

Bergur-Huginn ehf.

Kt.: 560384-0179

Heimilisfang: [...]

Akureyri, 03.12.2024

Tilv. 2024-01-02-0002

Efni: Svipting veiðileyfis. Vigtarbrot. Ábyrgð skipstjóra. Vestmannaey VE-54 (2954).

Fiskistofa hefur lokið meðferð máls er varðar ætluð brot skipstjóra fiskiskipsins Vestmannaey VE-54, skipaskrárnúmer 2954, þann 5. desember 2023, gegn reglugerð um vigtun og skráningu sjávarafla nr. 745/2016 og lögum um umgengni um nytjastofna sjávar nr. 57/1996. Lögskráður skipstjóri í þeirri veiðiferð er mál þetta varðar var A, kt. [...]. Málsaðili, eigandi og útgerð skipsins, er Bergur-Huginn ehf., kt. 560384-0179.

I. Málsatvik

Í skýrslu veiðieftirlitsmanns Fiskistofu, dags. 2. janúar 2024, kemur fram að þann 7. desember 2023 hafi Fiskistofu borist ábending frá hafnarverði (löggiltum vigtarmanni) í Neskaupstað, um að afla hafi verið ekið frá löndunarstað án viðkomu á hafnarvog við löndun á afla úr fiskiskipinu Vestmannaey VE-54 (2954) í Neskaupstað þann 5. desember 2023. Löndunarþjónusta í umrætt sinn var á höndum starfsmanna Tandraberg ehf. og flutningsaðili aflans var Eimskip Ísland ehf.

Málsatvikum er þannig lýst í skýrslu veiðieftirlitsmanns Fiskistofu, byggða á framburði vigtarmanns, að þann 5. desember 2023, um kl. 19:30, hafi skipið lagst að bryggju við togarakantinn í Neskaupstað til löndunar. Tveir löggiltir vigtarmenn hafi staðið að framkvæmd vigtunar, annar á pallvog á bryggju við skipshlið og hinn á bílvoginni sem staðsett sé skammt frá við Naustahvamm í Neskaupstað. Stýrimaður af skipinu, B, kt. [...], ásamt tveimur hásetum hafi ísað yfir afla sem fór til útflutnings og hafi haldið utan um ráðstöfunina. Um kl. 22:30 hafi vigtun verið lokið á meirihluta aflans. Um það leyti hafi vigtarmaður við pallvog gefið þau fyrirmæli til verkstjóra löndunargengis (Tandraberg ehf.) að restin, 30 kör af ýsu sem samkvæmt ráðstöfun hafi átti að flytja til Samherja á Dalvík, yrði öll vigtuð á bílvoginni við Naustahvamm og hafi engin athugasemd verið gerð við það.

Um kl. 22:40 hafi báðir vigtarmenn verið saman komnir við bílvogina og höfðu lokið við að vigta afla í flutningabifreið GS-5. Hafi vigtarmenn spurt bílstjóra GS-5 um síðasta flutningabílinn, ZE-X40, sem átti að koma með síðasta farminn samkvæmt fyrirmælum þeirra, áður nefnd 30 kör af ýsu. Að sögn bílstjóra GS-5 hafi síðasti flutningabílinn verið kominn og verið væri að tæma úr honum körin þar sem búið væri að vigta umrædd ýsukör sem eftir væru við pallvogina á bryggjunni. Vigtarmanni hafi brugðið við þetta en taldi þann misskilning fljótlega leiðréttast þar sem enginn vigtarmaður væri lengur niðri á bryggju til að afhenda vigtarnótu til bílstjóra eins og reglur kveða á um. Hafi þá annar vigtarmanna haldið aftur niður á bryggju til að ítreka við bílstjóra ZE-X40 að koma á bílvogina og ljúka vigtun áður en hann héldi af stað til Dalvíkur. Umræddur vigtarmaður hafi hins vegar gripið í tómt og sá bílinn hvergi á bryggjunni sem var horfinn á braut með lokafarminn sem var óveginn.

Þegar vigtarmenn hafi uppgötvað að ökumaður flutningabifreiðar Eimskipa, ZE-X40, hafi haldið af stað frá bryggju með 30 kör af ýsu, án þess að aflinn hafi verið veginn, hafi þeir ákveðið að tilkynna atvikið beint til lögreglustjórans á Austurlandi og tilkynntu að afla hafi verið ekið framhjá vigt. Hafi annar vigtarmanna haldið rakleiðis í átt að aðstöðu Eimskipa á Reyðarfirði og fundið þar bílinn (ZE-X40), en ökumaður bílsins hafi ekki verið sjáanlegur. Hins vegar hafi vigtarmaður hitt á samstarfsmann bílstjóra hjá Eimskipum, C. Lögregla hafi komið á vettvang og sú ákvörðun verið tekin að C skyldi aka bílnum aftur til Neskaupstaðar til að láta vigta farminn sem ekki hafði verið veginn. Lögregla hafi gengið úr skugga um að ekki hafi verið átt við farminn áður en C hélt af stað og hóf því næst leit að bílstjóra ZE-X40 sem hafði ekið af stað frá Neskaupstað með óvegna farminn.

Samkvæmt lögregluskýrslu, dags. 16. desember 2023, sem Fiskistofa hefur undir höndum, fékk lögregla vitneskju um hver ökumaðurinn hafi verið og náð tali af honum á athafnasvæði Eimskipa, eftir að C hélt af stað til Neskaupstaðar eins og áður segir. Ökumaður ZE-X40 reyndist vera D. Tók lögregla af honum skýrslu á vettvangi og hafi hann borið fyrir sig mannleg mistök hvað varðaði gleymsku sína á hafnarvoginni. Um kl. 00:20 hafi flutningabifreið ZE-X40 verið aftur komin til Neskaupstaðar með óvegna aflann til vigtunar. Farmurinn, 30 kör af ýsu, vóg samtals 10.650 kg. Um kl. 00:40 hafi vigtun verið lokið og búið að lesta bílinn. Daginn eftir, 6. desember 2023, hafi lögreglu svo verið afhent afrit af vigtarnótu og vigtarréttindum vigtarmanns og löggildingu hafnarvoga í Neskaupstað.

