

Forsvarsministeriet

København den 20. maj 2005

## Notat

### om havmiljøområdet

Regeringen og Forsvarsministeriet har iværksat en række initiativer for at forbedre beskyttelsen af havmiljøet mod forureninger fra skibstrafikken. Disse initiativer sigter blandt andet på at udnytte ny teknologi, en bedre samordning af de samlede danske ressourcer og en udbygning af det internationale samarbejde for beskyttelse af havmiljøet mod forurening fra den stadig større skibstrafik, der passerer og besejler danske farvande. Initiativerne indeholder ganske betragtelige direkte og indirekte investeringer i havmiljøindsatsen.

Indsatsen for en øget beskyttelse af havmiljøet mod forurening fra skibstrafikken i danske farvande omfatter først og fremmest forebyggelsesinitiativer for at undgå forureningsulykker og -katastrofer. Forebyggelsesindsatsen er særdeles vigtig, da alle forureninger på havet realistisk set vil give en negativ effekt på havmiljøet, uanset hvor mange ressourcer der sættes ind i forureningsbekæmpelsen. I denne forbindelse må der skelnes mellem forurening forårsaget af udslip i forbindelse med dels skibskollisioner, grundstødninger og andet havari, dels bevidste udledninger, herunder eksempelvis rensning af tanke.

Udledninger som følge af skibskollisioner, grundstødninger og andet havari kan forebygges gennem forbedringer af sejladsikkerheden. Forebyggelsen af forurening af havmiljøet hænger derfor snævert sammen med statens bestræbelser på at højne sejladsikkerheden i de danske farvande. Dette arbejde er intensiveret, efter at regeringen i august 2003 gennem sit supplerende regeringsprogram tog initiativ til, at sejladsikkerheden i danske farvande skulle øges gennem nedsættelsen af et tværministerielt udvalg med deltagelse af de relevante myndigheder vedrørende sejladsikkerhed og havmiljø. Udvalget skulle bl.a. undersøge mulighederne for øget anvendelse af lodser og en styrkelse af overvågningen af sejladsikkerheden gennem de danske farvande.

Udvalgets rapport mandede i maj 2004 ud i, at regeringen vedtog en handlingsplan for gennemførelsen af en række af de forslag, som udvalget havde peget på. Handlingsplanen omfatter blandt andet væsentlige initiativer som kontinuerlig elektronisk identifikation og overvågning af skibstrafikken i danske farvande ved hjælp af et automatisk identifikationssystem samkørt med et udbygget kystradarsystem, anrån af alle større skibe om forhold vedrørende anvendelse af lods, sejladsikkerhed og havmiljø, når de bevæger sig ind i dansk farvand, igangsættelse af projekter til udvikling af landbaseret sejladsvejledning og landbaseret lodsning samt initiativer til øget anvendelse af lodser. Disse initiativer er nærmere beskrevet efterfølgende.

Handlingsplanen omfatter også udbygning af Maritime Assistance Service (MAS) ved Søværnets Operative Kommando. Udbygningen af MAS samt etableringen af et maritimt samarbejdsorgan i tilslutning hertil, hvor alle relevante statslige myndigheder er repræsenteret, skal gøre det muligt for MAS at fungere som et centralt statsligt kontaktpunkt for skibstrafikken, herunder muliggøre central vejledning skibstrafikken samt indgriben overfor truende ulykker. Kontakten omfatter informationsudveksling, evaluering, faglig rådgivning og koordineret indsættelse over for skibe, der har behov for assistance.

For så vidt angår bevidste udledninger fra skibe omfatter indsatsen herimod blandt andet intensiveret information og overvågning samt en troværdig "afskrækkelse". Som led i regeringens føromtaltede handlingsplan vil der blive etableret procedurer for anrån af alle større skibe, når de bevæger sig ind i danske farvande, hvor de blandt andet oplyses om, at de er overvågede under passagen samt andre forhold vedrørende havmiljøet. Overvågningen af havmiljøet intensiveres blandt andet ad elektronisk vej gennem etableringen af AIS og kystradarer, ligesom der gennemføres såvel satellit-, fly- og skibsbaseret havmiljøovervågning.

