



Bellsund

Den skjulte fiskerihavna

Metoderapport

Bodø/ Tromsø, 08.01.2025

by



Innsendere

Beth Mørch Pettersen,
beth.morch.pettersen@nrk.no
+47 48296468

Benjamin Fredriksen
benjamin.fredriksen@nrk.no
+47 91108589

Egil Ursin
egil.ursin@nrk.no
+47 48106392

Dan Henrik Klausen
dan.henrik.klausen@nrk.no
+47 99128067

Håvard Gulldahl
epost.epost@nrk.no
+47 99710615

Ekstra takk til

Redaktør Robin Mortensen og reportasjeleder Gyda Katrine
Hesla i NRKs undersøkende redaksjon nord.

Publisert

I perioden april-september 2024.
NRK Undersøkende redaksjon nord/ NRK Troms
Dronningens gate 7, 8007 Bodø



Innhold

Innledning	1
Hvorfor seilte de til en øde fjord?	2
Spring av skip som laster om fisk	5
Hvor mye lastes om og hvor mye blir kontrollert?	6
En av Norges største fiskerihavner	8
Millioner av datapunkter blir til en illustrasjon	9
Satellittbilder viser den skjulte havna	11
Utfordringen med å få svar fra relevante kilder	14
Dette har vi avslørt	16
Publiserte saker Nett	18
Publiserte saker TV og radio	19

Innledning

Gjennom en artikkelserie har vi avslørt at et av stedene det blir levert mest fisk i Norge, er i en helt øde fjord på Svalbard. Et puslespill av data er satt sammen, der vi har kartlagt at to av tre russiske fartøy slipper unna kritisk kontroll fra norske myndigheter.

Mens kystfiskerne i Norge må rapportere hvert eneste kilo de tar om bord, og får hele fangsten kontrollert med jevne mellomrom, har vi avdekket at myndighetene ikke har samme krav eller oversikt over de enorme russiske fiskefabrikkene i Barentshavet. De som tar inn fisk verdt milliarder.

I flere tiår har Norge samarbeidet med Russland om fordelingen av fisken i nord. Men forholdet mellom Norge og Russland er iskaldt, etter at de gikk til angrep på Ukraina i februar 2022. Det er stort sett gjennom fiskerisamarbeidet at norske myndigheter fortsatt har dialog med Russland.

I norske havområder svømmer en av de siste levedyktige torskestammene i verden, som ikke har kollapset på grunn av overfiske. Men nå er det krise for torsken, og flere andre arter i nord, uten at forskerne er helt sikre på hvorfor.

Gjennom publiseringene har vi vist at de svake kontrollene kan gi et mulighetsrom for å drive svart fiske, uten at det blir oppdaget.

Flere frykter at det ikke bare er klimaendringer som gjør at det blir rapportert om langt mindre fisk i havet. De frykter at det foregår et ulovlig fiske, og at dagens kontroller i både Norge og Nederland, som er det landet i Europa som importerer mest fisk fra nord, ikke er i stand til å avdekke det som skjer.

Gjennom sakene våre har vi også fortalt at de samme skipene som seiler fra Norge, nå blir utestengt fra Nederland, i frykt for spionasje i viktige havner.

Trolig er hovedsaken vår fra dette prosjektet en av de mest leste fiskesakene her til lands i 2024, den fikk over 312.000 sidevisninger, med en lesetid på 2 minutter og 40 sekunder, og over 93 prosent fornøyde brukere, ifølge våre målinger.

Hvorfor seilte de til en øde fjord?

Arbeidet startet med et tips fra arbeid med sakene «Kabelmysteriet»¹ og «Skyggekrigen»². Vi så sporene av mye aktivitet fra russiske fartøy rundt kritisk infrastruktur. Det var også noe annet. **Hvorfor seilte så mange russiske skip en lang omvei til en øde fjord på Svalbard?**

¹ Artikkel fra NRK.no: <https://www.nrk.no/nordland/xl/russiske-tralere-kryset-kabler-i-vesteralen-og-svalbard-for-brudd-1.16007084>

² Artikkel fra NRK.no: <https://www.nrk.no/nordland/xl/fiskebater-og-andre-fartoy-fra-rusland-kan-drive-spionasje-og-etterretning-i-norge-1.16371100>



Gjennom sammenstilling av data fant vi ut at det var lasteskip og fiskefartøy som stort sett seilte inn hit. De lå her i dager og uker av gangen. I tillegg noterte vi oss eksporten av fisk fra Russland til Europa skulle ha økt³, tross sanksjoner på andre områder som følge av Russlands krig mot Ukraina.

Det viste seg at den øde fjorden på Svalbard faktisk var den fjerde største fiskerihavnen i Norge. Fjorden var oppsiktsvekkende nok hjertet i den russiske fiskeeksporten fra Norge, men fantes ikke på noen offisiell oversikt.

