

Rapport

April 2005

Statusrapport for 2004 - "Russisk fiske av torsk / omlasting på havet"



INNHOLD

1. Innledning

1.1. Bakgrunn for analysen

1.2. Hva er undersøkt

1.3. Kvoter

2. Analysen

2.1. Rammer for analysen

2.2. Metode

2.2.1. Kvantumsberegning

2.2.2. Omlastingsfartøy som leverer i Norge

2.3. Aktiviteten

2.3.1. Levering i Norge

2.3.2. Levering i Russland

2.3.3. Fiskefartøy som lander torsk direkte i tredjeland

2.3.4. Området for omlasting

2.3.5. Område for transport

2.3.6. Fordeling av kvantum transportert

2.4. Russisk fiske av torsk i 2004

2.4.1. Dokumentert kvantum

2.4.2. Beregning av kvanta basert på sporings- og omlastingsinformasjon

2.5. Mørketall og feilkilder

3. Konklusjon

1. Innledning

Denne rapport gir et anslag over det en mener er den totale fangst av russisk torsk i 2004. Analysen baserer seg på et bedre grunnlag (er mer grundig) enn tidligere år hva gjelder analyse av sporingsaktivitet. Det er gjort et stort arbeid, både fra Kystvakten og Fiskeridirektoratets regionkontor, med å innhente dokumentasjon fra russiske fiske- og transportfartøy i 2004.

Ved siden av sporingsanalyse baserer denne analysen seg i stor grad på dokumentasjon innhentet og bearbeidet av Kystvakten. En har pr dags dato ikke hatt mulighet for å bearbeide og systematisere all dokumentasjon innhentet av Fiskeridirektoratets regioner.

1.1. Bakgrunn for analysen

Det har siden 2002 vært gjennomført årlige analyser over hva en mener er et sannsynlig russisk uttak av torsk. I tillegg er det gjennomført en halvårlig analyse over situasjonen pr medio juli 2004, som konkluderte med at aktiviteten var på samme nivå sammenlignet med samme periode i 2003. Analysen indikerer omfanget og tjener også som grunnlag for den nasjonale risikovurdering.

1.2 Hva er undersøkt

Det har vært viktig å kartlegge omfanget av omlastingsaktiviteten samt å anslå hvor mye som er blitt levert direkte fra fiskefartøy til Russland og tredjeland, i tillegg til det som er levert i Norge.

Omfanget av omlastingsaktiviteten og fiskefartøys direkteleveringer er basert både på innhentet omlastings- og landingsinformasjon og på sporingsaktivitet. Omlastings- og landingsinformasjon er basert på inspeksjoner av kystvaktens fartøy og til dels inspeksjoner gjennomført av Fiskeridirektorats regionkontor, som er bearbeidet og analysert pr januar 2005. Det er tilkommet ytterligere informasjon; spesielt fra regionkontorer, som pr dags dato ikke er gjennomgått. En mener likevel at grunnlaget en har brukt i denne analysen er tilstrekkelig til å gi et mulig anslag av omfanget.

Hva gjelder sporing har det vært en progressiv utvikling fra analysen i 2002 og til nå. En har i forhold til foregående år sporingsdata fra hele året samt registrert sporing inn og ut av hele Norges økonomiske sone (NØS), og innbefatter dermed aktivitet til og fra Murmansk og lenger nord enn 66 grader nord, som var den tidligere grensen. Vedrørende sporing til og fra Murmansk er det bare registrert aktivitet som går gjennom NØS, ikke aktivitet til og fra Gråsonen og Smutthullet.

Gjennom analysen er følgende registrert på fartøynivå:

- 197 russiske fiskefartøy er registrert i fiske etter torsk i 2004.
- 60 fartøy har operert som mottaker og transportør av torsk i Barentshavet og videretransportert den ut via NØS, hvorav 12 er bekvemmelighetsflaggede fartøy.
- Av de 197 har 147 fiskefartøy omlastet en eller flere ganger til de 60 transportfartøyene
- Av de 197 har 92 fiskefartøy ved en eller flere anledninger, basert på sporing, selv transportert og levert torsk til andre land enn Norge.