Með vísan til framangreinds tók Fiskistofa til skoðunar hvort skipstjóri Vestmannaeyjar VE-54 (2954), hafi gerst brotlegur gegn 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996 og 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 745/2016, sbr. 1. mgr. 6. gr. sömu laga, með því að hafa ekki séð til þess að allur afli skipsins hafi verið veginn á hafnarvog af löggiltum vigtarmanni, og því hafi skipstjóri ekki tryggt að réttar og fullnægjandi upplýsingar um aflann bárust til vigtarmanns.

II. Athugasemdir málsaðila

Með bréfi Fiskistofu til aðila málsins dags, 5. apríl 2024 (tilv. 2024-01-02-0002), var málsatvikum lýst, leiðbeint um lagaatriði og honum gefinn kostur á að koma andmælum og athugasemdum á framfæri í samræmi við 13. gr. stjórnslulaga nr. 37/1993 áður en afstaða yrði tekin til þess hvort brot hafi verið framin og eftir atvikum ákvörðun um viðurlög. Þann 22. apríl 2024 óskaði lögmaður málsaðila eftir fresti til athugasemda, sem veittur var til og með 14. maí 2024. Samhliða afhenti Fiskistofa lögmanni málsaðila gögn málsins. Þann 14. maí 2024 afhenti lögmaður athugasemdir málsaðila. Þann 25. júní 2024 óskaði Fiskistofa viðbótargagna, m.a. upplýsinga um með hvaða hætti skipstjóri skipsins hafi komið löndunaráætlun til löggilts vigtarmanns í umrætt sinn. Þann 27. júní 2024 fékk Fiskistofa sent afrit af tölvupósti frá rekstrarstjóra málsaðila til Fjarðarbyggðarhafna sem m.a. reka Norðfjarðarhöfn, sem var löndunarhöfn þar sem atvik máls áttu sér stað. Tölvupósturinn var sendur á höfnina (löggiltan vigtarmann) kl. 18:14 þann 5. desember 2023 á tölvupóstfangið nhofn@fjardabyggd.is.

Í athugasemdum, dags. 14. maí 2024, telur málsaðili ljóst að um mannleg mistök ökumanns Eimskipa hafi verið að ræða, eins og ökumaður staðfestir sjálfur fyrir lögreglu á vettvangi. Málsaðili telur það hafið yfir allan vafa að meint brot skipstjóra séu hvorki að rekja til ásetnings né gáleysis hans, enda sé ljóst að hann hefði aldrei lagt það fyrir ökumann flutningabílsins að aka framhjá hafnarvog. Þá telur málsaðili jafnframt að rekja megi umrætt atvik til þess að löggiltir vigtarmenn bregða út af þeirri reglu að manna vigtarnar með tveimur vigtarmönnum



þar sem vigtun fór fram á tveimur stöðum. Til viðbótar hefði sá vigtarmaður sem manna átti vigtina við bryggjuna, og samkvæmt brotaskýrslu, var „leiðandi í ferlinu, enda hans starfsstöð“, að ganga úr skugga með óyggjandi hætti um að skilaboð hans hefðu borist til skipstjóra svo hann gæti rækt hlutverk sitt samkvæmt lögum.

Þá vék málsaðili að ábyrgð skipstjóra skipsins og hafnar því að hann geti borið ábyrgð í máli þessu eins og atvikum er háttáð. Í fyrsta lagi sé vigtun sjávarafla undir eftirliti og á ábyrgð hafnarinnar, ekki skipstjóra sbr. 48. gr. reglugerðar nr. 745/2016. Þau atvik sem urðu þess valdandi að smávægilegur hluti aflans var ekki vigtaður megi að meginstefnu til rekja til ákvarðana löggilts vigtarmanns. Mannleg mistök ökumanns Eimskipa séu miður en séu ekki frumorsök atviksins. Í öðru lagi séu engin haldbær rök né upplýsingar um ákvörðun hins löggilta vigtarmanns að klára ekki vakt sína á stöð. Það hafi verið einhliða og óútskýrð ákvörðun vigtarmanns að yfirgefa stöð sína. Bendir málsaðili á að löndun hafi staðið yfir um þrjár klukkustundir þegar vigtarmaður yfirgefur starfsstöð sína og mínútu spursmál þar til henni hefði verið lokið að fullu. Er því að mati málsaðila enn fjarstæðukenndara að vigtarmaður hafi ekki klárað vakt sína. Verður hvorki málsaðili né skipstjóri látin bera hallan af því. Í þriðja lagi hefði sá vigtarmaður, sem ábyrgur var og leiðandi við umrædda löndun, átt að ganga úr skugga um að upplýsingar um breytt fyrirkomulag og ný fyrirmæli hefðu sannarlega borist þeim aðilum sem ábyrgð bera lögum samkvæmt að öðru leyti, en það hafi hann ekki gert. Að mati málsaðila gæti einhliða fullyrðing vigtarmanns, sem yfirgaf starfsstöð sína án skýringa, um að hann hafi látið aðila sem ekki ber ábyrgð lögum samkvæmt vita og ekki fengið óyggjandi staðfestingu þar að lútandi, ekki verið lögð til grundvallar. Hafi málsaðila og skipstjóra þannig verið ómögulegt að rækja hlutverk sitt betur og geta hvorki málsaðili né skipstjóri sætt ábyrgð eða viðurlögum vegna þess.

Málsaðili byggir á að skipstjóri hafi rækt skyldur sínar lögum samkvæmt í skilningi 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996, þ.e. tryggt að réttar og fullnægjandi upplýsingar um aflann bærust til vigtarmanns. Aflaupplýsingar hafi verið sendar Fiskistofu og löndunaráætlun hafi verið send vigtarmanni, er sagði til um magn, tegundir og áfangastað aflans. Að mati málsaðila sé því ljóst að skipstjóri hafi uppfyllt framangreinda skyldu sína að því er varðar upplýsingagjöf til vigtarmanns. Þá hafi löndun aflans verið í höndum reynslumikils aðila, Tandraberg ehf., og sömu sögu sé að segja um flutning aflans, er hafi verið í höndum Eimskipafélags Íslands ehf., eins stærsta flutningsaðila á landinu. Að mati málsaðila rækta skipstjóri Vestmannaeyjar VE-54 (2954) þannig skyldur sínar á grundvelli 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996 og 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 745/2016, sbr. 1. mgr. 6. gr. sömu reglugerðar, með því að fela þar til bærum aðilum framkvæmd löndunar og vigtunar.