Når en tråler eller et lasteskip skal levere fisk til land, bruker de gjerne flere dager. Lengden på fartøyene er ofte over 70 meter. Fryserommene under dekk er fylt opp med frossen fisk, og det tar tid å losse hele fangsten.

Vi lurte på hvordan norske myndigheter kunne ha kontroll på hvor mye fisk som faktisk blir tatt opp, uten at de kan være til stede? Og når kystvakten kontrollerer

³ Det russiske nyhetsbyrået Interfax skriver at eksporten av fisk har økt til Europa: [https://interfax.com/newsroom/top-stories/108624/#:~:text=Dec%2017%20\(Interfax\)%20%2D%20Russia,FSA%20analyzed%20global%20export%20statistics](https://interfax.com/newsroom/top-stories/108624/#:~:text=Dec%2017%20(Interfax)%20%2D%20Russia,FSA%20analyzed%20global%20export%20statistics).

skipene, hvordan kan de gjøre en grundig kontroll, når de kun har noen få timer om bord?

På begynnelsen av 2000-tallet ble det avdekket et stort svart fiske fra russiske fiskefartøy. Og vi vet fra tidligere at fabrikkskipene er så store, at kystvaktinspektører har fortalt at det er umulig å kontrollere hele lasten på den tiden de er om bord, for det er snakk om enorme mengder fisk, frossen fisk pakket i forseglede esker.

Stoler myndighetene på rapportene fra fiskefartøyene? Og hvilken kontroll blir gjort lenger sør i Europa? Hvordan kan da norske myndigheter være sikre på at det ikke blir fisket for mye?

En viktig del av datainnsamlingen var innsynsjobb, kildearbeid og intervjuer, som sammen med AIS-data ble satt sammen.

Fisketrålere kom inn fra fiskefelt i Barentshavet og leverte fisken i det som er beskrevet som ei trygg havn, langt fra norske kontrollører på land i Norge. Mens fangstrapportene fra norske båter lå åpent tilgjengelig på nett, var det helt andre regler som gjaldt for russiske rederier.

Det fantes også lite billedokumentasjon av omlastingsaktiviteten i Bellsund. Området ligger omtrent 40 kilometer sør for Longyearbyen. På senhøsten og vinteren er det tussmørkt. Men det lyktes oss å spore opp en fangstmann i området som hadde bilder og historier om den russiske aktiviteten som hadde endret seg til å bli mer helårlig.

Gjennom Sysselmasteren på Svalbard fikk vi hovedoppslagsbildet vårt. Det viste to russiske fartøy, som lå side om side. Bildet var datert og gjennom et datasett fra Trafikksentralen i Vardø kunne navn på skipene og omlastingene bekreftes, i tillegg var det mulig å spore seilasene gjennom AIS-data, fra blant annet Kystverket.

Sporing av skip som laster om fisk

AIS står for automatisk identifikasjonssystem, og skal hindre at fartøy kolliderer til havs, selv når sikten er dårlig. Vi har brukt Kystverkets portal «Kystdatahuset», samt Marine Traffic for å følge trafikken til fiskefartøyene, og lasteskipene. AIS-signalene fungerer ved at senderen på fartøyet sender signaler til andre fartøy i nærheten, og blir fanget opp av satellitter som går i bane rundt jorda. Disse signalene er i Norge offentlig, og gjør at vi kan spore hvilke større fartøy som har seilt hvor, både i nåtid og flere år tilbake i tid.

Russland har halvparten av kvotene i nord gjennom fiskeriatvaten med Norge. Avtalen er rundt 50 år gammel og en viktig del er at begge land skal ha adgang til å fiske i hverandres soner. Det betyr i praksis at Russland kan fiske i havområdene i Norge og omvendt. Men den største fangstaktiviteten skjer i norske havområder på grunn av at fisken er større her, enn når den vokser opp i de russiske delene av Barentshavet. Dette blir også ansett for å være mest bærekraftig og ha størst økonomisk lønnsomhet for fiskerne.

Omlasting av fisk er når en fisketråler laster om fangsten sin til et lasteskip. Dette gjøres ofte av praktiske og økonomiske hensyn, siden båtene får mer tid til å fiske, mens lasteskipene kan levere fisken.

Men omlasting er omstridt, og flere land har forbudt slik aktivitet. Grunnen er at det kan være en metode for å drive ulovlig fiske. Da norske myndigheter avdekket et stort russisk overfiske i Barentshavet på 2000-tallet var omlasting en sentral del av virksomheten. En norsk offentlig utredning fra 2019 peker på at omlasting ikke bør tillates med mindre det kan kontrolleres effektivt. Med få unntak er det kun russiske fartøy som driver med omlasting i Norge. Dette har norske myndigheter tillatt.