- Av de 197 har 137 fiskefartøy levert i Norge enten direkte eller i noen tilfeller via transportfartøy
- Det er registrert 174 omlastingstilfeller med registrert/dokumentert kvantum av torsk

Det har vært en generell økning på alle områder sammenlignet med 2003. Spesielt kan det nevnes at det har vært en økning i antallet registrerte russiske fiskefartøy fra 180 til 197. Dette er basert på fartøy som har landet eller omlastet torsk. For noen av fartøyene er det registrert et relativt lite kvantum. For 25 fartøy er det registrert under 100 tonn; det laveste registrerte kvantum er 7 tonn.

Det har også vært en liten økning i antallet registrerte bekvemmelighetsflaggede transportfartøy sammenlignet med 2003. Økningen trenger dog ikke være reell i form av at det er tilkommet flere fartøy, men kan baseres på at flere fartøy er observert og eventuelt kontrollert.

Økningen vedrørende fiskefartøy som selv kan ha transportert torsk til tredjeland kan skyldes en reell økning, men det kan også skyldes at en i denne analysen har utført en sporingsregistrering over et større geografisk område.

1.3 Kvoter

Norge og Russland besluttet en Total Allowable Catch (TAC) for torsk i Barentshavet på 486 000 tonn. Russland har en kommersiell kvote på 192 600 tonn (inkludert forskningskvote). I tillegg kan Russland fiske 20 000 tonn Murmansk-torsk. Den russiske totalkvote er dermed på **212 600 tonn torsk** for 2004.

2. Analysen

Målet for analysen har vært å kvantifisere det reelle omfanget av det russiske fisket av torsk i 2004 via leveringer i Norge, omlastinger og fiskefartøys direkte seilinger til tredjeland, sammenholdt med den russiske kvote på 212 600 tonn.

2.1. Rammer for analysen

Kontrollgruppen (personell fra Kontrollseksjonen i Fiskeridirektoratet og fra KV Nord) skal gjennom analyse av tilgjengelige kilder primært arbeide mot å kvantifisere det totale russiske fisket av torsk i 2004. Atferdsmønster til den russiske fiskeflåten (omlastingsfartøy og fiskefartøy) skal kartlegges. Endringene skal påpekes og beskrives så langt det er mulig.

2.2. Metode

En har valgt å videreføre metoden fra foregående år med tanke på å kvantifisere et mulig russisk fiske av torsk ved å innhente, bearbeide og analysere aktuell informasjon.

Følgende informasjon er innhentet:

- Landingstall i Norge gjennom SLULES¹.
- Dokumentasjon på omlasting og leveringer i utland gjennom kontroll av russiske fiske- og transportfartøy både i havn og på havet.
- 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.
- Oversikt over aktuelle bekvemmelighetsflaggede fartøys anløp i tredjeland i løpet av 2004
- Oversikt over fartøy med kvoter og lisenser i NEAFC² 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. Man har valgt å dele "retning" inn i fire deler: Murmansk, Sør Vest, Kanalen og i retning Danmark/Østersjøen.

Det har vært avgjørende å unngå å tilskrive torsk for fartøy som kan gå med pelagiske arter. Det er spesielt i silde- og loddesesongen 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 av uer (ca 30 000 tonn) og hyse (7 000 tonn), som de fisker i Irmingerhavet og vest av Skottland. En har mottatt oversikt over hvilke fartøy som har slik kvote, og for disse fartøyene er det ikke tildelt kvantum når de går ut av NØS. En har lagt til grunn at fartøyene sporer ut fordi de skal fiske sin tildelte NEAFC- kvote. Dette gjelder når de sporer ut Sør Vest og er borte over et lengre tidsrom. Fartøy som har gått ut Kanalen og er borte noen dager er tilegnet et kvantum på vanlig måte.

2.2.1 Kvantumsberegning

I de tilfeller hvor en ikke har dokumentert informasjon om hvor mye fisk fartøyet har ombord har en, som for foregående år, gitt fartøy som transporterer fisk et beregnet kvantum³. Det er tatt utgangspunkt i tonnasje for det enkelte fartøy via fartøyenes egne oppgaver i lisenssøknaden. Det foreligger ikke opplysninger om tonnasje for fartøy som opererer under bekvemmelighetsflagg (12 i antall). For disse har en lagt til grunn kvanta i konnossementer fra 2004, samt erfaringstall fra 2002 og 2003 som grunnlag for å angi tonnasje.

