).
DATUM	Den mest sandsynlige position for det eftersøgte objekt.
DMB	Datum Marker Buoy.
DETRESFA	Kodeord for nødfase (Distress Phase) (se nødfase).
DR	Dead Reckoning. Bestikregning
DR <sub>e</sub>	Bestikfejl
DSC	Digital Selective Calling.
DSP	Drift Start Position.
DTG	Date Time Group
EEZ	Exclusive Economic Zone.
Eftersøgnings- og rednings- region	Et afgrænset område inden for hvilket, der udføres eftersøgnings- og redningstjenester.
ELT	Emergency Locator Transmitter.
ETA	Estimated Time of Arrival.
ETD	Estimated Time of Departure.
EPIRB	Emergency Position Indicating Radio Beacon.

F <sub>f</sub>	Fatigue Factor. Træthedsfaktor.
FIR	Flight Information Region. Et nærmere fastsat luftrum, inden for hvilket der udøves flyveinformations- og alarmeringstjeneste (flyveinformationsregion).
FLIR	Forward Looking Infra Red
FST	Flyverstaben
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System (Globalt maritimt nød- og sikkerhedskommunikationssystem).
IAMSAR	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual. Fælles ICAO og IMO håndbog om aeronautiske og maritime redningstjenester.
ICAO	International Civil Aviation Organization
IMO	International Maritime Organization
INCERFA	Kodeord for uvishedsfase (Uncertainty Phase) (se uvishedsfase)
INMARSAT	Satellitesystem for maritim, aeronautisk og landmobil kommunikation, herunder maritime nød- og sikkerhedstjenester og opfangning af signaler fra visse nødradiopejlesendere
ISL	Indsatsleder (Politi eller Redningsberedskab)
ITU	International Telecommunication Union
JOC	Joint Operations Centre
JRCC	Joint (aeronautical and maritime) Rescue Co-ordination Centre
Lokalleder	Udpeget lokal, landbaseret myndighed, der leder og koordinerer indsatsen på stedet
LKP	Last Known Position. Sidst kendte position
LW	Leeway
MHV	Marinehjemmeværnet
MOC	Maritimt Overvågningscenter
MPA	Maritime Patrol Aircraft
MRCC	Maritime Rescue Co-ordination Centre (se redningscentral).
MST	Marinestaben
NOTAM	Notice to Airmen
NSIOC	Nationalt Situations- og Operations Center (Politi)
Nødfase	En situation, hvor der er rimelig vished for, at et skib, et luftfartøj og dets ombordværende er i alvorlig og umiddelbar fare og behøver øjeblikkelig assistance.
Områdeleder	Føreren af en redningsenhed som for tilfældet er udpeget til at lede og koordinere eftersøgnings- og redningsoperationer i et bestemt eftersøgningsområde

OSC	On Scene Coordinator (se områdeleder).
OTC	Off-shore traffic controller co-ordination.
POD	Probability Of Detection
POC	Probability Of Containment
POS	Probability Of Succes.
RADIO MEDICAL	Ordning hvorigennem søfarende kan søge lægerådgivning til søs.
RCC	Rescue Co-ordination Centre (se redningscentral).
RDV	Resulting Drift Vector. Resulterende driftvektor.
Rednings- central	En enhed, som inden for en eftersøgnings- og redningsregion er ansvarlig for organiseringen af eftersøgnings- og redningstjeneste og for samordningen af eftersøgnings- og redningsaktioner inden for denne region (Rescue Co-ordination Centre).
Rednings- undercentral	En enhed, oprettet for at assistere en redningscentral inden for en nærmere afgrænset del af dens eftersøgnings- og redningsregion, og som er underlagt den pågældende redningscentral (Rescue-Sub-Centre).
Redningsrådet	Se Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd.
RPC	Rigspolitichefen
RSC	Rescue-Sub-Centre (se redningsundercentral).
S	Track Spacing. (Sporbredde).
SAR	Search and Rescue. Eftersøgning og redning.
SAR konvention	International konvention af 27. april 1979 om maritim eftersøgning og redning, med senere ændringer.
SAR-operation	Den koordinerede indsats, ledet af en redningscentral, for at eftersøge og redde personer i nød.
SFS	Søfartsstyrelsen
Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd	Permanent og rådgivende organ for ministerier, styrelser og direktorater, der bidrager til SAR-tjenesten.
SITREP	Situation Report.
SMC	Search And Rescue Mission Coordinator
SOE	Søværnets OvervågningsEnhed
SPOC	SAR Point of Contact
SRR	Search and Rescue Region (se eftersøgnings- og redningsregion).
SRU	Search and Rescue Unit. (Eftersøgnings- og redningsenhed).
TMA	Terminal Area. Terminalområde.

TBST	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
TWC	Total Water Current.
Uvishedsfase	En situation, hvor der består uvished for et skibs eller et luftfartøjs og de ombordværendes sikkerhed.
$F_v$	Fartkorrektion
VFK	Værnsfælles Forsvarskommando.
VTS	Vessel Traffic Service.
W	Sweep Width.
$F_w$	Vejrkorrektionsfaktor
$W_u$	Sweep Width. Ukorrigeret.
$W_c$	Sweep Width. Korrigeret.
$X_{\text{fejl}}$	Navigationsfejl. (Nødstedte enhed).
$Y_{\text{fejl}}$	Navigationsfejl. (SRU).

## 2. ORGANISATION OG ANSVARSOMRÅDER

### 2.1. ANSVARSFORDELING

#### 2.1.1. GENERELT

I Danmark er der oprettet en eftersøgnings- og redningstjeneste, daglig benævnt SAR-tjenesten (Search and Rescue). Opgaver, organisation og ansvar er fastlagt i henhold til internationale forpligtelser, nationale behov og aftaler indgået mellem såvel nationale som internationale bidragsydere.

SAR-tjenesten har til formål at sikre, at der under hensigtsmæssig anvendelse af de til rådighed stående midler ydes den bedst mulige indsats for redning af nødstedte. Fastlagte grænser for ansvarsområder tjener primært planlægningsformål og må aldrig blive en hindring for den mest hensigtsmæssige indsættelse af hjælpeforanstaltninger i en nødsituation.

Den danske SAR-tjeneste er organiseret i Joint Rescue Co-ordination Centre Danmark (JRCC Danmark) med ansvar for at assistere nødstedte personer, skibe, luftfartøjer og havanlæg.

#### 2.1.2. INTERNATIONALE FORHOLD

Eftersøgnings- og redningssamarbejdet nationerne imellem er reguleret ved internationale konventioner og bilaterale aftaler. De nationale organisationers samvirke og ansvarsfordeling i relation til tilgrænsende landes SAR-tjenester er tilrettelagt efter anbefalinger og vejledning fra den internationale maritime organisation, International Maritime Organization (IMO), for så vidt angår skibsfarten, og den internationale, civile luftfartsorganisation, International Civil Aviation Organization (ICAO), for så vidt angår luftfarten.

Begge organisationer, der beskrives nærmere i kapitel 3, udgiver i fællesskab publikationen "International Aeronautical and Maritime Search And Rescue manual (IAMSAR), hvis indhold er reflekteret i håndbogen (ligeledes beskrevet i kapitel 3).

#### 2.1.3. NATIONALT

Den danske SAR-organisation er opbygget med bidrag fra mange statslige myndigheder, suppleret med bidrag fra kommunale og private organisationer. Frivillige ressourcer er til rådighed, men indgår ikke formelt i organisationen.

Erhvervs – og Vækstministeren er ressortansvarlig for sejladsikkerheden i danske farvande. I henhold til § 6 i lov om sikkerhed til søs er der fastsat regler om sejladsikkerhed omfattende danske skibe globalt samt udenlandske skibe i dansk havn, på dansk søterritorium og i de danske eksklusive økonomiske zoner i det omfang det er foreneligt med international ret. Lovens beføjelser er delegeret til Søfartsstyrelsen.

SOLAS-konventionen (sø sikkerhedskonventionen) er implementeret i Danmark og heri pålægges danske skibe at yde bistand til redning af menneskeliv på søen, herunder at yde assistance til

redningstjenesterne. Lov om sikkerhed til søs implementerer endvidere andre IMO konventioner, resolutioner og cirkulærer.

Transport-, Bygnings og Boligministeriet er ansvarlig for alle forhold vedrørende civil luftfart i Danmark og er således ressortministerium for flyveredningstjenesten. Transport-, Bygnings og Boligministeriet har delegeret opgaven til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der udadtil over for den internationale luftfart og ICAO har ansvaret for flyveredningstjenesten.

Forsvarsministeriet (FMN) er ansvarlig for ledelsen og driften af SAR-organisationen. FMN har pålagt Værnsfælles Forsvarskommando (VFK) at varetage den daglige ledelse af SAR-tjenesten.

Opgavefordelingen er som følger:

- JRCC Danmark leder eftersøgnings- og redningsoperationer i forbindelse med nødstedte skibe og havanlæg samt nødstedte eller savnede personer, der formodes at befinde sig til havs eller i indre danske farvande.
- JRCC Danmark leder og koordinerer endvidere eftersøgnings- og redningsoperationer i forbindelse med savnede, nødstedte eller forulykkede luftfartøjer. Dog har politiet den koordinerende skadestedsledelse ved erkendte flyulykker på land.

JRCC Danmark kan under udførelse heraf anmode om assistance fra relevante myndigheder.

Politiet har den koordinerede ledelse under SAR-operationer i søer, moser, vandløb og havne j.fr. Beredskabslovens § 17.

- Eftersøgnings- og redningsaktioner i søer, moser og vandløb samt havne er en del af opgaverne for det kommunale redningsberedskab. Disse opgaver skal derfor indgå i dimensioneringen af det kommunale redningsberedskab.

Er der tale om bjærgning af f.eks. omkomne personer, er dette en politimæssig opgave, hvor politiet har til opgave at rekvirere de relevante beredskaber.

Politiet kan under udførelse heraf anmode om assistance fra relevante myndigheder.

Den daglige ledelse af SAR-tjenesten er delegeret til JRCC Danmark, som disponerer over de primære SAR-ressourcer.

#### 2.1.4.OPERATIVT

Redningstjenestens daglige ledelse udøves af JRCC Danmark, der er etableret og integreret i Forsvarets Operationscenter (JOC) ved Værnsfælles Forsvarskommando.

#### 2.1.5.GEOGRAFISK

Den internationale geografiske opdeling af eftersøgnings- og redningsområder er baseret på konventioner, aftaler, planer, rekommandationer eller praksis.

Det geografiske ansvarsområde for den danske SAR-organisation betegnes Search and Rescue Region (SRR). JRCC Danmarks geografiske ansvarsområde (SRR) fremgår af bilag 1 til tillæg B.

Den danske SAR-tjeneste er etableret inden for dette område, men hjælp kan også ydes uden for dansk SRR. Bilaterale SAR-aftaler er indgået mellem Danmark og nabolande.

Samarbejdsaftaler, der fastlægger særlige alarmerings- eller koordineringsprocedurer for specifikke geografiske områder, kan være etablerede såvel mellem indenlandske som udenlandske redningscentraler. Væsentlige SAR-aftaler er indeholdt i tillæg D til håndbogen.

#### 2.1.6.RESSOURCER OG ØKONOMI

SAR-tjenesten i Danmark er en organisation, hvor ledelsesfunktionerne og de officielt anerkendte og permanent etablerede ressourcer benævnes primære SAR-enheder. Den overvejende del af materiel og personel stilles til rådighed for den enkelte redningsoperation af ministerier, styrelser og styrelsesgrene i overensstemmelse med aftaler indgået mellem bidragsyderne. Udover statslige ressourcer indgår en række kommunale og privatejede ressourcer i SAR-organisationen.

Mellem redningstjenestens statslige led foretages ikke mellemregninger på udførte assistanceydelse i eftersøgnings- og redningsmæssigt øjemed jf. aftale af 1955-1957 mellem implicerede ministerier.

Frivillige ressourcer kan assistere SAR-tjenesten. De indgår ikke i organisationen og kan således heller ikke pålægges ansvar eller pligter udover, hvad der i øvrigt er lovmæssigt gældende.

Ved assistance iht. gældende internationale konventioner, ydes denne ufinansieret såfremt der er tale om redning af menneskeliv. Spørgsmål om forsikring og erstatningsansvar er SAR-organisationen uvedkommende.

#### 2.1.7.REDNINGSRÅDET

I medfør af anbefaling i betænkning af 27. juni 1957 om skibsfartens og luftfartens redningstjenester og efter aftale med berørte ministerier (Forsvarsministeriet, Justitsministeriet, Ministeriet for Grønland, Ministeriet for handel, håndværk, industri og søfart, Ministeriet for offentlige arbejder og Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet) er Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd (Redningsrådet) 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.

Redningsrådet består af 13 medlemmer, der udpeges af henholdsvis Forsvarsministeriet (7 medlemmer, herunder formand og sekretær), Justitsministeriet (1 medlem), Erhvervsministeriet (1 medlem), Miljø- og Fødevareministeriet (1 medlem), Transport-, Bygnings og Boligministeriet (1 medlem), Sundheds- og Ældreministeriet (1 medlem), Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet (1 medlem). Redningsrådets sammensætning og opgaver reguleres ved Forsvarsministeriets Cirkulære om Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd.

### 2.1.8. DEN OPERATIVE KONTAKTGRUPPE FOR SØREDNINGSTJENESTEN, DANMARK.

Underlagt Redningsrådet er den Operative Kontaktgruppe for Søredningstjenesten, Danmark (OKD). Generelt behandler OKD operative anliggender vedrørende koordinering, effektivisering og optimering af SAR-indsatsen – endvidere specifikke opgaver pålagt af Redningsrådet.

De faste medlemmer af OKD er følgende instanser:

Marinestaben (MST), Flyverstaben (FST), Værnsfælles Forsvarskommandos operationscenter (VFK-JOC), Beredskabsstyrelsen (BRS), Hjemmeværnskommandoen (HJK), Søfartsstyrelsen (SFS), Fiskeristyrelsen (LFST), Lyngby Radio (LYRA), Foreningen af Kommunale Beredskabschefer (FKB) og Rigspolitiet (RP).

Med observatørstatus i OKD indgår endvidere følgende:

Foreningen af Danske Redningsmænd (FDR), Eskadrille 722 (ESK722), 1. Eskadre (1 ESK), 2. Eskadre (2 ESK), Marinehjemmeværnet, Søværnets Center for Taktik (TAC), Fiskeriets Arbejdsmiljøråd (FAR), Danmarks Fiskeriforening (DF) og Regionsrådene (RE).

OKD afholder ordinært to halvårige møder under formandskab af VFK-JOC, som ligeledes indkalder og fremsender dagsorden til møderne. Gruppen indstiller forslag til FMN/Redningsrådet.

Formanden for OKD deltager i Redningsrådets ordinære møder.

## **2.2. OPERATIVE FORHOLD**

### 2.2.1. LEDELSE

Den operative ledelse af SAR-operationer udøves af JRCC Danmark, der er bemyndiget til at indsætte og lede tildelte ressourcer i SAR-operationer. Ledelsen omfatter beslutning om at iværksætte og afslutte operationer, pligten til at organisere og dirigere indsatte enheder og retten til at delegerede dele af ledelsen af en SAR-operation til kompetent lokal ledelse (ISL Politi/områdeleder/lokalleder).

### 2.2.2. REDNINGSCENTRALER

JRCC Danmark er, i overensstemmelse med aftaler mellem implicerede styrelser og styrelsesgrene, bemyndiget til at indsætte de civile og militære hjælpetjenester, der indgår i SAR-organisationen i eftersøgnings- og redningsoperationer. JRCC Danmark leder og koordinerer eftersøgning og redning inden for dansk ansvarsområde og er ansvarlig for omgående at kunne sætte redningstjenesten i funktion på den mest effektive og hensigtsmæssige måde.

Enkle og entydige principper for tildeling af den operative ledelse er en forudsætning for en effektiv SAR-tjeneste.



### 2.2.3. ON-SCENE CO-ORDINATOR (OSC)

Ofte er det hensigtsmæssigt at etablere en lokal ledelse på det sted eller i det område, hvor en SAR-operation foregår. Funktionen benævnes On-Scene Co-ordinator (OSC), og formålet er at koordinere og lede indsatsen på stedet. OSC udpeges efter følgende retningslinjer:

- Når et fartøj er i nød og ikke selv kan eller ønsker at varetage ledelsen, skal det fartøj (skib eller fly), som først ankommer til ulykkesstedet eller området, påtage sig funktionen som OSC.
- Såfremt fartøjet ikke er i stand hertil, eller det på grund af omstændighederne anser det for urimeligt eller overflødigt, kan JRCC Danmark tage beslutning om hvorvidt funktionen som OSC skal pålægges et bedre egnet fartøj.
- Ved større operationer, eller når forholdene taler herfor, kan JRCC Danmark i samarbejde med føreren af en redningsenhed (skib eller luftfartøj) udpege ressourceperson til at virke som OSC.
- JRCC Danmark kan beslutte selv at varetage OSC funktionen.

Ledelse af SAR-operationer tæt ved kysten, omkring havne og i smalle farvande vil ofte med fordel kunne delegeres til en lokal myndighed på land.

Ledelse på stedet udøves af en af JRCC Danmark udpeget lokal, kompetent myndighed, f.eks. politistation, kystredningsstation og i visse tilfælde et havnekontor. Funktionen benævnes lokalleder, hvis opgave er at lede og koordinere indsatsen på stedet og holde JRCC Danmark orienteret om situationen.

### 2.2.4. AIR CRAFT CO-ORDINATOR (ACO)

Ved operationer, hvor der indgår flere redningsluftfartøjer, kan JRCC Danmark eller evt. OSC udpege en egnet enhed til at varetage funktionen som Aircraft Co-ordinator (ACO).

ACO funktionen har til formål at lede og koordinere indsatte luftfartøjer.

- JRCC Danmark kan beslutte selv at varetage ACO funktionen.

### 2.2.5. INDSATS OG DELEGERING

Ethvert af redningstjenestens elementer er forpligtet til at udvise selvstændigt initiativ og efter omstændighederne straks at handle på en måde, som giver bedst mulighed for en succesfuld gennemførelse af en redningsoperation. Har et element disponeret uden først at have informeret JRCC Danmark, skal underretning finde sted hurtigst muligt herefter, således at der kan foretages en samlet og overordnet bedømmelse af situationen og en hensigtsmæssig koordination af den videre indsats.

Delegering af dele af den operative ledelse af en redningsoperation bestemmes i hvert enkelt tilfælde ud fra en samlet vurdering af situationen. Følgende, generelle principper vil være grundlæggende for beslutning om delegering:

- Beslutninger om iværksættelse og afslutning af SAR-operationer foretages af JRCC Danmark.
- Ved ulykker i forbindelse med moser, søer, vandløb og havne tages beslutningen om iværksættelse og afslutning af SAR-operationen af politiet.
- Ved søredningsoperationer, der er lokalt prægede og ikke inddrager flyvende eller udenlandske ressourcer, kan dele af opgaveløsningen uddelegeres til Indsatsleder (ISL) / OSC.
- Under flyveredningsoperationer vil den operative ledelse forblive ved JRCC Danmark.

#### 2.2.6. KOMMUNIKATION

Den offentlige radiosikkerhedstjeneste varetages for luftfartens vedkommende af Air Traffic Control (ATC) og for skibsfartens vedkommende af Lyngby Radio.

JRCC Danmark har desuden rådighed over Forsvarets og lufttrafiktjenestens kommunikationssystem. SAR-tjenestens ledelsesfunktioner er sammenkoblet ved direkte telefonforbindelser og/eller radioforbindelse.

### **2.3. RESSOURCER**

#### 2.3.1. GENERELT

Følgende ressourcer indgår i SAR-organisationen og kan i tilfælde af SAR-operationer disponeres af JRCC Danmark:

#### 2.3.2. STATSLIGE

Forsvaret bidrager med:

- Flyvevåbnets luftfartøjer.
- Kystredningstjenestens stationer, fartøjer og materiel.
- Søværnets skibe.
- Lyngby Radio.
- Enheder af Hjemmeværnet.
- Søværnets operative landorganisation.
- Flyvevåbnets Air Control Wing.
- Det statslige regionale redningsberedskab, Brandslukning i skibe til søs (MIRG).
- Beredskabsstyrelsens kemiske rådgivning vedrørende akutte uheld med farlige stoffer.
- Det statslige regionale redningsberedskab (Beredskabsstyrelsens Beredskabscentre).
- Enheder af Hæren.

Erhvervs- og Vækstministeriet bidrager med:

- Inspektionsfartøjer.

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri ( Fiskeristyrelsen) bidrager med:

- Fiskerikontrolskibe.

Politiet bidrager med:

- Politikredsens personel og materiel.
- Strandfogeder.

Miljøministeriet bidrager med:

- Kystdirektoratets personel og materiel.

Transport-, Bygnings og Boligministeriet bidrager med:

- Civile lufttrafiktjenesteenheders alarmeringstjenester og disses personel og materiel.

Anm.: Iht. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens bestemmelser er der på lufthavne, der anvendes til rute- og chartertrafik, etableret brand- og redningsberedskab. For nogle lufthavne inkluderer dette også en søredningstjeneste.

Danmarks Radio bidrager til SAR-tjenesten ved på anmodning at videreformidle efterlysninger og advarsler.

### 2.3.3. KOMMUNALE

En del kommuner besidder ressourcer, der er umiddelbart anvendelige i SAR-organisationen. Ressourcerne omfatter typisk:

- Havnenes personel og materiel.
- Det kommunale redningsberedskab.
- Redningsmateriel anskaffet til særlige formål, f. eks. livredningsfartøjer på badestrande.

Indsættelse af kommunale ressourcer rekvireres via 112 alarmcentralen.

### 2.3.4. PRIVATE

Privatejede ressourcer, der formelt indgår i SAR-organisationen, omfatter:

- INMARSAT kystjordstationen EIK, Norge.
- Private Lodsorganisationer

Derudover kan der gøres brug af privatejede rednings- og bjærgningsressourcer f.eks. Dansk Søredningsselskab (DSRS).

Uden for SAR-organisationen findes redningsressourcer i tilknytning til offshore industrien omfattende:

- Ledelsesfunktioner for havanlæg.
- Rednings- og bjærgningsskibe.
- Luftfartøjer.

Dette materiel kan forventes indsat på anmodning fra JRCC Danmark.

### 2.3.5.FRIVILLIGE

Ressourcer tilhørende søfartsskoler, sejlkubber, bådelaug mv. tilbyder ofte frivilligt at stille sig til rådighed for SAR-tjenesten. Sådanne ressourcer indgår ikke som primære SAR enheder i den formelle SAR-organisation, men aftaler kan på lokalt plan indgås mellem ejere af frivillige ressourcer og JRCC Danmark. Aftalerne må alene omfatte retningslinjer for den operative indsættelse af ressourcer. Spørgsmål om betaling, forsikring og erstatningsansvar er SAR-organisationen uvedkommende.

## **2.4. INTERNATIONALE RESSOURCER**

### 2.4.1.SAMARBEJDE MELLEML REDNINGSCENTRALER

Eftersøgnings- og redningsoperationer nødvendiggør ofte samarbejde mellem JRCC Danmark og de tilsvarende redningscentraler i nabolandene.

Samarbejdet omfatter såvel ledelsesmæssige forhold som assistance i form af ressourcer. Selvom landenes SAR-organisationer er forskelligt opbygget, gennemføres samarbejdet, uden hensyn til geografiske ansvarsområder, efter følgende hovedprincipper:

- Den redningscentral, der modtager alarmeringen, udøver den operative ledelse medmindre andet aftales.
- På anmodning bidrager øvrige redningscentraler med ressourcer til den redningscentral, der har den operative ledelse af en SAR-operation.

Hovedprincippet for samarbejdet er, at den redningscentral, der bedst kan løse opgaven, påtager sig den operative ledelse, medens alle øvrige bidrager med ressourcer efter behov.