Þá vísaði málsaðili til þess að þrátt fyrir að 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996 kveði á um að skipstjóra fiskiskips sé skylt að láta vigta hverja tegund sérstaklega sé ekki þar með sagt að ábyrgð skipstjóra sé svo víðtæk að hún teljist hlutlæg. Því til stuðnings vísaði málsaðili til *dóms Hæstaréttar í máli nr. 735/2013*, þar sem fram kemur að skipstjóri fiskiskips beri *meginábyrgð* á vigtun afla. Orðalag þetta bendi eindregið til þess að ábyrgð skipstjóra sé ekki hlutlæg, heldur sé hún háð tilteknum takmörkunum. Það verði enda að telja eðlilegt þar sem framkvæmd vigtunar og ákvarðanataka henni tengd sé ekki á hendi skipstjóra, eins og fram hefur komið. Skipstjóra ber eftir sem áður að gera allt það sem í valdi hans stendur til þess að tryggja að vigtun fari fram í samræmi við ákvæði laga, sem málsaðili telur að skipstjóri hafi sannarlega gert í umrætt sinn. Vísaði málsaðili til þess að aflinn hafi að endingu verið vigtaður mjög

fljótlega eftir að upp komst um mistökinn og hafi starfsmenn Eimskipa verið snöggir að bregðast við athugasemdum vigtarmanna þegar þeir hafi fengið upplýsingar um atvikið. Þannig hafi vigtarmenn fengið réttar og fullnægjandi upplýsingar um aflann, auk þess sem allur aflinn hafi verið veginn um fimm klukkustundum eftir að skipið lagðist að bryggju. Að mati málsaðila er ljóst að ef vigtarmaður hefði ekki farið af sinni starfsstöð hefðu mistök starfsmanns Eimskipa aldrei orðið.

Málsaðili telur saknæmisskilyrði ekki uppfyllt þar sem skipstjóri Vestmannaeyjar VE-54 (2954) hafi hvorki sýnt af sér ásetning né gáleysi í tengslum við hina meintu framhjálföndun og þannig hafi ekkert brot verið framið gegn tilgreindum lögum eða reglugerð nr. 745/2016. Öðru fremur hafi ákvarðanir hins löggilta vigtarmanns, sem bar ábyrgð, sbr. 48. gr. framangreindrar reglugerðar, verið ámælisverðar. Teldi Fiskistofa hins vegar að skipstjóri hafi gerst brotlegur við ákvæði laga nr. 57/1996 og reglugerð nr. 745/2016, telur málsaðili að slíkt brot geti í mesta lagi talist minniháttar brot og ætti í versta falli að leiða til skriflegrar áminningar, sbr. *úrskurð Atvinnu- og nýsköpunarráðuneytisins frá 6. júlí 2020 í máli nr. ANR18100410/00.11.07*. Vísar málsaðili sérstaklega til rökstuðnings í úrskurðinum um jafnræði og meðalhóf, sem og athugasemda að baki 2. gr. í frumvarpi því er varð að lögum nr. 163/2006 (sem breyttu 15. gr. laga nr. 57/1996) og lögfesti 3. mgr. 15. gr. laga nr. 57/1996.

III. Lagagrundvöllur

Í 1. mgr. 6. gr. laga nr. 57/1996 segir að allur afli skuli veginn á hafnarvog í löndunarhöfn þegar við löndun aflans og skal við vigtunina nota löggilta vog. Vigtun skal framkvæmd af starfsmanni hafnar sem hlotið hefur til þess löggildinga. Í 1. mgr. 9. gr. sömu laga segir að skipstjóra sé skylt að halda afla um borð í skipi sínu aðgreindum eftir tegundum og honum skylt að láta vigta hverja tegund sérstaklega. Jafnframt ber skipstjóra að tryggja að réttar og fullnægjandi upplýsingar um aflann berist til vigtarmanns. Þá segir í 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 745/2016, sem sett er með stöðum í framangreindum lögum, að allur afli skuli veginn á hafnarvog í löndunarhöfn þegar við löndun aflans og skal við vigtunina nota löggilta vog í eigu viðkomandi hafnar. Vigtun skal framkvæmd af starfsmanni hafnar sem hlotið hefur til þess löggildinga. Brot á reglugerð 745/2016 og lögum nr. 57/1996 geta varðað stjórnisýsluviðurlögum, þ.e. sviptingu leyfis til veiða í atvinnuskyni skv. 1. og 2. mgr. 15. gr. eða skriflegum áminningum skv. 3. mgr. 15. gr. sömu laga. Þá getur brot gegn 1. mgr. 6. gr. og 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996 og reglum settum samkvæmt þeim jafnframt varðað refsingum, sektum eða fangelsi allt að sex árum, skv. 23. gr. sömu laga. Brot á reglugerð nr. 745/2016 og lögum nr. 57/1996 telst fullframið hvort sem það er með refsinsæmri athöfn eða athafnaleysi og hvort sem það er framið af ásetningi eða gáleysi. Þá er í 24. gr. laganna lögfest hlutlæg refsíábyrgð einstaklinga og lögaðila gegn ákvæðum laganna og reglum settum samkvæmt þeim, að nánari skilyrðum uppfylltum.