Afskrækkelsen af skibsførere fra at foretage bevidste udledninger eksempelvis i forbindelse med rensning af tanke kan opnås blandt andet gennem fastsættelse af tilstrækkeligt høje bøder, der gør bevidst udledning urentabel. Forsvarsministeriet vil i denne forbindelse i samarbejde med Miljøministeriet revurdere det danske bødeniveau for havmiljøforureninger i forbindelse med den igangværende revision af havmiljøloven.

En effektiv retsforfølgning i forbindelse med havmiljøforureninger forventes ligeledes at have en præventiv effekt overfor bevidste udledninger. Bevissikring er vigtig i denne forbindelse. Forsvaret har således besluttet at indkøbe olieopsamlingsbøjer og nyt supplerende analyseudstyr for at forbedre bevisindsamlingen.

Trods ovennævnte forebyggelsesinitiativer vil forureningsulykker og katastrofer næppe helt kunne undgås. Derfor skal der fortsat opretholdes et effektivt havmiljøberedskab. Forsvarsministeriet har ansvaret for det danske havmiljøberedskab. Ud over de ressourcer, der blev ressortoverført fra Miljøministeriet til Forsvarsministeriet den 1. januar 2000 i form af blandt andet dedikerede miljøskibe og økonomiske midler til havmiljøflyvninger omfatter havmiljøberedskabet i dag også deltagelse af andre skibe fra søværnet og hjemmeværnet. Hjemmeværnet er således i gang med at indføre nye og større fartøjer, der har en forbedret kapacitet til forureningsbekæmpelse. Som led i aftalen om forsvarets ordning 2005-2009 tilføres hjemmeværnet yderligere sådanne større fartøjer, ligesom der indkøbes miljømateriel til disse. Forsvarets havmiljøberedskab er nærmere beskrevet efterfølgende.

Forsvarsministeriet har endvidere udpeget havmiljøområdet som et af departementets særlige indsatsområder i 2005. Dette indebærer blandt andet, at ministeriet tager initiativ til, at der iværksættes en risikoanalyse for havmiljøet. Formålet med analysen er at belyse risikoen for samt konsekvenserne af en olie- og kemikalieforureninger i alle danske farvande.

Endvidere vil der i 2005 blive gennemført en kapacitetsundersøgelse af det samlede havmiljøberedskab, herunder at mulighederne for at nyttiggøre øvrige statslige og private ressourcer i havmiljøberedskabet samt mulighederne for internationalt samarbejde på havmiljøområdet undersøges. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at Forsvarsministeriet allerede har initieret en undersøgelse af, om Fiskeridirektoratets nye fiskeriinspektionsskib ud over den planlagte søredningskapacitet også kan udrustes til forureningsbekæmpelse. Endvidere er forsvaret i færd med at undersøge mulighederne for at etablere et samarbejde med det olieberedskab, som er oprettet i forbindelse med olieudvindingen i Nordsøen. Der pågår for nærværende drøftelser mellem forsvaret og de relevante beredskabsstillere om indgåelse af et sådant samarbejde.

Ovennævnte risikoanalyse og kapacitetsundersøgelse skal danne grundlag for en samlet vurdering af, hvorvidt der er behov for eventuelle tiltag i det danske havmiljøberedskabs opbygning og placering.

Det er sammenfattende Forsvarsministeriets opfattelse, at implementeringen af de forbyggende tiltag, der skal forhindre forurening af havmiljøet fra skibstrafikken er i en god udvikling. Det er tillige opfattelsen, at det beredskabsmæssige område med den planlagte tilførelse af yderligere ressourcer udvikler sig tilfredsstillende. Med udarbejdelsen af en fornyet risikoanalyse samt en samlet kapacitetsvurdering vil det blive sikret, at det danske havmiljøberedskab tilpasses bedst muligt.

- - - 0 0 0 - - -

### **Maritime Assistance Service**

Der er ved Søværnets Operative Kommando Operationscenter etableret en Maritime Assistance Service (MAS), der skal fungere som et centralt statsligt kontaktpunkt for skibstrafikken. Det er målet, at Søværnets Operative Kommando gennem MAS funktionen på længere sigt skal skabe grundlag for informationsudveksling, evaluering, faglig rådgivning og bidrage ved en eventuelt koordineret statslig indsats over for skibe i danske farvande. MAS forventes at være fuldt udbygget i løbet af 2007 i forhold til de i dag kendte og forudsete opgaver. Der vil blive oprettet et tværministerielt maritimt samarbejdsorgan, som skal sikre, at MAS opgvekompleks fremadrettet og løbende kan varetages i koordination med øvrige maritime myndigheder og aktører .