Redningscentraler, der til daglig samarbejder med JRCC Danmark, omfatter:

- ARCC GLÜCKSBURG, Tyskland
- ARSC GDYNIA
- JRCC DEN HELDER, Holland
- JRCC NORTHERN NORWAY, Norge (Norwegian COSPAS-SARSAT Mission Control Centre)
- JRCC SOUTHERN NORWAY, Norge
- JRCC SWEDEN, Sverige
- JRCC GREENLAND
- Maritime & Coastguard Agency UK (MCA) og underlagte redningscentraler
- MRCC BREMEN, Tyskland
- MRCC GDYNIA, Polen
- UK ARCC (ved National Maritime Operations Centre Fareham)

### 2.4.2.RESSOURCER TIL RÅDIGHED

De nævnte redningscentralers ressourcer fremgår af internationale SAR-planer.

### 2.4.3.SATELLITSYSTEMER

#### COSPAS-SARSAT

Danmark deltager i et system benævnt COSPAS-SARSAT, der har til formål at positionsbestemme nødsignaler, der udsendes på 406 MHz båndet.

JRCC Danmark er Danmarks nationale SAR Point of Contact (SPOC) til COSPAS-SARSAT systemet og har i denne forbindelse adgang til nationale registre over danske, grønlandske og færøske nødradiosendere. Ansvar for opdatering af disse registre påhviler Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen med hensyn til luftfartøjer mens Søfartsstyrelsen har ansvaret for dansk registrerede skibe.

Nødsignaler, der kan henføres til dansk område eller dansk registrerede nødradiosendere, transmitteres til JRCC Danmark, der på baggrund af det modtagne iværksætter fornødne tiltag.

#### INMARSAT

Skibe, der kan kommunikere via det internationale maritime satellitsystem INMARSAT, kan sende nødmeldinger til og kommunikere med land via INMARSAT-systemets geostationære satellitter (se Tillæg A).

Nødmeldinger modtages af jordstationer og overføres automatisk til en redningscentral knyttet til den pågældende jordstation. Redningscentralen videresender herefter nødmeldingen til relevant redningscentral.. JRCC Danmark er dansk national SPOC i forbindelse med INMARSAT-systemet.

## **2.5. SAR-AFTALER OG -PLANER**

### 2.5.1.SAR-AFTALER

Eftersøgnings- og redningstjenestens internationale organisation er opbygget i henhold til anbefalinger indeholdt i internationale konventioner vedrørende luftfartens og søfartens forhold. Det praktiske samarbejde nationerne imellem fastsættes ved aftaler mellem de pågældende lande. SAR-aftaler er indeholdt i tillæg D til håndbogen.

### 2.5.2.SAR-PLANER

JRCC Danmark udarbejder SAR-plan for dansk ansvarsområde. Denne findes som tillæg B. I tilslutning hertil udarbejder Rigspolitichefen bestemmelser for politiets medvirken i sø- og flyveredningstjenesten, jf. tillæg C.

### 3. PLANLÆGNING AF EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSOPERATIONER

#### 3.1. INTERNATIONALT

##### 3.1.1. SØREDNINGSTJENESTE

Den internationale konvention om maritim eftersøgning og redning (SAR-konventionen) trådte i kraft den 22. juni 1985. Konventionens væsentligste formål er at lette samarbejdet mellem de enkelte landes søredningstjenester og mellem deltagerne i eftersøgnings- og redningsoperationer ved at etablere den lovlige og tekniske baggrund for en international eftersøgnings- og redningsplan.

SAR-konventionen fastsætter bl.a., at deltagerlandene:

- skal koordinere deres eftersøgnings- og redningsorganisationer,
- når som helst det er nødvendigt, bør koordinere deres eftersøgnings- og redningsoperationer med nabostaternes,
- bør indgå aftaler med nabostater om fastsættelse af betingelserne for redningsenheders adgang til eller over de respektive staters territorialfarvande eller territorier, samt
- bør indgå eftersøgnings- og redningsaftaler med nabostater med hensyn til samordning af materiel, indførelse af fælles procedurer og jævnlig afprøvning af de mellemstatlige kommunikationskanaler m.m.

##### 3.1.2. FLYVEREDNINGSTJENESTE

Annex 12 til den internationale civile luftfartsorganisations (ICAO) konvention under de Forenede Nationer angiver de internationale standarder og retningslinjer og anbefalede procedurer for flyveredningstjeneste med det formål at lette det internationale samarbejde. Annex 12, (gældende udgave) ikraftsat af ICAO's råd marts 1975, er gældende for medlemsstaterne i ICAO ved etablering, vedligeholdelse og drift af luftfartsorienterede eftersøgnings- og redningstjenester og dækker ud over medlemsstaternes territorier de dele af internationalt farvand eller områder, for hvilke ingen højhedsret er fastsat.

ICAO Annex 12 fastsætter, at medlemsstater:

- skal yde assistance til luftfartøjer i nød og til overlevende efter flyhavarier uden hensyntagen til sådanne luftfartøjers eller de overlevendes nationalitet,
- skal skitsere de eftersøgnings- og redningsregioner, for hvilke de yder eftersøgnings- og redningstjeneste, samt sikre at disse ikke overlapper hinanden,
- skal etablere en redningscentral i deres respektive eftersøgnings- og redningsregioner,
- skal koordinere organisationen af deres eftersøgnings- og redningstjenester indbyrdes,
- bør - under iagttagelse af gældende nationale love, bestemmelser og regulativer - tillade redningsenheder fra andre stater umiddelbar adgang til eller over sit territorialfarvand eller territorium, når formålet alene er at lokalisere et ulykkessted og redde overlevende efter en ulykke,
- så hurtigt som muligt bør anføre de eventuelle betingelser, på hvilke den påtænkte operation vil kunne udføres,
- bør indgå aftaler med nabostater, hvori betingelserne for redningsenheders adgang til staternes territorium fastlægges, og sikre at sådanne aftaler ved færrest mulige formaliteter fremmer adgangen for redningsenheder.

Danmark anvender ICAO Annex 12, der angiver de forhold, der skal tages hensyn til i forbindelse med det internationale samarbejde flyveredningstjenester imellem.

### 3.1.3. MANUAL FOR AERONAUTISKE OG MARITIME EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSTJENESTER – IAMSAR

De Forenede Nationers Internationale Maritime Organisation (IMO) udgiver i samarbejde med International Civil Aviation Organization (ICAO) en håndbog, International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR). Håndbogen specificerer og uddyber de internationale bestemmelser og anbefalinger om organisation og procedurer for aeronautiske og maritime eftersøgnings- og redningstjenester indeholdt i ICAO's Annex 12, IMO's konvention om maritim eftersøgning og redning samt ITU's Radioreglement.

Håndbogen er delt op i tre bind (VOL I. Organisation and Management, VOL II. Mission Coordination, VOL III. Mobile Facilities). VOL I og VOL II er til anvendelse ved JRCC Danmark og opstiller retningslinjer for oprettelse af SAR-organisationer og udførelse af eftersøgnings- og redningsoperationer, VOL III giver vejledning til personer, som under en nødsituation har behov for assistance fra andre, samt til enheder (skib/luftfartøj), som kan blive anmodet om enten at yde en sådan assistance eller at lede en eftersøgnings- og redningsoperation.

IAMSAR vol I, vol II og vol III opdateres hvert tredje år (sidst i 2016).

## **3.2. NATIONALT**

Planlægning og udførelse af SAR-operationer baseres på de i Tillæg E anførte dokumenter.

JRCC Danmark udarbejder nødvendige bestemmelser for udførelse af SAR-operationer inden for sit ansvarsområde. Bestemmelserne skal indeholde retningslinjer for koordination og samarbejde mellem de faste ressourcer i SAR organisationen.

Politidirektøren beslutter, i hvilken udstrækning lokalplanlægning er nødvendig med henblik på at koordinere Politiets indsats med JRCC Danmark,

Fastlagte grænser for ansvarsområder tjener primært planlægningsformål og må aldrig blive en hindring for den mest hensigtsmæssige indsættelse af hjælpeforanstaltninger i en nødsituation.

Det er for den effektive udførelse af en SAR-operation helt afgørende, at ledelsesansvaret er entydigt placeret og bekendtgjort. Det skal derfor klart aftales, hvem der er ansvarlig leder af operationen.

Denne aftale samt oplysning om ansvarshavende leder og områdeleder skal udveksles mellem involverede parter og meddeles til deltagende redningsenheder.

## **4. ALARMERING SAMT IVÆRKSÆTTELSE AF EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSOPERATIONER**

- Bilag: 1. Flowdiagram (koordination og kommunikation).  
2. Definitioner og beskrivelse af kritiske situationer, der giver anledning til, at en redningscentral aktiveres.

### **4.1. ALARMERING**

Underretning til JRCC Danmark eller politiet om forhold, der kræver eller kan føre til redningstjenestens aktivering, skal finde sted hurtigst muligt og foretages normalt af:

- Lyngby Radio vedrørende kritiske situationer for skibe og fartøjer udstyret med maritime radiokommunikationsanlæg,
- Lufttrafiktjenesteenheder vedrørende kritiske situationer for civile og militære luftfartøjer,
- andre myndigheder, der modtager anmeldelse om kritiske situationer til søs eller i luften, (se bilag 1 vedr. skematisk og principiel oversigt over koordinering).

Når JRCC Danmark modtager underretning fra andre end de ovenfor nævnte, vil den bedømme situationen og anvende den mest hensigtsmæssige fremgangsmåde i den pågældende kritiske situation.

Uanset ovenstående bestemmelser om underretning til JRCC Danmark skal lokale hjælpe- og redningsorganisationer, som umiddelbart vil kunne yde hjælp, først aktiveres.

### **4.2. EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSOPERATIONER.**

Efter omstændighederne skal JRCC Danmark lede eftersøgnings- og redningsoperationer i et snævert samarbejde med relevante myndigheder og institutioner.

Ethvert led skal holde JRCC Danmark bedst muligt underrettet om operationens forløb og om alle forhold, der skønnes at kunne have betydning for operationens videre udvikling. Omvendt skal JRCC Danmark i hensigtsmæssig rækkefølge holde de aktiverede øvrige led bedst muligt underrettet om foretagne dispositioner og om hovedtrækkene i operationens udvikling.

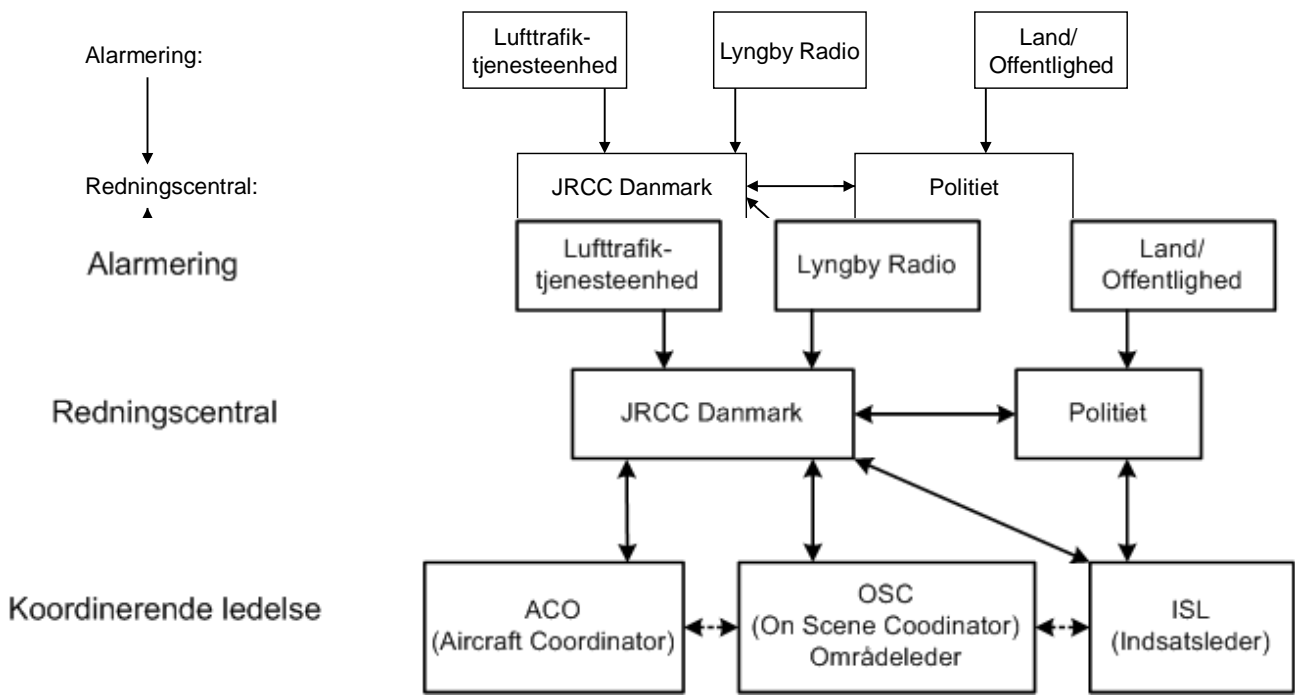
JRCC Danmarks ledende og koordinerende funktion ophører, når den situation, som har givet anledning til en operation, ikke mere kræver JRCC Danmarks assistance. For fartøjer, der er forulykkede, ophører JRCC Danmarks koordinerende og ledende funktioner, når ulykkesstedet er lokaliseret, og når den eller de nødstedte er bragt i sikkerhed. Ved en ændring af situationens status skal JRCC Danmark udsende melding herom.

### **4.3. TERMINERING AF SAR-OPERATIONER.**

Terminering af en SAR-operation, ledet af JRCC Danmark, påhviler alene JRCC Danmark.

Ved terminering af en SAR operation skal JRCC Danmark hurtigst muligt meddele dette, direkte eller indirekte, til indsatte ressourcer.





## **BILAG 2 TIL KAPITEL 4 DEFINITIONER OG BESKRIVELSER AF KRITISKE SITUATIONER, DER GIVER ANLEDNING TIL, AT EN REDNINGSCENTRAL AKTIVERES**

### **1. KRITISKE FASER**

Inden for luftfarten og søfarten anvendes nedennævnte definitioner og beskrivelser af kritiske situationer, der giver anledning til, at en redningscentral aktiveres.

#### **1.1. UVISHEDSFASE – Uncertainty Phase (Kodeord: INCERFA).**

##### Luftfart

En situation, hvor der hersker uvished om et luftfartøj og de ombordværendes sikkerhed.

Uvishedsfasen indtræffer, når:

- ingen meddelelse er modtaget fra et luftfartøj inden for 30 minutter efter det tidspunkt, hvor en meddelelse skulle have været modtaget, eller fra det tidspunkt, hvor et resultatløst forsøg på at etablere forbindelse blev gjort første gang, regnet fra det tidligste af disse tidspunkter, eller
- et luftfartøj ikke ankommer inden for 30 minutter efter det beregnede ankomsttidspunkt, som sidst er meddelt til eller beregnet af lufttrafiktjenesteenheder, regnet fra det seneste af disse tidspunkter, undtaget hvor der ikke hersker tvivl om luftfartøjets og de ombordværendes sikkerhed.

##### Søfart

En situation, hvor der består uvished for så vidt angår et skibs eller maritim installations og de ombordværendes sikkerhed.

Uvishedsfasen indtræffer blandt andet, når:

- et skib eller personer rapporteres ikke at være nået frem til bestemmelsesstedet til forventet tid, eller
- et skib eller personer – som på trods af aftale herom – ikke har udsendt en forventet positions- eller sikkerhedsmelding.

#### **1.2. BEREDSKABSFASE – Alert Phase (Kodeord: ALERFA).**

##### Luftfart

En situation, hvor der næres frygt for et luftfartøjs og de ombordværendes sikkerhed.

Beredskabsfasen indtræffer efter uvishedsfasen, når:

- gentagne forsøg på at etablere forbindelse med luftfartøjet eller forespørgsel hos andre relevante kilder ikke resulterer i nye oplysninger om luftfartøjet, eller
- et luftfartøj har fået landingsklaring og ikke lander inden for 5 minutter efter det beregnede landingstidspunkt, og forbindelse med luftfartøjet ikke har kunnet genoptages, eller
- der er modtaget oplysninger, hvoraf det fremgår, at luftfartøjets luftdygtighed er blevet forringet, men ikke i en sådan grad, at en nødlanding er sandsynlig, undtaget når der

foreligger oplysninger, som udelukker frygt for luftfartøjets og de ombordværendes sikkerhed, eller når

- et luftfartøj vides eller formodes at være udsat for en ulovlig handling.

### Søfart

En situation, hvor der næres frygt for et skibs eller maritim installations og de ombordværende personers sikkerhed. Beredskabsfasen indtræffer efter uvishedsfasen, når:

- gentagne forsøg på at etablere kontakt med skib eller personer er slået fejl, og når efterspørgsler rettet til andre relevante kilder har været resultatløs, eller
- modtagne oplysninger tilkendegiver, at et skibs sejladsmæssige egenskaber er nedsat, men ikke i en sådan grad, at der sandsynligvis foreligger en nødsituation.

## **1.3. NØDFASE – Distress Phase (Kodeord: DETRESFA).**

### Luftfart

En situation, hvori der er rimelig vished for, at et luftfartøj og dets ombordværende befinder sig i alvorlig og overhængende fare og har behov for øjeblikkelig assistance.

Nødfasen indtræffer efter beredskabsfasen, når:

- yderligere forsøg på at etablere forbindelse med luftfartøjet har vist sig resultatløse, og omfattende forespørgsler gør det sandsynligt at antage, at luftfartøjet er i nød, eller
- brændstofbeholdningen må anses for at være opbrugt eller utilstrækkelig til, at luftfartøjet kan nå i sikkerhed, eller
- der modtages oplysninger, hvoraf det fremgår, at luftfartøjets luftdygtighed er blevet forringet i en sådan grad, at en nødlanding må forventes, eller
- der modtages oplysninger om, eller der er rimelig vished for, at luftfartøjet er ved at nødlande eller har foretaget en nødlanding, undtaget når der er rimelig vished for, at luftfartøjet og de ombordværende ikke trues af alvorlig og overhængende fare og ikke behøver øjeblikkelig hjælp.

### Søfart

En situation, hvor der er rimelig vished for, at et skib eller maritim installation eller en person er i alvorlig og umiddelbar fare og behøver øjeblikkelig assistance.

Nødfasen indtræffer efter beredskabsfasen, når:

- der modtages sikre oplysninger om, at et skib eller en person er i alvorlig og øjeblikkelig fare og behøver øjeblikkelig assistance, eller
- yderligere resultatløse forsøg på at komme i kontakt med skib eller personer og yderligere omfattende resultatløse efterspørgsler peger mod sandsynligheden for, at et skib eller personer er i nød, eller
- der modtages oplysninger, som tilkendegiver, at et skibs sejladsmæssige egenskaber er nedsat i en sådan grad, at der sandsynligvis foreligger en nødsituation.

## **2. NØD-, IL- OG SIKKERHEDSSIGNALER**

Nødsignaler tilkendegiver, at alvorlig og overhængende fare er til stede, og at øjeblikkelig hjælp er ønsket.

Ilsignaler tilkendegiver, at den sendende station har en meget hastende melding at afgive vedrørende et skibs, et luftfartøjs eller et andet fartøjs sikkerhed eller vedrørende en eller flere personers sikkerhed.

Et luftfartøj kan ved hjælp af landingsprojektørerne eller positionslysene afgive et særligt ilsignal for at tilkendegive, at det er i vanskeligheder, som tvinger det til at lande, uden at signalet dog kræver ydelse af øjeblikkelig hjælp.

Sikkerhedssignaler tilkendegiver, at den pågældende station agter at påbegynde udsendelse af en melding, der vedrører sejladsens sikkerhed eller giver vigtige meteorologiske varselsmeldinger.

Sikkerhedssignaler anvendes ikke af luftfartøjer.

## 5. SAMARBEJDE OG PROCEDURER

Bilag: IAMSAR SITREP format.

### 5.1. GENERELT

Forudsætningen for en effektiv og hensigtsmæssig gennemførelse af eftersøgnings- og redningsoperationer er, at de tidligere i håndbogen beskrevne principper omsættes i et praktisk samarbejde og en procedure tilrettelagt efter danske forhold. I det følgende beskrives og kommenteres det samarbejde og de fremgangsmåder, som normalt finder anvendelse under en typisk dansk eftersøgnings- og redningsoperation.

Hovedprincipperne for det praktiske samarbejde under eftersøgnings- og redningsoperationer er:

- sund fornuft,
- et højt informationsniveau og
- initiativ.

Anvendelsen af regler og procedurer må ikke hindre en hurtig og hensigtsmæssig indsats.

### 5.2. ALARMERINGEN

JRCC Danmark alarmeres hovedsageligt af:

- Alarmcentralen 112
- Politiets vagtcentral
- personer, der antager/vurderer, at en ulykke er indtruffet.
- den nødstedte inklusiv elektroniske nødsignaler,
- Lyngby Radio
- vidner til en ulykke,
- udenlandske redningscentraler,

Anmelderens identitet, opholdssted og kommunikationsmuligheder skal fastholdes af alarmmodtageren.

Alarmeringen bør indeholde oplysninger om:

- **HVOR** det er sket (positionsangivelse(r)).
- **HVAD** der er sket.
- **HVORNÅR** hændelsen er indtruffet (tidspunkt).
- **HVORDAN** situationen i øvrigt er (supplerende oplysninger).
- HVOR MANGE er i nød.

### 5.3. INDLEDENDE INDSATS

Ved modtagelse af en alarm vurderer JRCC Danmark om situationen kræver øjeblikkelig indsats.

- hvem der videre skal alarmeres

Alarmering skal ske til JRCC Danmark, når meldingen vedrører forhold på havet eller forhold vedrørende luftfarten.

Såfremt meldingen vedrører alle andre forhold, skal alarmering ske til politiet.

Øjeblikkelig indsats iværksættes, når det af meldingen klart fremgår, at menneskeliv er i umiddelbar fare, og at hurtig undsætning er nødvendig. Skibsbrande, flyhavarier og drukneulykker er typiske eksempler herpå.

Videre alarmering ved JRCC Danmark følger omgående, efter at den indledende indsats er iværksat.

Udover iværksættelse af øjeblikkelig indsats, bistår politiet JRCC Danmark med situationsrapportering, blandt andet vedrørende:

- patruljering på land i eftersøgningsområdet,
- kontakt til pårørende etc.,
- aktivering af lokale, private ressourcer og
- videreformidling af meldinger og rapporter.

Luftrafiktjenesteenheder og flyvepladser er ofte det første led i alarmeringskæden, når kritiske situationer omkring flyvning og flyhavarier indtræffer. Alarmen vil som regel indgå på radio eller som en visuel observation. Lokale luftrafiktjenesteenheder og flyvepladser vil normalt, såfremt den kritiske situation er af lokal karakter, først iværksætte lokale foranstaltninger, før JRCC Danmark samt ACC København underrettes.

ACC København er den centrale luftrafiktjenesteenhed indenfor Københavns flyveinformationsregion. Alle oplysninger om en indtruffen kritisk situation for et luftfartøj der flyver i dette område, indsamles af ACC København der viderebefordre alarmer og oplysninger til JRCC Danmark.

Når en kritisk situation opstår eller formodes at opstå, vil luftrafiktjenesteenheder og flyvepladser fortsætte med at yde nødvendig assistance til JRCC Danmark indtil det tidspunkt, hvor JRCC Danmark beslutter, at assistancen ikke længere er nødvendig.

Såfremt et havnekontor er første led i alarmeringskæden, når en hændelse eller ulykke indtræffer i området ved eller i en havn, skal havnekontoret straks viderebringe meldingen til JRCC Danmark. Derudover iværksætter havnekontoret øjeblikkelig indsats, såfremt det af meldingen klart fremgår, at menneskeliv er i umiddelbar fare, og at hurtig undsætning er nødvendig.

Lokale planer kan foreskrive yderligere indledende foranstaltninger, som rapporteres til JRCC Danmark straks efter deres iværksættelse.