IV. Niðurstaða og rökstuðningur

Eins og að framan greinir liggur fyrir rökstuddur grunur um að skipstjóri fiskiskipsins Vestmannaeyjar VE-54 (2954) hafi brotið gegn 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996 og 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 745/2016, sbr. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 57/1996, þann 5. desember 2023, með því að hafa ekki séð til þess að allur afli skipsins hafi verið veginn á hafnarvog af löggiltum vigtarmanni, og því hafi skipstjóri hvorki tryggt að hver tegund væri veginn sérstaklega né að réttar og fullnægjandi upplýsingar um aflann bærust til vigtarmanns. Fyrir liggur að flutningabílstjóri Eimskipa ók á brott með 30 kör af óvegnum afla af skipi málsaðila, samtals



10.650 kg. af ýsu, frá löndunarbryggju án viðkomu á hafnarvog, áleiðis til Dalvíkur. Ók hann af stað án þess að hafa fengið afhenta vigtarnótu, þrátt fyrir fyrirmæli löggiltra vigtarmanna um ljúka þyrfti vigtun aflans á bílvog. Málið lýtur ekki að því hvort skipstjóri skipsins hafi lagt það fyrir ökumann flutningabílsins að aka framhjá hafnarvog með aflann. Málið snýr einvörðungu að ábyrgð skipstjóra til að tryggja rétta framkvæmd vigtunar afla í skilningi laga nr. 57/1996.

Samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 57/1996 kemur fram sú meginregla, sem ítrekuð er í 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 745/2016, að allur afli skuli veginn á hafnarvog í löndunarhöfn þegar við löndun aflans, og skal við vigtunina nota löggilta vog, og skal vigtun framkvæmd af löggiltum vigtarmanni. Þá er lögð sú ábyrgð á skipstjóra í 1. mgr. 9. gr. sömu laga að tryggja að hver tegund sé veginn sérstaklega og ber skipstjóra samhliða að tryggja að réttar og fullnægjandi upplýsingar um aflann berist til löggilts vigtarmanns. Í 1. mgr. 2. gr. reglugerðar nr. 745/2016 er svo áréttað að skipstjóri skips beri ábyrgð á að afli skipsins sé veginn samkvæmt ákvæðum reglugerðarinnar. Í málinu liggur fyrir að fiskiskipið Vestmannaey VE-54 (2954) lagðist að bryggju um kl. 19:30 þann 5. desember 2023 í Neskaupstað. Í aðdraganda þess sendi skipstjóri aflaupplýsingar til Fiskistofu með stafrænum hætti kl. 18:22, í samræmi við 4. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996, sbr. ákvæði reglugerðar um stafræna skráningu og skil aflaupplýsinga nr. 307/2023. Jafnframt barst hafnarvörðum upplýsingar um aflann (magn, tegundir og áfangastaður) er rekstrarstjóri málsaðila sendi löndunaráætlun í tölvupósti til Fjarðarbyggðarhafna kl. 18:14. Með þessu hafi skipstjóri að mati Fiskistofu uppfyllt skyldur sínar skv. 4. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996 en *að hluta til* í skilningi 1. mgr. 9. gr. sömu laga.

Framkvæmd vigtunar var á höndum tveggja reyndra löggiltra vigtarmanna og fór fram á tveimur stöðum, þ.e. annars vegar á pallvog við löndunarbryggju og hins vegar á bílvog við aðstöðu Norðfjarðarhafna, um 300 metrum frá pallvoginni. Sá vigtarmaður er annaðist framkvæmd vigtunar við pallvog stýrði framkvæmdinni á meðan hinn vigtarmaðurinn annaðist bílvogina. Eftir að búíð var að vigta meirihluta aflans, gaf vigtarmaður þau fyrirmæli til löndunarstjóra Tandrabergs að restin yrði veginn á bílvog við aðstöðu Norðfjarðarhafna en ekki á pallvog, þ.m.t. sá tilgreindi afli sem átti að flytja til Dalvíkur (30 kör af ýsu). Fyrir liggur að stýrimaður ásamt tveimur hásetum af Vestmannaey VE-54 (2954) voru viðstaddir við framkvæmd vigtunar, sáu um ísún á afla og hafi stýrimaðurinn haldið utan um ráðstöfunina. Þeir menn, er skipstjóri fól aflann á hafnarbakkanum, voru í áhöfninni og lutu boðvaldi skipstjóra og mátti skipstjóri þannig treysta því að svo yrði farið með aflann sem skylt er. Með því að leggja það fyrir áhafnarmedlimi sína, að tryggja rétta framkvæmd vigtunar á afla skipsins í sínu umboði, tók skipstjóri ákveðna áhættu á hugsanlegum yfirsjónum eða vanrækslu þeirra. Að endingu er það skipstjóri sem ber ábyrgð lögum samkvæmt fari eitthvað úrskaiðis. Áhafnarmedlimir skipsins fylgdust með framkvæmd vigtunar fyrir hönd skipstjóra og höfðu því það verkefni, að sjá til þess að allur afli væri færður á hafnarvog og veginn í samræmi við ákvæði laga nr. 57/1996, sem og að tryggja *endanlega* að réttar og fullnægjandi upplýsingar um aflann bærust vigtarmanni.

Samkvæmt framburði vigtarmanns var tilgreindur stýrimaður viðstaddur framan af en hann hafi þó yfirgefið svæðið upp úr kl. 22:00, áður en vigtun var lokið á öllum aflanum. Ekki kemur fram í gögnum málsins hvort áðurnefndir áhafnarmedlimir skipsins hafi yfirgefið bryggjuna áður en vigtarmaður gaf löndunarstjóra Tandrabergs fyrirmæli um hvernig skyldi farið með síðasta hluta aflans, sem átti að fara á Dalvík. Eftir stendur að þeir voru ekki lengur á bryggjunni fyrir hönd skipstjóra til að tryggja að síðasti hluti aflans yrði veginn í samræmi við lög og