Men er kontrollene som skal hindre ulovlig fiske gode nok?

Hvor mye lastes om og hvor mye blir kontrollert?

Prosjektet utviklet seg gjennom et bredt spekter av undersøkelsesmetoder. Vi begynte med AIS-data for å kartlegge skipstrafikken i området og fant at flere russiske fartøy regelmessig seilte til fjorden. Videre innhentet vi data fra Kystdatahuset og Trafikksentralen i Vardø for å sammenstille informasjon om omlasting og fangstaktivitet.

En viktig metode var blant annet å bruke satellittbilder for å dokumentere omlasting. Vi utviklet en egen algoritme, basert på Global Fishing Watch, for å identifisere møtepunkter mellom russiske fartøy i fjorden. Dette ble kombinert med kildearbeid, hvor vi fikk bekreftelser på det som skjedde med observasjoner fra blant annet fangstmannen vi hadde kommet i kontakt med.

Det vi trengte å skaffe en oversikt over var:

- Omfanget av den russiske omlastingen i Bellsund
- Omfanget av fiskerikontrollene

Mye åpne data om den norske fiskeriaktiviteten finnes tilgjengelig på Fiskeridirektoratets nettsider. Men etter hvert ble det klart at det er andre regler for russiske fiskefartøy, selv om de fisker mestepartene av kvotene sine i Norge.

Grunnen er at Russland og Norge ikke har et samarbeid om elektronisk utveksling av fangstdata, altså det som gir en oversikt over hvor mye fisk som blir tatt opp av havet. Dermed må Fiskeridirektoratet bruke et flere tiår gammelt system der de mottar fangstrapporteringer fra russiske fartøy på e-post og telefaks⁴.

⁴ Artikkel fra NRK.no: **Norske fiskere overvåkes digitalt, mens russerne får bruke telefaks:** https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/norske-fiskere-overvakes-digitalt-_mens-russiske-fiskefartoy-far-bruke-telefaks-1.16390443

Rapporteringene kan dermed bli sendt opptil én uke etter at fisket og omlastingene er ferdig. Til sammenligning rapporterer norske fiskere i sanntid via nettbrettet om bord i båten, og er pålagt rapporteringer seks-sju ganger om dagen.

Vi forsøkte å få ut fangst- og omlastingsmeldinger sendt norske myndigheter fra russiske fartøy. Dette ble avslått av Fiskeridirektoratet av "hensyn til Norges utenrikspolitiske interesser". Saken ble påklaget, og regjeringen ved Nærings- og fiskeridepartementet opprettholdt avslaget.

Gjennom kildearbeid fant vi ut at Trafikksentralen i Vardø, som er et samarbeid mellom Kystverket og Fiskeridirektoratet, overvåker fiskeriaktiviteten i nord. Vi hadde gjennom AIS-data og innsyn, en liste over russiske lasteskip som var innmeldt i norsk økonomisk sone.

Vi ba Trafikksentralen om data på innmeldte omlastinger fra de 10 fartøyene. Svaret var positivt, datasettet vi fikk tilbake viste både dato for omlastingene, hvilket fartøy fisken ble lastet om fra, og i hvilken havn fisken ble levert. Destinasjonen for fisken som ble lastet om fra Svalbard var i hovedsak tre steder: Murmansk i Russland og Velsen og Eemshaven i Nederland. Tallene kom fra NEAFCs (North East Atlantic Fisheries Commission / Den nordøstatlantiske fiskerikommisjonen) database som er et ledd i havnestatskontrollen, som skal hindre ulovlig fiske.

Men havnestatskontrollen skulle vise seg å være basert på det skipene selv meldte fra om. Det samme var det norske kontrollregimet, som vi kommer tilbake til senere.

Etter mye dialog med Fiskeridirektoratet fikk vi omsider innsyn i samlede tall for Russlands fiskeriaktivitet i nord. Vi ba om innsyn i den samlede omlastingsaktiviteten konkret for Bellsund på Svalbard, noe vi fikk. Vi hadde da

tall på hvor mye fisk som ble lastet om i fjorden og kunne beregne omfang og verdi.

Det fikk vi sannsynliggjort gjennom å be om hjelp fra matforskningsinstituttet Nofima, om hvor mye den fryste torsken var verdt på markedet da fisken ble solgt. Tallene fra Nofima viste at fisken som ble rapportert lastet om i Bellsund i 2023 trolig var verdt 1,7 milliarder kroner.

En av Norges største fiskerihavner

Vi samlet inn AIS-sporing fra Kystdatahuset for å kartlegge hvilke omlastingsfartøy som seilte inn i Bellsund. Vi fikk en liste på 10 lasteskip og vi kunne gjennom sporingen se hvor mange ganger i løpet av et år de var i fjorden for å hente fisk.