Såfremt Kystredningstjenestens redningsstationer, Søværnets enheder, redningsluftfartøjer eller øvrige statsskibe i redningsorganisationen alarmeres først, viderebringer disse straks meldingen til JRCC Danmark og iværksætter assistance. Der etableres kommunikation til JRCC Danmark, og såfremt en alarmmodtager udpeges til at være områdeleder, træffes de nødvendige foranstaltninger hertil, herunder at kunne videresende meldinger. Iværksatte foranstaltninger, hensigter og observationer mv. rapporteres straks til JRCC Danmark.

Såfremt Lyngby Radio alarmeres først, videregives alarmeren straks til JRCC Danmark, og den nødvendige indsats iværksættes.

Endvidere forberedes iværksættelse af planer og foranstaltninger efter JRCC Danmarks anvisning.

Samarbejdet i den indledende fase af en operation består væsentligst i at formidle oplysninger mellem JRCC Danmark og aktiverede ressourcer.

JRCC Danmark modtager direkte alarmeringer eller meldinger vedrørende hændelser og ulykker indenfor og udenfor dansk redningsområde. De direkte meldinger omfatter typisk:

- udeblivelser (overdue situationer),
- observationer, der er usædvanlige,
- skibe, der ønsker assistance,
- alarmer, eller assistanceanmodninger fra andre redningscentraler og
- elektroniske alarmer.

#### **5.4. SITUATIONSBEDØMMELSE/IVÆRKSÆTTELSE**

JRCC Danmark iværksætter eftersøgnings- og redningsoperationer i situationer hvor der formodes at være fare for menneskeliv og/eller førlighed.

JRCC Danmark iværksætter eftersøgnings- og redningsoperationen på baggrund af modtaget alarmering og indhenter yderligere oplysninger fra:

Alarmodtageren eller den nødstedte om,

- hvilke foranstaltninger der allerede er iværksat,
- forholdene på ulykkesstedet,
- antal og identitet af personer i fare,
- politiet vedrørende pårørende, ejerforhold, signalementer og omstændighederne på land mv.,

Aktiverede ressourcer om status og vejrforhold i området,

Udenlandske redningscentraler om muligheder for assistance og vejrforhold,

Lyngby Radio og ACC København vedrørende lokale ressourcer og skibe og luftfartøjer i området, der kan assistere.

Bedømmelsen af situationen sker fortløbende og er afgørende for operationens tilrettelæggelse og afvikling. Samarbejdet omfatter i denne fase først og fremmest udveksling af informationer.

Når hændelsens omfang er erkendt, træffes afgørelse om, hvorvidt JRCC Danmark fortsat skal lede og koordinere hele operationen, eller om dele af ledelsen kan overdrages til en udenlandsk redningscentral eller udpeget OSC.

Overdrages ledelsen til udenlandsk redningscentral, informeres alle deltagere i operationen via de anvendte meldeveje. Overtagelsen skal bekræftes af den udenlandske redningscentral.

JRCC Danmark har den koordinerende ledelse og foranlediger, at de besluttede foranstaltninger iværksættes samt informerer om hensigterne for operationens gennemførelse, herunder

- udstikning af søgeområde,
- oplysning om eftersøgte,
- positionsoplysninger,
- anvendelse af deltagende redningsenheder og -elementer, inklusive assistance fra bidragende udenlandske redningscentraler,
- evt. udpegning af OSC/ACO,
- kommunikationsplan,
- meteorologiske forhold.

Deltagerne i operationen samarbejder om gennemførelse af JRCC Danmarks plan ved udveksling af observationsmeldinger, situationsrapporter og formidling af hensigter og anbefalinger. JRCC Danmark vurderer løbende situationen ud fra de modtagne informationer, og justerer planen for operationen i overensstemmelse hermed.

## **5.5. DET VIDERE SAMARBEJDE**

### **5.5.1. OSC VIRKE**

OSC funktionen varetages normalt fra et redningsskib eller -luftfartøj. Opgaven og principper for udpegning til funktionen som OSC er omtalt i kapitel 2. Samarbejdet mellem de deltagende enheder indledes så tidligt som muligt før ankomsten til operationsområdet.

I den udstrækning funktionerne varetages af OSC, består disse i

- at kontrollere redningsenhedernes bevægelser,
- at forestå den nødvendige kommunikation
- at gennemføre eftersøgnings- og redningsoperationer iht. direktiver fra JRCC Danmark,
- løbende at justere eftersøgnings- og redningsopgaven efter forholdene på stedet,
- løbende at rapportere til JRCC Danmark om alle forhold af betydning, herunder vejforhold, hvorvidt resultater er opnået, iværksatte foranstaltninger, planer, hensigter og anbefalinger,
- rekvirere yderligere assistance eller at foreslå frigørelse af redningsenheder, der ikke længere er nødvendige,
- at rapportere om antal, tilstand, samt fordeling af de reddede i redningsenhederne.

OSC-funktionen i dansk eftersøgnings- og redningsområde pålægges fortrinsvis Søværnets enheder, Fiskeristyrelsens fiskerikontrolskibe og Flyvevåbnets redningsluftfartøjer. Om nødvendigt kan orlogsskibe, militære luftfartøjer, civile skibe eller luftfartøjer af alle nationaliteter og i Nordsøen endvidere offshore installationernes Offshore Traffic Coordination (OTC) udpeges.

### **5.5.2. INDSATSLEDERS (ISL) VIRKE**

Ved eftersøgnings- og redningsoperationer i og ved kystlinjen vil indsatsen i land blive varetaget af indsatsleder fra Politi eller lokalt redningsberedskab. ISL er placeret på land i umiddelbar nærhed af



det lokale operations- og/eller indsatsområde. Indsatsleder -princippet er omtalt i tillæg C. Funktionen påbegyndes straks efter udpegning.

ISL opgave omfatter blandt andet at::

- forestå den lokale kommunikation mellem aktiverede styrker på land,
- forestå indsættelse af lokale ressourcer og i samarbejde med OSC koordinere disse ressourcer med tildelte/tilgående ressourcer på land, til søs eller i luften,
- rådgive JRCC Danmark vedrørende særlige forhold, som har indflydelse på afviklingen af redningsindsatsen samt
- koordinere brand- og ambulancetjeneste, således at overlevende og tilskadekomne kan komme under hurtig behandling.

Ofte vil der foreligge lokale planer, der konkretiserer ISL's opgaver og ansvar, og som fastlægger det lokale samarbejde og operative rutiner og procedurer.

## **5.6. SAR-OPERATIONERS TERMINERING**

Beslutning om at terminere en SAR-operation påhviler alene JRCC Danmark.

### **5.6.1. EFTERSØGNINGSOPERATIONER**

JRCC Danmark skal fortsætte eftersøgningen indtil det vurderes, at sandsynligheden for at redde overlevende ikke længere er til stede.

Faktorer, der indgår i overvejelserne, er bl.a.

- sandsynligheden for, at eventuelle overlevende er, eller har været i eftersøgningsområdet,
- sandsynligheden for, at det eftersøgte objekt kan lokaliseres,
- sandsynligheden for, at eftersøgte fremdeles er i live under de givne omstændigheder og
- vejrforhold.

JRCC Danmark indhenter løbende informationer vedrørende ovennævnte faktorer ved OSC, indsatsledere og/eller eftersøgningsdeltagere.

JRCC Danmark terminerer eller indstiller eftersøgningen midlertidigt på baggrund af den gennemførte eftersøgning samt vurdering af evt. rådgivning og anbefaling fra OSC/ISL.

Alle involverede underrettes om beslutningen.

### **5.6.2. REDNINGSOPERATIONER**

Når JRCC Danmark vurderer, at der er sikkerhed for, at en redningsoperation er tilendebragt, underrettes OSC og/eller indsatsledere. Herefter terminerer JRCC Danmark operationen og informerer alle deltagere.

Beslutningen træffes på baggrund af informationer fra deltagere, herunder OSC og/eller indsatsledere samt JRCC Danmarks samlede vurdering af indsatsen.

OSC og/eller indsatsledere informerer samtidig JRCC Danmark om:

- navn, kaldesignal og bestemmelsessted for skibe og/eller luftfartøjer med overlevende, tilskadedkomne eller omkomne om bord,
- de overlevendes fysiske tilstand og behov for læge- eller hospitalsassistance,
- havaristens stand, herunder om der er opstået forhindringer for skibs- eller luftfarten.

## **5.7. SAMARBEJDE OG PROCEDURER I ØVRIGT**

### **5.7.1.CHECKLISTER**

Redningstjenestens forskellige elementer, der ved en operation forventes at skulle samarbejde med flere parter, etablerer og anvender checklister for at medvirke til, at de vigtigste funktioner bliver udført så hensigtsmæssigt som muligt. Checklister er formularer indeholdende fortegnelser over bl.a. de handlinger, i tilknytning til redningstjenesten, som kan forudses at skulle udføres eller iværksættes, og som skal afvikles hurtigt og sikkert.

Listerne omfatter bl.a. en række navne på institutioner og personer, som erfaringsmæssigt kan være til hjælp ved afviklingen af operationer eller som skal underrettes. Listerne kan endvidere indeholde kolonner til notering af, hvornår en given handling er udført.

Oplysninger, som kan fremme afviklingen af en SAR-operation (adresser, telefon- og telexnumre, e-mail-adresser, (INMARSAT-C), oplysninger om materiel etc.), skal fremgå af listerne eller andet tilgængeligt materiale.

Hvert enkelt element i redningstjenesten bør udarbejde egne checklister blandt andet med baggrund i tillæg til SAR Danmark bind II og holde disse ajour.

### **5.7.2.JOURNALER**

Redningstjenestens faste aktører skal i videst mulig udstrækning føre detaljeret journal (dagbog, log, rapportskema etc.) over operationer, hvori de deltager. Formålet med journalføringen er at fastholde JRCC Danmarks beslutningsgrundlag under operationen samt muliggøre genskabelse af indsatsen i detaljer med henblik på såvel analyse af den samlede operation samt mulighed for at uddrage evt. læringspunkter til fremtidig brug.

Journalen skal bl.a. indeholde:

- sammenfatning af situationsbedømmelser og trufne beslutninger
- tidspunkt og position for alle observationer eller hændelser af betydning,
- ankomst- og afgangstidspunkter for redningsenheder,
- iværksættelse af foranstaltninger samt resultater af disse,
- resumé af telefon- og radiotelefonikorrespondance,
- afsendelses- og modtagelsestidspunkter for skriftlig korrespondance,

- eftersøgningsområder og -ruter, samt
- oplysninger om overlevende, tilskadekomne, omkomne etc.

Journalen bilægges kopi af alle udarbejdede skitser, plancher, billeder og skriftlig korrespondance. Ofte vil der foreligge lokale planer, der konkretiserer, hvorledes journaler skal føres.

### 5.7.3. STANDARDFORMATER

Danske myndigheder anvender de standardiserede formater, udgivet af IMO og ICAO, til udveksling af oplysninger og rapportering mv. under internationale operationer. IAMSAR SITREP format fremgår af bilag 1 til dette kapitel. Detaljerede oplysninger vedr. disse formater kan findes i IAMSAR Vol. III, Appendix D.

### 5.7.4. RADIO MEDICAL

Danmark har i lighed med en række andre lande etableret en ordning, hvorefter der kan ydes lægerådgivning til søfarende m.fl. Ordningen benævnes RADIO MEDICAL.

Ved sygdom eller ulykkestilfælde om bord i skibe og havanlæg etc., hvor lægeassistance ikke er til rådighed, kan der via kystradiostationer eller satellitkommunikation etableres direkte forbindelse til en vagthavende læge på et udpeget sygehus. Skibsføreren kan således modtage råd og vejledning om behandling af de beskrevne symptomer eller skader.

#### Erhvervsfartøjer

Søfartsstyrelsen har indgået kontrakt med et større dansk hospital om drift af Radio Medical Danmark til brug for dansk registrerede erhvervsfartøjer.

I tilfælde af sygdom eller tilskadekomst ombord, kan sygdomsbehandleren på erhvervsfartøjet på baggrund af denne kontrakt indhente råd og vejledning hos en læge. Kontakt etableres ved opkald til en kystradiostation med anmodning om lægeråd. Kystradiostationen sætter derefter skibet i forbindelse med en læge på Radio Medical Danmark.

I de tilfælde, hvor man ikke kan komme igennem på en arbejdskanal, kan opkaldet sendes som en ilmelding, indledt med ilsignalet PAN PAN.

Lægeråd kan også indhentes ved direkte opkald, e-mail eller telefax til "Radio Medical Danmark". Lyngby Radio opkræver ikke gebyr for samtaler til Radio Medical.

#### Fritidsfartøjer

Fritidssejlere kan ikke gøre brug af Radiomedical ordningen uden betaling, men er underlagt det landbaserede sygesikringssystem.

Hvis der opstår sygdom om bord, eller nogen kommer til skade, skal fritidssejlere anvende det almindelige landbaserede sundhedsvæsen. Dette betyder, at fritidssejlere skal kontakte egen læge

eller lægevagtsystemet. I akutte, livstruende tilfælde kontaktes søredningstjenesten via nærmeste kystradiostation. Alternativt kontaktes alarmcentralen på 112.

Procedurer for indhentning af lægeråd er bl.a. beskrevet i "Radiostationer i skibe, Håndbog", Søfartsstyrelsens Lægebog og internationalt i IAMSAR manualerne samt i ITU List of Radiodetermination and Special Service Stations.

#### 5.7.5. PATIENTEVAKUERINGER

Anmodning fra skibe og havanlæg om evakuering af personer, som skønnes at behøve lægelig behandling, videregives til JRCC Danmark, der træffer afgørelse om iværksættelse og evakueringsmetode.

Afgørelsen træffes på baggrund af faktorer som

- arten af kvæstelser/sygdom og formodet behov for lægebehandling,
- behov for særlige hensyn med overførsel og transport af patienten og
- vejrforhold.
- lægefaglig vurdering og anbefaling

Har der ikke været foretaget lægefaglig vurdering og hersker der tvivl om patientens tilstand, kan JRCC Danmark henvise til RADIO MEDICAL ordningen, hvis rådgivning kan være udslagsgivende for anmodningens videre behandling.

Hvis det, af oplysningerne om patienten, klart fremgår, at tilstanden er kritisk og en evakuering forsvarlig, iværksættes ilandbringning på den mest hensigtsmæssige måde.

#### 5.7.6. NØDFOREBYGGENDE OPERATIONER

Omstændighederne ved et uheld eller en hændelse kan indledningsvis føre til den vurdering, at der ikke er øjeblikkelig eller overhængende fare for menneskeliv, men samtidigt have en sådan karakter, at situationen kan udvikle sig til en egentlig nødsituation.

JRCC Danmark kan ved kendskab til en sådan situation konkludere, at en række tilknyttede faktorer har eller vil kunne få indflydelse, så situationen ændres i ugunstig retning og på en måde, der efterfølgende nødvendiggør redningstjenestens indsats. Faktorerne er ofte af vejrmæssig karakter eller affødt af materiellets eller personellets tilstand.

I sådanne tilfælde kan JRCC Danmark gennemføre forebyggende foranstaltninger. JRCC Danmark vil i så fald beslutte at gennemføre en nødforebyggende operation og informere alle involverede herom.

**BILAG 1 TIL KAPITEL 5 IAMSAR SITREP FORMAT**

Den internationale maritime organisation (IMO) har udarbejdet følgende situationsrapport (SITREP), der skal anvendes i forbindelse med eftersøgnings- og redningsoperationer:

Transmission Priority: .....	DISTRESS/URGENCY
Date and Time: .....	UTC or LOCAL DATE TIME GROUP
From: .....	Originating RCC/MRCC/JRCC
To: .....	
BT.....	Indicates start of message
SITREP number: .....	To indicate nature of message and completeness of sequence of SITREP concerning the casualty
A IDENTITY OF CASUALTY: .....	Name/call sign/flag State
B POSITION: .....	Latitude/longitude
C SITUATION: .....	Type of message, e.g. distress/urgency; date/time; nature of distress/urgency, e.g., fire, collision, medico
D NUMBER OF PERSONS AT RISK: ..	
E ASSISTANCE REQUIRED: .....	
F COORDINATING MRCC/ARCC/JRCC:	
G DESCRIPTION OF CASUALTY: ...	Physical description, owner/charterer, cargo carried, passage from/to, life-saving equipment carried
H WEATHER ON SCENE: .....	Wind, sea/swell state, air/sea temperature, visibility, cloud cover/ceiling, barometric pressure
J INITIAL ACTION TAKEN: .....	By casualty and RCC/MRCC/JRCC
K SEARCH AREA: .....	As planned by ARCC/MRCC/JRCC
L COORDINATION INSTRUCTIONS: ..	OSC designated, units participating, communications
M FUTURE PLANS: .....	
N ADDITIONAL INFORMATION/CONCLUSION: .....	Include time SAR operation terminated
BT.....	Indicates end of message

## TILLÆG A KOMMUNIKATION

Bilag:

1. Aflytning af luftfartens nødfrekvenser.
2. Lyngby Radio VHF dækningsoversigt.
3. INMARSAT dækningsområde.
4. SINE beredskabsradio i kystnære operationer
5. Kaldesignaler anvendt i JRCC DK ansvarsområde

### **1. VARETAGELSE AF OFFENTLIG RADIOSIKKERHEDSTJENESTE.**

For luftfartens vedkommende varetages den offentlige radiosikkerhedstjeneste af lufttrafiktjenesteenheder. For skibsfartens vedkommende varetages den offentlige radiosikkerhedstjeneste af Lyngby Radio.

### **2. RADIOKOMMUNIKATION VED EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSOPERATIONER I FORBINDELSE MED NØDSTEDTE LUFTFARTØJER.**

Lufttrafiktjenesteenheder, som er angivet i bilag 1 til dette tillæg, aflytter, udover de normale arbejdsfrekvenser, kontinuerligt luftfartens nødfrekvenser inden for deres respektive åbningstider.

Ved lufttrafiktjenesteenheder forstås i denne forbindelse:

- Tårnkontrol-/indflyvningskontrolenhed.
- Områdekontrolcentral (ACC).
- Flyvepladsflyveinformationsenhed.

#### **2.1. GENERELT OM LUFTFARTENS ANVENDELSE AF FREKVENSER I FORBINDELSE MED KRITISKE SITUATIONER.**

Luftfarten kommunikerer i frekvensområdet 117,975 til 137,000 MHz, hvor frekvensen 121,500 MHz er den civile nødfrekvens. Forsvaret anvender herudover frekvensen 243,000 MHz som den militære nødfrekvens. Begge frekvenser har endvidere udbredt anvendelse på både aeronautiske og maritime civile nødradiosendere.

Når en kritisk situation opstår for et luftfartøj, vælger vedkommende lufttrafiktjenesteenhed ofte at fortsætte kommunikationen på den frekvens, på hvilken kommunikationen blev foretaget, da den kritiske situation opstod, for at undgå yderligere vanskelighed under den kritiske situation.

Flyvevåbnets Air Control Wing aflytter kontinuerligt den militære nødfrekvens på 243,000 MHz.

#### **2.2. ANVENDTE FREKVENSER**

Frekvenserne 3023 kHz, 5680 kHz, 156,300 MHz (kanal 6), 156,600 MHz (kanal 12) og 156,800 MHz (kanal 16) benyttes af skibe og luftfartøjer på stedet, hvor en redningsoperation foregår.

Frekvensen 3023 kHz benyttes også af de egentlige redningsskibe til kommunikation med SAR-luftfartøjer.

Frekvenserne 123,100 MHz og 282,800 MHz er til rådighed for luftfartøjer indbyrdes på stedet, hvor en SAR-operation foregår.

Danske SAR-helikoptere er udstyret med UHF, VHF (FM/AM) og HF (SSB) og kan pejle på frekvenser i frekvensområdet 100 – 406,025 MHz.

Danske SAR-helikoptere er endvidere udstyret med SINE radio for kommunikation med politiet og øvrige dele af beredskabet.

### **3. RADIOKOMMUNIKATION VED EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSOPERATIONER I FORBINDELSE MED NØDSTEDTE SKIBE SAMT HAVANLÆG.**

#### **3.1. LYNGBY RADIO.**

Lyngby Radio overvåger døgnet rundt de maritime nød- og sikkerhedsfrekvenser og varetager normalt forholdet over for den almindelige skibsfart med hensyn til alarmering og løbende orientering ved kritiske situationer på havet.

En oversigt over sende- og modtageanlæg for Lyngby Radio er vist i bilag 2.

#### **3.2. GENERELT OM FREKVENSER OG FORMER FOR MARITIM RADIOKOMMUNIKATION.**

Kommunikationen mellem skibe og Lyngby Radio efter en alarmering samt efter søgnings- og redningsoperationer foregår inden for et eller flere af følgende frekvensbånd:

Telefoni: 1606,5 - 3800 kHz (nødtrafikkanal 2182 kHz)

Telefoni: 154 - 174 MHz (nødtrafikkanal 156,800 MHz (kanal 16)).

For alarmering og etablering af kontakt for efterfølgende nød- og sikkerhedskommunikation på nødtrafikkanalerne i MF-båndet (2182 kHz) og VHF kanal 16, se pkt. 3.4.

#### **3.3. KOMMUNIKATION VIA INMARSATS MARITIME SATELLITTJENESTER.**

Kommunikation mellem skibe, der er udrustet med anlæg for transmission via INMARSAT maritime satellittjenester, og destinationer i land kan også føres via jordstationer opererende i disse tjenester. INMARSAT's dækningsområde fremgår af bilag 3.

#### **3.4. SPECIFIKKE FREKVENSER FOR RADIOKOMMUNIKATION I FORBINDELSE MED ALARMERING SAMT EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSOPERATIONER.**

Alarmering skal ske ved nødopkald med digitalt selektivt kald (DSC) på:

- 2187,5 kHz
- 156,525 MHz (kanal 70)

eller alternativt med radiotelefoni (tale) på frekvensen:

- 156,800 MHz (VHF kanal 16)

samt i relevant omfang via INMARSAT`s maritime satellittjenester.

Efterfølgende radiokommunikation i forbindelse med eftersøgnings- og redningsoperationer foregår normalt på en eller flere af følgende frekvenser:

2182 kHz (telefoni)

VHF kanal 16 (telefoni)

samt i relevant omfang via INMARSAT`s maritime satellittjenester.

Ved on-scene kommunikation begrænset til VHF kommunikation mellem mobile enheder kan også anvendes frekvensen 156,300 MHz (VHF kanal 6).

#### **4. MODTAGNING OG POSITIONSBESTEMMELSE AF SIGNALER FRA NØDRADIOSENDERE.**

##### **4.1. 406 MHZ NØDRADIOSENDERE.**

Signaler fra maritime og aeronautiske nødradiosendere Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB) for skibe, Emergency Locator Transmitter (ELT) for luftfartøjer og Personal Locator Beacon (PLB) for personer kan opfanges og positionsbestemmes af satellitsystemet COSPAS-SARSAT. Det danske ansvarsområde dækkes af en jordstation i Norge (Norwegian Mission Control Centre) med back-up fra jordstationer i Frankrig og England.

Nødsignaler, der kan henføres til dansk område eller dansk registrerede nødradiosendere, videresendes til JRCC Danmark. JRCC Danmark fungerer som COSPAS-SARSAT systemets centrale operative kontaktpunkt (SPOC) for identifikation af aktive dansk registrerede EPIRB/ELT/PLB. JRCC Danmark har adgang til databaser, som vedligeholdes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Søfartsstyrelsen, for danske nødradiosendere tilhørende luftfartøjer og skibe. I tillæg til disse har JRCC Danmark adgang til COSPAS-SARSAT systemets International Beacon Registration Database (IBRD).

#### **5. ANDRE RADIOKOMMUNIKATIONSMETODER.**

##### **5.1. MOBILTELEFONER**

En del skibe er udrustet med mobiltelefon. Inden for begrænsede farvandsområder kan der etableres kommunikationsforbindelse mellem det pågældende skib og en destination i land via dette system.



Mobiltelefonsystemerne har ikke samme operationelle fordele som de maritime radiokommunikationssystemer. Ved udsendelse af nødmeldinger bør skibe derfor fortrinsvis anvende egentlige maritime radiokommunikationsanlæg.

