

Den skjulte fiskerihavna



Longyearbyen

Barentsburg

Bellsund

NRK

1. Prosjektfakta

Journalister: Beth Mørch Pettersen, Dan Henrik Klausen, Benjamin Fredriksen, Håvard Gulldahl

Redaktør: Robin Mortensen og Gyda Katrine Hesla

Grafikk: Egil Ursin

Redaksjon: NRK Undersøkende redaksjon nord og NRK Troms.

Publisering: Tv, radio, nett og podcast i perioden april-juni 2023.

2. Sammendrag

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 funnet at to av tre russiske fartøy slipper unna kritisk kontroll fra norske myndigheter. Mens kystfiskerne i Norge blir omfattende kontrollert, har vi avdekket at myndighetene ikke har samme oversikt over de enorme russiske fiskefabrikkene i Barentshavet, som tar inn fangst verdt milliarder. Gjennom publiseringene har vi vist at de svake kontrollene kan gi et mulighetsrom for å drive svart fiske, uten at det blir oppdaget.

Hovedsak: Den skjulte fiskerihavna - <https://www.nrk.no/1.16810516/>

3. Innholdsfortegnelse

1. Prosjektfakta	1
2. Sammendrag	1
3. Innholdsfortegnelse	1
4. De rare satellittsporene	2
5. Dette er omlasting	2
6. Metode - datainnsamling:	3
7. Visualisering satellittspor	5
8. Satellittbildet	6
9. Grafikk	8
10. Kildekritikk	9
11. Etikk	9
13. Vedlegg - publiseringer:	11

4. De rare satellittsporene

I arbeidet med prosjektet “Kabelmysteriet og “Skyggekrigen” fikk vi innsyn i store mengder AIS¹-data. Vi så at det var stor trafikk av russiske fartøy utenfor kysten, særlig ved viktige steder for forsvaret, samt over og ved kritisk infrastruktur. Vi så også noe annet vi stusset over.

Hvorfor seilte så mange russiske skip en lang omvei til en øde fjord på Svalbard? Hva gjorde de der?

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 Norge er AIS-spor åpne data, delt på blant annet <https://nais.kystverket.no/>, i tillegg kan man hente ut data fra <https://kystdatahuset.no/tallogstatistikk>. Vi brukte også Marine Traffic for å følge fiskefartøyene, og lasteskipene utenfor norske havområder.

Samtidig registrerte vi at eksporten av fisk til Europa hadde økt, tross sanksjoner på andre områder som følge av Russlands krig mot Ukraina.

Det skulle vise seg at den øde fjorden på Svalbard, der det tilsynelatende ikke var noen ting, faktisk var den fjerde største fiskerihavna i Norge, målt i antall kilo fisk.

5. Dette er omlasting

Grunnen til at de kan være der, er Russlands fiskeriavtale med Norge. De har halvparten av kvotene i nord, gjennom avtalen som snart er 50 år gammel, som gjør at begge land skal ha adgang til å fiske i hverandres soner.

Det er stort sett de russiske fartøyene som benytter seg av omlasting. Det betyr at et fiskefartøy laster over fisk til et annet skip. Dette gjøres ofte av praktiske og økonomiske hensyn, siden båtene får mer tid til å fiske, mens lasteskipene kan levere fisken.

¹ AIS står for automatisk identifikasjonssystem. Alle større fartøy er pålagt å bruke en sender, som skal hindre at fartøy kolliderer til havs selv når sikten er dårlig. Hvert fartøy har et eget identifikasjonsnummer. AIS-signalene fungerer ved at senderen på fartøyet sender signaler til andre fartøy, eller sendere i nærheten, og blir fanget opp av satellitter som går i bane rundt jorda.

Men omlasting er omstridt, og flere land forbyr slik aktivitet. Grunnen er at det kan være en metode for å skjule ulovlig fiske. Da norske myndigheter avdekket et stort russisk overfiske i Barentshavet på 2000-tallet var omlasting en sentral del av virksomheten.