### **Regeringens handlingsplan for gennemførelse af forslagene i rapporten vedrørende øget anvendelse af lodser, samt styrket overvågning af sejladsikkerheden**

Et tværministerielt udvalg bestående af Forsvarsministeriet, Miljøministeriet, Finansministeriet, Udenrigsministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet udarbejdede i april 2004 "Rapport vedrørende øget anvendelse af lodser, samt styrket overvågning af sejladsikkerheden". Regeringen vedtog i forlængelse heraf en handlingsplan af 26. maj 2004. Denne handlingsplan indeholder en række initiativer til styrkelse af overvågningen af skibstrafikken gennem

øget anvendelse af ny teknologi, som vil kunne medvirke til at forebygge skibssulykker og dermed risiko for forurening. Følgende væsentligste initiativer indgår i handlingsplanen:

#### Landbaseret Automatisk Identifikations System

Alle skibe i international fart over 300 bruttotons har nu pligt til at anvende et såkaldt Automatisk Identifikations System (AIS). Systemet muliggør udveksling af oplysninger mellem skibe indbyrdes og udveksling af oplysninger mellem skibe og landstationer. Oplysningerne omfatter identifikation, overordnede oplysninger om last, dybgang og skibets kurs og fart. Disse AIS informationer monitoreres via det landbaserede AIS-system og anvendes af blandt andet Søværnets Operative Kommando i forbindelse med integration i det samlede maritime situationsbillede.

AIS-stationer omkring Sjælland har været i drift siden efteråret 2004 og har siden bidraget til løsning af en række opgaver, hvor man f.eks. har anvendt lagrede oplysninger om et skibs position på tidligere tidspunkter og skibenes sejlads i forhold til eksisterende afmærkning, og hvorvidt skibene i øvrigt har fulgt sejladsforskrifterne. Sådanne lagrede oplysninger kan bidrage til opklaring af årsager til uheld, og hvilket skib der har udledt olie et bestemt sted. Monitorering af AIS-data kan endvidere bidrage til afklaring af om et skib, der burde have fulgt en anbefaling om at benytte lods, også faktisk har fulgt anbefalingen.

AIS-systemet kan således bidrage med vitale oplysninger i forbindelse med eftersøgnings- og redningstjenesten og forbedring af sejladsikkerheden samt i forbindelse med forureningsbekæmpelse og opklaring af forureningsager.

Efter 1. juli 2005 forventes hele AIS-systemet at være fuldt operativt, idet enkelte tekniske afprøvninger dog forventes at udestå. AIS-systemet vil herefter bestå af i alt 18 stationer og en centralenhed finansieret gennem en samlet investering på ca. 23 mio. kr. Herved vil de danske kystområder og de indre danske farvande være dækket af AIS. I henhold til handlingsplanen overvejes AIS-sendere endvidere placeret på olieplatforme og havvindmøller.

AIS vil være en af flere væsentlige forudsætninger for, at landbaseret sejladsvejledning og landbaseret lodsning kan udvikles.

#### Etablering af kystradardækning samkørt med landbaseret AIS

De eksisterende ni radarer til overvågning af de danske farvande blev i sin tid opstillet med henblik på suverænitets håndhævelse og for at imødegå en militær trussel. I dag er fokus udvidet til også at omfatte generel farvandsovervågning og bidrage til øget sejladsikkerhed, bl.a. med det formål at skabe et forbedret grundlag for at kunne agere ved truende miljøkatastrofer mod danske farvande og kyster .

En anlægslov om udbygning af kystradarsystemet er for tiden under behandling i Folketinget . Udbygningen af kystradarsystemet indebærer, at der opnås dækning af alle væsentlige farvandsafsnit og gennemsejlinger fra Jammer Bugt til farvandet øst for Bornholm samt områderne omkring Hanstholm, Thyborøn og Esbjerg. Kystradarsystemet vil bestå af i alt 26 rada-

rer. Anlægsloven skal bl.a. sikre den fornødne fysiske sammenhæng mellem kystradarerne, således at tilstrækkelig dækning opnås. Udbygningen af kystradarsystemet iværksættes, når loven er vedtaget. Kystradarsystemet forventes at være fuldt udbygget medio 2007 og forventes at medføre investeringsudgifter på i alt ca. 234 mio. kr.