Etter hvert klarte vi å få innsyn i den samlede omlastingen for Bellsund, altså totalen, men ikke fordelt ned på enkeltfartøyer. Dermed visste vi antall tonn og fiskeslag de russiske lasteskipene selv hadde meldt om at de hadde hentet fra russiske fisketrålere. Og, vi hadde AIS-data på hvor mange ganger de hadde vært i Bellsund.

Vi sendte listen over de 10 lasteskipene til Kystvakten, og spurte om kontrolldatoer for de forskjellige fartøyene. Vi fikk ikke innsyn i selve kontrollrapportene, men dato og hvor mange ganger de hadde vært kontrollert.

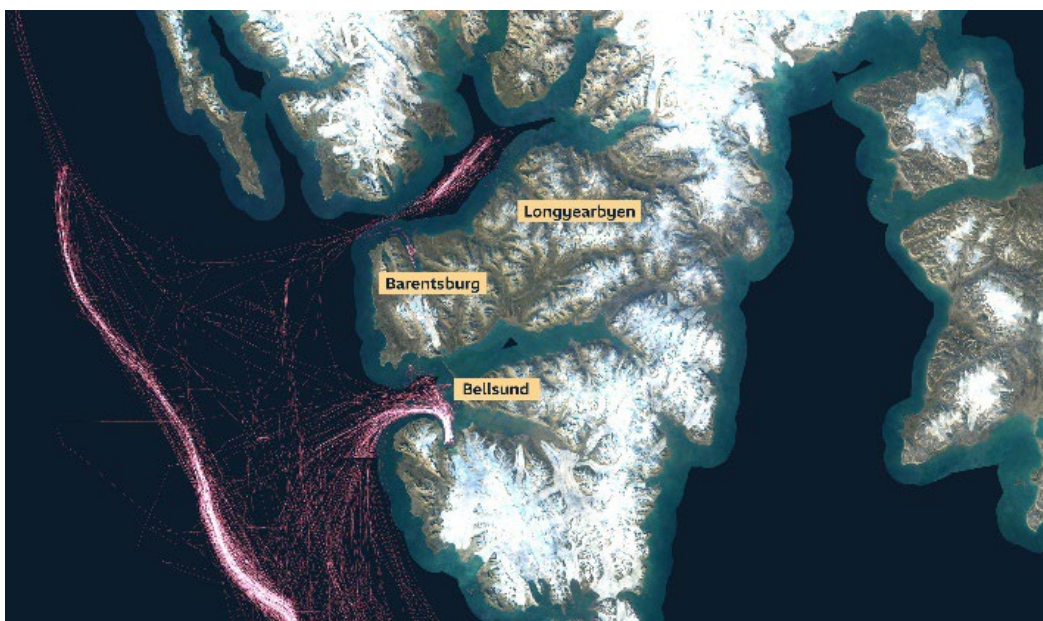
Dermed kunne vi dokumentere at de fleste turene med lasteskipene ikke ble kontrollert av norske fiskeriinspektører. Og omlastingsmeldingene fra lasteskipene viste at de lastet om torsk tilsvarende en av de største fiskerihavnene i Norge. Målt i antall kilo var Bellsund den fjerde største fiskerihavnen i Norge, som ikke var norsk, men drevet av russiske fiskebåtrederier.

Gjennom kildearbeid fikk vi imidlertid tilgang på hva båtene selv hadde meldt om:

- Beskrivelse av hvilke data som ble samlet inn (offentlige registre, intervjuer, osv.).
- Innsyn hos Fiskeridirektoratet over aggregerte fangsttall – det båtene selv har rapportert om.
- Innsyn hos Kystvakta over antall kontroller på spesifikke fartøy.
- Data fra Kystdatahuset over antall anløp i Bellsund.

Millioner av datapunkter blir til en illustrasjon

Vi har lagt stor vekt på datavisualisering i våre undersøkelser, fordi det er et effektivt verktøy for å formidle komplekse data på en forståelig måte. Omfanget av trafikken inn til den øde fjorden illustreres gjennom såkalte «heatmaps», for å gi leseren bredere forståelse av trafikkmønstrene. Det er et visuelt verktøy som kan avsløre et mønster i et område med mye trafikk, de områdene med mest besøk får de mest intense fargene. Første kart er en «animasjonsscroll», som gir en levende følelse og en viss interaktivitet ved at AIS-dataen tegnes opp mens du blar nedover.



Ved hjelp av disse visualiseringene blir også de enorme avstandene som enkeltskip tilbakelegger for å laste om fisk synlig, noe som ville vært vanskeligere å formidle gjennom tekst og tabeller alene. Visualiseringene er basert på AIS-data som vi har fått tilgang til gjennom Kystdatahusets API-løsning. Ved å benytte API-et i stedet for det åpne webgrensesnittet, har vi kunnet laste ned betydelig større mengder data, noe som har vært viktig for å kunne lage detaljerte og nøyaktige visualiseringer. Løsningen gir oss muligheten til å gjøre raskere og mer komplekse spørringer ved hjelp av et Python-skript, noe som har gitt oss stor fleksibilitet i arbeidet og analysen.