stjórnvaldsfyrirmæli. Þar með tryggðu þeir hvorki, að réttar og fullnægjandi upplýsingar um aflann bárust vigtarmanni í skilningi 5. málsl. 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996, né að allur afli væri veginn í löndunarhöfn í skilningi 1. mgr. 6. gr. sbr. 3. málsl. 1. mgr. 9. gr. sömu laga. Fiskistofa telur það ekki skipta máli hvort mistök starfsmanns Eimskipa hefðu aldrei orðið hefði vigtarmaður ekki farið af starfsstöð sinni án skýringa. Skipstjóri sýndi vissulega af sér viðleitni til að tryggja að farið yrði með aflann sem skylt er með, skilum aflaupplýsinga, afhendingu löndunaráætlunar og með því að leggja fyrir áhafnar meðlimi sína að tryggja að afli skipsins yrði veginn í samræmi við lög. Mál þetta snýr að ábyrgð skipstjóra og eru málsatvik metin út frá því hvort skipstjóri hafi gert allt sem í valdi hans stóð til að tryggja það að allur afli væri veginn á hafnarvog. Það hafi áhafnar meðlimir (í hans umboði) ekki gert, er þeir yfirgáfu hafnarbakkann áður en vigtun var endanlega lokið. Vigtun gekk áfallalaust fyrir sig framan af með þá viðstadda. Er þeir yfirgáfu hafnarbakkann féll áhættan á skipstjóra að framkvæmdin færi úrskaiðis, eins og raungerðist, er síðasta hluta aflans var ekið á brott áleiðis til Dalvíkur án viðkomu á hafnarvog.

Að mati Fiskistofu er ekki fullnægjandi að senda löndunaráætlun á hafnarverði til að skipstjóri uppfylli skyldur sínar sem kveðið er á um í 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996. Ekki geti skipstjóri heldur vikið sér undan ábyrgð sinni samkvæmt lögum nr. 57/1996 með því að fela þar til bærum aðilum framkvæmd löndunar og vigtunar. Þvert á móti helst ábyrgð skipstjóra óslitin þar til allur afli skips hefur verið veginn á hafnarvog samkvæmt fyrirmælum 1. mgr. 6. gr. tilgreindra laga. Á skipstjóra hvílir endanleg ábyrgð á því að sjá til þess að afli sé færður til vigtunar og að hver tegund sé vigtuð sérstaklega. Skipstjóri ber *meginábyrgð* á því að framkvæmd vigtunar sé ekki andstæð háttnerisreglum laga nr. 57/1996, óháð ábyrgð annarra er að vigtun sjávarafla koma. Hefur þessi ríka ábyrgð skipstjóra verið staðfest m.a. af Hæstarétti og Umboðsmanni Alþingis. Í *áliti Umboðsmanns Alþingis frá 20. júlí 1998 (mál nr. 2355/1998)* rakti umboðsmaður ábyrgð skipstjóra við vigtun sjávarafla og tilkomu 9. gr. laga nr. 57/1996. Vísaði hann til framsöguræðu ráðherra er hann mælti fyrir frumvarpi því er varð að lögum nr. 57/1996 þar sem sagði: „*Annar höfuðþáttur frv. lýtur að vigtun sjávarafla og í ákvæðum er lúta að því viðfangsefni er kveðið skýrar á um skyldur og ábyrgð þeirra aðila sem koma að vigtun sjávarafla, svo sem skipstjóra, ökumanna flutningstækja, starfsmanna hafnarvoga og kaupenda. Þeir bera allir hver fyrir sig ábyrgð á því að rétt sé staðið að málum.*“ (Alþt. 1995–96, B-deild, dalkar 2785–86.). Þá sagði í áliti umboðsmanns:

Orðalag þeirra ákvæða laganna, sem fjalla um ábyrgð þeirra, er að vigtun koma, sem og framangreind ummæli framsögumanns frumvarpsins, benda til þess, að ábyrgð hvers þessara aðila um sig sé sjálfstæð og óháð. Dómaframkvæmd bendir og í þá átt, að skylda skipstjóra til að sjá til þess að afli sé veginn, haldist óháð því, hvort aðrir aðilar kunni að hafa brotið gegn ákvæðum laganna.

Að framsögðu virtu taldi Umboðsmaður ekki, að háttsemi löggiltra vigtarmanna gæti leyst skipstjóra undan ábyrgð sinni í málinu. Eins og fram kemur í dómi Hæstaréttar, *Hrd. 735/2013*, sem málsaðili vísar til í athugasemdum sínum, ber skipstjóri fiskiskips meginábyrgð á vigtun afla samkvæmt 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996. Ábyrgð skipstjóra er ekki hlutlæg, enda kveða lög nr. 57/1996 ekki á um hlutlæga refsíábyrgð nema í undantekningar tilvikum sbr. 24. gr. laganna. Hvorki framkvæmd vigtunar né ákvarðanataka henni tengd er á hendi skipstjóra, eins og málsaðili bendir réttilega á, en ábyrgð skipstjóra liggur í því að honum ber eftir sem áður að gera allt sem í valdi hans stendur til þess að tryggja að vigtun fari fram í samræmi við ákvæði laga, sem málsaðili telur að skipstjóri hafi sannarlega gert í umrætt sinn. Skipstjóri fól áhafnar meðlimum að fylgjast með vigtun aflans á hafnarbakkanum og ber skipstjóri endanlega

Ábyrgð á vangáningi þeirra, að hafa yfirgefið vettvang áður en vigtun var lokið, en vigtun gekk án vandkvæða áður en þeir hurfu á braut. Það að áhafnar meðlimir slepptu hendinni af löndun aflans og tryggðu ekki að síðasti hluti aflans yrði veginn á hafnarvog, telst að mati Fiskistofu vera brot á starfsskyldum skipstjóra, eins og atvikum er háttáð í máli þessu, í skilningi 3. málsl. 1. mgr. 9. gr. sbr. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 57/1996, enda hvíli endanleg ábyrgð á skipstjóra, á því að sjá til þess að afli sé færður til vigtunar og að hver tegund sé vigtuð sérstaklega í samræmi við ákvæði laga nr. 57/1996.