For å beregne rund vekt av hodekappet/sløyd torsk brukes en omregningsfaktor på 1.5. I fjorårets beregninger ble denne faktoren brukt fordi dette produktet utgjør det største kvantum som transporteres til kontinentet. Man vet imidlertid at det også transporteres andre produkter som for eksempel filet. I årets beregninger har man derfor valgt å se nærmere på tilvirkingsgraden av torsk som transporteres til kontinentet, både for lastefartøy og fiskefartøy.

¹ Fiskeridirektoratets sluttседdelregister over landet fangst

² North East Atlantic Fisheries Commission

³ Viser til analyserapport for 2002, pkt 2.2.1 "lastekapasitet"

Tabellen nedenfor gir en oversikt over faktorer og utregninger som ligger til grunn ved beregninger av fartøyenes maksimale lastekapasitet omregnet i tonn fisk 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 en omregningsfaktor på 1.5 kan brukes på all fisk.

I lisenssøknaden opplyser rederiet om fartøyenes brutto- og nettotonnasje. I tilfeller hvor nettotonnasje ikke er oppgitt har en multiplisert bruttotonnasje med 0,6, som er forholdet mellom brutto- og nettotonnasje. Videre har en multiplisert nettotonnasje med en stuasjefaktor (0,6) for å eliminere vekk alle hjørner og skap for å finne netto lastekapasitet. Deretter multipliseres netto lastekapasitet med faktor 1,5 for å få kvantumet oppgitt i rund vekt. Fartøyet i tabellen over tilegnes dermed en (maks) lastekapasitet med rund vekt (hodekappet sløyd) fisk til 531 tonn.

I analysene i 2002 og 2003 har en valgt å bruke erfaringstall som indikerer at fartøyene er 90 prosent lastet og at 80 prosent er torsk. Følgende utregning fremkommer: 531 tonn x 0,9 (last) x 0,8 (torsk) = 382 tonn. Fartøyet i eksemplet tilegnes dermed 382 tonn torsk rund vekt når en ikke har fullstendig informasjon.

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.

I denne analysen har en derfor gjort beregninger for å finne frem til en gjennomsnittlig faktor som tar høyde for alle produkttyper dersom man antar at båten er 90 prosent lastet. Denne del av undersøkelsen omfatter ikke fiskefartøy som går direkte med fisk til kontinentet eller fisk som transporteres til Murmansk. (Se nedenfor).

I alt er det registrert 174 tilfeller av omlastinger i 2004. Av disse er det 54 tilfeller hvor en kan konstatere at en besitter dokumentasjon som indikerer all last hos fartøyene på den aktuelle tur. (Basert på lastedokumenter og sporingsinformasjon sett opp i mot siste omlastingstidspunkt).

Analyse av disse 54 tilfellene viser at beregning med "90 prosent full og 80 prosent torsk med faktor 1,5" gir et for lavt estimat av transportert kvantum. Årsaken til dette er at det i flere av disse tilfellene transporteres filet hvor det ikke blir korrekt å tilegne fartøyene en faktor på 1,5. Basert på disse tilfellene finner en at faktoren i gjennomsnitt er 1.75 istedenfor 1.5. I tillegg til dette viser det seg at 80 prosent torsk er et for lavt anslag. Den gjennomsnittlige andelen av torsk i lastene er 90 prosent istedenfor 80 prosent.

En har derfor, ved beregning av anslaget, valgt å basere seg på to alternativer: både på at transportfartøy er 90 prosent lastet med fisk med en omregningsfaktor på 1.75 der 90 prosent

er torsk, og at transportfartøy er 90 prosent lastet med fisk med en omregningsfaktor på 1.5 der 80 prosent er torsk (som i fjor). Dermed tar en høyde for at det også kan transporteres andre produkter enn hodekappet/ sløyd fisk. For fiskefartøy har en valgt å fortsette beregningen med at de er 90 prosent lastet og at 80 prosent er torsk.

I 2003 analysen ble det gjennomført 2 typer beregninger for å estimere kvanta. Foruten den ovenfor nevnte beregning – 90/80 - ble det brukt en beregning som skulle ta høyde for eventuelle sesongvariasjoner.