Kystvaktinspektører fortalte at det var umulig å kontrollere hele lasten om bord de store fabrikkskipene, fordi det var snakk om så enorme mengder med fisk. De kunne ikke vite om alle eskene med frossen fisk var merket med riktig art, at det ikke var fileter, eller rund fisk.

Kontrollene skal sørge for at ingen fisker for mye. Det er viktigere enn noen gang.

Torskestammen i nord har hatt en tilbakegang, uten at forskerne kan si hva som er årsaken. 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?

6. Metode - datainnsamling:

Vi trengte å finne en metode som kunne gi svar på omfanget av den russiske omlastingen, i tillegg til omfanget av fiskerikontrollene, og hva som skjer med fisken. Vi trengte også bildedokumentasjon på det som skjer.

Det finnes mye åpne data om den norske fiskeriaktiviteten på Fiskeridirektoratets nettsider. Men det andre regler for den russiske fiskeriaktiviteten, selv om de fisker mesteparten av kvotene sine i Norge. Grunnen er at Russland og Norge ikke har et samarbeid om elektronisk utveksling av fangstdata. Dermed må Fiskeridirektoratet bruke et flere tiår gammelt system der de mottar fangstrapporteringer fra russiske fartøy på e-post og telefaks. 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, dette for å minke sjansen for ulovlig fiske.

Vi forsøkte å få ut fangst- og omlastingsmeldinger som norske myndigheter fikk 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.

Vi hadde gjennom AIS-data og innsyn, en liste over russiske lasteskip som var innmeldt i norsk økonomisk sone. Gjennom AIS-sporing fra Kystdatahuset kartla vi hvilke omlastingsfartøy

som seilte inn i Bellsund. Vi fikk en liste på 10 lasteskip og vi kunne gjennom springen se hvor mange ganger i løpet av et år de var i fjorden for å hente fisk.

Trafikksentralen i Vardø overvåker blant annet fiskeriaktiviteten i nord, på vegne av blant annet Kystverket og Fiskeridirektoratet. De sendte oss et datasett som 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 ved Svalbard var i hovedsak tre steder: Murmansk i Russland og Velsen og Eemshaven i Nederland. Tallene kom fra NEAFCs 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.

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 få hjelp til å beregne omfang og verdi. Det fikk vi sannsynliggjort gjennom å be om hjelp fra matforskningsinstituttet Nofima. Tallene fra Nofima viste at fisken som ble omlastet i Bellsund i 2023, trolig var verdt 1,7 milliarder kroner. Hvordan ble disse verdiene kontrollert?

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 fiskebåtredereier.

Men gjennom internasjonalt samarbeid, skulle jo fisken bli kontrollert i landet det ble den ble losset til. Vi bestemte oss derfor for å følge fisken. I begynnelsen av desember 2023 satte fulgte vi lasteskipet «Canopus» seilas sørover. Gjennom Marine Traffic kunne vi se at de skulle seile til Eemshaven i Nederland.



Lokalt hadde de ikke hørt om at det kommer russisk fisk hit, kaianleggene er utilgjengelig for folk flest. Fisken blir kun lagret her, før den selges til andre kjøpere i Europa eller andre steder i verden. Kontrollmyndighetene ville ikke si noe mer om hvor store mengder fisk og hvordan de kontrollerte lasten som kom hit.

7. Visualisering satellittspor

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 trafikk mønstrene. 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.



