

Rapport

Mars 2006

Statusrapport for 2005 - "Russisk fiske av torsk og hyse / omlasting på havet"



INNHOOLD

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for analysen

1.2 Hva er undersøkt

1.3 Kvoter

2 Analysen

2.1 Rammer for analysen

2.2 Mål for analysen

2.3 Beskrivelse av fiske- og omlastingsaktivitet i 2005

2.3.1 Periode og område for fiske og omlasting

2.3.2 Totalt levert i Norge

2.3.2.1 Transportfartøys leveringer i Norge

2.3.3 Totalt levert i Russland

2.3.4 Fiskefartøys leveringer i tredjeland

2.3.5 Transportfartøys leveringer i tredjeland

2.4 Kvantifisering av russisk uttak av torsk og hyse i 2005

2.4.1 Transportaktiviteten

2.4.2 Metode

2.4.3 Kvantumsberegning

2.4.3.1 Transportfartøy

2.4.3.2 Fiskefartøy

2.4.3.3 Område for transport

2.4.3.4 Fordeling av kvantum transportert

2.4.3.5 Beregning av kvanta

2.4.3.5.1 Fangstkapasitet

2.5 Mørketall og feilkilder

3 Konklusjon

1 Innledning

Denne rapporten er utarbeidet av Kontrollseksjonen i Fiskeridirektoratet. Den er ment å gi et beregnet anslag over det en mener er den totale fangst av russisk torsk og hyse i 2005. Ved siden av sporingsanalyse, baserer den seg på analyse av innhentet dokumentasjon i forbindelse med inspeksjoner gjennomført av Kystvakten og Fiskeridirektoratet, samt landingsinformasjon i Norge og Nederland/Tyskland.

Samarbeidet på det operasjonelle plan, mellom Kystvakt og Fiskeridirektorat, har fungert meget bra, noe som har ført til at en sitter på et betydelig større grunnlagsmateriale enn foregående år.

1.1 Bakgrunn for analysen

Det har siden 2002 vært gjennomført årlige analyser over hva en mener er et sannsynlig russisk uttak av torsk. Nytt av året er at en nå også har beregnet et mulig uttak av hyse, fordi disse to fiskeslagene henger tett sammen og det er naturlig å se dem under ett.

1.2 Hva er undersøkt

Sporingsanalysen forteller om transportaktiviteten av fisk til kontinentet med kjente transport- og fiskefartøy. For fartøy som ikke sporer (bekvemmelighetsfartøy) har en gjort bruk av AIS¹ og andre kilder som forteller om fartøyanløp i havner i Europa. Dokumentasjon på omlasting og leveringer er undersøkt med tanke på å kvantifisere hva som reelt er fisket. Opplysninger fra russiske fiskefartøys fangstdagbøker er undersøkt med tanke på blant annet å kartlegge hvor fiske etter torsk og hyse har pågått.

1.3 Kvoter

Norge og Russland besluttet en Total Allowable Catch (TAC) for torsk og hyse i Barentshavet på henholdsvis 450 000 tonn torsk og 117 000 tonn hyse. Russland har av denne en kvote på 192 700 tonn (inkludert forskningskvote). I tillegg kan Russland fiske 21 000 tonn Murmansk-torsk. Den russiske totalkvote er dermed på **213 700 tonn torsk** for 2005 samt **51 300 tonn hyse**.

¹ AIS – Automatic Identification System

2 Analysen

2.1 Rammer for analysen

Fiskeridirektoratet og Kystvakten skal gjennom analyse av tilgjengelige kilder primært arbeide mot å kvantifisere det totale russiske fisket av torsk og hyse i 2005. Atferdsmønster til den russiske fiskeflåten (omlastingsfartøy og fiskefartøy) skal beskrives så langt det er mulig.

2.2 Mål for analysen

Målet for analysen har vært å kvantifisere det reelle omfanget av det russiske fisket av torsk og hyse i 2005 via leveringer i Norge, omlastinger og fiskefartøys direkte seilinger til Russland og tredjeland, sammenholdt med den russiske kvoten på 213 700 tonn torsk og 51 300 tonn hyse.

