



Nærings- og fiskeridepartementet
Postboks 8090 Dep.
0032 OSLO

Att:

Deres ref.

Vår ref.
18/2797-9 654.10/OLLI

Dato:
Oslo, 20.02.2019

Høring - Evaluering av administrative sanksjoner (overtredelsesgebyr) i skipssikkerhetsloven kapittel 9

Høringsuttalelsen oversendes med forbehold om endelig godkjenning i LOs sekretariat 25. februar d.å.

Landsorganisasjonen i Norge (LO) viser til ovennevnte høring fra Nærings- og fiskeridepartementet.

LO vil innledningsvis påpeke betydningen av at myndighetene gjennomgår lov- og regelverket for å vurdere om det bidrar til ønsket effekt.

LO registrerer en utfordring i deler av den maritime næringen med utslag av en usunn konkurranse der seriøse aktører taper konkurransen mot mindre seriøse aktører.

Det er en viktig myndighetsoppgave å bidra til at ikke useriøse aktører konkurrerer bort de seriøse aktørene som forholder seg lojalt til et regelverk og slik bidrar til et bærekraftig sunnt næringsliv.

LO mener vi er avhengig av et aktivt tilsyn som kan bidra til å veilede, rette og bruke sanksjoner ved lov og regelbrudd.

LO er generelt enig i at overtredelsesgebyr er en egnet sanksjonsform for mindre overtredelser.

Departementet ber i høringsbrevet om innspill på ansvarsfordelingen mellom rederi og enkeltperson. Skipssikkerhetsloven skiller seg ut fra annen lovgivning ved at det i nokså stor utstrekning er adgang til å ilegge enkeltpersoner gebyr.

LO mener prinsipielt gebyrer hovedsakelig bør gis til rederiet, som er hovedpliktsubjekt etter loven, og ikke enkeltpersoner.

Departementet viser videre til at det for privatpersoner er en øvre grense, mens det ikke er en øvre grense for foretak.

LO mener det kan vurderes en øvre grense for foretak, men at den bør settes så høyt at den får en betydning. En mulighet er å relatere gebyrstørrelsen til omsetningen i rederiet eller andre faktorer som likestiller betydningen av gebyret for det enkelte rederi.

Så vidt oss bekjent er den største foretaksstraffen innenfor det maritime på 5 millioner (Bourbon Offshore). Vi er også kjent med miljøovertredelser som har medført bøter på over 1 million.

De mest alvorlige sakene bør etterforskes av politiet. LO mener det er viktig at politiet bruker egen spesialkompetanse i maritime saker. Etter det LO kjenner til er en slik kompetanse bygget opp i Stavanger. Bruk av kompetansen i Stavanger vil bidra til å sikre bedre og raskere avgjørelser i politi/påtalemyndighet.

LO mener brudd på fartsområdebegrensningen i NIS må føre til en reaksjon fra myndighetene. Fartsområdebegrensningene er godt kjent og spekulasjon i å utfordre lovverket må ha en konsekvens, som bør være merkbart høyere enn gevinsten for rederiet. Vesentlige overtredelser bør være en sak for påtalemyndigheten og straff idømmes.

Oppmyking av fartsområdene var et kompromiss i fartsområdeutvalget. Utvalget la til grunn at Sjøfartsdirektoratet skulle føre tilsyn med dette. Det er uakseptabelt hvis rederier spekulerer i brudd på forskriften fordi det enten ikke medfører sanksjoner eller sanksjonene er ubetydelige.

Vi minner også om at skipsarbeidsloven har overtredelsesgebyr som sanksjon etter mønster fra skipssikkerhetsloven. LO ber departementet undersøke om bestemmelsen er blitt brukt.

LO er opptatt av at regelverket bidrar til et seriøst arbeidsliv der de som bryter bestemmelsene og derved vil oppnå en konkurransefordel fremfor bedrifter som følger regelverket blir stanset.

I anbud der rederiene konkurrerer om oppdrag er det viktig at bestiller av tjenestene oppfordres til å ta hensyn til og innhenter nødvendig informasjon om at de rederiene som leverer anbud er seriøse.

LO mener departementet bør vurdere å offentliggjøre ileggelse av overtredelsesgebyr. En offentliggjøring vil bidra til at også domstolene og andre etater på en enkel måte kan få innsyn i bøtenivået, noe som igjen kan sikre en større grad av likebehandling ved overtredelser innen maritim næring.

Med vennlig hilsen
LANDSORGANISASJONEN I NORGE

Are Tomasgard
(*sign.*)

Kenneth Sandmo
(*sign.*)

Saksbehandler: Olav H. Lie

Dette brevet er godkjent elektronisk i Landsorganisasjonen i Norge og har derfor ingen signatur.