Ved udbygningen af kystradarsystemet vil de indre danske farvande kunne dækkes radarmæssigt. Derefter vil det være muligt at gennemføre elektronisk overvågning af det enkelte skib kontinuerligt gennem de danske farvande.

Ved implementering af landbaseret AIS og den planlagte samkøring med kystradarsystemet vil skibsfarten gennem de indre danske farvande således kunne identificeres og overvåges elektronisk.

Farvandsovervågningen vil også i fremtiden blive udført med fokus på overvågning af den civile skibstrafik i almindelighed, herunder opgaver der relaterer sig til kontinuerlig overvågning af skibe, der vurderes at udgøre en særlig risiko i forhold til blandt andet sejladsikkerheden.

#### Anrøb af alle større skibe når de bevæger sig ind i dansk farvand.

Der vil blive etableret procedurer i regi af MAS ved Søværnets Operative Kommandos operationscenter for opkald til skibene, hvor skibene oplyses om, at de er overvågede under passagen samt orientere det om forhold vedrørende anvendelse af lods, sejladsikkerhed og havmiljø.

#### Landbaseret sejladsvejledning.

Mulighederne for at forbedre sejladsikkerheden gennem landbaseret sejladsvejledning undersøges indledningsvis gennem et pilotprojekt i et afgrænset farvandsafsnit. Projektet skal blandt andet afklare mulighederne for at indføre landbaseret sejladsvejledning i overensstemmelse med IMO's definitioner, herunder klarlægge økonomi, krav til tekniske installationer mv. Landbaseret sejladsvejledning skal i sin grundform bistå skibstrafikken med almindelig information med henblik på at sejladsplanlægningen foregår på skibet. Informationen kan have form af trafikinformation, direkte opkald til skibe med tilbud om anvendelse af lods, formidling af lodsbestilling, navigationsadvarsler og vejrudsigter mv. I en mere udbygget form vil der kunne blive tale om sejladsvejledning i form af assistance til skibets navigering og overvågning af dennes udførelse. På baggrund af erfaringerne med pilotprojektet forventes den landbaserede sejladsvejledning udbygget med fokus på de mest trafikerede farvandsafsnit samt samarbejde med nabolande herom. Det vil i denne sammenhæng blive overvejet at etablere centrale enheder i samarbejde med relevante nabolande om VTS-lignende foranstaltninger.

#### Øget anvendelse af lodser.

Selvom den enkelte skibsfører er ansvarlig for sit skibs sikre sejlads, så støtter lodsene denne med sit lokalkendskab til farvandet. Øget anvendelse af lodser til vejledning af skibsførerne kan derfor medvirke til at øge sejladsikkerheden.

Som det forholder sig nu, kan man på grund af internationale aftaler om bl.a. skibenes frie sejlads i internationale farvande og adgang til uskadelig passage af Storebælt, Lillebælt og Øresund ikke øge anvendelsen af lods gennem indførelse af lodspligt for de passerende skibe.

En af metoderne til at få flere skibe til at anvende lods er efter Forsvarsministeriets opfattelse at gøre det billigere for skibene at tage imod denne ydelse. Der vil derfor i efteråret 2005 blive fremsat et forslag til ny lodslov, der åbner op for indledningsvis en delvis konkurrenceudsætning af lodsninger i danske farvande, som vil omfatte de lodsninger, der påbegyndes eller afsluttes i en dansk havn, og som bidrager med 40-45 % af lodsvæsenets samlede indtægter. For gennemsejlingslodsningerne, der indtil videre ikke konkurrenceudsættes, vil lodstaksterne blive søgt reduceret mest muligt gennem en fortsat rationalisering af det statslige lodsvæsen. En ny lodslov forventes at kunne træde i kraft til næste sommer.