Skipene sender ut AIS-meldinger kontinuerlig med koordinater. I gratisprogrammet QGIS, kan man vise, redigere og analysere geografiske data og eksportere. Ved å laste opp datasettene fra Kystdatahusets API, danner meldingene et mønster på kartet. Heatmaps lages ved at AIS-dataen gis en stil, som består av to farger og en «blending mode», som gjør at flere AIS-punkter på samme sted blir lysere. De hvite «utbrente» områdene er der det har vært desidert mest trafikk.

Ved å visualisere AIS-dataene på en ryddig måte med godt design, hjelper det oss å presentere det «store bildet» på en måte som er både informativ og lett tilgjengelig for leseren. Det gir kontekst til datamaterialet, fortellingen og hjelper leseren med å se mønstre som ellers ville vært vanskelig å forestille seg. Alle grafiske elementer i hele artikkelen har et gjennomtenkt design, basert på NRKs fargepalett og profil. Dette innebærer stedsnavn i kart, bakgrunner, heatmaps, grafer, skrifttyper og moduler, som skaper en følelse av helhet gjennom hele artikkelen.

Satellittbilder viser den skjulte havna

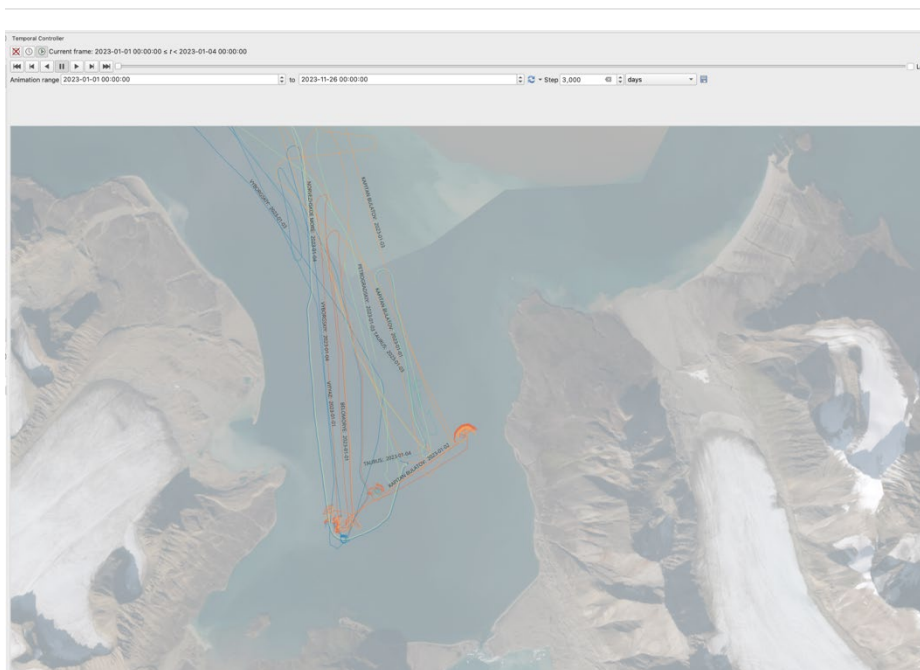
Vi ønsket et satellittbilde fra Bellsund av omlasting, fordi det ellers var lite visuell dokumentasjon fra området. Vi ønsket å vise hvor omlastingene av fisk foregår, størrelsen på skipene, og hvordan det foregår.

For å finne satellittbildet som viser omlasting i Bellsund, brukte vi data fra Kystdatahuset, vi tilpasset en algoritme fra Global Fishing Watch for å tygge tall, en oversikt over tilgjengelige satellittbilder for å finne skyfrie dager og en dose magefølelse. Datakilden var Kystdatahusets API, og vi brukte endepunktet for å hente ut alle AIS-meldinger fra et område.

Vi hadde lastet inn alle AIS-meldinger fra Bellsund i alle år siden 2011, men vi valgte å bare se på 2023 for å forenkle prosessen. Det utgjorde 1,61 millioner meldinger. Vi ønsket å finne alle møter mellom fartøy blant alle disse posisjonene. Global Fishing Watch har publisert en algoritme for å finne slike møter. Basert på denne lagde vi en noe enklere variant. Koden vår skulle returnere:

Posisjoner hvor saktegående fartøy (hastighet < 2knop) var nært et annet fartøy (avstand < 50 meter) innenfor samme tidsrom (2 timer).