Ved anvendelse af maritime radiokommunikationsanlæg opnås en bredere orientering af andre enheder og skibe, som kan yde assistance. Hertil kommer, at mobiltelefoners rækkevidde ud fra kysten er begrænset, og at mobilkald ikke umiddelbart kan pejles. Kommunikation via VHF har den fordel, at der med fastmonteret VHF anlæg er fuld dækning i de indre danske farvande, og at nødopkald på VHF-kanal 16 og 70 opfanges direkte af kystradiostationen og andre skibe med VHF anlæg om bord.

**BILAG 1 TIL TILLÆG A AFLYTNING AF LUFTFARTENS NØDFREKVENSER**

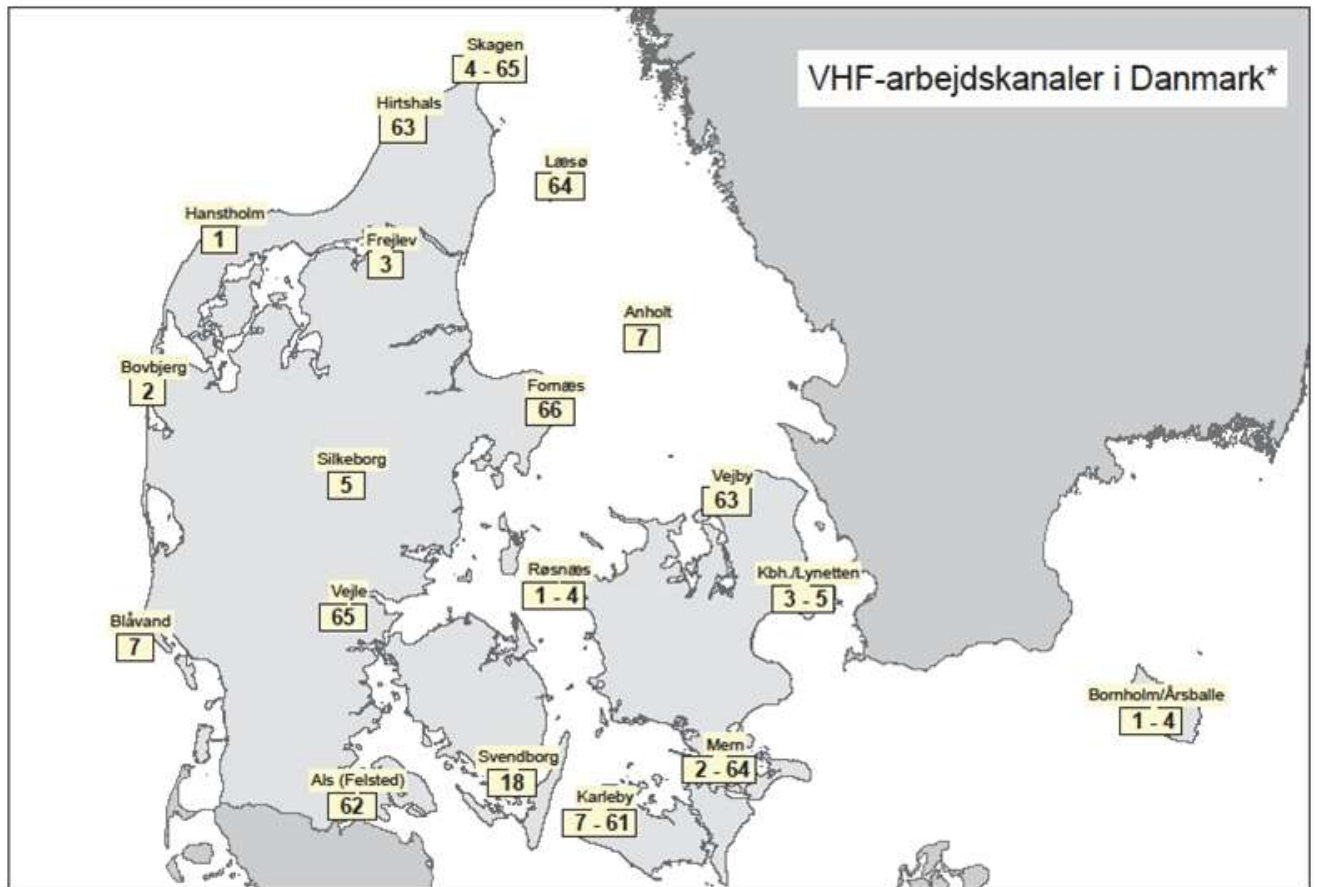
Nedenstående aflytter luftfartens nødfrekvenser:

Sted \ Frekvens	121.500 MHz	243.000 MHz
Ålborg TWR/APP	X	X
Århus TWR	X	
Esbjerg TWR/AFIS	X	
København ACC/APP	X	X
Odense AFIS	X	
Rønne TWR	X	X
Billund APP/TWR	X	
Sønderborg AFIS	X	
Flyvevåbnets Air Control Wing	X	X
Forsvarets lufttrafiktjenesteenheder	X	X
Danske militære luftfartøjer	X	X
Søværnets skibe til søs	X	X
Marinehjemmeværnets fartøjer til søs	X	X

Note:

Civile luftfartøjer aflytter 121.500 MHz ved flyvning over store havstrækninger.

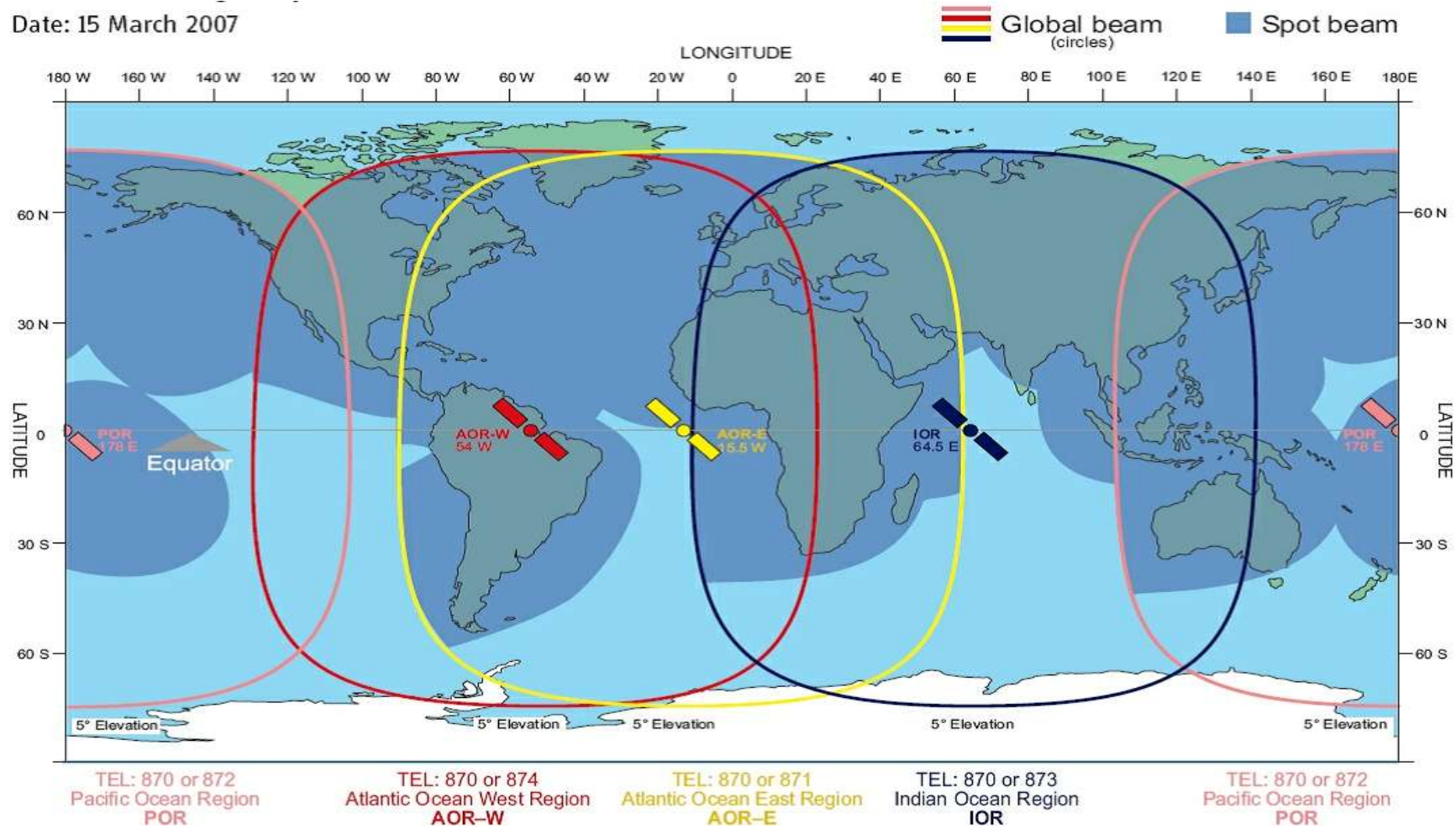
**BILAG 2 TIL TILLÆG A OVERSIGT OVER LYNGBY RADIO VHF KANALER.**



\* Gældende fra uge 43 2015

**BILAG 3 TIL TILLÆG A INMARSAT DÆKNINGSOMRÅDE**

Date: 15 March 2007



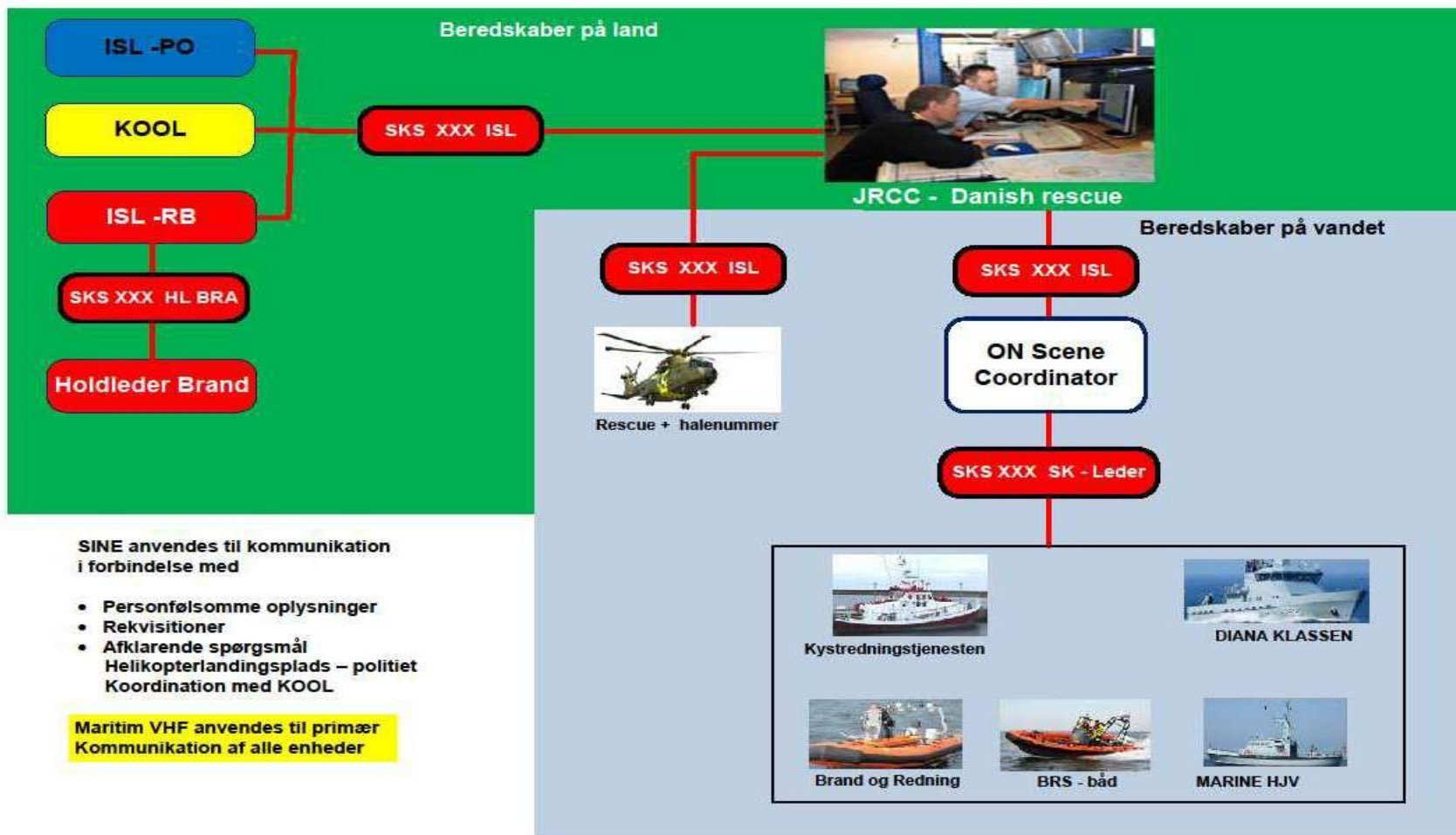
## BILAG 4 TIL TILLÆG A SINE KOMMUNIKATIONSTEGNINGER

### REDNINGSAKTION MED ON SCENE COORDINATOR UDPEGET



Anvendelse af SINE i en SAR operation er sekundær kommunikation

De professionelle beredskabers anvendelse af SINE i kystnære områder, fjorde og hav i en afstand op til 2 sømil fra land



SINE anvendes til kommunikation i forbindelse med

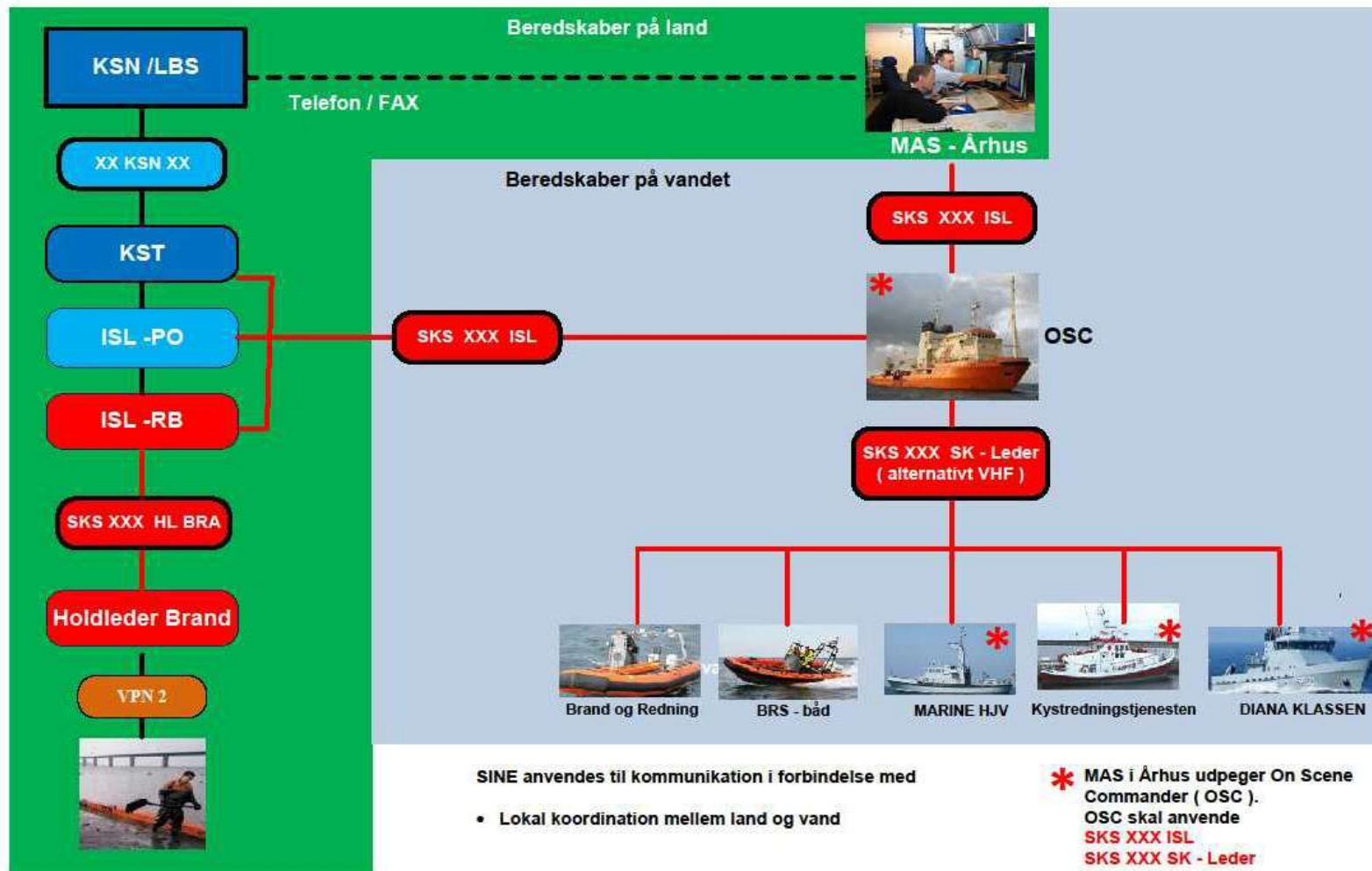
- Personfølsomme oplysninger
- Rekvisitioner
- Afklarende spørgsmål
- Helikopterlandingsplads – politiet
- Koordination med KOOL

Maritim VHF anvendes til primær Kommunikation af alle enheder

SINE KOMMUNIKATION I FORBINDELSE MED MAS OPERATION

**CFB** Center for  
Beredskabs-  
kommunikation

**MAS operation i kystnært område**



**BILAG 5 TIL TILLÆG A KALDESIGNALER ANVENDT I JRCC DK ANSVARSOMRÅDE.**

JRCC DANMARK:	<b>DANISH RESCUE</b> dog anvendes <b>JRCC</b> når der kommunikeres på SINE skadestedssæt.
MAS:	<b>MARITIME ASSISTANCE SERVICE</b> eller <b>MAS</b>
Danske militære fly og helikoptere:	<b>RESCUE</b> + halenummer
DEFENDER (FHV)	(RESCUE) <b>PATROL XX</b>
SVN, KRST, MHV, LFST, SFS:	<b>SKIBSNAVN</b>
OSC (SAR):	<b>ON SCENE CO-ORDINATOR</b> eller <b>SKIBSNAVN</b>
OSC (MAS):	<b>ON SCENE COMMANDER</b> eller <b>SKIBSNAVN</b>
AIR CO-ORDINATOR	<b>AIR CO-ORDINATOR</b>
LYNGBY RADIO	<b>LYNGBY RADIO</b>



## TILLÆG B JRCC DANMARK SAR-PLAN

- Bilag: 1. JRCC Danmarks geografiske ansvarsområde.  
2. Kystredningstjenestens redningsstationer.  
3. Marinehjemmeværnsflotillernes placering  
4. Fiskeristyrelsens fiskerikontrolskibe.

### 1. GENERELT

Søredningstjenesten og Flyveredningstjenesten er en del af den samlede danske redningstjeneste og varetages af JRCC Danmark, der er integreret i, samt ledes fra Forsvarets Operationscenter benævnt Joint Operation Center (JOC).

JRCC Danmark leder og koordinerer eftersøgnings- og redningsoperationer i forbindelse med nødstedte personer på havet.

JRCC Danmark leder og koordinerer endvidere eftersøgnings- og redningsoperationer i forbindelse med savnede, nødstedte eller forulykkede luftfartøjer og yder assistance til redningstjenestens øvrige ansvarlige myndigheder.

JRCC Danmarks ansvarsområde fremgår af bilag 1.

JRCC Danmark etablerer og opretholder et eftersøgnings- og redningsberedskab (SAR-beredskab) med Søværnets fartøjer, marinehjemmeværnets fartøjer, redningsstationer og redningsfartøjer og Flyvevåbnets luftfartøjer, der er afpasset til den øjeblikkelige situation. JRCC Danmark kan løbende ændre enheders beredskab og stationering efter situationens krav.

JRCC Danmark er døgnet rundt bemanded med et vagthold bestående af en flyvevåben- og søofficer samt respektive assistenter – alle med indgående kendskab til redningstjenestens forhold.

### 2. ANDEN ASSISTANCE

JRCC Danmark yder assistance til civile myndigheder mfl., der i henhold til FKOPLAN OP 120-1 af OKT 2011 er tillagt kompetence til at rekvirere hjælp fra Forsvarets myndigheder. JRCC Danmark yder sådan assistance – primært med SAR-helikoptere.

Lufttransport af patienter omfatter overførsel af patienter mellem hospitaler og transport af patienter fra øer og isolerede lokaliteter til hospital. Lufttransport af patienter udføres kun, såfremt transporten ikke kan udføres af et koncessioneret luftfartsselskab under de vilkår, der kræves for transportens udførelse.

Lufttransport af patienter omfatter følgende tre kategorier:



Ambulanceflyvning: Uopholdelig lufttransport af patient efter ulykke eller akut sygdom fra ulykkes- eller opholdssted til behandlingssted, samt uopholdelig overførsel af patienten fra et behandlingssted til et andet.

Sygetransport: Transport af patient, der skal bæres eller behandles under transporten.

Patienttransport: Transport af siddende patient, der selv - eller med nogen støtte – kan gå til og fra luftfartøjet, og som ikke kræver behandling under transporten.

Assistance til civile myndigheder omfatter desuden kategorierne:

Livsvigtige transporter: JRCC Danmark formidler hastende transport af livsvigtig medicin, organer til transplantation eller transport af læger til behandling af patient på dennes opholdssted under omstændigheder, hvor transporten ikke kan udføres på anden vis.

Forebyggende assistancer: I situationer, hvor der er risiko for, at større materielle værdier kan gå tabt, yder JRCC Danmark mulig assistance, såfremt anden hjælp ikke skønnes at kunne være rettidig fremme. Opgaver af denne art udføres især for fiskerflåden, fortrinsvis i form af udbringning af lænsepumper.

JRCC Danmark yder desuden assistance til transport af personel og materiel til øer og isolerede lokaliteter til afhjælpning af skader af teknisk art, der vil kunne bringe beboere i området i en nødsituation, såfremt de ikke bliver afhjulpet.

Forsyningsflyvninger: I situationer, hvor øer eller andre områder er blevet afskåret fra omverdenen på grund af is, kraftigt snefald eller andre naturfænomener, kan JRCC Danmark iværksætte transport af fødevarer og andre forsyninger efter anmodning fra den stedlige politimyndighed.

Det er en forudsætning, at manglen på forsyninger er kritisk, og at transporten ikke kan udføres af civile luftfartsselskaber under de givne omstændigheder.

Katastrofehjælp: JRCC Danmark yder efter anmodning assistance til politi, redningsberedskab og ambulancetjeneste i forbindelse med slukning af større brande i naturen.

### **3. JRCC DANMARK RESSOURCER**

JRCC Danmark disponerer over følgende redningsressourcer:

- Kystredningstjenestens redningsstationer og -fartøjer.
- Redningshelikopterberedskabet på flyvestationerne Aalborg og Skrydstrup samt Roskilde Lufthavn. Redningshelikopterberedskabet på Rønne Lufthavn, når dette er etableret. Lyngby Radio.
- Søværnets skibe.
- Marinehjemmeværnets fartøjer.
- Skibsbaserede helikoptere.
- Flyverhjemmeværnets luftfartøjer på enten Flyvestation Aalborg eller Roskilde Lufthavn.
- Beredskab Danmark (Fennec) på Flyvestation Karup
- Søfartsstyrelsens inspektionsfartøjer.
- Fiskeristyrelsens fiskerikontrolskibe.
- Udenlandske orlogsskibe underlagt VFK.

JRCC Danmark kan desuden disponere Forsvarets andre fly til løsning af opgaver i specielle situationer.

JRCC Danmark kan endvidere trække på Off-Shore redningsskibe, ressourcer fra Beredskabsstyrelsens beredskabscentre og på ressourcer fra de kommunale beredskaber.

Lufttrafiktjenesteenheder og Flyvevåbnets Air Control Wing overvåger luftfartens nødfrekvenser og varetager alarmeringstjeneste i forbindelse med luftfartøjer. Disse enheder kan udpeges til videreformidling af kommunikation mellem JRCC Danmark og SAR-luftfartøjer.

