

Royal Iceland hf.

Kt.: [...]

Hafnarfjörður, 02.12.2024

Tilv. 2024-01-25-0106

Efni: Ákvörðun um sviptingu leyfis til veiða í atvinnuskyni. Vigtarbrot. Bára SH-27 (2274).

Fiskistofa hefur lokið meðferð máls er varðar ætluð brot skipstjóra fiskiskipsins Bára SH-27, skipaskrárnúmer 2274, þann 21. janúar 2024, gegn reglugerð nr. 745/2016, um vigtun og skráningu sjávarafila og lögum nr. 57/1996 um umgengi um nytjastofna sjávar. Lögskráður skipstjóri í þeirri veiðiferð er mál þetta varðar var [...].

I. Málsvik

Þann 23. janúar 2024 barst Fiskistofu ábending um að afla, tveim körum af ígulkerum, af fiskiskipinu Bára SH-27 (2274), hafi verið ekið frá Hvammstanga sunnudagskvöldið 21. janúar 2024, án þess að aflinn hafi verið veginn á hafnarvog. Samkvæmt ferilvöktunarkerfi Fiskistofu (AIS) fór fiskiskipið Bára SH-27, út til veiða kl. 06:25 þann 21. janúar 2024 og lagðist að bryggju kl. 07:21 þann sama dag.

Í skýrslu veiðieftirlitsmanna Fiskistofu, dags. 25. janúar 2024, kemur fram að þann 23. janúar 2024 hafi veiðieftirlitsmenn Fiskistofu, í kjölfar ábendingar, farið til Reykjanesbæjar og rætt við forsvarsmenn Royal Iceland hf., kt. [...], sem sé útgerð og eigandi fiskiskipsins Bára SH-27 (2274). Þar hafi þeir talað við [...] framkvæmdastjóra Royal Iceland hf. og spurt hvort hann vissi af framangreindum afla af Báru SH-27 (2274), sem hafi borist frá Hvammstanga án vigtunar. Hann hafi svarað því að nýlega hefðu borist tvö kör af ígulkerum og þau væru niðri og ekki komin í vinnslu. Veiðieftirlitsmenn Fiskistofu hafi beðið [...] að koma ígulkerunum út á hafnarvog til vigtunar. Hafi ígulkerin verið vigtuð kl. 15:50, samdægurs (23. janúar), og reyndust vera 312 kg. Þann 24. janúar 2024 hafi veiðieftirlitsmenn Fiskistofu haft samband við skipstjóra skipsins í veiðiferðinni og upplýstu um að allan afla eigi að vigta í löndunarhöfn. Hafi hann tjáð veiðieftirlitsmönnum að honum væri kunnugt um málið og búið væri að hafa samband við flutningaaðila til að áréttu að þetta kæmi ekki fyrir aftur. Veiðieftirlitsmenn Fiskistofu hafi haft samband við [...] sem sá um flutning á ígulkerunum. Þar hafi fengist upplýsingar um að bílstjóri flutningabifreiðarinnar [...] sem flutti aflann hafi verið [...] Í

samtali við bílstjórann hafi honum verið sagt að samkvæmt reglum ætti að vigta allan sjávarafla áður en afli væri fluttur af hafnarsvæði.

II. Athugasemdir málsaðila

Með bréfi Fiskistofu, dags. 10. september 2024, var málsaðila tilkynnt um að málið hafi verið tekið til meðferðar, málsatvikum lýst, leiðbeint um lagaatriði og aðila málsins gefinn kostur á að koma andmælum og athugasemdum á framfæri í samræmi við 13. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 áður en afstaða yrði tekin til þess hvort brot hafi verið framið og eftir atvikum hvort beita ætti viðurlögum. Var málsaðila veitt tækifæri til að leggja fram athugasemdir eða andmæli vegna málsins til og með 25. september 2024.

Þann 12. september 2024 bárust athugasemdir málsaðila. Þar kemur fram að málsaðili sé sammála málsatvikum og lýsingu atburðarásar eins og þeim var lýst í bréfi Fiskistofu. Málsaðili telur atvikalýsingu ná vel utan um hvað hafi farið úrskeiðis í þessu tiltekna máli ásmat lýsingu á viðbrögðum þegar upp komst að mistök hafi átt sér stað. Að auki sé málsaðili búinn að brýna fyrir skipstjórum skipsins að passa sérstaklega vel upp á að afli sé rétt vigtaður við löndun úr tilraunaveiðum í nýjum höfnum. Þá harmi málsaðili að atvikið hafi átt sér stað og að öllum megi vera ljóst að ekki hafi verið um ásetning að ræða né nokkurn ávinning fyrir málsaðila. Óskar málsaðili eftir því að til framangreindra ástæðna verði litið við ákvörðun viðurlaga í máli þessu og að minnsta mögulega refsing hljótist miðað við venjur og lög.