2.3 Beskrivelse av fiske- og omlastingsaktiviteten i 2005

Fartøy som omfattes av denne analysen ligger på et antall mellom 190 til 200 fiskefartøy. Dette er fartøy, som en har opplysninger om har landet eller omlastet torsk. For noen av fartøyene er det bare registrert et relativt lite kvantum; for 8 fartøy er det registrert under 100 tonn. En har også ved noen anledninger, gjennom konnossementer og annen landingsinformasjon, kommet over fisk som skal være fisket av fartøy som ikke har vært i fiske; det vil si falske konnossementer. Kvantum som er levert er med i den totale analysen fordi det reelt er landet.

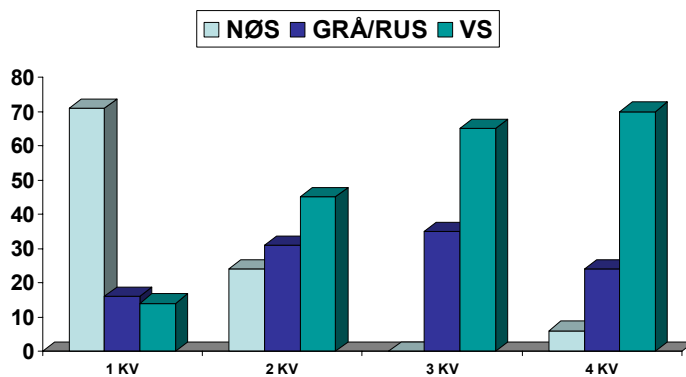
I 2005 har en registrert åtte ikke-russiske transportfartøy som har transportert torsk og hyse til kontinentet. Seks av disse er bekvemmelighetsflaggede, som det fra 1. januar 2005 har vært ulovlig å omlaste fisk til. To av dem er fra Litauen. Det er hittil i 2006 oppdaget flere nye tilfeller hvor russiske transportfartøy har skiftet flagg fra russisk til blant annet Georgia.

2.3.1 Periode og område for fiske og omlasting

En av arbeidsoppgavene til Kystvakten og Fiskeridirektoratet har i 2005 vært å innhente opplysninger fra russiske fiskefartøys fangstdagbøker. Opplysningene er registrert og strukturert i en samlet oversikt, som inneholder opplysninger om periode for fisket, hvor mye som er fisket og hvor fisket ble foretatt. Totalt sett har en i løpet av året klart å inspisere 149 fiskefartøy. I snitt er disse fiskefartøyene kontrollert ca 3 ganger i løpet av 2005. Summen av kvantum registrert gjennom disse fangstdagbøkene er 123 000 tonn torsk og 28 000 tonn hyse. De resterende 50 fartøyene er ikke inspisert av forskjellige årsaker, men hvor en har registrert fiskeaktivitet gjennom inspeksjoner av transportfartøy og landingsopplysninger.

En har i denne analysen valgt å behandle fisket etter følgende sone inndeling: Norges økonomisk sone (NØS), Fiskevernsonen ved Svalbard (VS) og Gråsonen/Russisk sone (RUS/GRÅ).

