



SR/

Nærings- og fiskeridepartementet

Høringssvar – evaluering av overtredelsesgebyrordningen i skipssikkerhetsloven

Fiskebåt viser til brev av 21. november 2018, hvor det bes om innspill på overtredelsesgebyrordningen i Skipssikkerhetsloven kapittel 9. Bakgrunnen er at det skal gjennomføres en evaluering av regelverket for å se på om det er hensiktsmessig.

Fiskebåt har følgende kommentarer:

- Sanksjonsrelevante forskrifter

Overtredelsesgebyr kan anvendes ved forsettlig eller uaktsom overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av en rekke konkret opprasede bestemmelser i § 55 første, andre og tredje ledd. Ordningen innebærer at brudd på enhver bestemmelse i forskrifter fastsatt i medhold av noen av bestemmelsene kan møtes med overtredelsesgebyr. Fiskebåt mener det vil være mer oversiktlig om de enkelte forskriftene fastsetter konkret at overtredelse kan møtes med overtredelsesgebyr. Dette er regelen i blant annet Havressursloven, jf. § 59 første ledd andre setning.

- Virkeområde

Fiskebåt har ingen oppfatning av om virkeområdet for ordningen bør utvides slik at brudd på flere bestemmelser kan møtes med gebyr. Fiskebåt er i utgangspunktet positiv til at overtredelsesgebyr innføres som alternativ til ordinær straff, men understreker at en slik omlegging ikke må føre til strengere sanksjoner enn tidligere. Det er ikke ønskelig at bagatelmessige brudd på regelverket som ikke håndheves eller kun møtes med advarsler, skal møtes med gebyr i fremtiden. Kun i de tilfeller hvor det etter gjeldende praksis reageres med anmeldelse bør gebyr være aktuelt. Fiskebåt forutsetter for øvrig at et eventuelt forslag om å utvide virkeområdet eller andre endringer av bestemmelsen vil bli gjenstand for alminnelig høring.

- Gebyrnivå

Fiskebåt har et inntrykk av at gebyrnivået generelt ligger på et høyt nivå. Fiskebåt er enig i at gebyrene må være av en viss størrelse dersom de skal ha en preventiv virkning. Vår erfaring er likevel at det i mange saker gis betydelige gebyr for mindre alvorlige overtredelser som skyldes forglemmelser eller rutinesvikt, og uten at rederiet har noen potensielle fordeler av bruddet. Rederiene er pålagt omfattende forpliktelser gjennom skipssikkerhetsregelverket, og man ser at både store og små rederi av og til trår feil.

Som fremholdt i brev fra Norges Fiskarlag den 26. september 2018 er det særlig minimumsgebyret på 0,8G for rederier som bør reduseres. Selv om gebyret i særlige tilfeller kan settes lavere enn minimumsbeløpet er det etter vårt syn flere eksempler i forvaltningspraksis som viser at regelen gir uforholdsmessige resultat:

2016/126737-6: Rederiet begjærte mellomliggende tilsyn av fartssertifikatet 23. oktober 2016. Tilsyn ble gjennomført og sertifikatet påtegnet 1. november 2016. Tilsynet skulle imidlertid vært gjennomført senest 26. september 2016. Fartøyet hadde altså vært uten gyldig fartssertifikat fra 26. september til 1. november 2016. I følge rederiet skyldtes svikten en tastefeil ved feil dato var lagt inn i ISM-systemet. Sjøfartsdirektoratet ila gebyr på kr.

74.000 (0,8G).

2016/123633-6: Fartøyets fartssertifikat utløp 13. september 2016. Sjøfartsdirektoratet mottok begjæring om fornyelsesinspeksjon 14. oktober 2016. Nytt sertifikat ble utstedt 18. oktober 2016. Omorganisering som følge av dødsfall ble av rederiet oppgitt som årsak til at forholdet ikke hadde blitt oppdaget tidligere. Sjøfartsdirektoratet ila gebyr på kr. 74.000 (0,8G).

2016/119758-5: Tidsvinduet for årlig tilsyn av IOPP og IAPP-sertifikat utløp 31. august 2016. Tilsyn ble begjært og gjennomført 4. oktober s.å. I følge rederiet var årsaken en misforståelse mellom daglig leder og stedfortreder i sykdomsperioden. Sjøfartsdirektoratet ila gebyr på kr. 74.000 (0,8G).

2016/39942-13: På grunn av for sen begjæring av mellomliggende inspeksjon var fartøyet uten gyldig fartssertifikat fra 30. november – 12 desember 2015. Manglende begjæring skyldtes en forglemmelse. Sjøfartsdirektoratet ila gebyr på kr. 72.000 (0,8G).

Fiskebåt mener at gebyrordningen vil være effektiv selv om gebyrnivået reduseres. En nedre grense på 0,8G medfører at mindre overtredelser utløser betydelige gebyr. I den grad det skal være en nedre grense bør den ligge på et langt lavere nivå, for eksempel 0,4G. Også dette vil gi en klart følbar reaksjon. En lav nedre grense vil uansett ikke hindre Sjøfartsdirektoratet i å ilegge større gebyr, men sikre at de får større et handlingsrom til å finne forholdsmessige løsninger i den konkrete sak.

- Veiledning

Fiskebåt viser til at det er laget en skriftlig veiledning for ileggelse og utmåling av overtredelsesgebyr med hjemmel i havressursloven. Etter vårt syn bør det utvikles og offentliggjøres en tilsvarende veileder for Skipssikkerhetsloven.”

Vennlig hilsen
FISKEBÅT

Audun Maråk

Sturla Roald

Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten underskrift.

Kopi: Norges Fiskarlag