LYNGBY RADIO varetager lyttevagten på maritim VHF kanal 16 og varetager alarmeringstjeneste i forbindelse med nødstedte på havet.

JRCC Danmark kan anmode om assistance fra udenlandske redningscentraler til løsning af eftersøgnings- og redningsopgaver, henholdsvis yde assistance med danske SAR-enheder på anmodning herom.

Såvel JRCC Danmark som Lyngby Radio er døgnbemandede.

#### **4. LEDELSE**

JRCC Danmark indsætter redningsenheder, herunder enheder der stilles til rådighed af andre redningscentraler. Skulle situationen gøre det hensigtsmæssigt, kan styringen af operationen delvist delegeres til OSC eller ISL.

Den overordnede ledelse af SAR-operationer ligger til stadighed ved JRCC Danmark.

Såfremt det findes formålstjenligt, udpeger JRCC Danmark normalt OSC efter følgende prioritering:

- Orlogsskibe,
- marinehjemmeværnsfartøjer,
- redningsfartøjer, statslige som private,
- danske statsskibe
- velegnede handelsskibe
- fastvingede fly.
- helikoptere.

JRCC Danmark kan vælge at udpege en ACO i forbindelse med eftersøgnings- og redningsoperationer, hvori der deltager flere luftfartøjer. Deltager fastvinget SAR-luftfartøj i en eftersøgning, vil dette primært blive anvendt som ACO.

Ved flyveulykker på land varetager politiet den koordinerende skadestedsledelse. Såfremt flyveulykker sker inden for eller i umiddelbar nærhed af en lufthavn, varetager lufthavnens brand- og redningstjeneste indledningsvis ledelse af redningsindsatsen, indtil den pågældende kommunes

indsatsleder ankommer til ulykkesstedet. JRCC Danmark indsætter efter anmodning flyvemæssig assistance i fornødent omfang og holdes orienteret om redningsindsatsens forløb.

## **5. SAMARBEJDE MED POLITI OG BEREDSKABSMYNDIGHEDER**

Ud over det normale samarbejde med politiet i eftersøgnings- og redningsoperationer kan der ved større redningsoperationer stilles en forbindelsesofficer (FO) fra politiet til rådighed ifølge særlig aftale herom. FO's opgave er at fungere som koordinationsled mellem JRCC Danmark og den politikreds, som har den koordinerende ledelse på indsatsstedet. FO indkaldes på anmodning af JRCC Danmark. Nærmere bestemmelser for brugen af FO er medtaget i detailplanen.

Alarmering af beredskabsmyndigheder i land foretages af JRCC Danmark via alarmcentralen 112. Anmodning om politiets assistance sker ved direkte henvendelse til den aktuelle politikreds.

## **6. PRESSEFORHOLD**

Når det skønnes relevant, vil JOC orientere pressen om igangværende og/eller afsluttede SAR-operationer.

Ydes assistance i forbindelse med eftersøgnings- og redningsoperationer ledet af udenlandske redningscentraler, henvises pressehenvendelser til den pågældende redningscentral.

## **7. MIDLERTIDIGE RESTRIKTIONER I LUFTRUMMET**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan ved udsendelse af NOTAM indføre midlertidige forbud mod eller indskrænkning af luftfart i luftrummet over og omkring et område, hvor der er indtruffet en ulykke, eller i øvrigt er behov for midlertidigt forbud mod eller indskrænkning af luftfart.

Luftfartstjenester, vil, efter endelig godkendelse, foretage den nødvendige publicering.

En kontrolcentral og en flyveinformationscentral kan ved akut indtrufne situationer indføre midlertidige forbud mod eller indskrænkninger af luftfarten efter samme retningslinjer som de, der gælder for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

JRCC Danmark kan for Rigspolitiet, politidirektører eller på egne vegne, ved uvarslede situationer anmode vagthavende ved ACC København om at indføre midlertidige forbud mod eller indskrænkninger af luftfarten (overflyvningsforbud), såfremt det har betydning for løsningen af en SAR- eller politimæssig opgave. JRCC Danmark vil koordinere udsendelse af NOTAM med ACC København direkte

Anmodning om etablering af midlertidige restriktioner i luftrummet inden for kontortiden kan ske ved henvendelse til:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Telefon: 7221 8800  
Telefax: 7262 6790  
[info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

Ved varslede anmodninger om etablering af midlertidige restriktioner i luftrummet inden for kontortid kan henvendelse ske til:

Værnsfælles Forsvarskommando  
Herningvej 30  
7470 Karup  
Telefon: 7284 0000  
Telefax: 7285 0384  
e-post: [vfk-myn@mil.dk](mailto:vfk-myn@mil.dk)

NOTAM-områdets udstrækning, højde, tidsperiode og restriktionens art aftales mellem rekvirenten og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller JRCC Danmark.

Ved eftersøgnings- og redningsoperationer hvor der opstår behov for midlertidige restriktioner i luftrummet uden for kontortid skal henvendelse ske til JRCC Danmark.

## **8. ADRESSE OG TELEFONNUMRE**

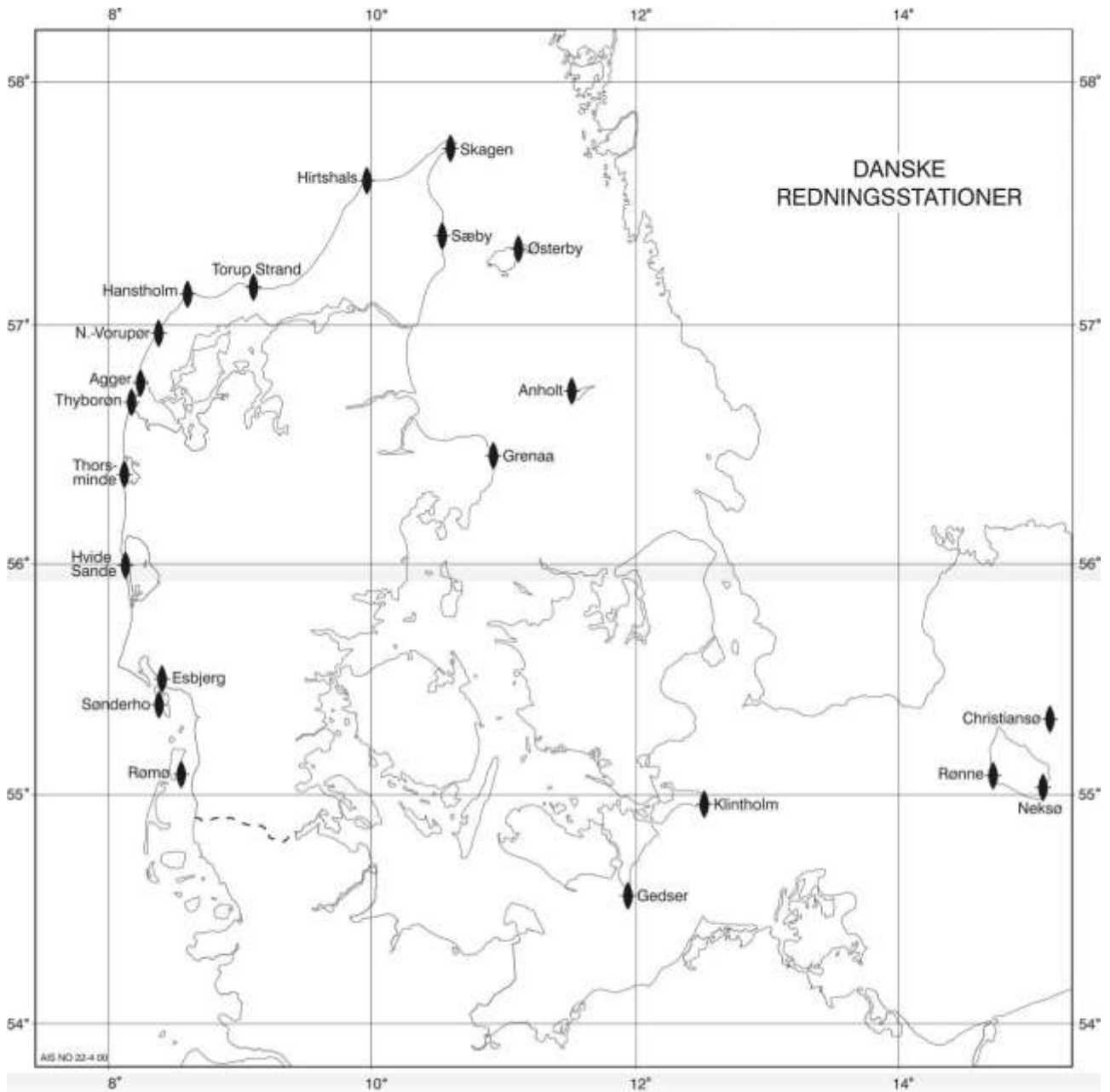
JRCC Danmark  
Forsvarets Operationscenter  
Herningvej 30  
7470 Karup J  
Telefon:  
Omstilling: 7285 0000  
Vagthavende vedr. søredning: 7285 0380.  
Vagthavende vedr. flyveredning og ambulanceflyvninger: 7285 0450

Telefax: 7285 0384 (JOC Aarhus)  
Hjemmeside: [www.forsvaret.dk](http://www.forsvaret.dk)(viden om)E-post: [jrcc@sok.dk](mailto:jrcc@sok.dk)

**BILAG 1 TIL TILLÆG B JRCC DANMARKS GEOGRAFISKE ANSVARSOMRÅDE**

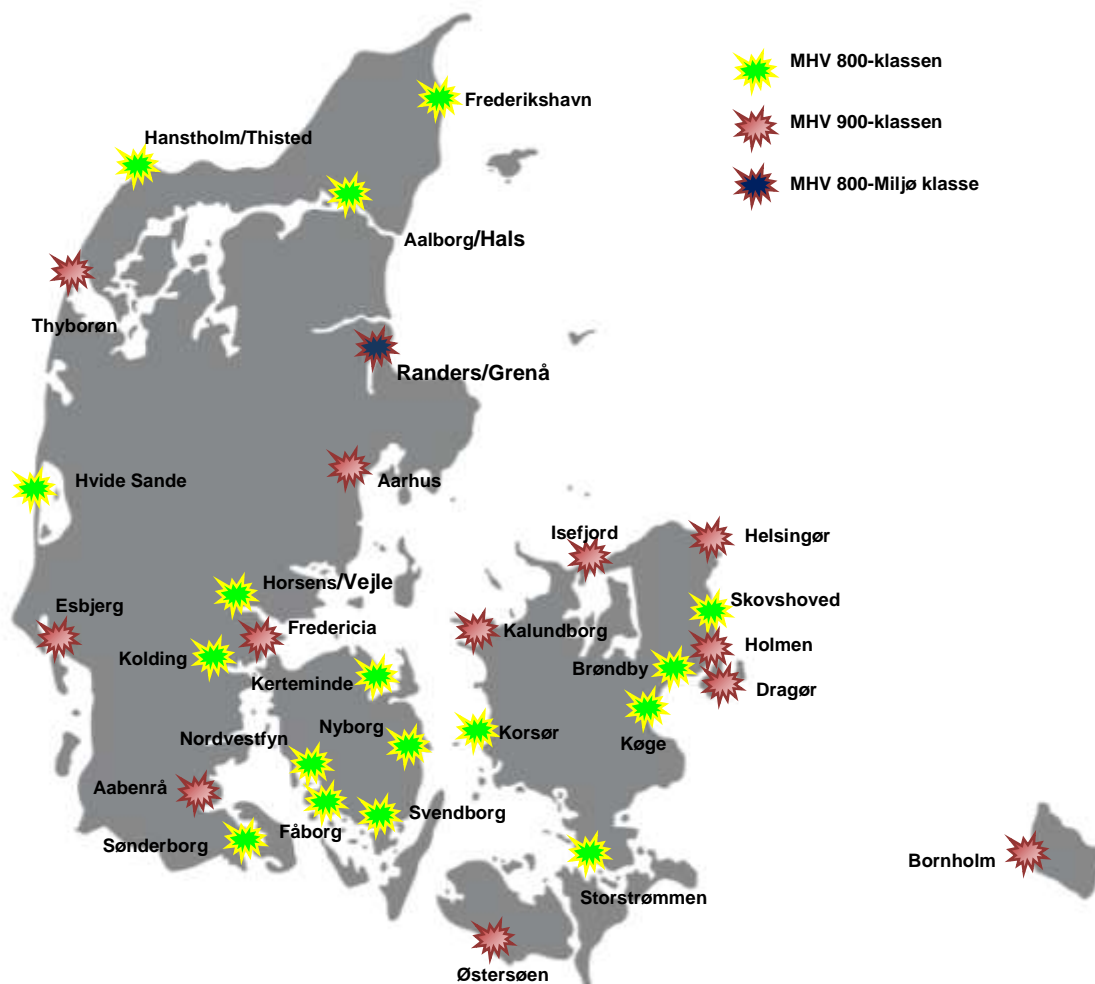


**BILAG 2 TIL TILLÆG B KYSTREDNINGSTJENESTENS REDNINGSSTATIONER**

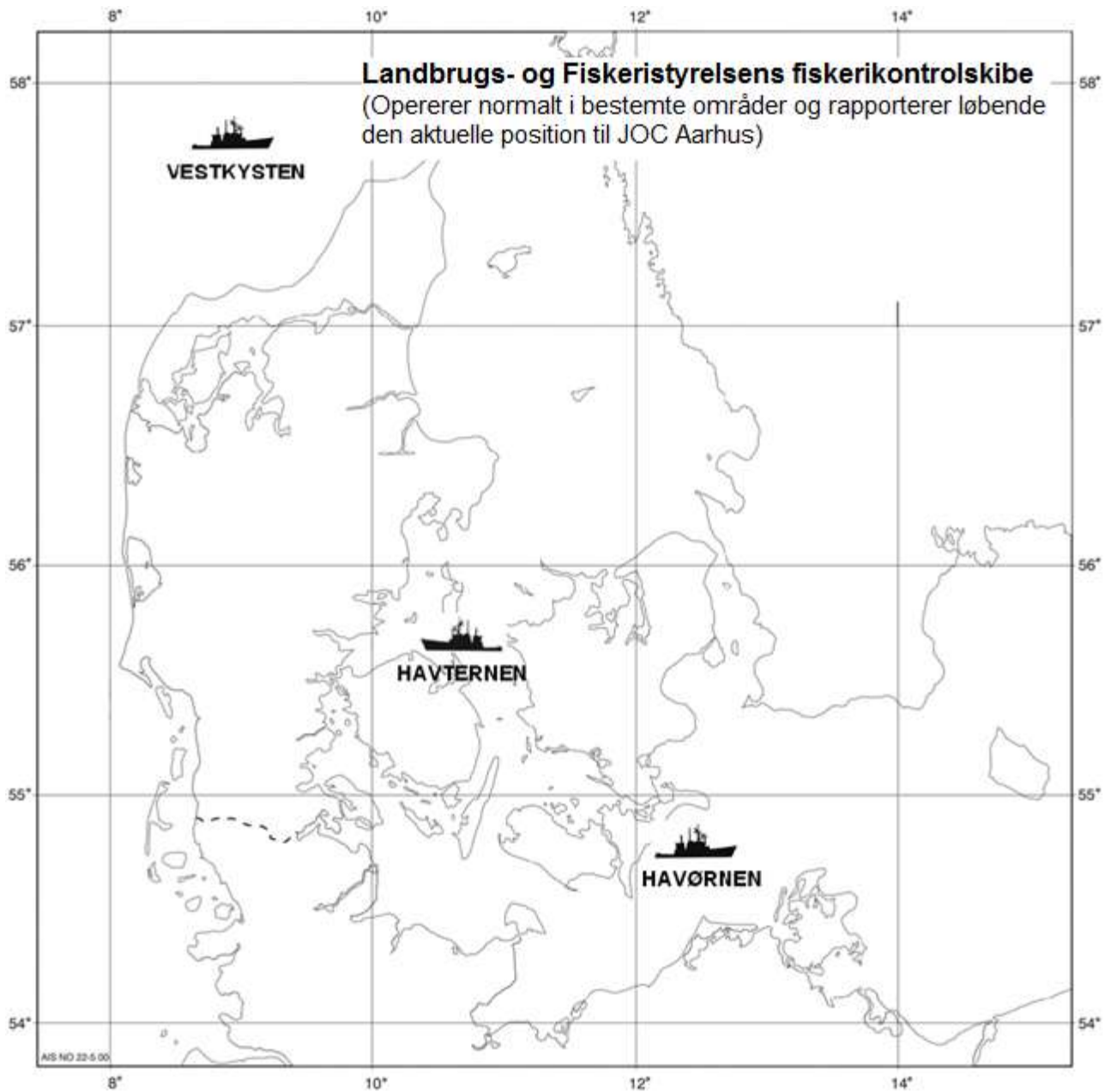


**BILAG 3 TIL TILLÆG B MARINEHJEMMEVÆRNETS FARTØJER**

Den viste fordeling af Marinehjemmeværnets fartøjer er gældende pr. 2016.



**BILAG 4 TIL TILLÆG B FISKERISTYRELSENS FISKERIKONTROLSKIBE**





## **TILLÆG C RIGSPOLITIETS BESTEMMELSER OM POLITIETS BISTAND I EFTERSØGNINGS- OG REDNINGSTJENESTEN**

Bilag:

1. Kontaktoplysninger for NBA og NSIOC
2. Kort over politikredse

### **1. GENERELT**

Retningslinjer for politiets medvirken ved eftersøgnings- og redningsopgaver er fastsat efter forhandlinger mellem Værnsfælles Forsvarskommando og Rigspolitiets Nationale Beredskabsafdeling (NBA).

Rigspolitiet Nationalt Situations- og Operationscenter (NSIOC) har den daglige ledelse og koordinering i forbindelse med hændelser omfattet af dette tillæg. NSIOC er bemandedt 24/7.

NSIOC, kan efter omstændighederne i samråd med JRCC Danmark, udpege en politikreds som ansvarlig for løsning af opgaven. JRCC Danmark underrettes herom.

Generelle spørgsmål eller uklarheder af administrativ karakter og lignende skal rettes til NBA.

#### **1.1. UNDERRETNING AF POLITIET**

I tilfælde af formodede eller erkendte fly- eller skibssulykker eller andre hændelser omfattet af dette tillæg, underrettes NSIOC straks

Relevante kontaktoplysninger fremgår af punkt 5 og bilag 1.

#### **1.2. KOORDINERENDE LEDELSE**

Den samlede indsats ved beredskabsmæssige hændelser, der involverer flere beredskabsmyndigheder, er som udgangspunkt undergivet politiets koordinerende ledelse.

### **2. SØREDNINGSTJENESTEN**

#### **2.1. EFTERSØGNING**

Når der til politiet indgår anmeldelse om, at et fartøj med personer savnes, skal politiet – eventuelt i samråd med JRCC Danmark – straks iværksætte eftersøgning i havne og langs kysten inden for det område, hvor fartøjet efter de foreliggende oplysninger kan antages at befinde sig, med henblik på at konstatere, om fartøjet er søgt til en anden havn eller er ankret op i nærheden af land.

Eftersøgning i et større område (flere politikredse), herunder eventuelt eftersøgning i udenlandske havne, kan iværksættes via NSIOC.

Der skal i hvert enkelt tilfælde straks afgives telefonisk melding til JRCC Danmark indeholdende oplysning om anmelder, fartøj, ombordværende, redningsudstyr, rute og tidspunkter samt hvilke eftersøgningsforanstaltninger, der er iværksat.

JRCC Danmark varetager herefter ledelsen og alarmerer civile og militære myndigheder og institutioner, hvis bistand ønskes. Politiet alarmerer lokale beredskabsmyndigheder.

Ved igangværende eftersøgninger holder JRCC Danmark og politiet hinanden gensidigt underrettet om udviklingen ved fortløbende meldinger om indsat personale, materiel, resultater mv.

JRCC Danmark vil give meddelelse om terminering af en eftersøgning.

## 2.2. SØULYKKER

Ved søulykker på havet, formodede eller erkendte, f.eks. ved observation af røde nødraketter eller nødblus, kollision, brand, stranding eller svære havarier, samt ved modtagelse af melding om drukne- og isulykker ved kyststrækninger og i fjorde skal politiet/112:

Straks afgive telefonisk melding til JRCC Danmark og NSIOC, samt søge hensigtsmæssig redningsoperation iværksat i samråd med JRCC Danmark og NSIOC.

JRCC Danmark varetager herefter ledelsen af indsatsen og alarmerer civile og militære myndigheder og institutioner, hvis bistand ønskes. JRCC Danmark og politiet holder gensidigt hinanden underrettet om udviklingen ved fortløbende meldinger om indsat personale, materiel, resultater mv.

JRCC Danmark vil give meddelelse om terminering af eftersøgnings- og redningsoperationer.

Ved modtagelse af melding om drukneulykker, isulykker, bådulykker, ulykker med gummibåde, windsurfere og luftmadrasser mv. i moser, søer, vandløb, havne etc. skal politiet om nødvendigt alarmere JRCC Danmark via NSIOC med henblik på indsættelse af helikopter, alternativt ved direkte henvendelse.

Politiet vil i disse tilfælde træffe afgørelse om terminering af eftersøgnings- og redningsoperationer.

## 2.3. VIDEREGIVELSE AF MELDINGER

Såfremt søfarende retter henvendelse til politiet for at meddele,

at de har mistanke om, at deres skib – f.eks. på grund af forsinkelse – eftersøges af søredningstjenesten, eller

at de under sejlads har afgivet eller observeret/aflyttet visuelle eller radiotelefoniske nødsignaler, skal politiet straks videregive sådanne meldinger til JRCC Danmark.

#### 2.4. SKIBSULYKKER VED KAJ

Skibsulykker ved kaj er ikke omfattet af SAR-tjenesten.

Som skibsulykker ved kaj defineres enhver ulykke på et skib, som er fortøjet til en kaj i havn. Der kan være tale om brand, eksplosion, sammenstyrtning eller uheld med farlige stoffer på skibet.

Ansvaret for indsatsen ved sådanne ulykker påhviler efter beredskabsloven den pågældende kommunes indsatsleder. Den koordinerende ledelse varetages af politiet.

### 3. FLYVEREDNINGSTJENESTEN

#### 3.1. EFTERSØGNING

Sædvanligvis vil meldinger om savnede eller udeblevne luftfartøjer tilgå JRCC Danmark fra relevante lufttrafiktjenesteenheder. I visse tilfælde kan der dog indgå anmeldelse direkte til politiet om, at et luftfartøj savnes. Der skal i sådanne tilfælde straks afgives telefonisk melding til JRCC Danmark, der vil iværksætte eftersøgning af luftfartøjet inden for det område, hvor det efter de foreliggende oplysninger kan antages at befinde sig.

Den telefoniske melding suppleres snarest muligt med en skriftlig meddelelse.

JRCC Danmark overtager ledelsen af eftersøgningen og alarmerer civile og militære myndigheder og institutioner, hvis bistand ønskes.

Ved igangværende eftersøgning holder politiet og JRCC Danmark hinanden underrettet om udviklingen ved fortløbende meldinger om indsat personale og materiel, resultater mv.

Når anmeldelse om udeblivelse indgår direkte til JRCC Danmark, kan JRCC Danmark via Rigspolitiet NSIOC afgive melding til de relevante politikredse med anmodning om eftersøgning.

JRCC Danmark vil give melding om terminering af eftersøgning.

#### 3.2. FLYVEULYKKER

Ved flyveulykker indenfor politiets ansvarsområde, formodede eller erkendte, skal politiet/NSIOC alarmere redningsberedskabet og ambulancetjeneste, underrette JRCC Danmark telefonisk samt foretage fornøden afspærring og bevogtning.

Andre relevante civile og militære myndigheder og institutioner underrettes af JRCC Danmark.

Ved flyveulykker på land varetager politiet den koordinerende ledelse. Politiet og JRCC Danmark holder hinanden gensidigt underrettet om udviklingen. Politiet vil i disse tilfælde give meddelelse om terminering af redningsoperationen.