Eins og rakið hefur verið er ábyrgð skipstjóra sjálfstæð og óháð ábyrgð annarra er að vigtun sjávarafla koma. Skipstjóri getur hvorki firrt sig ábyrgð á grundvelli mistaka flutningabílstjóra Eimskipa né ákvörðunar löggilts vigtarmanns um að síðasti hluti aflans skyldi veginn á bílvog eða hugsanlegum mistökum starfsmanna löndunarþjónustuaðila. Skipstjóra, eða eins og atvikum var háttáð áhafnar meðlimir í hans umboði (sem skipstjóri kaus að treysta fyrir vigtuninni), bar eftir sem áður að tryggja að allur afli skipsins yrði færður til vigtunar. Fjarvera stýrimanns og háseta undir lok vigtunar á hafnarvog er óútskýrð. Á því tímamarki var ekið með aflann frá Neskaupstað, án viðkomu á hafnarvog, og bera skipstjóri og málsaðili hallann af því.

Hvort sem skilaboð vigtarmanna komust nægilega skýrt til skila til skipstjóra eða ekki, eða eins og atvikum var háttáð til áhafnar meðlima undir hans stjórn, breytir því ekki að hefði skipstjóri rækt sínar starfsskyldur fyllilega telur Fiskistofa ólíklegt að síðasta hluta aflans hefði verið ekið óvegnum framhjá hafnarvog. Þá hafnar Fiskistofa málsástæðu málsaðila að vigtun sjávarafla sé undir eftirliti og á ábyrgð hafnarinnar, en ekki skipstjóra, skv. 48. gr. reglugerðar nr. 745/2016. Hafnaryfirvöld hafa vissulega ákveðnu eftirlitshlutverki að gegna, en eftirlit með vigtun sjávarafla er fyrst og fremst á höndum Fiskistofu og eftirlitsmanna hennar sbr. 13. gr. laga nr. 57/1996. Ábyrgð hafnaryfirvalda snýr einkum að því að uppfylla kröfur um aðstöðu til vigtunar sjávarafla sbr. 3. mgr. 6. gr. laga nr. 57/1996 og umsjón með að þeim reglum sem settar hafa verið um vigtun á hverjum löndunarstað sé framfylgt sem og umsjón með söfnun upplýsinga um landaðan afla. Löggiltur vigtarmaður sinni eftirlitsskyldum sínum er hann gerði lögreglu viðvart, þegar honum varð ljóst að brotið hafði verið gegn reglum um vigtun sjávarafla, er í ljós kom að ekið hafði verið með óveginn afla frá bryggjunni.

Með hliðsjón af þeirri ríku ábyrgð sem á skipstjórum hvílir í þessu tilliti, með hliðsjón af því sem að framan er rakið, er að mati Fiskistofu ljóst að skipstjóri Vestmannaeyjar VE-54 (2954) hafi ekki uppfyllt starfsskyldur sínar í umrætt sinn, sbr. jafnframt ummæli Hæstaréttar í *Hrd.* 63/2001. Með vísan til framangreindra dóma og álits Umboðsmanns Alþingis, og þess sem rakið hefur verið, ítrekar Fiskistofa að skipstjóri kæranda getur ekki firrt sig ábyrgð skv. 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996 til að tryggja að afli skips hans væri veginn í samræmi við 1. mgr. 6. gr. sömu laga. Á skipstjóra hvílir endanleg ábyrgð á því að sjá til þess að afli sé færður til vigtunar og að hver tegund sé vigtuð sérstaklega sbr. m.a. *úrskurð Atvinnu- og nýsköpunarráðuneytisins frá 6. júlí 2020 í máli nr. ANR18100410*. Með háttsemi sinni við umrædda vigtun hafi skipstjóri varpað ábyrgð sinni sem skipstjóra yfir á aðra (flutningabílstjóra Eimskipa og löggiltan vigtarmann eða aðstæður að öðru leyti) sem honum er ekki heimilt nema að viðhafðri ýtrustu aðgæslu, en að öðrum kosti ber hann ábyrgð á háttsemi sinni sem braut í bága við 1. mgr. 6. gr. og 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996. Skipstjóri bar meginábyrgð á vigtun afla skips síns og var ábyrgð hans sjálfstæð og óháð ábyrgð annarra er að vigtun komu, þ.m.t. ábyrgð löggilts vigtarmanns og ábyrgð hafnaryfirvalda.

Málsbætur og skýringar málsaðila sem raktar hafa verið, leiða ekki til þess að farið sé á svig við grundvallarreglu laga nr. 57/1996 um að allan afla skuli vigta á hafnarvog í löndunarhöfn þegar við löndun aflans. Að mati Fiskistofu telst mál þetta vera nægilega upplýst og atvik og staðreyndir málsins, sem þýðingu hafa að lögum, vera sönnuð. Með vísan til málsatvika og eðli brota, brotaskýrslu veiðieftirlitsmanns, rannsóknar Fiskistofu og gagna málsins, athugasemda málsaðila og alls þess sem að framan greinir er það niðurstaða Fiskistofu, að skipstjóri fiskiskipsins Vestmannaey VE-54 (2954), hafi brotið gegn 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996 og 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 745/2016 sbr. 1. mgr. 6. gr. sömu laga, með því að hafa ekki séð til þess að allur afli skipsins væri veginn á hafnarvog af löggiltum vigtarmanni og hann skráður, og því hafi skipstjóri ekki tryggt að réttar og fullnægjandi upplýsingar um aflann bárust til vigtarmanns. Framangreindar reglur leggja þær fortakslausu skyldur á skipstjóra að gæta þess að allur fiskur sem kemur í veiðarfæri fiskiskips skili sér í land og sé veginn á hafnarvog innan tilskilins tíma og að hann skráist þar með af aflamarki skipsins.

Háttsemi skipstjóra fiskiskipsins Vestmannaey VE-54 (2954) braut gegn 1. mgr. 7. gr. reglugerðar um vigtun og skráningu sjávarafla nr. 745/2016 sbr. 1. mgr. 6. gr. og 1. mgr. 9. gr. laga um umgengni um nytjastofna sjávar nr. 57/1996.