Figur 1 Illustrasjon av noen av møtene vi fant



Denne algoritmen har noen svakheter. For eksempel fanger den ikke opp møter hvor det er utfall av AIS-signal hos den ene eller begge fartøyene, noe Global Fishing Watch har løst ved ikke å sammenligne enkeltmeldinger, men en håndfull av gangen. Men da innføres også en overordnet unøyaktighet. I tillegg gjør det utregningene mer komplekse, siden de må gjøres i flere operasjoner og krever mer datakraft.

For vårt formål, som var å identifisere kandidater til satellittbilder, ville den forenklete algoritmen gi eksplisitte svar på fartøy som hadde møttes.

Algoritmen produserte 135993 rader med AIS-møter. Det betyr ikke at det var 135993 unike møter, hver av omlastingene ville ha mange oppgitte AIS-posisjoner. Ved å gruppere på dato samt kombinasjonen (fartøy A, fartøy B), kunne vi få et overblikk over dagshendelser hvor to fartøy lå inntil hverandre. Det ble 329 slike møter.

Men hvem av dem var mest egnet for dokumentasjon?

Siden vi ønsket å få satellittbilde av dette, ønsket vi å identifisere dager hvor det var stor sjanse for å få bilde av en omlasting. Det var jo ikke gitt at satellittbildet ble tatt akkurat når møtet foregikk. Det er også relativt dyrt å kjøpe høyoppløselige satellittbilder, så vi ville ikke kjøpe unødvendig mange bilder. Vi sorterte de 329 møtene for å finne hvilke dager som hadde flest møter – og fikk en liste med 11 datoer hvor det var 6 aktive russiske fartøy i Bellsund.



Dato	Satellitt?	
2023-02-25	Nei, for mørkt (ikke tatt)	
2023-02-26	Nei, for mørkt (ikke tatt)	
2023-02-27	Nei, for mørkt (ikke tatt)	
2023-02-28	Nei, for mørkt (ikke tatt)	
2023-04-04	Skyete	
2023-04-05	skyete	
2023-05-24	Ikke bilde	
2023-05-25	Ikke bilde	
2023-05-26	JA, se under	
2023-09-08	Ikke bilde – skyete område	
2023-09-09	Ikke bilde	

Nå gjaldt det å finne hvilke datoer som hadde godt satellittbilde. Vi satte opp en matrise for å sjekke opp mot tjenesten Earth Images hva som var tilgjengelig av brukbare, høyoppløselige bilder. Det viste seg å være bare én dato hvor det var et aktuelt bilde. De andre datoene var det ikke tatt bilde over Bellsund, eller det var for skyete til at man kunne se havoverflaten eller fartøyene.

Vi kjøpte et bilde og så til vår store lettelse at det ga et tydelig bilde av én av de seks omlastingene som foregikk den datoen.

Selve presentasjonen av satellittbildet er laget som en stegvis video. Videoen spiller til et bestemt tidspunkt for hvert tekstelement som du blar over skjermen. Vi har brukt scrollemoduler i artikkelen kun der det gir mening. Vi gir kontekst ved å zoome fra et totalutsnitt av Svalbard, til et tettere bilde på Bellsund, for så å gå inn på det spesifikke satellittfotoet, og deretter gå helt inn slik at vi ser hva som faktisk foregår.

Siden satellittfotoet er begrenset til området rundt Recherchefjorden, har vi laget en overgang mellom et vanlig satellittkart, og det spesifikke fotoet. I redigeringa er satellittfotoet lagt over kartet og matchet manuelt til punkt og prikke.

Illustrasjoner

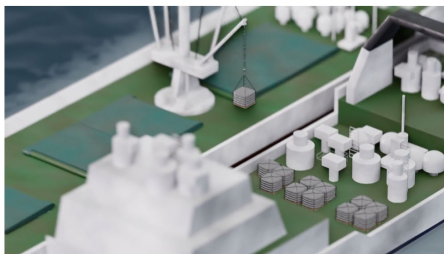
For å gjøre saken forståelig for flere, fikk vi hjelp fra kollega Egil Ursin til å lage en animasjon om hvordan en omlasting foregår til havs, og for å forstå størrelsesforholdet på skipene. Vi tenker at det er viktig at leseren kunne se for seg mengden fisk disse kunne ta med seg. Han fikk tegninger av fartøyene og en omtrentlig størrelse på lasteskip og trålere.