Ansvaret for indsats ved erkendte flyveulykker til lands påhviler det kommunale redningsberedskab. Hvis uheldet har fundet sted inden for en civil flyveplads eller militær flyvestations område, påhviler

ansvaret den pågældende flyveplads/flyvestations redningsleder, indtil det kommunale redningsberedskab ankommer. Den koordinerende ledelse varetages af politiet.

#### **4. FORBINDELSESOFFICERSORDNING**

Ved SAR-operationer kan der placeres en forbindelsesofficer (FO) fra politiet i JRCC Danmark. Ordningen tjener alene redningsmæssige interesser og virker som forbindelses- og koordinationsled mellem JRCC Danmark og den politikreds, som i den aktuelle situation varetager den koordinerende ledelse.

Politiet stiller personale til rådighed for ordningen i overensstemmelse med en på forhånd udpeget instruks, der bl.a. bør indeholde bestemmelser om:

- Placering
- kommandoforhold samt
- kommandostruktur

Tilkald af FO kan ske enten på begæring af JRCC Danmark eller den politikreds, der har det politimæssige ansvar for opgaveløsningen.

Rigspolitiet udpeger den politikreds, der skal stille personale som FO i JRCC Danmark.

#### **5. ADRESSER OG TELEFONNUMRE**

Rigspolitiet, Politiområdet  
Nationalt Beredskabsafdeling (NSIOC)  
Ejby industrivej 125-135, 2600 Glostrup  
Telefon NSIOC: +45 4515 3400  
Telefon NBA: +45 4515 3500  
E-mail: nsioc@politi.dk / nba@politi.dk

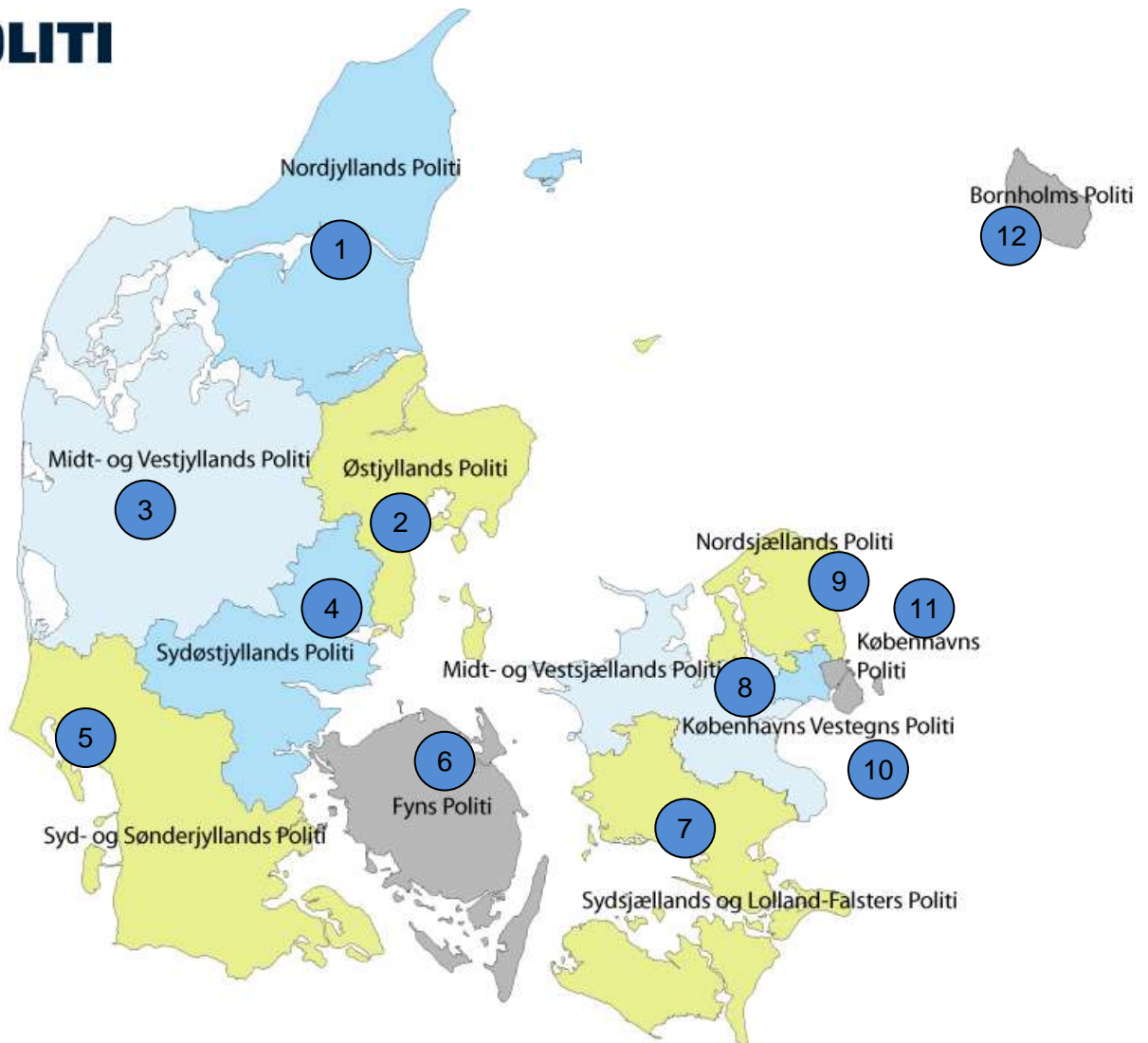
**BILAG 1 TIL TILLÆG C KONTAKTOPLYSNINGER FOR POLITIKREDSE**

Nærmere oplysninger om politikredsene kan findes på [www.politi.dk](http://www.politi.dk)

<b>Rigspolitiet, National Beredskabsafdeling (NSIOC)</b>	<b>24/7</b>	<b>Telefon 4515 3400</b>
<b>Rigspolitiet, National Beredskabsafdeling (NBA)</b>	<b>24/7</b>	<b>Telefon 4515 3500</b>
<b>1 Nordjyllands Politi (Aalborg)</b>	<b>9630 1448</b>	<b>2 Østjyllands Politi (Aarhus)</b>
<b>Spørg efter vagtcentralen</b>		<b>Spørg efter vagtcentralen</b>
<b>3 Midt- og Vestjyllands Politi (Holstebro)</b>	<b>9610 1448</b>	<b>4 Sydøstjyllands Politi (Horsens)</b>
<b>Spørg efter vagtcentralen</b>		<b>Spørg efter vagtcentralen</b>
<b>5 Syd- og Sønderjyllands Politi (Esbjerg)</b>	<b>7611 1448</b>	<b>6 Fyns Politi (Odense)</b>
<b>Spørg efter vagtcentralen</b>		<b>Spørg efter vagtcentralen</b>
<b>7 Sydsjællands og Lolland- Falster (Næstved)</b>	<b>5531 1448</b>	<b>8 Midt- og Vestsjællands Politi (Roskilde)</b>
<b>Spørg efter vagtcentralen</b>		<b>Spørg efter vagtcentralen</b>
<b>9 Nordsjællands Politi (Helsingør)</b>	<b>4927 1448</b>	<b>10 Københavns Vestegns Politi (Albertslund)</b>
<b>Spørg efter vagtcentralen</b>		<b>Spørg efter vagtcentralen</b>
<b>11 Københavns Politi (Politigården)</b>	<b>3314 1448</b>	<b>12 Bornholms Politi (Rønne)</b>
<b>Spørg efter vagtcentralen</b>		<b>Spørg efter vagtcentralen</b>

**BILAG 2 TIL TILLÆG C KORT OVER POLITIKREDSE**

**POLITI**



## TILLÆG D SAR-AFTALER

### 1. GENERELT

Danmark har indgået aftaler med en række lande vedrørende eftersøgning og redning i områder af fælles interesse.

For det danske SAR-område er der indgået aftaler med følgende nationer:

- De nordiske lande (Nordisk Redningsoverenskomst)
- Sverige (aeronautisk og maritim SAR-aftale)
- Norge (aeronautisk og maritim SAR-aftale)
- Tyskland (aeronautisk SAR-aftale og maritim SAR-aftale)
- Polen (Flyveredningsaftale og operativ aftale)
- Storbritannien (aeronautisk og maritim SAR-aftale).

I det efterfølgende gengives afskrift af de respektive aftaler i deres fulde ordlyd:

## 2. NORDISK REDNINGSOVERENSKOMST

Aftale  
mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige  
om  
samarbejde over statsgrænserne for at forhindre  
eller begrænse skader på mennesker eller ejendom  
eller i miljøet i tilfælde af ulykker

Regeringerne i Danmark, Finland, Norge og Sverige,

som er overbevist om nødvendigheden af et samarbejde mellem de kompetente myndigheder i de kontraherende stater med det formål at lette den fornødne gensidige bistand i tilfælde af ulykker i fredstid og at fremskynde udsendelse af hjælpemandskab og materiel, som betragter denne aftale som en rammeaftale, som har til formål at supplere andre nordiske multilaterale eller bilaterale aftaler inden for området, og som ønsker yderligere at forbedre samarbejdet inden for området, er blevet enige om følgende:

### Artikel 1

Denne aftale vedrører samarbejde på tværs af statsgrænserne med henblik på i tilfælde af ulykker og ved overhængende risiko for ulykker at forhindre eller begrænse skader på mennesker eller ejendom eller i miljøet.

De kontraherende stater skal i deres nationale lovgivning og øvrige bestemmelser i størst mulig udstrækning søge at fjerne hindringer for et sådant samarbejde.

### Artikel 2

Enhver af de kontraherende stater forpligter sig til i tilfælde af en ulykke eller ved overhængende risiko for en ulykke at yde fornøden bistand i overensstemmelse med sine muligheder og denne aftales bestemmelser.

Bestemmelserne i artiklerne 3 - 5 skal kun finde anvendelse, med mindre andet følger af bilaterale eller andre multilaterale aftaler.

### Artikel 3

1. En myndighed i en kontraherende stat, som i tilfælde af en ulykke er ansvarlig for foranstaltninger, der tilsigter at forhindre eller begrænse skader på mennesker eller ejendom eller i miljøet, kan anmode om bistand direkte hos en kompetent myndighed i en anden af de



kontraherende stater. Den myndighed, som er blevet anmodet om bistand, afgør, hvorvidt sådan bistand kan ydes.

2. Myndighederne i den bistandssøgende stat har det fulde ansvar for ledelsen af indsatsen på ulykkesstedet bortset fra det tilfælde, hvor ulykkesstedet er beliggende inden for anden kontraherende stats territorium. Personale fra den bistandsydende stat står til disposition under ledelse af egne befalingsmænd og udfører tjeneste i den bistandssøgende stat i overensstemmelse med de i den bistandsydende stat gældende tjenestebestemmelser.

3. Det påhviler den bistandssøgende stat at sørge for, at køretøjer, redningsmateriel og anden udrustning, som medføres ved en bistandsaktion, kan føres over grænserne uden ind- og udførselsformaliteter og fritaget for skatter og afgifter. Køretøjer, redningsmateriel og andet udstyr kan uden særlig tilladelse benyttes i overensstemmelse med gældende bestemmelser i den bistandsydende stat. Efter at hjælpeaktionen er tilendebragt, skal køretøjer, redningsmateriel og andet udstyr snarest muligt genudføres fra landet. Tilsvarende gælder i forbindelse med øvelse af hjælpeaktion.

4. Såfremt bistanden omfatter militært personel, statsfartøjer, statsluftfartøjer og militære køretøjer, for hvilke der kræves særlig adgangstilladelse, skal myndigheden i den bistandssøgende stat udvirke den fornødne tilladelse. Indtil sådan tilladelse foreligger, må der ikke forekomme grænseoverskridelser.

#### **Artikel 4**

Omkostningerne for hjælpeaktioner i henhold til nærværende aftale skal afholdes som følger:

1. Den bistandsydende stat har ret til godtgørelse fra den bistandssøgende stat for omkostninger ved foranstaltningerne i det omfang, disse kan henføres til den ydede bistand.
2. Den bistandssøgende stat kan når som helst tilbagekalde anmodningen om bistand, men den bistandsydende stat skal da have ret til erstatning for de omkostninger, som den er blevet påført.
3. Den bistandsydende stat skal til enhver tid være rede til at give oplysninger om de skønnede omkostninger for bistanden.
4. Beregningsgrundlaget for omkostningerne er de afholdte udgifter.
5. Disse bestemmelser indskrænker ikke de kontraherende staters regresret over for tredjemand med hensyn til betaling af omkostninger i henhold til sådanne andre bestemmelser og regler i national lovgivning eller folkeretten, som vil kunne finde anvendelse.

#### **Artikel 5**

1. Den bistanðssøgende stat er ansvarlig for skade, som forårsages af bistanð, som inden for dets eget territorium ydes i henhold til denne aftale. Den bistanðssøgende stat forpligter sig til at afvikle søgsmål eller forhandle om indgåelse af forlig med hensyn til erstatningskrav, som rettes af tredjemand mod den bistanðsydende stat eller dens mandskab. Den bistanðssøgende stat er ansvarlig for alle sagsomkostninger og øvrige omkostninger, som kan henføres til de omhandlede krav.
2. Den bistanðssøgende stat skal yde den bistanðsydende stat erstatning for død eller personskade, som påføres dennes mandskab, samt for tab af eller skade på udrustning eller materiel, som forårsages på den bistanðssøgende stats territorium som følge af den ydede bistanð.
3. Den bistanðsydende stat er ansvarlig for skader, som opstår på dens eget territorium.
4. Den bistanðssøgende stat har, hvis den i medfør af denne artikel har ydet erstatning, ret til at gøre regreskrav gældende mod bistanðsydende mandskab, som har forårsaget skaden forsætligt eller ved grov uagtsomhed.

#### **Artikel 6**

1. De kontraherende stater skal indbyrdes give oplysninger af betydning for denne aftale om organisation af redningstjeneste og de involverede kompetente myndigheder samt sådan lovgivning og sådanne indtrufne vigtige ændringer af betydning for denne aftale. De kontraherende stater skal videre medvirke til udvikling af samarbejdet på dette område.
2. For så vidt angår den praktiske anvendelse af denne aftale forventes det, at de kompetente myndigheder i de respektive kontraherende stater holder direkte indbyrdes forbindelse.
3. Inden for rammerne af denne aftale afholdes møder, når sådanne findes hensigtsmæssige.

#### **Artikel 7**

Denne aftale træder i kraft tredive (30) dage efter den dag, hvor to af de kontraherende stater skriftligt har underrettet det svenske Utrikesdepartement om, at aftalen er blevet godkendt af dem.

For en kontraherende stat, som, efter at aftalen er trådt i kraft, meddeler, at aftalen er blevet godkendt, træder aftalen i kraft tredive (30) dage efter den dag, det svenske Utrikesdepartement modtog meddelelse herom.

Det svenske Utrikesdepartement underretter de øvrige kontraherende stater om tidspunktet for modtagelsen af sådanne meddelelser og om tidspunktet for aftalens ikrafttrædelse.

#### **Artikel 8**

Island kan tilslutte sig denne aftale.

Tiltrædelsesinstrumentet skal deponeres hos det svenske Utrikesdepartement. Aftalen træder i kraft for Islands vedkommende på deponeringsdagen. Det svenske Utrikesdepartement underretter skriftligt de øvrige kontraherende parter om tidspunktet for deponeringen.

### **Artikel 9**

Denne aftale kan opsiges ved skriftlig meddelelse herom til det svenske Utrikesdepartement, som underretter de øvrige kontraherende stater om tidspunktet for modtagelse af en sådan meddelelse og om dennes indhold.

En opsigelse gælder kun for den opsigende kontraherende stat og får virkning seks (6) måneder fra den dag, hvor det svenske Utrikesdepartement har modtaget meddelelse om opsigelsen.

### **Artikel 10**

Originaleksemplaret af denne aftale skal deponeres i det svenske Utrikesdepartement, som tilstiller de øvrige kontraherende stater bekræftede kopier af samme.

Til bekræftelse heraf har de behørigt befuldmægtigede underskrevet denne aftale.

Udfærdiget i Stockholm den 20. januar 1989 i 4 eksemplarer på dansk, finsk, norsk og svensk, hvilke tekster skal have lige gyldighed.

3. DANMARK - SVERIGE

AGREEMENT BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF DENMARK AND  
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN  
CONCERNING CO-OPERATION IN RESPECT OF AERONAUTICAL AND MARITIME  
SEARCH AND RESCUE

The Government of the Kingdom of Denmark and the Government of the Kingdom of Sweden, hereinafter referred to as the Parties,

recognizing the provisions of Annex 12 to the Convention on International Civil Aviation, 1944, (the Chicago Convention), and of the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, (the SAR Convention),

being aware that immediate rescue measures are of vital importance for persons in distress,

have agreed on the following.

**Article 1**

Within the scope of this Agreement the terms and definitions in Chapter 1 of Annex 12 to the Chicago Convention and in Chapter 1 of the Annex to the SAR Convention shall be applicable.

**Article 2**

1. The boundary between the adjacent Flight Information Regions (FIR) of the Parties shall be the boundary between their search and rescue regions for aeronautical and maritime purposes (hereinafter referred to as SAR regions), except in the areas described in paragraph 2 of this Article.
2. For the efficiency and responsibility for control and co-ordination of aeronautical and maritime SAR missions in the area around Bornholm and Christiansö, the boundary between the SAR regions of the Parties shall be the median line between the two states, in accordance with Article 5, positions P through S (paragraph 3) of the Agreement of 9 November 1984 on the Delimitation of the Continental Shelf and the Fisheries Zones between Denmark and Sweden (see Annex 1).

3. The delimitation of the SAR regions between the Kingdom of Denmark and the Kingdom of Sweden in paragraphs 1 and 2 shall not prejudice the delimitation of any other boundary between the two states.

### **Article 3**

The responsible authorities of the Parties for co-operation of SAR services are:

In the Kingdom of Denmark

1. The Civil Aviation Administration for the aeronautical SAR services
2. The Danish Ministry of Defence for the maritime SAR services

In the Kingdom of Sweden

1. The Civil Aviation Authority for the aeronautical SAR services
2. The Swedish Maritime Administration for the maritime SAR services

### **Article 4**

The Parties are aware that search and rescue missions in or over the territorial sea, internal waters and land of either Party are to be carried out in accordance with the national legislation of the respective country.

### **Article 5**

1. If the SAR service of one of the Parties receives information to the effect that human life is, or is believed to be, in distress within the SAR region of the other Party, that service shall without delay inform the SAR service of the other Party.
2. If the SAR service of one of the Parties considers that assistance from the SAR services of the other Party is needed, it may request such assistance. The SAR service that has received such a request shall render assistance to the utmost possible extent. In this case, further measures shall be taken in co-operation between the SAR services of both Parties.

3. Assistance to any person in distress, or believed to be in distress, within the SAR region of either Party shall be rendered regardless of the nationality or status of such a person or the circumstances in which that person is found.
4. The Parties shall inform each other through relevant authorities of the rescue of survivors or the retrieval of perished persons who have or are believed to have citizenship of the other Party.

#### **Article 6**

The responsible authorities for the SAR services of the Parties shall develop and sign an Operational Agreement on co-operation for the practical implementation of this Agreement.

Such co-operation shall inter alia include: joint search and rescue exercises, regular checks of relevant communication channels, liaison visits by search and rescue experts and the exchange of search and rescue information and experiences.

#### **Article 7**

The Parties agree that each side shall bear the expenses incurred by its participation in search and rescue missions in conformity with this Agreement.

#### **Article 8**

Nothing in this Agreement shall affect in any way the rights and obligations of either Party, arising from other international agreements.

#### **Article 9**

1. This Agreement shall enter into force thirty (30) days after its signing.
2. This Agreement shall remain in force until the expiration of twelve (12) month from the day that either Party in writing notifies the other Party of its decision to terminate this Agreement.

Done at Copenhagen on the 27th November 2007 in duplicate, in the English language.

For the Government of  
the Kingdom of Denmark

For the Government of  
the Kingdom of Sweden

**OPERATIONAL AGREEMENT  
BETWEEN THE SWEDISH AND DANISH  
AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE SERVICES**

The responsible authorities for the SAR services, acting in accordance with Article 6 of the Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Kingdom of Denmark concerning co-operation in respect of aeronautical and maritime search and rescue, have agreed as follows:

**Article 1**

**REFERENCES**

1. For the purpose of this Operational Agreement, the Annex 12 to the Convention on International Civil Aviation, 1944 (the Chicago Convention), and the Annex to the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (the SAR Convention), shall be applicable.
2. The Chicago Convention, the SAR Convention and the IMO/ICAO International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR) shall be used as a basis for the conduct and carrying out of search and rescue missions (SAR missions).

**Article 2**

**RESPONSIBLE AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE SERVICES**

1. The services responsible for aeronautical and maritime search and rescue (hereinafter referred to as SAR services) are:

In Sweden

The Swedish Civil Aviation Authority      for Aeronautical Search and Rescue

The Swedish Maritime Administration      for Maritime Search and Rescue

In Denmark

Tactical Air Command                              for Aeronautical Search and Rescue

Admiral Danish Fleet                              for Maritime Search and Rescue

Addresses and particulars about communication systems are to be found in the Aeronautical Information Publications (AIP) and in the IMO Global SAR Plan of the Parties.

2. The responsible authorities shall inform each other of the equipment and facilities of their respective SAR services and shall immediately inform each other about changes in them.

**Article 3**

## WORKING LANGUAGE

The working language between the SAR services shall be English.

### **Article 4**

#### CO-OPERATION BETWEEN AERONAUTICAL AND MARITIME RESCUE CO-ORDINATION CENTRES

1. All requests for assistance from one rescue co-ordination centre (RCC) shall be made to the corresponding RCC of the other Party. The Parties' search and rescue regions (SRR) and the location of each region's RCC are shown on the attached map (see Attachment 1).
2. All requests for assistance shall immediately be acknowledged by the receiving RCC.
3. The receiving RCC shall as soon as possible advise whether assistance which has been requested can be rendered and, if so, about number, type(s) and call sign(s) of the rescue units offered.
4. The requesting RCC shall, upon receipt of information about rescue units offered, referred to in paragraph 3, arrange for the necessary permission and any special conditions for the entry into its State's territory of rescue units of the other Party. The permission shall be transmitted as soon as possible to the other Party's RCC.

### **Article 5**

#### ENTRY INTO TERRITORY OF SWEDEN AND DENMARK DURING RESCUE MISSIONS

1. A request for permission to enter the territory of the other State for a rescue mission not covered by Article 4, shall be addressed to the RCC within whose SRR the mission is intended to be carried out.
2. Such a request shall immediately be acknowledged and processed by the receiving RCC.
3. To the benefit of persons in distress, each SAR service shall use its best endeavours to facilitate the entry of rescue units for rescue missions within each other's territories.

### **Article 6**

#### PRINCIPLES FOR CO-ORDINATION AND COMMUNICATION

1. A SAR mission shall be co-ordinated by the RCC within whose SRR the mission is carried out, unless otherwise agreed. For the efficiency of a SAR mission, the RCCs may agree between themselves on a different way to conduct and co-ordinate the mission.
2. When carrying out a joint SAR mission, the RCC in the SRR of the Party where such mission is carried out shall co-ordinate with the RCC of the other Party the way to communicate with the rescue units. All vital information shall be confirmed in written form using the SITREP-format (see Attachment 2).



3. The SAR services shall inform each other about radio frequencies and call signs, telefax- and AFTN-numbers and about other means of communication, if any. They shall immediately inform each other about changes.
4. Regular checks of the relevant communication channels shall be made.
5. The SITREP-format, commenced and ended with the word "exercise" shall also be used as a request for assistance for a simulated accident. The answer shall inform the possibilities to render assistance.

#### **Article 7**

#### DEBRIEFING

After a major SAR mission, a debriefing shall be arranged as soon as possible.