Fyrir brot á lögum nr. 57/1996 og reglugerð nr. 745/2016 skal Fiskistofa veita áminningar eða svipta skip leyfi til veiða í atvinnuskyni. Í 1. mgr. 15. gr. laga nr. 57/1996 segir að Fiskistofa skal svipta skip leyfi til veiða í atvinnuskyni ef útgerð eða áhöfn skips eða aðrir þeir sem í þágu útgerðar starfa hafa brotið gegn ákvæðum laganna eða reglum settum samkvæmt þeim. Í 3. mgr. 15. gr. sömu laga segir að þrátt fyrir ákvæði 1. og 2. mgr. sama ákvæðis skuli Fiskistofa veita hlutaðeigandi útgerð skriflega áminningu vegna fyrsta minniháttar brots. Við mat á því hvort um minniháttar brot sé að ræða er m.a. litið til þess hvort ætla megi að brot hafi í för með sér umtalsverðan ávinning fyrir hlutaðeigandi útgerð og/eða tengda aðila, fjölda brota, hversu mikilvægum hagsmunum brot ógnar og hvort það hefur verið framið af ásetningi eða gáleysi. Jafnframt er litið til hvernig verknaðinum sjálfum var háttað og aðstæðna að öðru leyti og hvort þær hafi aukið mjög á saknæmi brotsins.

Líta verður til markmiða laga nr. 57/1996 við mat á þeim hagsmunum sem brotin ógna. Lögunum er ætlað að tryggja tvö meginatriði. Í fyrsta lagi að öllum afla sem kemur í veiðarfæri skips sé landað í viðurkenndri höfn og í öðru lagi að allur afli sé veginn og skráður. Ákvæði 6. og 9. gr. laga nr. 57/1996, um umgengni um nytjastofna sjávar, og ákvæði reglugerðar nr. 745/2016 um vigtun og skráningu sjávarafla, eru skýr og fortakslaus hvað varðar skyldu og ábyrgð skipstjóra á því að afli skips sé veginn samkvæmt ákvæðunum. Sú áhersla sem löggjafinn leggur á þetta kemur fram í texta ákvæðanna og lögskýringagögnum. Þar eru m.a. nefndir þeir ríku almannahagsmunir sem eru fólgnir í því að nákvæmar upplýsingar liggi fyrir um hvað tekið sé úr auðlindum sjávar við landið, svo vísindamenn geti áætlað stofnstærð og tryggt hámarksafrakstur nytjastofna við landið. Lögskýringagögn og dómafordæmi gefa til kynna að löggjafinn álíti brot gegn ákvæðum þessum alvarlegum augum enda sé með skýrum hætti kveðið á um skyldur og ábyrgð þeirra aðila í lögunum, sem að vigtun sjávarafla koma.

Í þessu máli er litið til þess að brotin voru til þess fallin að hafa í för með sér fjárhagslegan ávinning fyrir hlutaðeigandi útgerðaraðila og/eða tengda aðila, er starfsmaður flutningsaðila ók á brott með 30 kör af óvegnum afla af skipi málsaðila, samtals 10.650 kg. af ýsu, frá löndunarbyggju án viðkomu á hafnarvog. Í máli þessu liggur fyrir að 14,5% af afla veiðiferðar

Vestmannaeyjar VE-54 (2954) þann 5. desember 2023 var ekki veginn á hafnarvog. Brotin uppgötvuðust fyrir tilstuðlan löggiltra vigtarmanna og með aðstoð lögreglu, voru brotin upplýst og komið í veg fyrir að óskráður afli hyrfi á braut, er flutningabifreiðin fannst á Reyðarfirði. Verðmæti aflans sem ekið var með á brott án viðkomu á hafnarvog nam 2.064.000 kr. og var kaupandi aflans Samherji Ísland ehf. Ljóst er að ef ekki hefði komist upp um brotin hefði það getað leitt til umtalsverðs ávinnings fyrir útgerðina, þar sem sá afli sem ekki var færður á hafnarvogina hefði ekki dregist af aflamarki skipsins. Brotin ógna jafnframt hagsmunum sem tengjast aflaskráningu. Fiskveiðistjórnunarkerfið byggir á því að aflaskráning gefi rétta mynd af því hve mikið er veitt úr sameiginlegri auðlind þjóðarinnar og jafnframt til að tryggja að afli tiltekins skips sé innan veiðiheimilda þess. Rangar eða ónákvæmar upplýsingar um afla leiða óhjákvæmilega til ónákvæmni í útreikningi varðandi ástand fiskistofna, og þar með eykst hættan á að of nærri þeim verði gengið. Góð umgengni um nytjastofna sjávar er þýðingarmikil í því skyni að stuðla að því að þeir verði nýttir með sjálfbærum hætti er tryggi til langs tíma hámarksafurkastur fyrir íslensku þjóðina.

Við mat á því hvort að um meðvituð gáleysisbrot eða ásetningsbrot sé að ræða, er lítið til háttsemi þeirra áhafnarmedlima er skipstjóri treysti fyrir aflanum í umrætt sinn og til þeirrar staðreyndar að málsaðili ber ábyrgð á því að framkvæmd veiða brjóti ekki í bága við ákvæði laga nr. 57/1996. Málsaðili er útgerð sem stundar fiskveiðar í atvinnuskyni og í hans þágu starfa menn sem hafa sjómennsku að atvinnu. Það er því á hans ábyrgð, að verklag við veiðar sem og við vigtun og skráningu afla sé í samræmi við lög og stjórnvaldsfyrirmæli, um borð í þeim fiskiskipum sem hann á og gerir út. Í málinu liggur fyrir að þeir menn, er skipstjóri fól aflann á hafnarbakkanum til að tryggja rétta framkvæmd vigtunar, yfirgáfu vettvang áður en löndun var endanlega lokið. Það hafi þeir ekki getað gert nema að viðhafðri ýrtruðu aðgæslu enda lítið sem mátti út af bregða til að farið yrði á svig við rétta framkvæmd vigtunar, á ábyrgð skipstjóra. Um margslungna löndun var að ræða, þar sem heildar afli vóg rúm 73 tonn sem samanstóð af a.m.k. tólf tegundum nytjastofna sem flokkaðir voru til sex aðskildra aflakaupenda, þar af einn erlendur. Sú háttsemi, að sleppa hendinni af óvegnum afla, og tryggja þar með ekki að allur afli yrði veginn í samræmi við lög, fellur að mati Fiskistofu undir saknæma háttsemi í skilningi 3. og 5. málsl. 1. mgr. 9. gr. sbr. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 57/1996. Á þeirri vangá áhafnarmedlima ber skipstjóri ábyrgð, enda ber skipstjóri meginábyrgð, og endanlega ábyrgð, á því að rétt sé staðið að framkvæmd vigtunar á afla skips. Af þeim sökum hafnar Fiskistofa málsástæðu málsaðila um um að skilyrði saknæmis hafi skort, þ.e. að brotið hafi hvorki verið framið af ásetningi né gáleysi. Er ekið var á brott með aflann frá skipshlið, án viðkomu á hafnarvog, voru brotin fullframin, en aflinn var á því tímamarki komin úr umsjá áhafnarmedlima. Á yfirsjónum þeirra bar skipstjóri ábyrgð og skipstjóra því ókleift að tryggja að aflinn skyldi veginn í samræmi við lög. Að mati Fiskistofu voru brotin framin af stórkostlegu gáleysi en brot gegn ákvæðum 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 745/2016 sbr. 1. mgr. 6. og 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996 teljast fullframin hvort sem það er fyrir ásetning eða gáleysi sbr. 23. gr. sömu laga.