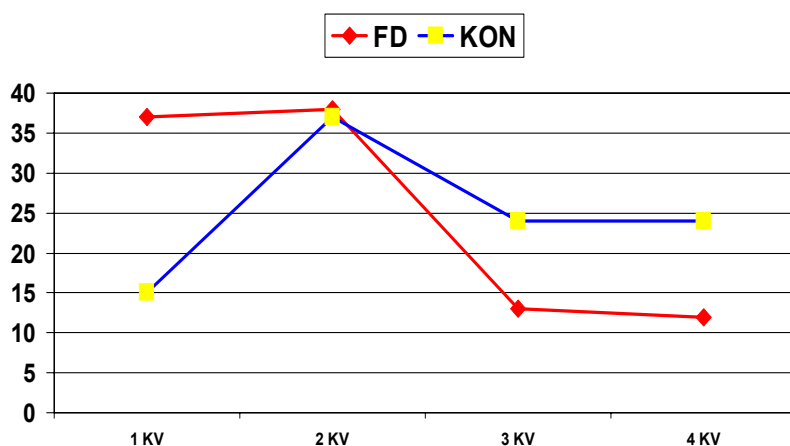
Analyse av data fra fangstdagbøkene viser at fisket etter torsk i NØS pågår i begynnelsen av året, noe som er naturlig med tanke på vandringsmønsteret. Spesielt i første kvartal foregår fisket i NØS (71 prosent av fisket kvantum). Fordelingen mellom VS og RUS/GRÅ er 14 og 16 prosent. Dette endrer seg tydelig i andre kvartal da fisket for det meste foregår i VS (45 prosent), men det fiskes også betydelig i RUS/GRÅ (31 prosent). I tredje kvartal fiskes det ikke i NØS. Fisket fordeles mellom VS og RUS/GRÅ på henholdsvis 65 og 35 prosent. Dette holder seg ut året.



Figur 1: Viser i prosent den kvartalsvise fordeling på hvor fisket har pågått gjennom året.

Det finnes to alternative teorier til dette atferdsmønsteret. Den ene baserer seg på fiskens naturlige bevegelsesmønster i havet. En annen forklaring, som ikke utelukker den første, er det aktive kontrollregime norske myndigheter har hatt i Barentshavet i arbeidet med å kartlegge "svartfiske", som har medført at fartøy velger å fiske i områder hvor norsk kystvakt ikke kan kontrollere dem. Erfaring samt samtaler med skipperne om bord i transportfartøy indikerer at fartøyene helst ønsker å omlaste fisken ved Bjørnøya; spesielt på grunn av værforholdene. Omlastingene har imidlertid i økende grad foregått i Russisk sone og i Gråsonen. I følge Kystvakten har det vært en klar endring i omlastingsmønsteret de senere år; endringen har vært spesielt tydelig i 2005.

Dette støttes av det som fremkommer i analyse av konnossementer/leveringssedler. Denne viser en prosentvis høyere aktivitet på slutten av året enn hva som fremkommer i fangstdagbøkene. I følge fangstdagbokanalysen fiskes det betydelig mindre i tredje og fjerde kvartal. Dette kan tyde på at en stor del av fisken som omlastes fiskes i russiske sone, utenfor norske myndigheters kontroll. Begge analysene viser derimot at det er fisket mest i andre kvartal.



Figur 2: Viser i prosent den kvartalsvise fordeling på når fisket har pågått gjennom året.

2.3.2 Totalt levert i Norge

Det har vært en økning av landinger når det gjelder torsk i Norge sammenlignet med 2004; fra ca 66 000 tonn til ca 72 000 tonn i 2005. Likevel har det vært en relativt stor nedgang fra 2002 da det ble landet ca 122 000 tonn i Norge. Det er landet 26 600 tonn hyse i Norge i 2005. Mesteparten av kvantum som ble landet, ble landet i begynnelsen av året.

2.3.2.1 Transportfartøys leveringer i Norge

I analysen har en tatt hensyn til at noe av det omlastede kvantum også går til Norge og dermed inngår i den norske landingsstatistikken. Kvantum omlastet er kontrollert opp i mot leveringer i Norge. Det er spesielt i region Møre og Romsdal at det landes russisk fisk som er omlastet på havet, men noe landes også i Kirkenes. Det er et forholdsvis lite kvantum. Det er tatt høyde for dette i analysen med tanke på å unngå dobbeltregistrering.