Initiativet vedrørende nedsættelse af prisen for lodsydelse er kun ét af flere initiativer i handlingsplanen, som omhandler lodsområdet. Initiativet vil derfor blive koordineret med andre initiativer, der har det overordnede formål at medvirke til at forøge anvendelse af lods ved sejlads gennem de danske farvande. Eksempelvis blev der gennem det internationale samarbejde i IMO (International Maritime Organization) i 2002 besluttet at ændre anbefalingen om at benytte lods ved sejlads mellem Skagen og Gedser i T-ruten fra skibe med mindst 13 meter til skibe med mindst 11 meter dybgang. Endvidere arbejdes der fra dansk side med en række initiativer til at få skærpet konsekvenserne for skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefalinger. Således er der eksempelvis etableret systematiske procedurer med henblik på at skibe, der ikke følger IMO's anbefalinger om at benytte lods ved gennemsejling af danske farvande, indberettes til deres flagstater. Danmark har også fået international opbakning til at skærpe havnestatskontrollen for skibe, der ikke følger IMO's anbefalinger om at benytte lods.

#### Landbaseret lodsning.

Såfremt der på længere sigt kan etableres et system til landbaseret lodsning, hvorved tilstedeværelsen af lods om bord – og dermed frem- og tilbagetransporten af denne til skibet – ikke længere nødvendigvis er påkrævet, forventes det, at lodsydelsen for det enkelte skib vil blive billigere. Det er derfor hensigten ved hjælp af et pilotprojekt for landbaseret lodsning at få afklaret de nærmere detaljer herved. Det er endvidere hensigten, at der med forslaget til en ny lodslov gives mulighed for, at der eventuelt kan tilbydes landbaseret lodsning til skibe i danske farvande.

#### **Forsvarets havmiljøberedskab**

Forsvarets havmiljøberedskab udgøres af seks dedikerede miljøskibe samt det materiel, der er placeret ved søværnets depoter og de fem beredskabscentre. Forsvarets miljøskibe er fordelt i to divisioner – en i København og en i Korsør. Herudover er der placeret pramme i henholdsvis Korsør, København og Frederikshavn. Såvel i København som i Korsør er der kontinuerligt et skib på en times varsel.

Den geografiske placering af miljøskibene er fastsat på baggrund af en vurdering af, at de navigatoriske forhold ved passage af henholdsvis Øresund og Storebælt medfører, at der i disse farvandsafsnit er den største risiko for forurening af havmiljøet. Den tidligere nævnte risikoanalyse vil påvise om der er grundlag for at ændre beredskabets placering.

Forsvaret har herudover iværksat drøftelser med ejerne af det beredskab, som er oprettet i forbindelse med olieudvindingen i Nordsøen med henblik på at få etableret et samarbejde om gensidig støtte. Indtil et sådant samarbejde formelt kan etableres, er der skabt en forståelse mellem forsvaret og de øvrige beredskabsstillere om, at de to beredskaber på ad hoc basis kan støtte hinanden, såfremt der opstår behov herfor.

Søværnets miljølagre er placeret i København, Korsør, Kalundborg, Frederikshavn samt Esbjerg. Ved lagrene opbevares ekstra flydespærringer, olieoptagere, oliebeholdere samt en større mængde hjælpemidler, der kan anvendes i relation til forurening af havmiljøet.

Ved Beredskabsstyrelsens centre i Thisted, Herning, Haderslev Næstved og Allinge opbevares tillige forskelligt materiel, der kan anvendes i forbindelse med en olieforurening i de danske farvande. Materiellet består hovedsagelig af udstyr i form af flydespærringer, olieoptagere mv. til anvendelse i det kystnære område. Kommunerne er ansvarlige for beredskabsplaner for strandrensning ved en olieforurening af kysterne.

På baggrund af "Baltic Carrier" forureningsulykken er det besluttet at opdatere bekæmpelsesmateriellet for 30 mio. kr. I denne forbindelse er kranmateriel for opsamling af tyktflydende olier indkøbt og installeret om bord på Gunnar Thorson. Endvidere er en bælteskimmer til opsamling af tyktflydende olier indkøbt og indgår i det generelle beredskab. To sæt mobile dampanlæg til indledende opvarmning af olien leveres i indeværende år til brug for Mette og Marie Miljø samt for olieopsamlingsprammene. Samme enheder vil få installeret olievarmeanlæg for efterfølgende at holde olien varm i tankene. Gunnar Thorson og Gunnar Seidenfaden vil henholdsvis ultimo 2005 og primo 2006 få installeret varmeanlæg, således at tyktflydende olie kan opsamles og opbevares. Herudover vil skibene blive ombygget, således at de lever op til de krav ("OILREC notation"), som klassifikationsselskabet stiller. Endelig er specifikationer ved at blive udarbejdet til brug for anskaffelse af fartøjer til oliebekæmpelse på lægt vand samt nyt "sweeping-system" (mast-bom til at holde flydespærringer) til fartøjerne Mette Miljø og Marie Miljø. Gunnar Thorson og Gunnar Seidenfaden vil blive forberedt for nyt "sweeping-system".