Með hliðsjón af öllu framangreindu eru brotin að mati Fiskistofu meiriháttar. Auk þess eru brotin alvarleg vegna þeirrar staðreyndar að um mikið magn afla var að ræða sem landað var framhjá hafnarvog. Atvik þau er uppi voru í máli þessu eru ekki með öllu sambærileg atvikum í úrskurði *Atvinnu- og nýsköpunarráðuneytis frá 6. júlí 2020 (ANR18100410/00.11.07)* sem málsaðili vísar til. Í máli því sem hér er til meðferðar er hlutfallslega um mun meira magn af afla veiðiferðar að ræða, hvorki málsaðili né flutningsaðili hafði frumkvæði að því að upplýsa um brot og fyrir liggur að skipverjar sýndu af sér alvarlegt aðgæsluleysi (saknæma háttsemi),

eins og rakið hefur verið, sem skipstjóri ber ábyrgð á. Af þeim sökum telur Fiskistofa ekki koma til álita að brotin varði einvörðungu áminningu líkt og í tilvitnuðum úrskurði enda er það mat stofnunarinnar að brot málsaðila teljist ekki minniháttar í skilningi 15. gr. laga nr. 57/1996.

Það verður þó að horfa til þess að skipstjóri gaf upp tölur um afla sem stemmdu við löndunartölur þegar búið var að vigta allan afla. Þegar bornar eru saman upplýsingar skipstjóra um aflamagn, samtals 72.068 kg., við vegið magn skv. vigtarnótu, samtals 73.633 kg., sést að litlu má muna. Raunmagn afla var því um 2,2% meira en uppgefið magn samkvæmt aflaupplýsingum skipstjóra. Með hliðsjón af því telur Fiskistofa að aflaupplýsingar skipstjóra í umrætt sinn hafi verið nægilega nákvæmar og innan eðlilegra skekkjumarka, milli áætlunar og raun aflamagns, í skilningi reglugerðar nr. 307/2023. Með hliðsjón af því sem og málsatvikum að öðru leyti, þá sérstaklega ætlun skipstjóra um að rétt yrði staðið að framkvæmd vigtunar með því að leggja fyrir áhafnar meðlimi sína að hafa eftirlit með framkvæmdinni, telur Fiskistofa, skipstjóra til málsbóta, hann ekki hafa haft ásetning til framhjá löndunar.

Í 2. mgr. 15. gr. laga nr. 57/1996 segir að við fyrsta brot, sem varðar sviptingu veiðileyfis, skal leyfissvipting ekki standa skemur en eina viku og ekki lengur en tólf vikur eftir eðli og umfangi brots. Að mati Fiskistofu, með hliðsjón af því sem að framan er rakið, er um alvarleg og meiriháttar brot skipstjóra og áhafnar meðlima að ræða framin af stórkostlegu gáleysi, sem hefði leitt til verulegs ávinnings fyrir málsaðila hefðu þau ekki komist upp. Af þeim sökum kemur hvorki áminning né lágmarks leyfissvipting til greina þó svo að um fyrsta brot og einangrað tilvik sé að ræða. Þá eru engin fyrri brot sem hafa ítrekunaráhrif í máli þessu. Að því virtu og á grundvelli alls þess sem að framan hefur verið rakið, telur Fiskistofa, með hliðsjón af meðalhófsreglu stjórnisyluréttarins, að umrædd brot varði sviptingu leyfis til veiða í atvinnuskyni í tvær vikur, skv. 1. sbr. 2. mgr. 15. gr. laga nr. 57/1996.

Fiskistofa sviptir hér með fiskiskip málsaðila, Vestmannaey VE-54, skipaskrárnúmer 2954, leyfi til veiða í atvinnuskyni í tvær vikur (14 daga) frá og með 6. janúar 2025 og til og með 19. janúar 2025, skv. 1. sbr. 2. mgr. 15. gr. laga nr. 57/1996, vegna meiriháttar brota gegn 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 745/2016 sbr. 1. mgr. 6. gr. og 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996. Ákvörðunin hefur ítrekunaráhrif í tvö ár frá og með dagsetningu ákvörðunar skv. 19. gr. laga nr. 57/1996.



Ákvörðun þessa má kæra til matvælaráðuneytisins, Borgatúni 26, 4. hæð, 105 Reykjavík, innan eins mánaðar frá því hún barst til málsaðila sbr. 18. gr. laga nr. 57/1996. Skal það gert skriflega eða með tölvupósti á netfangið mar@mar.is. Kæra frestar ekki réttaráhrifum ákvörðunarinnar. Vakin er athygli á því að ákvörðun þessi verður birt opinberlega á vefsíðu Fiskistofu á grundvelli 9. gr. laga um Fiskistofu nr. 36/1992.