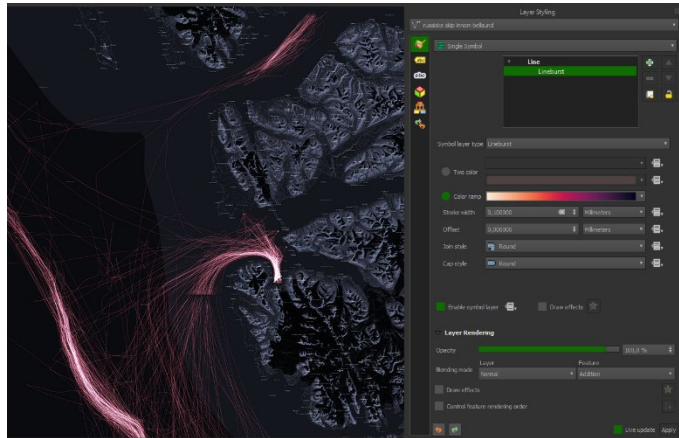
Visualiseringene er basert på AIS-data². Dataen har vi fått tilgang til gjennom Kystdatahusets API-løsning. Ved å benytte API-et i stedet for det åpne webgrensesnittet, har vi kunnet laste ned betydelig større mengder historiske data, noe som har vært viktig for å kunne lage detaljerte og nøyaktige visualiseringer. 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.

For å visualisere og analysere disse geografiske dataene, har vi brukt QGIS³, som gir oss muligheten til å importere datasettene fra Kystdatahusets API, som inneholder de nødvendige AIS-dataene i form av GEOJSON-filer. Disse filene inneholder geolokalisererte meldinger som vi kan plassere på kartet, og som danner et mønster basert på skipenes bevegelser.

² AIS-data (Automatic Identification System) inneholder informasjon om blant annet posisjon, kurs, hastighet og andre viktige navigasjonsdata. Disse meldingene kan mottas og lagres i sanntid, og ved å aggregere disse dataene over tid, kan vi få en detaljert oversikt over skipstrafikk mønstrene i et gitt område

³ QGIS er et kraftig og gratis GIS-verktøy (Geographic Information System) som lar oss vise, redigere, og analysere geografiske data.

For å skape et heatmap av disse mønstrene i QGIS, anvender vi en spesifikk stil kalt «Lineburst». Denne stilen tillater oss å representere trafikkintensiteten ved hjelp av en «Color Ramp», som er en gradient som går fra mørke farger til lyse farger. Disse fargene representerer gradvis økende trafikkintensitet; jo flere AIS-meldinger som er registrert på et gitt punkt, desto lysere blir det på kartet.



I tillegg benytter vi oss av en «blending mode», som er en metode for å justere hvordan fargene kombineres når flere meldinger overlapper hverandre. Vi har brukt blending mode "Addition", som kombinerer fargene fra overlappende lag ved å legge sammen verdiene for hver fargekanal (rød, grønn, blå). Dette betyr at jo flere overlappende datapunkter eller lag du har på samme sted, desto lysere vil fargen på det stedet bli. Dette gjør at områder med høy trafikk, hvor mange AIS-meldinger overlapper, fremstår lysere og til slutt blir helt hvite. Disse hvite, nærmest "utbrente" områdene på kartet er dermed en visuell indikasjon på de stedene hvor det har vært desidert mest aktivitet, og gir en klar forståelse av trafikkmønstre som ikke er like lett tilgjengelig gjennom rådata alene.

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 nyhetsprofil. Dette innebærer stedsnavn i kart, bakgrunner, heatmaps, grafer, skrifttyper og moduler, som gir et helhetlig grafisk uttrykk gjennom hele artikkelen.