Vedrørende beregningen som tar høyde for sesongvariasjoner er det gjort en ny undersøkelse basert på innhentet informasjon de siste tre år. Undersøkelsen viser at det ikke er grunnlag for en oppfatning om at fartøy som går i transitt til kontinentet har mindre kvantum med seg i noen perioder på året sammenlignet med andre. Det er derimot perioder hvor en kan slå fast at det er noe mindre fiskeaktivitet; spesielt gjelder dette sommerhalvåret, som kan underbygges av at det da tradisjonelt også leveres et lavere kvantum i Norge. Dette medfører at fartøy som transporterer fisken bruker noe lenger tid på å fylle seg opp i perioder med lavere fiskeaktivitet.

Beregning; Murmansk/Arkhangelsk

Vedrørende fisk som transporteres til Murmansk er det gjennomført en analyse for å finne ut hva som er det mest korrekte kvantum hva gjelder leveringer der. Det er grunnlag for å tro at det kvantum som transporteres til Murmansk/Arkhangelsk inneholder mindre deler torsk enn hva som går til kontinentet. Det er dog de samme fartøy som går til kontinentet som også i noen tilfeller seiler ut retning Murmansk.

Gjennom sporingsanalysen har en registrert 57 tilfeller, av 326, hvor transportfartøy sporer ut av NØS i retning Murmansk. Av disse 57 tilfellene er det 33 tilfeller hvor en har registrert et omlastet kvantum. Basert på opplysninger innhentet gjennom inspeksjoner er det grunnlag for å nedjustere kvantum torsk i tilfeller hvor fartøy går i retning Murmansk. Analysen indikerer at bare 10 prosent av torsk som omlastes i det enkelte tilfellet går til Murmansk. Fartøy som sporer i retning Murmansk tilegnes dermed bare 10 prosent av beregnet kvantum, som er basert på at fartøyene er 90 prosent lastet og at 80 prosent er torsk. Erfaringer tilsier at torsk som transporteres Murmansk er frossen sløyd/ hodekappet samt at en stor andel er biprodukter.

Beregning; Fiskefartøy

For fiskefartøy som selv transporterer fisk til kontinentet er det 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 fartøyer har omlastet eller levert torsk i Norge i tiden før de sporer ut. I tilfeller hvor fartøyer har levert eller omlastet i tiden før, er dette kvantum trukket fra det beregnede kvantum.

2.2.2 Omlastingsfartøy som leverer i Norge

En har i arbeidet 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. Alle sedler vedrørende russiske landinger i denne regionen er kontrollert opp i mot om

det er transportfartøy som har landet fisken. Totalt er det landet 3 500 tonn torsk i region Møre og Romsdal.

2.3. Aktiviteten

Basert på sporingsopplysninger kan en trekke den konklusjon at transportaktiviteten fra Barentshavet til tredjeland ikke har endret seg sammenlignet med 2003. Det var en ny trend i 2003 at fiskefartøy i større grad selv transportert fisken. Denne trenden har fortsatt i 2004.

2.3.1. Levering i Norge

Omfanget av leveringer av russisk fanget torsk til Norge viste en nedgang fra 70 775 tonn rund vekt i 2003 til 65 774 tonn i 2004. Landingene i Norge tok seg noe opp seinhøsten 2004.

2.3.2. Levering i Russland

En kjenner ikke til landingstall for Russland i 2004. Opplysninger fra 2002 og 2003 tilsier at det landes mellom 20 000- og 30 000 tonn torsk rund vekt i Murmansk. En har videre konstatert at det også landes en andel russisk fisket torsk i St Petersburg og Arkhangelsk.

2.3.3. Fiskefartøy som lander torsk direkte i tredjeland

Russiske fiskefartøy leverer hovedsaklig sin fangst som skal til kontinentet via transportfartøy. Flere fiskefartøy leverer også sin fangst direkte i tredjeland; spesielt landes det mye i Storbritannia og Danmark. Foreløpig kan en dokumentere, basert på landingsdokumenter, at russiske fiskefartøy har levert minimum 10 000 tonn direkte i tredjeland.