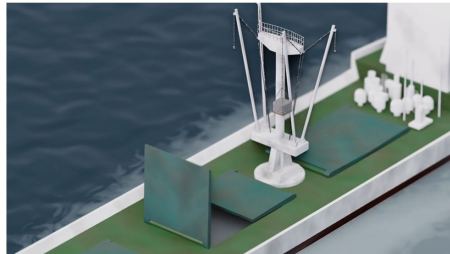
Slik lastes fisken om mellom fisketrålere og lasteskip. Paller med frossen fisk heises om bord i lasteskipet.
GRAFIKK: EGIL URSIN



Slik lastes fisken om mellom fisketrålere og lasteskip. Paller med frossen fisk heises om bord i lasteskipet.
GRAFIKK: EGIL URSIN



Slik lastes fisken om mellom fisketrålere og lasteskip. Paller med frossen fisk heises om bord i lasteskipet.
GRAFIKK: EGIL URSIN



Slik lastes fisken om mellom fisketrålere og lasteskip. Paller med frossen fisk heises om bord i lasteskipet.
GRAFIKK: EGIL URSIN

Utfordringen med å få svar fra relevante kilder

Vi møtte flere etiske utfordringer i arbeidet, spesielt knyttet til kildebeskyttelse, i tillegg til å gi en balansert dekning av russiske interesser. Vi sikret tidlig dialog med det russiske fiskerikonsernet Norebo for å få deres perspektiv. Dette var avgjørende for å opprettholde en noenlunde rettfærdig dekning og for å ivareta prinsippet om imøtegåelse og tilsvarsrett.

Grunnlagstallene over omlastingsaktiviteten viser en svakhet i det norske kontrollregimet. Tallene viser hva fiskebåtene selv har rapportert til Fiskeridirektoratet om hva de har lastet om, og kan ikke med sikkerhet være sjekket av en uavhengig tredjepart.

Dette er også en del av kritikken mot havnestatskontrollen i utlandet, og at nederlandske myndigheter etterforskes for å ikke kontrollere det som leveres på kaiene der.

En feilkilde vi har oppdaget i jobben med AIS-data, er at vi ser at det av og til er utfall av data. Dataene kan inneholde feil, som må vaskes. Enkelte steder har vi oppdaget utfall av signaler fra fartøy, eller store hopp i tid. Det kan være flere årsaker til dette. I nordlige strøk er det mindre dekning av satellitter og andre mottakere som tar imot signaler. I tillegg har det tidligere blitt dokumentert at AIS-signaler bevisst kan bli manipulert⁵.

Ettersom Bellsund og Recherchefjorden ligger langt nord, og i et nokså utilgjengelig område for de som ikke har tilgang på store havgående fartøy, var det viktig å kunne kryssjekke informasjon og data. Det gjorde vi blant annet med satellittbildet som var datert, som vi kunne sammenholde med omlastingsdata fra trafikksentralen i Vardø. Det samme gjorde vi med bildet vi hadde fått fra sysselmesteren. Det viser lasteskipet og tråleren som laster om fisk. Ved å bruke datoen fra bildet, kjennetegn fra skip, kryssjekke disse med opplysninger fra trafikksentralen, samt AIS-data fra Kystdatahuset, kunne vi kryssjekke informasjon fra flere kilder, og være tryggere på at det vi skrev var riktig.

Gjennom prosjektet møtte vi flere tekniske utfordringer, særlig i håndtering av store datasett og utvikling av algoritmer for å identifisere omlasting. Dette var en

⁵ Artikkel fra NRK Beta - Norske marineskip ble manipulert inn i russisk farvann
: <https://nrkbeta.no/2021/09/25/norske-marineskip-ble-manipulert-inn-i-russisk-farvann/>

krevende prosess, men vi har hatt mange lærerike samtaler med eksterne kilder, og samarbeidet med de som har mest kunnskap på feltet.

Vi møtte betydelig motstand fra norske myndigheter, som nektet innsyn i detaljerte fangstdata fra russiske fartøy. Vi klagde på avslaget til Nærings- og fiskeridepartementet, men fikk avslag. For å overkomme denne motstanden måtte vi bruke alternative datakilder, som satellittbilder og AIS-data, for å dokumentere omfanget av fisket.

Kanskje ikke overraskende, men vi fikk heller ikke noe svar fra russiske fiskeri- eller kontrollmyndigheter. Det gjør at vi ikke har fått noe innsyn i hvilke kontroller de gjør til sjøs eller på land, frekvensen av kontroller, samt grundighet.

Dette har vi avslørt

Vår avsløring av den øde fjorden som en av Norges største fiskerihavner drevet av russiske fartøy, er ny informasjon som tidligere ikke har vært kjent. Bruken av satellittbilder og AIS-data for å dokumentere russisk fiskeaktivitet representerer også en ny metode innenfor norsk journalistikk. Sakene våre har ført til nasjonal debatt om svake fiskerikontroller, og flere politikere har stilt spørsmål ved Norges fiskeriavtale med Russland. I Nederland har myndighetene utestengt russiske skip fra havner på grunn av mistanke om spionasje, og norske myndigheter vurderer nå strengere regler for omlasting.