2.3.3 Totalt levert i Russland

En har ikke mottatt landingstall for Russland i 2005. En har gjennom dokumentasjon registrert ca 9 000 tonn torsk og hyse til Murmansk/Arkhangelsk. Opplysninger fra 2002 og 2003 tilsa at det ble landet mellom 20 000- og 30 000 tonn torsk rund vekt i Murmansk/Arkhangelsk. Trolig er tallet nedadgående; spesielt hva gjelder torsk. Likevel viser vår analyse at ca 12 000 tonn torsk og 12 000 tonn hyse kan være landet på disse stedene i 2005. Det er fortsatt en stor usikkerhet knyttet til hvilke kvantum som landes i St Petersburg og Kaliningrad.

2.3.4 Fiskefartøys leveringer i tredjeland

Russiske fiskefartøy leverer hovedsaklig sin fangst som skal til kontinentet via transportfartøy, men flere fiskefartøy leverer også sin fangst direkte i tredjeland; spesielt landes det mye i Storbritannia og Nederland. Ved et tilfelle har et fiskefartøy transportert sin egen fangst så langt som til Klaipeda (326 tonn torsk og 109 tonn hyse). Foreløpig kan en dokumentere, basert på landingsdokumenter, at russiske fiskefartøy, på egen kjøp, har levert minimum **11 600 tonn** torsk og **2 600 tonn** hyse i tredjeland.

2.3.5 Transportfartøys leveringer i tredjeland

En kan dokumentere at minimum **123 500 tonn** torsk og **29 000 tonn** hyse er omlastet og transportert til kontinentet. Storparten av kvantumet er landet i Nederland, Tyskland og i Storbritannia, men en har også opplysninger om landinger i Polen, Litauen, Danmark, Spania, Portugal, Færøyene og Island. Det er dog dokumentert et relativt lite kvantum til Spania og Portugal. Trolig har dette sin forklaring i at fartøy som kontrolleres i Barentshavet nødvendigvis ikke, på kontrolltidspunktet, vet den endelige destinasjonen for fisken.

2.4 Kvantifisering av russiske uttak av torsk og hyse i 2005

2.4.1 Transportaktiviteten

Basert på sporingsopplysninger og erfaringer fra Kystvakten kan en trekke den konklusjon at transportaktiviteten fra Barentshavet til tredjeland ikke har endret seg sammenlignet med foregående år.

2.4.2 Metode

En har valgt å videreføre metoden fra foregående år med tanke på å kvantifisere et mulig russisk fiske av torsk og hyse ved å analysere følgende informasjon:

- Landingstall i Norge gjennom SLULES².
- Dokumentasjon på omlasting og leveringer i utland gjennom kontroll av russiske fiske- og transportfartøy både i havn og på havet.
- Kystvaktens fly- og fartøyobservasjoner i Barentshavet og i Nordsjøen.
- Sporingsinformasjon som forteller om aktiviteten til russiske fiske- og transportfartøy. Med aktivitet menes i denne sammenheng transport av torsk til EU, Russland (Murmansk og Arkhangelsk) og andre områder.
- AIS informasjon som forteller om aktiviteten til ikke-russiske transportfartøy.
- Informasjon om fartøys anløp til havner i Europa.
- Oversikt over fartøy med kvoter og lisenser i NEAFC³ området.

Informasjonen er bearbeidet og systematisert i et Excel regneark.

Sporingsloggen inneholder dato og klokkeslett, om fartøyet sporer inn eller ut samt hvilken retning det seiler. En har valgt å dele destinasjon inn i fire "retninger":

- Ut fra Norges økonomisk sone i retning Murmansk/Arkhangelsk
- Ut i retning Sør Vest i Norges økonomisk sone (mellom 60 og 70 grader nord)
- Ut fra Norges økonomisk sone i retning den Engelske Kanalen (Dover Strait)
- Ut fra Norges økonomisk sone i retning Danmark/Østersjøen

Det har vært avgjørende å unngå å tilskrive torsk og hyse for fartøy som kan gå med pelagiske arter. Det er spesielt i sildesesongen at fartøy transporterer pelagisk fisk til kontinentet. En har i analysen bare lagt til grunn fartøy en mener transporterer bunnfisk arter.