Dokumentert kvantum til tredjeland vil øke etter hvert som en får analysert materiale som er tilkommet etter januar 2005. Dette styrkes gjennom sporingsinformasjon hvor en kan konstatere at fiskefartøy har hatt ytterligere turer til kontinentet. Beregninger viser at fiskefartøy selv kan ha landet nærmere 50 000 tonn torsk rund vekt direkte i tredjeland.

2.3.4. Område for omlasting

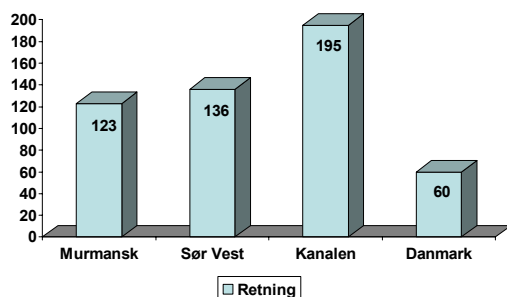
Erfaringer fra de senere år tilsier at det er noe varierende hvor omlastingsaktiviteten finner sted. Bjørnøya og Gråsonen er områder hvor mesteparten av aktiviteten forekommer. Det var derimot en trend i 2004 at mye av omlastingen foregikk i Smutthullet. Smutthullet var særlig et område hvor bekvemmelighetsflaggede fartøy opererte.

2.3.5. Område for transport

Totalt opererer denne analysen med 514 tilfeller hvor fartøy, inkludert fiskefartøy, transporterer fisk til tredjeland.

Det er en klar overvekt av fartøy som går ut i retning Kanalen. Fartøyet kan da gå til Storbritannia, Nederland, Tyskland, Spania og Portugal. Dersom fartøyene går ut Sør Vest er det også sannsynlig at de kan gå til Storbritannia, men også Island, Færøyene og i noen tilfeller Canada. Den høye andelen av fartøy som går ut i retning Murmansk skyldes for en stor del fiskefartøy.

Transportaktivitet

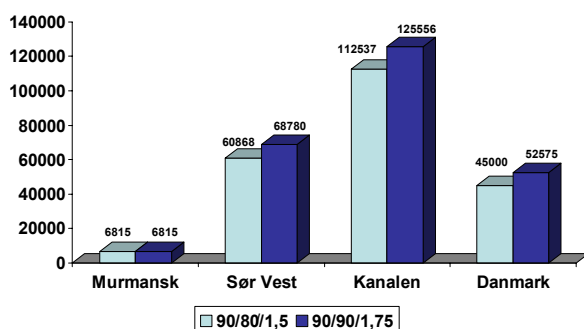


Figur 2: Viser hvor torsk transporteres

2.3.6. Fordeling av kvantum transportert

Totalt sett kan det ha blitt transportert mellom 225 000 og 254 000 tonn torsk rund vekt til Russland og tredjeland. Det største kvantum går ut Kanalen og Sør Vest. I analysen har en beregnet et relativt lite kvantum til Murmansk; trolig for lite, jfr hva en har fått opplyst fra russiske myndigheter de senere år.

Transportert kvantum i tonn



Figur 3: Viser sannsynlig kvantum torsk til Russland/ tredjeland

2.4. Russisk fiske av torsk i 2004

2.4.1 Dokumentert kvantum

I henhold til sluttseddelregisteret er det landet vel 65 774 tonn torsk rund vekt i Norge. Gjennom innkomne konnossementer kan en foreløpig dokumentere at 68 000 tonn er gått til tredjeland via omlasting eller direkte. Dette baserer seg i hovedsak på dokumentasjon innhentet av Kystvakten. Arbeidet med å samordne og analysere dokumentasjon, innhentet av Fiskeridirektoratets regionkontorer, vil medføre en økning av dokumentert kvantum.

Hva gjelder konnossementer er kontrollinstansene prisgitt opplysninger en får utlevert når en er på kontroll. Det er en reell fare for at kvantumsopplysninger holdes tilbake for å skjule et mulig ulovlig fiske.

2.4.2 Beregning av kvanta basert på sporings- og omlastings informasjon

Dersom en legger til grunn beregning basert på at fartøy er 90 prosent lastet og hvor 80 prosent er torsk med en omregningsfaktor på 1,5, anslår en det russiske fiske til minimum **292 000 tonn** torsk (inkludert landinger i Norge). Dette utgjør et overfiske på 79 400 tonn.