Det er imidlertid ikke alene forsvarets seks dedikerede miljøskibe og Beredskabsstyrelsen, der bidrager til det danske havmiljøberedskab. To af søværnets Standardflex-300 skibe er permanent udrustede med miljøcontainere, som indeholder flydespærringer. Disse enheder indgår på skift i farvandsovervågningen og bidrager dermed til havmiljøberedskabet.

Hertil kommer Marinehjemmeværnets 30 fartøjer, som alle bidrager til havmiljøovervågningen. Heraf er tre ud af seks nye fartøjer af 900 klassen leveret, og placeret i henholdsvis Rødby, Thyborøn og Rønne. Med det nye 900 klasse fartøj har Marinehjemmeværnet fået et større

og mere moderne fartøj med en særlig kapacitet inden for forureningsbekæmpelse til søs. Det betyder, at Marinehjemmeværnet ved hjælp af de ombordværende flydespærringer, hurtigt kan bidrage ved inddæmningen af olieudslip. I forbindelse med Forsvarsforliget 2005 – 2009 er der planlagt anskaffelse af yderligere fem nybygninger af 900 klassen, således at der ved udgangen af forliget vil være i alt 11 fartøjer af 900 klassen med særlig kapacitet til forureningsbekæmpelse. Investeringen i fem nye fartøjer samt miljømateriel beløber sig til ca. 110 mio. kr.(prisniveau 2004). Begge projekter iværksættes i 2007.

Det er planen at placere disse fartøjer, hvor de gør mest nytte som supplement til det øvrige havmiljøberedskab. De placeres således enten i områder fjernest fra søværnets øvrige beredskab eller i nærheden af de mest truede kyststrækninger. Med de nye fartøjer, vil Marinehjemmeværnet kunne bidrage til både en hurtig reaktionstid og en bredere geografisk dækning af havmiljøberedskabet.

Marinehjemmeværnets fartøjer er døgnets 24 timer underkastet et beredskab på en time i forbindelse med havmiljø- og søredningsberedskabet. Erfaringerne viser, at marinehjemmeværnets fartøjer generelt er i stand til at stå til søs på mindre end en time.

Hertil kommer den flybaserede havmiljøovervågning, som forsvaret gennemfører med i alt 500 timer om året. Den flybaserede overvågning gennemføres som supplement til den eksisterende farvandsovervågning med søværnets og marinehjemmeværnets enheder og gennemføres ved flyvninger med flyvevåbnets inspektionsfly. Derudover er alle statskibe i medfør af Havmiljøloven pålagt at rapportere observerede olieforureninger.

For at optimere overvågningen gennemføres der løbende opdatering af såvel inspektionsflyenes radarsystemer som af flybesætningernes uddannelse. Der sker herudover løbende en justering af ruterne for de gennemførte flyvninger.

Til supplement af den skibs- flybaserede havmiljøovervågning anvender forsvaret satellitter til overvågning af de danske farvande. Den satellitbaserede overvågning koordineres med udenlandske samarbejdspartnere for at optimere den samlede effekt.

For at forbedre mulighederne for at pågribe oliesyndere har forsvaret herudover besluttet at indkøbe olieopsamlingsbøjer, der kan kastes fra fly. Opsamlingsbøjene vil give større sikkerhed for at en olieprøve betids kan opsamles fx inden olien fordamper fra havets overflade. Ydermere planlægges anskaffelse af quick-analyseudstyr, der hurtigt kan afgøre, hvorvidt der er mineralsk olie i en optaget vandprøve. Denne screeningsproces vil virke ressourcebesparende og dermed nedsætte tidsforbruget for behandling af den enkelte prøve og vil samtidigt give større sikkerhed for, at den endelige olieprøveanalyse er relevant i bevissammenhæng.