8. Satellittbildet

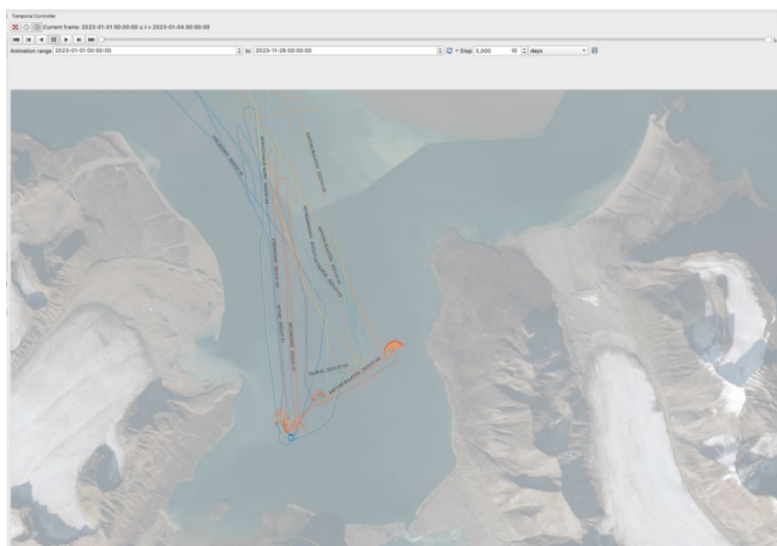
Vi ønsket et satellittbilde fra Bellsund av omlasting, som dokumentasjon er det verdifullt, det er bilde som viser en hendelse, og vi får sett hvor i verden vi er, størrelse på skip og hvordan de ankrer opp ved siden av hverandre.

For å finne satellittbildet som viser omlasting i Bellsund, brukte vi data fra Kystdatahuset, en reimplementasjon av 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, der vi hentet 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).



Faksimile 1 Vi brukte tidsfunksjonen i QGIS for å undersøke møtene dag for dag

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 forenklede algoritmen gi eksplisitte svar på fartøy som hadde møttes og sendte ais-signal samtidig. Vi skrev koden i *python*, og brukte biblioteket *pandas* og databasen *postgis* for å analysere datasettet. 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.

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.

9. Grafikk

For å gjøre saken forståelig for flere fikk vi hjelp fra kollega Egil Ursin til å lage en animasjon som viser hvordan en omlasting faktisk foregår til havs. Han brukte en kombinasjon av tekniske tegninger og fotografier av de aktuelle fartøyene, samt opplysninger om den omtrentlige størrelsen på både lasteskip og trålere. Deretter designet han detaljerte 3D-modeller av skipene. Modellene ble nøye utformet for å være så realistiske som mulig, og de gir en tydelig illustrasjon av hvordan paller med frossen fisk blir omlastet, som vi ikke var i stand til å dokumentere ved hjelp av statiske bilder. 3D-modelleringen og animasjon er utviklet med «Blender», som er fri og åpen programvare.



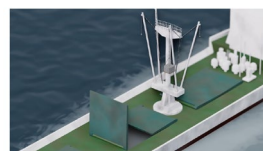
3D-modell av et stort lasteskip som seiler i Nord-Islandsfarvannet. (Grafikk: SSB, LUTN)



3D-modell av et stort lasteskip som seiler i Nord-Islandsfarvannet. (Grafikk: SSB, LUTN)



3D-modell av et stort lasteskip som seiler i Nord-Islandsfarvannet. (Grafikk: SSB, LUTN)



3D-modell av et stort lasteskip som seiler i Nord-Islandsfarvannet. (Grafikk: SSB, LUTN)

10. Kildekritikk

Som nevnt tidligere har saken vært et puslespill. Mye av dataen må etterspørres fra offentlige etater, som ofte holder tilbake, særlig i det som angår Russland. Vi har forsøkt å komme i kontakt med russiske kontrollmyndigheter, men det har vist seg å være vanskelig. 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 annen feilkilde i materialet vårt kan være AIS-sporene vi har fulgt. Ved å snakke med eksperter vet vi at AIS-signaler kan manipuleres⁴, eller skrues av. Vi har også sett at det kan være vanskeligere å fange opp signaler langt nord i Arktis. Det er fordi det er sjeldnere signalene kan plukkes opp av for eksempel en polar satellitt, som går i bane rundt jorda. Derfor var det viktig å sammenstille AIS-data mot andre kilder, som kontroller fra kystvakta på spesifikke skip, omlastingsdata fra trafikksentralen i Vardø, og snakke direkte med kilder som kan saken.