Videre er det flere fartøy som har egne kvoter i NEAFC, som de fisker i Irmingerhavet og vest av Skottland. Ved opplysning om slik kvote er fartøyene ikke tildelt kvantum når de går ut av NØS, fordi de trolig stimer ut av NØS for å fiske sin tildelte NEAFC- kvote.

² Fiskeridirektoratets sluttseddelregister over landet fangst

³ North East Atlantic Fisheries Commission

2.4.3 Kvantumsberegning

I de tilfeller hvor en ikke har dokumentert informasjon om hvor mye fisk fartøyet har ombord har en, som for foregående år, gitt fiske- og transportfartøy som transporterer fisk et beregnet kvantum⁴. En har for 2005 også innhentet oversikt over lastekapasitet for bekvemmelighetsfartøy.

For å beregne lastekapasitet med rund fisk har en, som tidligere, valgt å legge til grunn at fartøyene transporterer hodekappet/sløyd fisk, en faktor på 1,5 for torsk; dermed kan en gjøre sammenligninger med foregående år. For hyse har en brukt faktor 1,4.

Tabellen nedenfor gir en oversikt over faktorer og utregninger som ligger til grunn ved beregninger av fartøyenes maksimale lastekapasitet omregnet i tonn torsk rund vekt.

Følgende utregning ligger til grunn:

Bruttotonnasje	Nettotonnasje	Netto lastekapasitet fisk	Rund vekt fisk
983 tonn	983 tonn x 0,6 = 590 tonn (faktor = 0,6)	590 tonn x 0,6 = 354 tonn (stuasjefaktor= 0,6)	354 x 1,5 = 531 tonn

Tabell 1 – viser et eksempel på hvordan en utregner maks lastekapasitet av rund vekt.

Dersom fartøyet i eksemplet over tar med seg torsk~~filet~~ istedenfor hodekappet sløyd torsk blir utregningen over for lav da fartøyet kan transportere mye mer "rund vekt" dersom det lastes filet. Når fartøyene laster filet kan en multiplisere netto lastekapasitet (nettotonnasje) med for eksempel 3,25, og fartøyet over tildeles dermed en (maks) lastekapasitet i rund vekt på 1 151 tonn mot 531 tonn med faktor 1,5. Dette indikerer at metoden er konservativ i beregningene.

2.4.3.1 Transportfartøy

I alt er det registrert 242 tilfeller⁵ av omlastinger i 2005, en økning på 34 prosent sammenlignet med 2004. Av disse er det 144 tilfeller hvor en kan konstatere at en sitter på dokumentasjon som indikerer all last hos fartøyene på den aktuelle tur; basert på lastedokumenter og sporingsinformasjon sett opp i mot siste omlastingstidspunkt. Det vil si at en har kunnet dokumentere, med sikkerhet, all last på 60 prosent av registrerte omlastingstilfeller. Det er ytterligere 58 tilfeller hvor en er usikker og 40 tilfeller hvor en er sikker på at en ikke innehar korrekt kvantum; det er hvor en for eksempel har registrert en omlasting via inspeksjon av bare ett fiskefartøy.

I tillegg viser sporing ytterligere 156 turer hvor en ikke har registrert kvantum i tiden før transportfartøyet sporer ut av norsk sone på vei mot kontinentet eller Murmansk/Arkhangel'sk.

Der hvor en må tildele transportfartøy et kvantum, har en valgt å gjennomføre en beregning basert på all dokumentert informasjon, også omlastingstilfeller hvor en mener at en ikke innehar all informasjon er med i beregningen. Beregninger viser at det transporteres et større kvantum torsk/hyse til kontinentet enn det som transporteres i retning Murmansk/Arkhangel'sk.

⁴ Viser til tidligere rapporter angående kvantumsberegninger

⁵ Med tilfelle menes at en sitter på opplysninger om at transportfartøy har mottatt kvantum torsk og/eller hyse i en eller annen størrelse.