I Norge skryter vi av verdens beste forvaltning av torskebestanden. Men stemmer egentlig det? Våre undersøkelser viser at de største skipene i Barentshavet i stor grad slipper unna kontroll. I tillegg kan det stilles store spørsmål om sikkerhetsventilen i utlandet som skulle hindre ulovlig fiske. I Nederland kunne russiske rederier fritt levere fisk fra Barentshavet, samtidig som nederlandske myndigheter var under gransking for dårlige fiskerikontroller. EU-kommisjonen mente det var en risiko for overfiske, blant annet på grunn av fisken ikke ble veid og kontrollert av en uavhengig tredjepart. Dette utløste nasjonal debatt og sterk

kritikk fra Venstre. Fiskeriministeren stilte i NRK-studio der hun gjentok at kontrollene var gode, og at de ikke hadde mistanke om russisk overfiske.

Etter vår hovedsak publiserte nederlandske journalister en sak om russiske fiskeleveranser i landet med hovedfokus på ulovlig etterretning. Nederlandske myndigheter har i skrivende stund stengt alle havner for russiske fartøy på grunn av faren for spionasje. Våre videre undersøkelser visste at den russiske fisken likevel fant en omvei, via norske frakterederier som ikke var utestengt fra havnene i Nederland. Hovedsakene våre viser at det generelt er store svakheter ved fiskerikontrollene. Økokrim advarer om et stort mulighetsrom for fiskerikriminalitet. Spørsmålet er om norske myndigheter har valgt rett medisin for å hindre fiskejuks?

Mens norske fiskere, ned på den minste sjark, er gjennomkontrollerte, slipper de største russiske fartøyene unna. Fiskeriatvaten mellom Norge og Russland gjelder fortsatt tross angrepskrigen i Ukraina. Russiske fiskefartøy har gjennom avtalen tillatelse til å fiske, og laste om fangsten sin i Norge. Men Russland nekter å godta det elektroniske rapporteringsverktøyet som norske fiskefartøy er pålagt. Dette gjør at detaljerte data om russernes fiske i Norge ikke er tilgjengelig for offentligheten. Regjeringen godtar denne reservasjonen hver høst når de signerer fiskeriatvaten med Russland. At russerne har langt mer liberale regler og kontroll i Norge, gjør norske fiskere forbannet over forskjellsbehandlingen.

Det russiske fiskerikonsernet Norebo mener derimot at kontrollene er gode. I fiskeriforhandlingene har de påpekt at det er den norske flåten som står for overfisket.

Med lavere kvoter, mindre fisk, klimaendringer og større press på ressursene i havet, blir det enda viktigere å følge med på at ingen tar seg til rette. I flere århundrer har fisk og sjømat vært levebrødet for folk i nord. Så langt har vi enda en levedyktig torskestamme. Det er en av Norges største verdier.

Publiserte saker Nett

Dato: 7. april 2024 - Den skjulte fiskerihavna

Lenke: <https://www.nrk.no/nordland/xl/en-av-norges-storste-fiskerihavner-er-drevet-av-russland-pa-svalbard--fa-kontroller-1.16810516>

Dato: 9. april 2024 - Vil ikke forby russernes omlasting av fisk på Svalbard

Lenke: <https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/vil-ikke-forby-russernes-omlasting-av-fisk-pa-svalbard--ingenting-tyder-pa-ulovlig-fiske-1.16837091>

Dato: 21. mai 2024 - Russiske skip utestengt fra havn i Nederland - frykter spionasje

Lenke: <https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/russiske-skip-utestengt-fra-havn-i-nederland--frykter-spionasje-1.16888952>

Dato: 19. juni - Russisk lasteskip ble nektet adgang - her får de norsk hjelp

Lenke: <https://www.nrk.no/nordland/russisk-lasteskip-ble-nektet-adgang-i-frykt-for-spionasje--her-far-de-norsk-hjelp-1.16902819>

Dato: 23. oktober 2024 - Russiske fiskeomlastinger: Varsler større beredskapsøvelse

Lenke: <https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/russiske-fiskeomlastinger--varsler-storre-beredskapsovelse-1.17094642>

Publiserte saker TV og radio

Dato: 8. april 2024, Dagsrevyen – Omlasting fisk Svalbard

Lenke: <https://tv.nrk.no/se?v=NNFA19040824&t=1188s>

Dato: 9. april 2024, Politisk kvarter – Frykter russerne fisker opp torsken

Lenke: <https://tv.nrk.no/serie/politisk-kvarter-tv/sesong/202404/episode/NNFA07040924>

Dato: 17. april 2024, Ekko – Russisk fiskerihavn på Svalbard

Lenke:

https://radio.nrk.no/serie/ekko/sesong/202404/MDFP02006224?utm_source=radiowidgetplayer&utm_medium=openradioapp-web&utm_content=prf%3AMDfP02006224#t=54s