11. Etikk

Det er viktig å presisere at det ikke er avslørt ulovlig fiske, men påpeke det svake kontrollregimet til myndighetene, som kan gi et mulighetsrom for ulovlig fiske. I arbeid med mye data er det fort gjort å bli blindet av all dataen vi finner fram til. Derfor har vi vært bevisst på å snakke med kilder som jobber med fagfeltet underveis, slik at vi får satt våre funn i kontekst. I arbeid med mye data er det fort gjort å bli blindet av all dataen vi finner fram til. Derfor har vi vært bevisst på å snakke med kilder som jobber med fagfeltet underveis, slik at vi får satt våre funn i kontekst. Vi var blant annet tidlig ute med å ta kontakt med Russlands største fiskerikonsern, for å få med deres syn på saken, noe vi mener er med å løfte saken. Vi

⁴ Som da NRK-beta skrev om at norske marineskip ble manipulert inn i russiske farvann: <https://nrkbeta.no/2021/09/25/norske-marineskip-ble-manipulert-inn-i-russisk-farvann/>

har også hatt en omfattende dialog med fiskeridirektoratet om våre funn, slik at de har mulighet for samtidig imøtegåelse og for at vi skal få korrigert feil eller misoppfatninger.

12. Oppsummering

Norge skryter av verdens beste forvaltning av torskebestanden. Men stemmer egentlig det? Hovedsakene våre viser at det generelt er store svakheter ved fiskerikontrollene. Økokrim advarer om et stort mulighetsrom for fiskerikriminalitet.

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.

Det gjør det vanskelig å få tak i etterprøvbare data som viser hvor mye som faktisk fiskes i Norge. Fiskeridirektoratet og regjeringen hemmeligholder kvoter og fangster av kontrollhensyn og hensyn til Norges utenrikspolitiske interesser. 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.⁵ Nederlandske myndigheter har i skrivende stund stengt alle havner for russiske fartøy på grunn av faren for spionasje.⁶ Våre videre undersøkelser visste at den russiske fisken likevel fant en omvei, via norske frakterederier som ikke var utestengt fra havnene i Nederland.⁷

⁵ <https://pointer.kro-ncrv.nl/sterke-aanwijzingen-dat-russisch-bedrijf-dat-vis-levert-aan-nederland-betrokken-is-bij-spionage>

⁶ https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/russiske-skip-utestengt-fra-havn-i-nederland-_-frykter-spionasje-1.16888952

⁷ https://www.nrk.no/nordland/russisk-lasteskip-ble-nektet-adgang-i-frykt-for-spionasje-_-her-far-de-norsk-hjelp-1.16902819

13. Vedlegg - publiseringer:

TV:

- Dagsrevyen 8. april 2024: <https://tv.nrk.no/se?v=NNFA19040824&t=1195s>

Podkast:

- Ekko - Podkast om det skjulte fiskemottaket på Svalbard:
https://radio.nrk.no/serie/ekko/sesong/202404/MDFP02006224?utm_source=radiowidget&utm_medium=openradioapp-web&utm_content=prf%3AMDfP02006224#t=54s

Radio:

- Politisk kvarter - Frykter russerne fisker opp torsken: <https://tv.nrk.no/serie/politisk-kvarter-tv/sesong/202404/episode/NNFA07040924>

Nettsaker:

- Russiske skip utestengt fra havn i Nederland – frykter spionasje: <https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/russiske-skip-utestengt-fra-havn-i-nederland--frykter-spionasje-1.16888952>
- Det skjulte fiskemottaket: <https://www.nrk.no/nordland/xl/en-av-norges-storste-fiskerihavner-er-drevet-av-russland-pa-svalbard--fa-kontroller-1.16810516>
- Fiskeriministeren vil ikke forby russiske fiskeomlastinger: <https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/vil-ikke-forby-russernes-omlasting-av-fisk-pa-svalbard--ingenting-tyder-pa-ulovlig-fiske-1.16837091>
- Russiske skip utestengt fra Nederland: <https://www.nrk.no/nordland/russisk-lasteskip-ble-nektet-adgang-i-frykt-for-spionasje--her-far-de-norsk-hjelp-1.16902819>