#### **Article 8**

#### MEETINGS OF THE REPRESENTATIVES OF THE SAR SERVICES

1. Representatives of the SAR services should meet regularly. The function as host shall alternate, if not otherwise agreed. At these meetings they shall in particular consider matters concerning
  - meetings between the responsible authorities
  - liaison visits of SAR experts
  - mutual exercises
  - the possibility for SAR experts to participate as observers in national exercises of the other Party
  - preparation of proposals for amendments or modifications with the aim of promoting the co-operation within the frame of this Operational Agreement
  - planning and development of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and the future use of that system.
2. The meetings and exercises referred to in paragraph 1, may be combined with multinational SAR meetings and SAR exercises.

#### **Article 9**

#### AMENDMENTS

Amendments to this Operational Agreement, within the frame of the Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Kingdom of Denmark concerning Co-operation in respect of Aeronautical and Maritime Search and Rescue, may be agreed to between the responsible authorities and shall be made in written form.

#### **Article 10**

#### ENTRY INTO FORCE AND VALIDITY

1. This Operational Agreement shall enter into force thirty (30) days after its signing. It shall remain in force as long as the Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Kingdom of Denmark concerning Co-operation in respect of Aeronautical and Maritime Search and Rescue is in force.
2. The "Protokoll och Tilläggsöverenskommelse till protokoll om samarbete inom flygräddningstjänsten mellan Statens Luftfartsvesen, Danmark och Luftfartsverket, Sverige", which both entered into force the 1 September 1986, shall cease to be applied on the day this Operational Agreement enters into force.

Done at Norrköping on the 26th February 2008 in quadruplicate in the English language

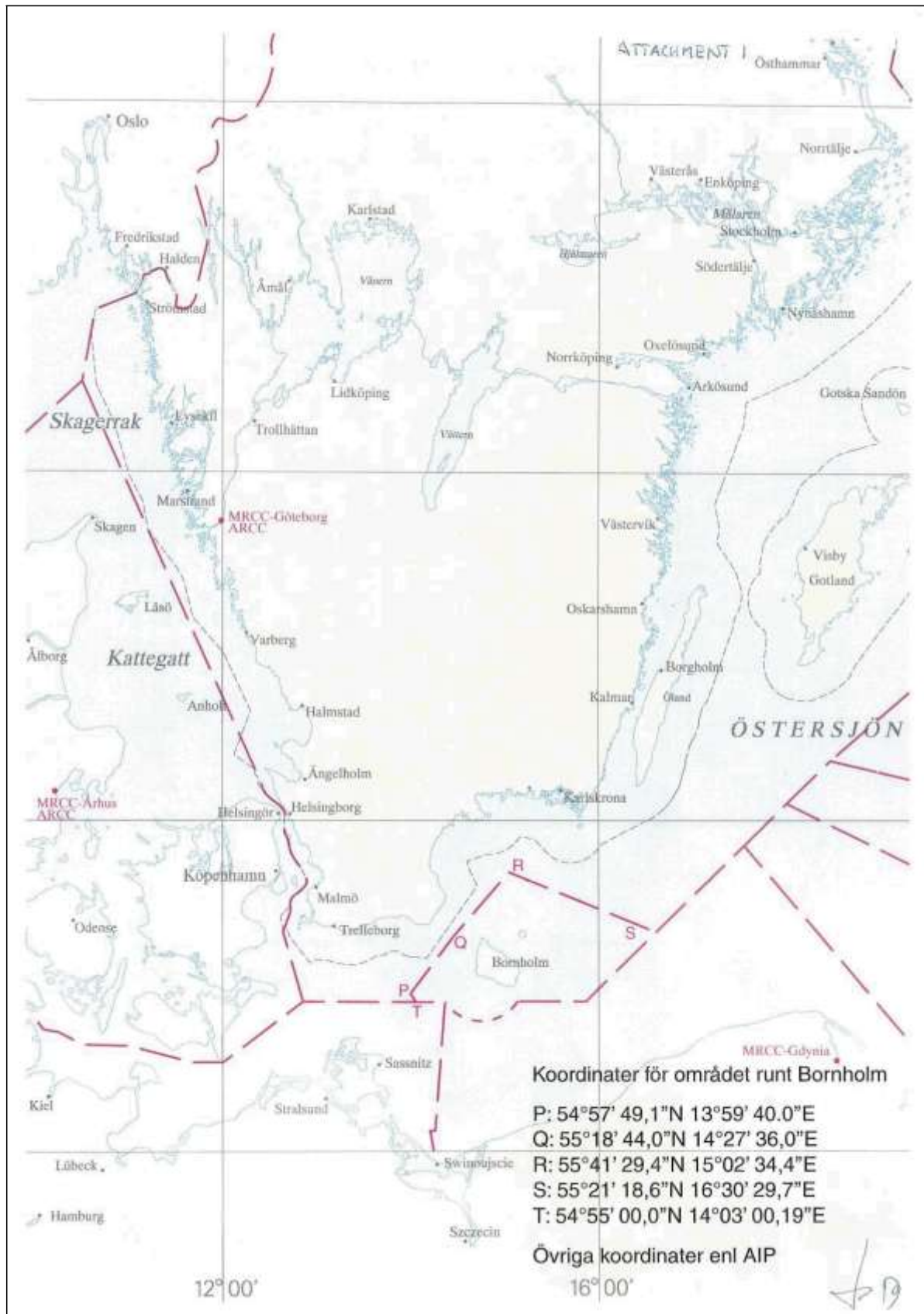
For the Swedish Civil Aviation Authority

For the Swedish Maritime Administration

For Tactical Air Command Denmark

For Admiral Danish Fleet

ATTACHMENT 1



ATTACHMENT 2

STANDARD FORMAT FOR SEARCH AND RESCUE SITUATION REPORTS (SITREPs)

Situation reports (SITREPs) should be compiled as follows:

**Short form** – to pass urgent essential details when requesting assistance, or to provide earliest notice of a casualty

**SAR SITUATION REPORT NO. ?**

**Date/time**

**TRANSMISSION PRIORITY** (distress/urgency etc.)

**FROM** (originating RCC)

**TO**

**SAR SITREP NUMBER** (serial number)

**A IDENTITY OF CASUALTY** (name, call sign, flag state)

**B POSITION** (Latitude / Longitude)

**C SITUATION** (Type of message – e.g. distress/urgency: date/time, nature of distress/urgency; e.g. fire, collision, medico)

**D NUMBER OF PERSONS AT RISK**

**E ASSISTANCE REQUIRED**

**F CO-ORDINATING RCC**

**Full form** – To pass amplifying or updating information during SAR operations the following additional sections should be used as required:

**G DESCRIPTION OF CASUALTY** (Physical description, owner/charterer, cargo carried, passage from/to, life saving appliances carried etc.)

**H WEATHER ON-SCENE** (Wind, sea/swell state, air/sea temperature, visibility, cloud cover/ceiling, barometric pressure)

**J INITIAL ACTIONS TAKEN** (by casualty and RCC)

**K SEARCH AREA** (as planned by RCC)

**L CO-ORDINATING INSTRUCTIONS** (OSC/CSS designated, units participating, communications etc.)

**M FUTURE PLANS**

**N ADDITIONAL INFORMATION/CONCLUSION** (include time SAR operation terminated)

**4. DANMARK - NORGE**

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING  
ON  
RESPONSIBILITY AND CO-OPERATION IN SEARCH AND RESCUE MATTERS  
BETWEEN  
THE ROYAL NORWEGIAN MINISTRY OF JUSTICE AND THE POLICE  
AND  
THE CIVIL AVIATION ADMINISTRATION AND THE MARITIME AUTHORITY OF THE  
KINGDOM OF DENMARK CONCERNING AERONAUTICAL AND MARITIME SAR  
SERVICES IN THE NORTH SEA AND SKAGERRAK

The Royal Norwegian Ministry of Justice and the Police

and

the Civil Aviation Administration, and the Maritime Authority of the Kingdom of Denmark, hereinafter called the Participants, have in accordance with Annex 12 to the Convention of 7 December 1944 on International Civil Aviation (International Civil Aviation Organization - ICAO) and the Provisional Maritime Search and Rescue Plan for the North Sea drawn up by the International Maritime Organization (IMO) in the form of paragraph 2.1.4 of Chapter 2 of the Annex to the International Convention on Maritime Search and Rescue 1979 (the SAR Convention) reached the following understanding:

**Section 1**

(1) The Royal Norwegian Ministry of Justice and the Police will be responsible for aeronautical Search and Rescue (SAR) services in the Stavanger & Oslo Flight Information Region/Upper Information Region (FIR/UIR) and in the sea region within København FIR, as defined in paragraph (1) of the Annex to this Memorandum of Understanding (MoU) and for the maritime Search and Rescue (SAR) services in the sea region delineated in the Provisional Maritime Search and Rescue Plan for the North Sea drawn up by the IMO.

(2) The Civil Aviation Administration of the Kingdom of Denmark will be responsible for aeronautical SAR services in the sea region within the København FIR and Oslo FIR/UIR, as defined in paragraph (1) of the Annex to this MoU.

(3) The Maritime Authority of the Kingdom of Denmark will be responsible for the maritime SAR services in the maritime SAR regions established under the provisions of paragraph 2.1.4 of the Annex to the SAR Convention and drawn up by the IMO Provisional Maritime Search and Rescue Plan for the North Sea and defined in paragraph (1) of the Annex to this MoU.

(4) Based on the above specified responsibilities the Participants have decided to align their aeronautical and maritime Search and Rescue Regions (SRR) with the dividing lines delineated in the IMO Provisional Maritime Search and Rescue Plan for the North Sea and defined in paragraph (1) of the Annex to this MoU.

(5) The delimitation of SRRs is not related to and shall not prejudice the delimitation of any boundary between the two countries.

## **Section 2**

(1) The Participants will co-operate in SAR matters within the designated regions of responsibility in accordance with the Annex to this MoU.

(2) To improve the co-operation within these regions, Operational Arrangements will be concluded between the Stavanger Rescue Co-ordination Centre and the Rescue Co-ordination Centre Karup and the Maritime Rescue Co-ordination Centre Aarhus.

(3) The SAR services will conduct SAR operations in accordance with The International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual or equivalent SAR Manuals.

(4) SAR units may, immediately and without prior approval, enter into or fly over the SRR and the territorial sea of the other Participant for the purpose of searching for the position of casualties and rescuing the survivors of such casualties, provided they immediately report the position and time of entry into the region or the territorial sea to the appropriate rescue co- ordination centre.

(5) Communications will be in English. Abbreviations, codes and signals to be used in aeronautical incidents will be those contained in ICAO Document 8400 (Abbreviations and Codes), in maritime incidents abbreviations, codes and signals to be used will be those contained in IMO Search and Rescue Manual; and Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR).

(6) In application of the provision of the Operational Arrangements mentioned in Section 2 (2) the Participants will co-operate in the following matters:

(a) Standardization of the content, format and timing of relevant Notice to Airmen (NOTAM) and entries in the Aeronautical Information Publications.

(b) The Operational Arrangements referred to in the paragraph 3.1.8 of the Annex to the SAR Convention and the co-operative arrangements referred to in Chapter 3 of the Annex 12 to the ICAO Convention regarding the pooling of facilities, the establishment of common procedures, the conduct of joint training and exercises, regular checks of inter-State communication channels, liaison visits by rescue co-ordination centre personnel, and the

exchange of search and rescue information will be concluded directly between the rescue co-ordination centres of the Participants.

(b) Presentation of this MoU to other maritime or aeronautical authorities or international organizations.

### **Section 3**

Each party shall bear the expenses incurred by its participation in search and rescue missions in conformity with this MoU.

### **Section 4**

This MoU shall enter into force on the date of signature for an indefinite period. It may be terminated by either Participant giving 12 months notice in writing.

### **Section 5**

The foregoing record represents the MoU reached between the Participants on the matters reflected therein.

### **Section 6**

This MoU is issued in three identical master copies; one copy for the Royal Norwegian Ministry of Justice and the Police, one copy for the Civil Aviation Administration, and one copy for the Maritime Authority of the Kingdom of Denmark.

Signed at \_\_\_\_\_ on 19 October 1998  
in the English language only.

For the Royal Norwegian Ministry of  
Justice and the Police

K. Melander  
Director General

For the Civil Aviation Administration  
of the Kingdom of Denmark:

Ole Asmussen  
Director General

For the Maritime Authority  
of the Kingdom of Denmark

Jørgen Hammer Hansen  
Director General

Annex 1

(1) The dividing line referred to in Section 1 is defined by great circle lines joining successively the following positions :

- |            |          |            |          |
|------------|----------|------------|----------|
| 1. 560512N | 0031500E | 2. 563530N | 0050200E |
| 3. 571030N | 0065612E | 4. 572954N | 0075900E |
| 5. 573706N | 0082730E | 6. 574148N | 0085318E |
| 7. 575918N | 0092300E | 8. 581541N | 0100148E |
| 9. 583000N | 0103000E |            |          |



## 5. DANMARK- TYSKLAND

Overenskomst af 12. juni 1992 mellem Kongeriget Danmark  
og Forbundsrepublikken Tyskland om samarbejde  
vedrørende maritim eftersøgning og redning  
i Nordsøen og i Østersøen

Skrivelse om samarbejde vedrørende eftersøgning og redning indgået mellem Industriministeriet i Kongeriget Danmark og Transportministeriet i Forbundsrepublikken Tyskland.

I henhold til bestemmelserne i stk. 2.1.4 i Bilaget til den Internationale Konvention om Maritim Eftersøgning og Redning af 1979 (i det efterfølgende kaldt "SAR Konventionen") skal der oprettes eftersøgnings- og redningsregioner efter aftale mellem de involverede parter.

For Nordsøen og Østersøen er der udarbejdet to foreløbige planer for maritim eftersøgning og redning, som fastsætter de nøjagtige grænser for eftersøgnings- og redningsregioner i de pågældende områder. Planerne er udstedt af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) som Cirkulære SAR.2/Circ.2/Rev.2 af 29. november 1990.

På vegne af Industriministeriet i Kongeriget Danmark bekræfter jeg, at eftersøgnings- og redningstjenesterne i mit land vil udføre eftersøgnings- og redningsaktioner inden for de regioner, hvis grænser er beskrevet i planerne for maritim eftersøgning og redning i Nordsøen og Østersøen, og at eftersøgnings- og redningstjenesterne i mit land vil samarbejde med de tilsvarende tjenester i Deres land, som fastsat i Kapitel 3 i Bilaget til SAR Konventionen. Under forudsætning af gensidighed kan eftersøgnings- og redningsenheder fra Deres land umiddelbart og uden forudgående tilladelse sejle ind i eller overflyve

territoriale farvande eller landområder, som tilhører Kongeriget Danmark, i forbindelse med eftersøgning af nødstedte skibe og redning af overlevende fra sådanne skibe forudsat at sådanne enheder straks rapporterer deres position samt tidspunktet for deres indsejling i eller overflyvning af de territoriale farvande eller landområder til det relevante redningskoordinationscenter. De eftersøgnings- og redningsaftaler, der henvises til i stk.

3.1.8. i Bilag til SAR Konventionen vedrørende fælles brug af faciliteter, fastlæggelse af fælles procedurer, fælles uddannelse og øvelser, regelmæssig kontrol af kommunikationsforbindelserne mellem landene, kontaktbesøg af personale fra redningskoordinationscentre samt udveksling af oplysninger vedrørende eftersøgning og redning, vil blive indgået direkte mellem de to landes redningskoordinationscentre.

Parterne aftaler endvidere, at "Overenskomst mellem regeringen i Kongeriget Danmark og regeringen i den Tyske Demokratiske Republik om samarbejde vedrørende redning af menneskeliv i Østersøen" af 14. september 1988 som følge af den tyske genforening den 3. oktober 1990 ikke længere gælder med hensyn til maritim eftersøgning og redning.

Nærværende skrivelse skal sammen med en tilsvarende skrivelse udarbejdet af Deres ministerium udgøre en overenskomst mellem Industriministeriet i Kongeriget Danmark og Transportministeriet i Forbundsrepublikken Tyskland i henhold til bestemmelserne i stk.

2.1.4 i Bilag til SAR Konventionen. Overenskomsten skal anmeldes til Generalsekretæren for Den Internationale Søfartsorganisation.

København, den 27. maj 1992

Torben Ginnerup

kontorchef

Operational Agreement  
on the  
Co-operation between the Maritime Search and Rescue Service of the Kingdom of  
Denmark and of the Federal Republic of Germany in the Event of Maritime Emergencies.

Pursuant to chapter 3 of Annex III of the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 of the International Maritime Organization (IMO) concerning mutual assistance between the Search and Rescue (SAR) services of neighbouring States, the SAR services of the Kingdom of Denmark and the Federal Republic of Germany agree to provide mutual assistance.

**ARTICLE 1**

The responsible SAR service of the Kingdom of Denmark, namely

Soervaernets Operative Kommando  
(Admiral Danish Fleet)

and the responsible SAR service of the Federal Republic of Germany, namely

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger  
(German Lifeboat Institution)

with their respective Maritime Rescue Co-ordination Centres (MRCCs) Aarhus and Bremen are granting the following provisions and procedures concerning co-operation and mutual assistance within the SAR regions delineated in the Maritime SAR plan circulated by the International Maritime Organization (IMO) in the form of circular SAR.2/Circ.2/Rev.2. dated 29th November 1990 supplemented by letter on co-operation in search and rescue matters between the Ministry of the Kingdom of Denmark and the Ministry of Transport of the Federal Republic of Germany.

**ARTICLE 2**

Each SAR service will ensure that during SAR missions the entry of SAR units into the territorial waters of the neighbouring country will be permitted without restrictions of administrative laws, rules and regulations.

Immediate information on such entry and task of the SAR unit, also when SAR incidents occur in close proximity to the neighbouring maritime SAR region, will be provided to the appropriate MRCC.

Each SAR service will ensure that in case of an emergency of a SAR unit in the neighbouring Search and Rescue Region (SRR) during a SAR mission all possible personnel or technical help and assistance will be given.

**ARTICLE 3**

The definitions contained in chapter 1 of the Annex of the SAR 79 convention, the IMOSAR manual and the MERSAR manual shall be used for the purpose of this agreement.

#### **ARTICLE 4**

Each maritime SAR service will ensure that the other maritime SAR Service is provided with the latest information concerning SAR availability, equipment, operational readiness and all technical data of interest for SAR purposes. Each SAR service will be prepared to respond to request at any time to operate in the neighbouring Search and Rescue Region (SRR).

Both MRCC`s will closely co-operate using all available communication systems, e.g. VHF, HF, MF, FAX, TELEPHONE, TELEX, SATELLITE. All SAR messages are to be followed by IMO SITREP FORM transmitted via telex or fax.

The parties will inform each other about TELEPHONE, FAX, TELEX, SATELLITE, AFTN, MF, HF codes or numbers and immediately inform each other about changes.

The serviceability of at least one communication line will be checked regularly.

#### **ARTICLE 5**

The two SAR services will meet every year. Hosting will alternate. At this meeting they will discuss or consider SAR matters of common concern including:

- The need of a special conference on SAR matters.
- The planning and conducting of annual bilateral and multilateral SAR exercises and debriefings/lessons learned with the objective of training, testing and improving co-operation procedures for the purpose of this agreement.
- The exchange of SAR personnel.
- Liaison visits by neighbouring SAR units.
- Debriefings after major SAR incidents involving the MRCC`s in order that full advantage is taken of lessons learned.
- Analyse mishaps and disagreements.
- Exchange of views between SAR staff members.

#### **ARTICLE 6**

The annual meeting and the exercises mentioned in article 5 may be combined with multilateral SAR meetings and SAR exercises. All MRCC`s should agree upon this matter in writing at least 2 month in advance of the actual meeting or exercises.

#### **ARTICLE 7**

This agreement may be amended. Amendments are required in writing.

This agreement will enter into force on the date of signature and be valid for an unlimited period of time.

Done in two originals at Aarhus on the 24th March 1994 in English language.

For the Admiral Danish Fleet

For the German Lifeboat Institution

Search and Rescue Boundaries in the  
North Sea and Baltic Sea.

Dear Sirs,

I'm referring to your letter of 16th December 1992 and our letter dated 14th January 1993 on the Search And Rescue (SAR) Boundaries in the North Sea and the Baltic Sea.

I agree that the SAR services of the Federal Republic of Germany will assume the responsibility of SAR operations within the area of København FIR delineated in the Attachment to this letter. The SAR services of the Kingdom of Denmark will co-operate with the relevant services of the Federal Republic of Germany as provided for in Annex 12 to the ICAO Convention. An agreement concerning the establishment of common procedures, the conduct of joint training and exercises, regular checks of inter-State communication channels, and the exchange of SAR information will be concluded directly between our States' rescue co-ordination centres.

The present letter, together with your letter dated 16th December 1992, shall constitute the agreement between our two administrations.

It is further understood that the "Agreement between the Government of the German Democratic Republic and the Government of the Kingdom of Denmark on Co-operation in the Rescue of Human Lives in the Baltic Sea" dated 14 September 1988 ceased to apply as a result of the establishment of German Unity on 3 October 1990.

Additionally, we trust you to forward our letters to the National Air Traffic Services of the U.K. to notify the European and North Atlantic Office of ICAO when all involved North Sea states have agreed to the new boundaries with a view to making the necessary amendments to the ICAO European Air Navigation Plan - Part SAR.

We are in agreement that the SAR services will be conducted by the Federal Republic of Germany in the newly agreed area delineated in the Annex to this letter from the time of receipt of this letter.

Yours sincerely

V.H.K. Eggers  
Director General  
Civil Aviation Administration

ATTACHMENT  
to  
the letter of Agreement  
between  
the Federal Republic of Germany and the Kingdom of Denmark  
on  
SAR boundaries in the North Sea Baltic Sea.

Over the North Sea the Federal Republic of Germany will provide SAR services in the area of the SAR region within København FIR South of the line defined by the following co- ordinates:

- |              |           |
|--------------|-----------|
| 1. 550349,0N | 081810,0E |
| 2. 551003,4N | 073309,6E |
| 3. 553040,3N | 054500,0E |
| 4. 551500,0N | 052412,0E |
| 5. 551500,0N | 050900,0E |
| 6. 551815,0N | 050000,0E |
| 7. 550000,0N | 050000,0E |
| 8. 550000,0N | 082000,0E |
| 9. 550349,0N | 081800,0E |

Over the Baltic Sea, the Federal Republic of Germany will provide SAR Services South of a line defined by the following:

Along the Danish - Germany border in the Flensburger Förde through 542700,0N 120000,0E to 545500,0N 125100,0E.

## 6. DANMARK - POLEN

Letter Of Agreement on the  
Cooperation in the Search and Rescue Matters  
Between  
the Civil Aviation Department of the Ministry of Transport  
and Maritime Economy of the Republic of Poland  
and  
The Civil Aviation Administration of the Kingdom of Denmark

### I. INTRODUCTION

Pursuant to the Standards and Recommended practices stated in Annex 12 to the convention on International Civil Aviation Organization (ICAO) signed at Chicago on 7th December 1944 concerning mutual assistance between the Search and Rescue (SAR) Services of neighbouring States, the Civil Aviation Department of the Ministry of Transport and Maritime Economy of the Republic of Poland and the Civil Aviation Administration of the Kingdom of Denmark have agreed as follows:

### II. EXTENT OF ASSISTANCE

The SAR Services of the Republic of Poland and of the Kingdom of Denmark shall co-operate in SAR matters and provide mutual assistance in SAR operations within their respective area of SAR responsibility at the request of the Rescue Coordination Centre (RCC) of the other party.

### III. PROVISIONS OF THE AGREEMENT

1. Each SAR Service shall ensure the other SAR Services are provided with updated information concerning SAR assets, their availability and operational readiness with the view of joint utilisation.

Under this provision "assets" shall be taken to mean equipment, facilities, aircraft and operational units to be employed for SAR purposes.

2. In the event of an incident within the area of SAR responsibility of one of the SAR Services which necessitates or might necessitate recourse to the facilities of the other SAR Service, the RCC responsible in the area of the incident shall alert the RCC of the other SAR Service immediately and without delay.