Beregning; transportfartøy til kontinentet

Det er i alt registrert 209 (av 242) omlastingstilfeller hvor fartøy transporterer torsk og hyse til kontinentet. Av disse er det 144 tilfeller hvor en mener å inneha all kvantum, 40 tilfeller hvor en er usikker og 25 tilfeller hvor en er sikker på at en mangler kvantum. Beregning basert på alle 209 tilfellene viser at fartøyene er **93 prosent** lastet med torsk og hyse med en prosentvis fordeling på henholdsvis 82 og 18 prosent.

Beregning; transportfartøy til Murmansk/Arkhangelsk

Det er i alt registrert 33 (av 242) omlastingstilfeller hvor fisken transporteres til Murmansk. Av dette er 4 tilfeller sikre, 20 usikre og 9 tilfeller hvor en er sikker på at en mangler kvantum. Beregning basert på alle 33 tilfellene viser at fartøyene er **26 prosent** lastet med torsk og hyse med en prosentvis fordeling på 54 og 56 prosent. Erfaringer tilsier at torsk som transporteres Murmansk er frossen sløyd/ hodekappet samt at en stor andel er biprodukter.

Totalt sett viser beregninger at transportfartøy kan ha landet nærmere 210 000 tonn torsk og 53 000 tonn hyse rund vekt direkte i Russland og tredjeland. Fordelingen mellom Kontinentet og Murmansk/Arkhangelsk er:

- 201 000 tonn torsk og 43 000 tonn hyse til Kontinentet
- 8 700 tonn torsk og 9 900 tonn hyse til Murmansk/Arkhangelsk

2.4.3.2 Fiskefartøy

I alt er det registrert 58 tilfeller hvor fiskefartøy transporterer og lander fisk andre steder enn i Norge. Av disse er det 29 fullt ut dokumenterte tilfeller hvor en er sikker på all kvantum. Det er lagt til grunn en skjønnsmessig vurdering når en vurderer om en har all kvantum eller ikke. Det baserer seg i hovedsak på kvantumsopplysninger sett opp i mot den lange transportruten til fartøyet.

I tillegg kan en legge til grunn ytterligere 125 turer hvor fiskefartøy sporer ut av Norges økonomisk sone på vei mot kontinentet eller Murmansk/Arkhangelsk. Ved disse tilfellene, spesielt til kontinentet, kan en ved flere tilfeller legge til grunn at fartøyene også transporterer torsk og hyse for andre fiskefartøy.

Der hvor en må tildele fiskefartøy et kvantum, har en, som for transportfartøyene, valgt å gjennomføre en beregning basert på all dokumentert informasjon. Det er også gjort et arbeid med å kartlegge hva fartøyene gjorde i tiden før de sporer ut. Denne gjennomgangen er viktig for ikke å tilegne fartøyer et for høyt kvantum. Med kartlegging menes her om fartøy har omlastet eller levert torsk i Norge i nær tid før de sporer ut. I tilfeller hvor fartøyer har levert eller omlastet i tiden før, er fartøyene fratrukket det leverte/omlastede kvantum. Det er også for fiskefartøyene et lavere kvantum torsk og hyse som transporteres til Murmansk/Arkhangelsk-området.

Beregning; fiskefartøy til kontinentet

Det er i alt registrert 28 tilfeller hvor fiskefartøy transporterer torsk og hyse til kontinentet. Av disse er 15 tilfeller hvor en kan konstatere at en sitter på dokumentasjon som indikerer all last. Beregning basert på alle 28 tilfellene viser at fartøyene er i gjennomsnitt **55 prosent** lastet med torsk og hyse, med en prosentvis fordeling på henholdsvis 86 og 14 prosent.