Dersom en legger til grunn beregning basert på at transportfartøy er 90 prosent lastet og hvor 90 prosent er torsk med en omregningsfaktor på 1,75, anslår en det russiske fisket til minimum **320 000 tonn** (inkludert landinger i Norge). Dette utgjør et overfiske på 107 400 tonn.

For 2003 anslo en det russiske overfisket, basert på beregning 90/80, til 115 000 tonn torsk rund vekt, da bare basert på omregningsfaktor 1,5, mens en med samme faktor lagt til grunn for 2004 har beregnet et overfiske på 79 400 tonn rund torsk. Denne reduksjon på 35 600 tonn rund torsk fra 2003 til 2004 kan skyldes en reell nedgang i fisket. Opplysninger via medieoppslag m.m., beskriver en lavere aktivitet sammenlignet med 2003.

Nedgangen kan også skyldes at analysen, som er gjennomført i år, er noe grundigere. Spesielt med tanke på at en har innhentet relevante opplysninger om kvantum levert til Murmansk/Arkhangel'sk samt at fiskefartøy som har kvote i NEAFC ikke er tilegnet kvantum når de sporer ut i aktuelle soner.

Det er grunn for å tro at beregningen, hvor en legger til grunn 90-/80 prosent, kan være noe lav da en vet at det omlastes en stor andel filet. Som den nye beregningen basert på omregningsfaktor 1,75 viser, kan det reelle kvantum være nærmere 10 prosent høyere. Den nye beregningen er basert på 54 av 174 tilfeller av omlasting; en andel på 31 prosent. Jfr. kap. 2.2.1.

Fangstkapasitet

Som beskrevet over er det registrert 197 russiske fiskefartøy som har fisket torsk i 2004. For 25 av disse er det registrert et relativt lite kvantum, som kan indikere at flere av dem har fisket torsk som bifangst. Dersom en legger til grunn et antall på 170 fiskefartøy kan en, ved å bruke anslagene over, sannsynliggjøre hva disse har fisket pr døgn i 2004.

En vet at noen fiskefartøy har opp i mot 300 fiskedøgn, mens andre har ned mot 100 fiskedøgn. Ved å legge til grunn at fartøyene har fisket i 200 døgn fremkommer følgende beregning:

$$292\ 000\ \text{tonn} / 170 = 1718 / 200 = 8,6\ \text{tonn}$$

$$320\ 000\ \text{tonn} / 170 = 1882 / 200 = 9,4\ \text{tonn}$$

Beregningen viser at russiske fiskefartøy kan ha fisket mellom 8,6- og 9,4 tonn torsk i døgnet i 2004. 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. Disse fartøyene sporer ikke, og av den grunn kan en gå glipp av et mulig kvantum torsk.

Offisielt registrert mengde torsk landet i Russland er i øyeblikket en ukjent størrelse.

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

En har valgt en konsekvent linje ved at alle fartøy, som en mener transporterer pelagiske fiskearter, ikke skal inngå i analysen. Det kan dog forekomme at pelagiske transportfartøy også kan transportere torsk og annen hvitfisk. I den forbindelse kan en nevne et transportfartøy som flere ganger sporet ut i retning Danmark i 2004; trolig på vei mot Baltikum. Fartøyet ble inspisert av Kystvakten i slutten av 2004, hvor det ble konstatert at det hadde mottatt 1889 tonn torsk (totalt inneholdt lasten 1900 tonn). Dette kvantum inngår i analysen, men fartøyet har sporet ut i retning Danmark ytterligere fire ganger i 2004. Ved disse tilfellene har en valgt å ikke tilegne fartøyet kvantum.

Dette viser at det kan være mørketall hva gjelder transport av torsk med transportfartøy som tradisjonelt frakter pelagisk fisk.

3. Konklusjon

Basert på beregnet kvanta sammenholdt med kjent kvanta anslår en det russiske fisket i 2004 til mellom 292 000 tonn og 320 000 tonn torsk rund vekt. Dette utgjør et mulig overfiske på anslagsvis mellom 80 000 tonn og 107 000 tonn i 2004.

Basert på samme metode de to årene, indikerer analysen at det har vært en reell nedgang i overfiske fra 2003 til 2004.