### IV. SPECIAL PROVISIONS

1. Crossing of National Borders



To facilitate the utilization of the SAR assets of the neighbouring State, the SAR Service of each State shall make every effort to conclude agreements with the competent government authorities that will allow the SAR aircraft of the other State to enter the airspace of the concerned without delay and to land there upon request.

Coordination with the appropriate air defence authority for all border crossing SAR flights is mandatory and the responsibility for the co-ordination rest with the RCC controlling the SAR flight.

The SAR Service of each State shall immediately inform the appropriate authorities of its State responsible for questions concerning the control of the border, whenever SAR facilities for the SAR Services of the other State have been requested to operate on or over the territory of the State concerned.

## 2. Necessity of Exercises

The SAR services of the Republic Poland and the Kingdom of Denmark shall regularly conduct joint exercises with the objective of training, testing or improving co-operation procedures for the purposes of this agreement.

## 3. Communication between the Agencies Responsible for SAR

The chief or the RCC responsible for the SAR service in each State or persons nominated by them shall be authorised to discuss directly with each other all questions regarding the co- operation under this agreement.

These representatives shall meet at least once a year to discuss the SAR operations and exercise results and, if necessary, to decide on possible revisions to their SAR operations planning. Details of co-operation including pooling of facilities, establishment of common procedures, conduct of joint training and exercises, regular checks of inter-State communications channels, liaison visits by SAR services personnel and exchange of SAR information, shall be arranged by working agreement between the Polish RCC Warszawa and the Danish RCC Karup and signed by the appropriate chief of the SAR Service or the chief of the RCC.

## V. LANGUAGE

Communication in connection with the execution of SAR shall be in English.

## VI. FREQUENCIES OF JOINT SEARCH AND RESCUE OPERATIONAL ACTIVITY

In case of joint SAR operations, the SAR Services shall use the frequency 121,500 MHz for communication with the aircraft in emergency.

Communication frequencies for joint SAR operations shall be indicated in the working agreement.

## VII. CO-OPERATION WITH OTHER SAR SERVICES

The SAR Services of the Republic of Poland and the Kingdom of Denmark shall inform the SAR Services of adjacent States of the conclusion of this agreement through their respective AIPs Part SAR.

#### **VIII. GENERAL BORDER RESERVATION**

The definition of areas of SAR responsibility is not related to and shall not prejudice the delimitation of the Continental Shelf or the fishery zone between the Kingdom of Denmark and the Republic of Poland.

#### **IX. VALIDITY OF THE AGREEMENT**

This Letter of Agreement shall be valid until such time a combined Letter of Agreement between the Republic of Poland and the Kingdom of Denmark on aeronautical and maritime SAR matters will enter into force.

Future amendments to the present Letter of Agreement can take place in writing with the consent of both parties.

This Letter of Agreement can be denounced by written notification. The denunciation shall become effective six month after the receipt of this notification.

The Letter of Agreement shall enter into force on the date of signature.

Done in two originals at Warszawa on the eight of October 1993 in the English language.

R. Zaremba  
Director of Civil  
Aviation Department  
Poland

V.H.K.Eggers  
Director General  
Civil Aviation Administration  
Denmark

WORKING AGREEMENT  
on  
Mutual Assistance and co-operation between  
RCC Karup and ARSC Gdynia

Ref.:

- A. Letter of Agreement on the co-operation in the Search and Rescue matters between the Civil Aviation Department of the Ministry of Transport & Maritime Economy of the Republic of Poland and the Civil Aviation Administration of the Kingdom of Denmark signed at Warszawa 08 October 1993.
- B. ICAO Doc 7333-AN/859.

**I. INTRODUCTION**

The purpose of this Working Agreement is to regulate the co-operation between RCC Karup and ARSC Gdynia on the basis of the operational agreement according to reference A and, in particular, to further specify the principles in para IV 3 of reference A.

**II. EXTENT OF ASSISTANCE**

- 1. When so requested by one party to the agreement, the other party will, when circumstances permit, make available to the requesting party as required one or more assets for SAR operations in its SAR region.
- 2. Generally one or more helicopters being the primary SAR assets will be provided. According to the situation further SAR assets, such as aircraft or ships, can be requested by the respective party.

**III. TERMS OF THE AGREEMENT**

- 1. A party to this agreement noticing an emergency which requires the aid of the other party will contact the other party to co-ordinate their actions. Prior to any employment of SAR assets they will agree upon the controlling authority, either RCC Karup or ARSC Gdynia.
- 2. Each party will when making the request for aid provide to the other party all pertinent facts on the scope of the aid required.
- 3. Each party will, upon request from the other party acting as controlling authority, immediately assign as required one or more search and rescue helicopters to the other party.
- 4. During flight the helicopter will report as soon as possible to the controlling authority, indicating his status as a search and rescue aircraft, and ask for instructions. Besides the tasking, the controlling authority will provide information about weather, traffic and airspace restrictions while co-operating, SITREPs must be exchanged between RCC Karup and ARSC Gdynia and the units under their control.

5. Upon completion of the search and rescue mission and when agreed by the other party, the helicopter will land at its assigned airfield in the SAR region of the controlling authority for debriefing purposes or, if there is a need, to prepare for further missions.

#### **IV. SPECIAL PROVISIONS**

##### **1. Overflight and Landing**

A party to this agreement is responsible for informing its air defence authorities and for obtaining the permission for a SAR asset of the other party to enter its sovereign territory. This clearance must be transmitted to the SAR asset prior to entering the territory concerned. It is not required that the party responsible for clearance be the controllers authority.

The parties to this agreement are responsible for informing airfields in their area of responsibility, which will be approached during SAR operations. They have to co-ordinate landing clearances, if necessary. In Denmark at present ROENNE and VAERLOESE as regular airfields are suited for landings. On the Polish coast DARLOWO, GDYNIA, or GOLENIOW may be used.

##### **2. Communications**

A direct telephone line via RCC Glücksburg, will be established between RCC Karup and ARSV Gdynia. It will be manned continuously with English-speaking personnel. A connecting-through facility to MRCC Gdynia and ARCC Warszawa will be established. A similar facility is provided at RCC Karup to connect with MRCC Aarhus. In addition a telex and a telefax connection will be established between RCC Karup and ARSC Gdynia.

ARSC Gdynia, controlling its SAR assets via communication stations, at the beginning of a mission will transfer the call-sign of the respective station (e.g. RESCUE DARLOWO) to RCC Karup if a Danish helicopter is employed in ARSC Gdynia's SAR region.

A Danish Air Force helicopter entering the Polish SAR region will maintain listening watch on 130.0 MHz and will monitor VHF channel 16 (156.8 MHz). When approaching a Polish airfield the crew will switch 124.5 MHz at 20 km (11 nm) out and report to the respective control tower.

A Polish helicopter entering the SAR region of RCC Karup will switch 123.1 MHz. If technically possible 3121 KHz or 5680 KHz may also be used. Voice call-signs will be used as follows: Karup Rescue (RCC Karup), DANISH/POLISH RESCUE and aircraft tail number (SAR aircraft) or SAREX and aircraft tail number (in exercises only). ARSC Gdynia has no voice call-sign, communication will be established via one of the communication stations on the coast as follows: RESCUE GRZYFICE, RESCUE SLUPSK, RESCUE WLADYSLAWOWO, RESCUE DARLOWO, or via telephone line from ARSC Gdynia using RCC Karup facilities.

##### **3. SAR Exercises**

Joint SAR exercises should take place once a year. Planning authority and leading RCC will be alternately RCC Karup and ARSC Gdynia, starting RCC Karup in 1995.

4. Exchange of personnel

The SAR service of the Polish Navy and the SAR service of the Danish Air Force commit themselves to establishing a continual exchange of information about training, equipment, structure and operational procedures of their SAR organisations. In order to achieve this exchange the following items are planned: exchange of RCC Karup and ARSC Gdynia personnel, exchange of SAR operations plans, exchange of ATC publications, exchange of SAR crews and specialists once a year.

5. Costs

Costs resulting from mutual recourse will not be reimbursed.

6. Validity of the agreement

This working agreement shall be valid according to reference A para 9.

The parties to this agreement are obliged to keep it up-to-date. Necessary modifications will be discussed by the parties to this agreement. With the consent of both parties it can be amended. Amendments are required in writing.

This working agreement shall enter into force two months after the date of signature. Completed in two English originals, Karup, on the 14th of June 1994.

For the RCC Karup  
P.E. Hvass  
Major  
Royal Danish Air Force

For the ARSC Gdynia  
L. Siudut  
Commander  
Polish Navy

OPERATIONAL AGREEMENT  
CO-OPERATIONS BETWEEN THE MARITIME SEARCH AND RESCUE  
SERVICES OF THE REPUBLIC OF POLAND AND THE KINGDOM OF DENMARK  
IN THE EVENT OF MARITIME EMERGENCIES.

Pursuant to chapter 3 of Annex III of the International Convention on Maritime Search and Rescue dated 27 April 1979 of the International Maritime Organization (IMO) concerning mutual assistance between the Search and Rescue (SAR) services of neighbouring States, the maritime SAR services of the Republic of Poland and the Kingdom of Denmark agree to provide mutual assistance.

**Article 1**

The responsible maritime SAR service of the Republic of Poland namely

Polskie Ratownictwo Okretowe  
(Polish Ship Salvage Company)  
Search and Rescue Service

and the responsible maritime SAR service of the Kingdom of Denmark, namely

Soevaernets Operative Kommando  
(Admiral Danish Fleet)

with their respective Maritime Rescue Co-ordination Centres (MRCCs) MRCC Gdynia and MRCC Aarhus have agreed upon the following provisions and procedures concerning co- operation and mutual assistance within the SAR regions delineated in the Maritime SAR plan circulated by the International Maritime Organization (IMO) in the form of circular SAR.2/Circ.2/Rev.2. dated 29th November 1990.

**Article 2**

Each SAR service will ensure that during maritime SAR missions the entry of SAR units into the territorial waters of the neighbouring country will be permitted without restrictions of administrative laws, rules and regulations.

Immediate information on such entry and task of the SAR unit, also when SAR incidents occur in close proximity to the neighbouring maritime SAR region, will be provided to the appropriate MRCC.

Each SAR service will ensure that in case of an emergency of a SAR unit in the neighbouring Search and Rescue Region (SRR) during a SAR mission all possible personnel and technical help and assistance will be given.

### **Article 3**

The definitions contained in chapter 1 of the Annex of the SAR 79 convention, the IMOSAR manual and the MERSAR manual shall be used for the purpose of this agreement.

### **Article 4**

Each maritime SAR service will ensure that the other maritime SAR service is provided with the latest information concerning SAR availability, equipment, operational readiness and all technical data of interest for SAR purposes.

Each SAR service will be prepared to respond to request at any time to operate in the neighbouring Search and Rescue Region (SRR).

Both MRCC's will closely co-operate using all available communication systems, e.g. VHF, HF, fax, telephone, telex or satellite. All SAR messages are to be followed by IMO SITREP FORM transmitted via telex or fax.

The parties will inform each other about telephone, fax, telex, satellite, AFTN, VHF, MF, HF codes or numbers and immediately inform each other about changes.

The serviceability of at least one communication line will be checked regularly.

### **Article 5**

The two SAR services will meet every year. Hosting will alternate. At this meeting they will discuss or consider SAR matters of common concern including:

- The need of a special conference on SAR matters.
- The planning and conducting of annual bilateral and multilateral SAR exercises and debriefings/lessons learned with the objective of training, testing and improving co-operation procedures for the purpose of this agreement.
- The exchange of SAR personnel.
- Liaison visits by neighbouring SAR units.
- Debriefings after major SAR incidents involving both MRCCs in order that full advantage is taken of lessons learned.
- Analyse mishaps and disagreements.
- Exchange of views between SAR staff members.

### **Article 6**

The annual meeting and exercises mentioned in article 5 may be combined with multilateral SAR meetings and SAR exercises. Both MRCCs should agree upon this matter in writing at least 2 month in advance of the actual meeting or exercises.

### **Article 7**

This agreement may be amended subject to mutual acceptance. Proposed amendments are required in writing.

This agreement will enter into force on the date of signature and will remain valid until an inter-Governmental agreement is signed containing provisions for co-operation in SAR matters, in which case this agreement becomes void.

Submitted in two originals at Gdynia on the 22nd April 1994 in the English language.



**7. DANMARK - STORBRITANNIEN**

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON  
RESPONSIBILITIES FOR AND CO-OPERATION  
IN SEARCH AND RESCUE MATTERS  
BETWEEN  
THE DEPARTMENT OF TRANSPORT OF  
THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND  
AND  
THE CIVIL AVIATION ADMINISTRATION AND THE MARITIME AUTHORITY  
OF THE KINGDOM OF DENMARK  
CONCERNING AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE SERVICES  
IN THE NORTH SEA

The Department of Transport of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

and

the Civil Aviation Administration and the Maritime Authority of the Kingdom of Denmark (hereinafter called the Participants) have in accordance with Annex 12 to the Convention of International Civil Aviation signed at Chicago on 7th December 1944 (the Chicago Convention) and the Provisional Maritime Search and Rescue Plan for the North Sea drawn up by the International Maritime Organization (IMO) in the form of paragraph 2.1.4. of Chapter 2 of the Annex to the International Convention on Maritime Search and Rescue 1979 (the SAR Convention) reached the following understanding:

Section 1

(1)The Department of Transport of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland will be responsible for aeronautical Search and Rescue (SAR) services in the Scottish Flight Information Region/Upper Information Region (FIR/UIR) except where bilateral arrangements have been concluded with States responsible for adjoining Search and Rescue Regions (SRR) and for the maritime SAR services in the sea region delineated in the Provisional Maritime Search and Rescue Plan for the North Sea drawn up by the IMO.

(2)The Civil Aviation Administration of the Kingdom of Denmark will be responsible for the aeronautical SAR services in the sea region within the Scottish FIR/UIR, defined in paragraph (1) of the Annex to this Memorandum of Understanding (MoU).

(3)The Maritime Authority of Kingdom of Denmark will be responsible for the maritime SAR services in the maritime SAR regions established under the provisions of paragraph 2.1.4 of the Annex to the SAR Convention and drawn up by the IMO and defined in paragraph (2) of the Annex to this MoU.

(4)Based on the above specified responsibilities the Participants have decided to align their aeronautical and maritime SRR´s with the dividing lines delineated in the Provisional Maritime Search and Rescue Plan for the North Sea drawn up by the IMO and defined in paragraph (3) of the Annex to this MoU.

## Section 2

(1)The Participants will co-operate in SAR matters within the designated regions of responsibility in accordance with the Annex to this MoU.

(2)To improve the co-operation within these regions, Operational Arrangements will be concluded between the United Kingdom Rescue Coordination Centre Edinburgh and the Danish Rescue Coordination Centre Karup and the United Kingdom Maritime Rescue Co- ordination Centres Aberdeen and Yarmouth and the Danish Maritime Rescue Coordination Centre Aarhus.

(3)The maritime SAR services will conduct SAR operations within the regions delineated in the provisional Maritime Search and Rescue Plans for the North Sea drawn up by the IMO, and the maritime SAR services of the Participants will co-operate as provided for in Chapter 3 of the Annex to the SAR Convention.

(4)The aeronautical SAR services will conduct SAR operations in accordance with International Civil Aviation Organisation (ICAO) Document 7333 and Annex 12 to the Chicago Convention.

(5)Search and Rescue units may, immediately and without prior approval, enter into or fly over the SAR region and the territorial sea of the other Participant for the use purpose of searching for the position of casualties and rescuing the survivors of such casualties, provided they immediately report the position and time of entry into the region or the territorial sea to the appropriate rescue co-ordination centre.

(6)In application of the provision of the Operational arrangements mentioned in Section 2 (2) the Participants will co-operate in the following matters:

(a) Standardisation of the content, format and timing of relevant Notice to Airmen (NOTAM) and entries in the Aeronautical Information Publications (AIPs).

(b) The Operational Arrangements referred to in the paragraph 3.1.8 of the Annex to the SAR Convention regarding the pooling of facilities, the establishment of common procedures, the conduct of joint training and exercises, regular checks of inter-States communication channels, liaison visits by rescue co-ordination centre personnel, and the

exchange of search and rescue information will be concluded directly between the maritime rescue co-ordination centres of the Participants.

(c) Presentation of this MoU to other maritime or aeronautical authorities or international organizations.

### Section 3

This MoU shall enter into force on the date of signature for an indefinite period. It may be terminated by either Participant giving 12 months notice in writing to the other.

### Section 4

The foregoing record represents the understandings reached between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Kingdom of Denmark on the matters reflected therein.

### Section 5

This MoU is issued in three identical master copies; one for the Department of Transport of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, one for the Civil Aviation

Administration of the Kingdom of Denmark and one for the Maritime Authority of the Kingdom of Denmark.

Signed at København  
in the English language only.

16 September 1993

For the Department of Transport  
of the United Kingdom of Great Britain  
and Northern Ireland:

For the Civil Aviation Administration  
of the Kingdom of Denmark:

For the Maritime Authority  
of the Kingdom of Denmark:

**ANNEX**

(1)The sea region referred to in paragraph (2) of Section 1 means the region bounded by straight lines joining successively the following points:

- |             |           |    |          |           |
|-------------|-----------|----|----------|-----------|
| 1. N5605.20 | E00315.00 | 2. | N5555.15 | E00321.00 |
| 3. N5546.36 | E00415.00 | 4. | N5524.25 | E00445.00 |
| 5. N5518.00 | E00500.00 | 6. | N5635.00 | E00500.00 |
| 7. N5605.20 | E00315.00 |    |          |           |

(2)The area referred to in paragraph (3) of Section 1 is defined by the following points:

- |              |           |    |           |           |
|--------------|-----------|----|-----------|-----------|
| 1. N560512.0 | E031500.0 | 2. | N555509.4 | E032100.0 |
|--------------|-----------|----|-----------|-----------|

(3)The dividing line referred to in paragraph (4) of Section 1 means the line joining successively the following points:

- |     |          |           |     |          |           |
|-----|----------|-----------|-----|----------|-----------|
| 1.  | N5605.20 | E00315.00 | 2.  | N5555.00 | E00321.00 |
| 3.  | N5550.10 | E00324.00 | 4.  | N5545.90 | E00322.22 |
| 5.  | N5437.30 | E00253.90 | 6.  | N5422.80 | E00245.80 |
| 7.  | N5357.80 | E00252.00 | 8.  | N5340.10 | E00257.40 |
| 9.  | N5335.10 | E00259.30 | 10. | N5328.20 | E00301.00 |
| 11. | N5318.10 | E00303.40 | 12. | N5253.00 | E00310.50 |
| 13. | N5247.00 | E00312.30 | 14. | N5237.30 | E00311.00 |
| 15. | N5225.00 | E00303.50 | 16. | N5217.40 | E00256.00 |
| 17. | N5212.40 | E00250.40 | 18. | N5206.00 | E00242.90 |
| 19. | N5205.30 | E00242.20 | 20. | N5201.00 | E00239.50 |
| 21. | N5159.00 | E00237.60 | 22. | N5148.30 | E00228.90 |
| 23. | N5130.00 | E00210.00 | 24. | N5129.30 | E00209.50 |
| 25. | N5130.00 | E00200.00 |     |          |           |

Notes:

A. The above co-ordinates will form the basis of a UK NOTAM and subsequent amendment of the UK AIP and the ICAO ANP.

B. Position 1 is the southwest corner of the currently agreed boundary between SRR Edinburgh and SRR Stavanger.

C. The great circle joining positions 1 and 2 will form the boundary between SRR Edinburgh and SRR Karup.

D. The great circles joining points 2, 3 and 4 will form the boundary between SRR Edinburgh and SRR Glücksburg.

E. The great circle joining points 4 through 25 will form the boundary between SRR Edinburgh/SRR Plymouth and SRR Ijmuiden.

## TILLÆG E REFERENCER

### INTERNATIONALE REFERENCER/DOKUMENTER

1. ANNEX 12 "Search and Rescue" (ICAO), gældende udgave
2. "International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual Vol. I, II and III" (IAMSAR) (ICAO/IMO)
3. Radio Regulations (ITU)
4. Udenrigsministeriets bekendtgørelse (BKI nr. 32) af 18. april 1986 af international konvention af 27. april 1979 om maritim eftersøgning og redning (SAR konventionen) med senere ændring.
5. International konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS, 1974) - Søsikkerhedskonventionen.
6. COSPAS-SARSAT Data Distribution Plan.
7. Admiralty List of Radio Signals VOL V, Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

Endvidere eksisterer to NATO publikationer vedrørende SAR:

- Search and Rescue, ATP-10 (NATO)
- The Submarine Rescue Manual ATP-57/MTP 57 (A)

### NATIONALE REFERENCER

1. KFF B.2-14 "Cirkulære om Skibsfartens og Luftfartens Redningsråd" (København, 1998).
2. VFK-OPLAN OP 120-1 Forsvarets Beredskabsplan. (under revision)
3. VFKBST F.152.2 KAP 11-I: "SAR-Beredskab"
4. HFTK 915.1: "Forsvarets flyvemedicinske virksomhed".
  - Kap 8: "Lufttransport af patienter".
  - Kap 10: "Lægers deltagelse i operativ flyvning".
5. Rigspolitichefens Kundgørelse B nr. 5 af 10. juli 1996.
6. Bekendtgørelse nr. 1083 af 20. november 2009 om søvejsregler.
7. Lov nr. 475 af 12. juni 2009 Lov om radiofrekvenser.
8. Bekendtgørelse nr. 1389 af 12. december 2014 Bekendtgørelse om anvendelse af radiofrekvenser uden tilladelse samt om amatørradioprøver og kaldesignaler m.v.
9. Lov om sikkerhed til søs (SFS).
10. Radiostationer i skibe + tillæg (Håndbog).
11. AIP Denmark.
12. Fiskeriårbogen.
13. Bestemmelser for civil luftfart, BL 7-4, flyveredningstjeneste.
14. Beredskabsloven.
15. Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, kapitel IV om Radiokommunikation GMDSS. Dansk implementering af SOLAS konventionen.
16. Retningslinjer for indsatsledelse (REFIL)

## TILLÆG F SAR DEFINITION

### 1. GENERELT

Værnfælles Forsvarskommando (VFK) er overordnet ansvarlig for Sø- og Flyveredningstjenesten. Underlagt VFK er Joint Rescue Coordination Centre Danmark (JRCC Danmark) ansvarlig for ledelse og koordination af eftersøgnings og redningsaktioner i forbindelse med eftersøgning og redning af nødstedte personer indenfor JRCC Danmarks ansvarsområde.

I sager, hvor JRCC Danmark selv eller andre iværksætter tiltag med henblik på redning eller eftersøgning af nødstedte eller formodet nødstedte personer, skal en SAR-sag oprettes. Til sådanne sager hører også tilfælde, hvor der i præventivt øjemed iværksættes tiltag til redning af personer. I tilfælde, hvor JRCC Danmark yder bistand til en udenlandsk redningscentral, skal en SAR-sag tillige oprettes.

JRCC Danmark tildeler enhver iværksat SAR et unikt hændelsesnummer, der anvendes som reference af alle implicerede.

#### 1.1. DEFINITIONER.

Nedenstående er sø- og flyveredningstjenestens definitioner af nødsituation og SAR.

##### Nødsituation

En nødsituation er en situation, der kan medføre fare for liv eller færghed for en eller flere personer. En nødsituation foreligger, når et menneske eller bemandet sø- eller luftfartøj vides eller formodes at være savnet eller i nød og således er ude af stand til – ved egen hjælp – at bringe sig i sikkerhed.

##### SAR

Ved eftersøgning og redning (SAR, Search And Rescue) forstås indsættelse af personel og tekniske hjælpemidler af enhver art, herunder luftfartøjer, skibe og kommunikationsudstyr, for at lokalisere og redde nødstedte til lands, til søs og i luften.

Bjærgning af livløse og/eller omkomne i forbindelse med eftersøgning efter levende er omfattet af SAR. Eftersøgning og bjærgning af vrag o.l. er ikke omfattet af SAR.

En SAR kan iværksættes nødforebyggende, når der foreligger en situation af en sådan karakter, at situationen kan udvikle sig til en egentlig nødsituation – altså ved potentielle nødsituationer.