Beregning; fiskefartøy til Murmansk/Arkhangelsk

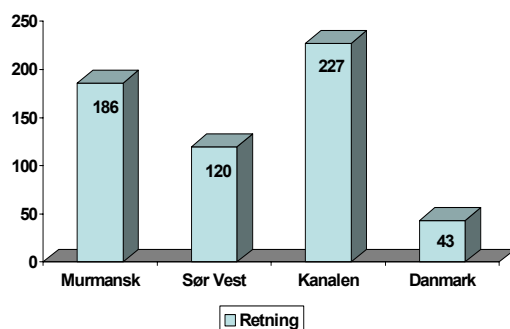
Det er i alt registrert 30 tilfeller hvor fiskefartøy transporterer torsk og hyse til Murmansk/Arkhangelsk, hvorav 14 er sikre. Beregning basert på alle 30 tilfellene viser at fartøyene er **12 prosent** lastet med torsk og hyse, med en prosentvis fordeling på henholdsvis 50 og 50 prosent.

Totalt sett viser beregninger at fiskefartøy kan ha landet nærmere 32 509 tonn torsk rund vekt og 8 271 tonn hyse direkte i Russland og tredjeland. Fordelingen mellom Kontinentet og Murmansk/Arkhangelsk er:

- 28 700 tonn torsk og 4 600 tonn hyse til Kontinentet
- 4 700 tonn torsk og 3 600 tonn hyse til Murmansk/Arkhangelsk

2.4.3.3 Område for transport

Totalt opererer denne analysen med 580 tilfeller hvor transport- og fiskefartøy transporterer fisk til tredjeland. Dette er en økning fra 2004. Det er som beskrevet over registrert 302 transporter av fisk med dokumentert kvantum torsk og hyse, hvor en for 177 av tilfellene mener å inneha det reelle kvantum.

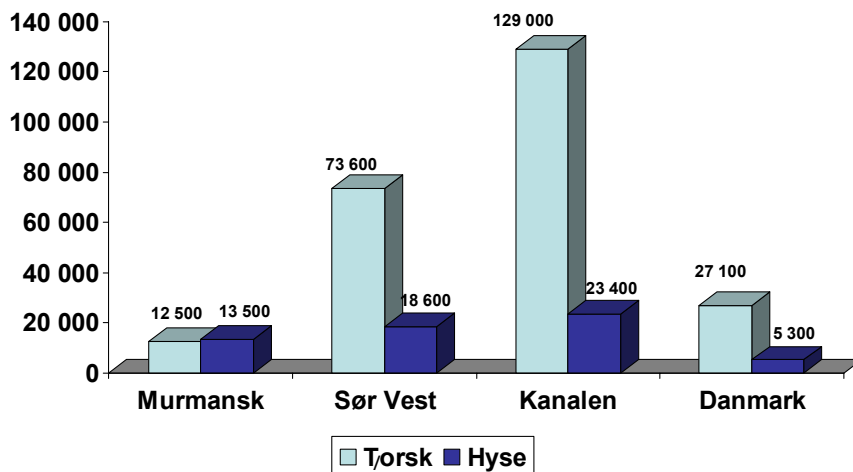


Figur 3: Viser hvor torsk og hyse transporteres

Det er en klar overvekt av fartøy som går ut i retning Den Britiske Kanalen. Fartøyet kan da gå til Storbritannia, Nederland, Tyskland, Spania og Portugal. Dersom fartøyene går ut Sør Vest er det også trolig at de går til Storbritannia, men også til Island, Færøyene og i noen tilfeller Canada. Videre er det grunn til å tro at fartøy som skal til Spania og Portugal velger en rute som går vest av Irland på vei sørover. Den høye andelen av fartøy som går ut i retning Murmansk skyldes for en stor del fiskefartøy.

2.4.3.4 Fordeling av kvantum transportert

Totalt sett kan det ha blitt transportert ca 242 000 tonn torsk rund vekt og 61 000 tonn hyse rund vekt til Russland og tredjeland. Det største kvantum går ut i retning den Engelske Kanalen og ut i retning Sør Vest.



Figur 4: Viser sannsynlig kvantum torsk/hyse til Russland/ tredjeland

Sammenligner en figur 3 og 4 ser en at det er en relativ stor aktivitet til Murmansk, men at en i analysen har beregnet et relativt lite kvantum samt at andelen hyse er større enn torsk. Sammenligner en transportruten til fiskefartøyene med transportfartøyenes rute ser en at fiskefartøyene har en større andel ut Sør Vest og transportfartøyene har en større andel ut Kanalen. Dette kan skyldes at fiskefartøy trolig leverer mer på Færøyene, Island og i Storbritannia enn i Nederland og Tyskland.

2.4.3.5 Beregning av kvanta

Basert på det ovenfor beskrevne anslår en det russiske fiske til minimum **315 000 tonn torsk** og **87 600 tonn hyse** (inkludert landinger i Norge). Dette utgjør et overfiske på **101 000 tonn torsk** og **36 300 tonn hyse**.

2.4.3.5.1 Fangstkapasitet

Som beskrevet over baserer denne analysen seg på ca 200 russiske fiskefartøy som har fisket torsk i 2005. For 10 av disse er det registrert et relativt lite kvantum. Dersom en legger til grunn et antall på 180 fiskefartøy kan en, ved å bruke anslagene over, sannsynliggjøre hva disse har fisket i gjennomsnitt pr døgn i 2005.

Analyse av fangstdagbøkene til 74 fiskefartøy (av 149 inspiserte), som enten er inspisert på slutten av året eller jevnlig inspisert i løpet av hele 2005, viser at russiske fiskefartøy i snitt har fisket i 211 døgn.

Ved å legge til grunn at fartøyene har fisket i 211 døgn fremkommer følgende beregning:

$$315\,000 \text{ tonn} / 180 = 1750 / 211 = 8,3 \text{ tonn i døgnet}$$

Beregningen viser at russiske fiskefartøy kan ha fisket litt over 8 tonn i døgnet i 2005. Dette anses å være et realistisk kvantum for hva russiske fartøy i snitt kan fiske og produsere i løpet

av et døgn. Beregningen anses å være konservativ når en vet at enkelte fartøy kan fiske opp i mot 40- til 50 tonn i døgnet.

2.5 Mørketall og feilkilder

Det er fortsatt en stor usikkerhet med tanke på bekvemmelighetsflaggede fartøy som transporterer fisk fra Barentshavet til kontinentet. En erfarer at nye fartøy kommer til, samt at fartøy oftere skifter flaggstat. Dette medfører at de ikke kan kontrolleres av Kystvakten og at de ikke sporer i Norsk økonomisk sone.

Det er fortsatt en usikkerhet rundt kvantum landet i Russland.

Ved at området for omlasting i større grad flyttet seg til området Gråsonen/Smutthullet, kan en ha gått glipp av kvanta; fordi en i dette område ikke kan spore russiske fartøy.

I analysen er fartøy en mener transporterer pelagiske arter ikke med i beregningen. Det kan dog forekomme at pelagiske transportfartøy også kan transportere torsk og annen hvitfisk.⁶

I motsatt fall kan det hende at en i analysen har tildelt transport- og fiskefartøy et kvantum torsk og hyse som ikke er riktig; fartøyet kan i noen tilfeller ha transportert andre arter eller mindre mengder med torsk og hyse.

3. Konklusjon

Basert på beregnet kvantum sammenholdt med dokumentert kvanta anslår en det russiske fisket i 2005 til 315 000 tonn torsk og 87 600 tonn hyse rund vekt. Dette utgjør et mulig overfiske på anslagsvis 101 000 tonn torsk og 36 300 tonn hyse i 2005.

Basert på samme metode de tre siste årene, indikerer analysen at omlastings- og transportaktiviteten er den samme som for foregående år.

Trolig kan kvantum i realiteten være noe høyere, da en i denne analysen ikke har tatt tilstrekkelig høyde for at det transporteres filet.

⁶ Se Analyserapport for 2004