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. 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 stoð í framangreindum lögum, að allur afli skuli veginn á hafnarvog í löndunarhöfn þegar við löndun aflans og skuli vigtun afls vera lokið innan tveggja klukkustunda frá því að löndun lauk. Brot á reglugerð 745/2016 og lögum nr. 57/1996 geta varðað stjórnsýsluviðurlögum, 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. Brot á reglugerð nr. 745/2016 og lögum nr. 57/1996 telst fullframið hvort sem það er með refsínæmri athöfn eða athafnaleysi og hvort sem það er framið af ásetningi eða gáleysi. Þá er í 24. gr. laganna lögfest hlutlæg refsíabýrgð einstaklinga og lögaðila gegn ákvæðum laganna og reglum settum samkvæmt þeim, að nánari skilyrðum uppfylltum.

IV. Niðurstaða og rökstuðningur

Eins og framan greinir liggur fyrir rökstuddur grunur um að skipstjóri fiskiskipsins Bára SH-27 (2274) hafi brotið gegn 1. mgr. 6. gr. og 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996 og 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 745/2016, þann 21. janúar 2024, með því að hafa ekki séð til þess að aflí skipsins, tvö kör af ígulkerum, væru veginn á hafnarvog af löggiltum vigtarmanni, og þannig hafi skipstjóri ekki tryggt að réttar og fullnægjandi upplýsingar um aflann bærust til vigtarmanns. Fyrir liggur að aflinn var á Hvammstangahöfn frá löndun og þar til flutningabifreið sótti aflann um kvöldið og ók honum til málsaðila í Reykjanesbæ án þess að hafa fengið vigtarnótu.

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 aflí skuli veginn á hafnarvog í löndunarhöfn þegar við löndun aflans, og skal við vigtunina nota löggilta vog og skal hún framkvæmd af löggiltum vigtarmanni. Í 1. mgr. 2. gr. reglugerðarinnar segir að skipstjóri fiskiskipsins beri ábyrgð að aflí skipsins sé veginn samkvæmt ákvæðum reglugerðarinnar. Fyrir liggur að fiskiskipið Bára SH-27 (2274) fór í veiðiferð, dags. 21. janúar 2024, og landaði þann dag tveim körum af ígulkerum á Hvammstanga. Skipstjóri lét hvorki sjálfur vega aflann né fól öðrum að sjá til að svo yrði gert. Aflinn var skilinn eftir á höfninni þar til aflinn var sóttur af flutningsaðila um kvöldið og keyrður til málsaðila í Reykjanesbæ, án viðkomu á hafnarvog.

Með vísan til málsatvika og eðli brota, vitnisburðar veiðieftirlitsmanna, gagna málsins, játningu málsaðila og þess sem að frama greinir er það niðurstaða Fiskistofu, að skipstjóri fiskiskipsins Bára SH-27 (2491), braut gegn 1. mgr. 6. gr. og 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996 og 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 745/2016, með því að hafa ekki látið vega tvö kör af ígulkerum innan tveggja klukkustunda og að tryggja ekki að aflinn væri færður á hafnarvog.

Með framangreindri háttsemi braut skipstjóri fiskiskipsins Bára SH-27 (2274) gegn 1. mgr. 6. gr. og 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996 um umgengi um nytjastofna sjávar og 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 745/2016, um vigtun og skráningu sjávarafila.

Fiskistofa skal veita áminningar og 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. Við fyrsta brot sem varðar sviptingu veiðileyfis skal leyfissvipting ekki standa skemur en í eina viku og ekki lengur en í tólf vikur eftir eðli og umfangi brots. Við ítrekuð brot skal svipting ekki standa skemur en í fjórar vikur og ekki lengur en eitt ár, sbr. 1. og 2. mgr. 15. gr. laga nr. 57/1996. Við fyrsta minniháttar brot skal Fiskistofa veita hlutaðeigandi útgerð skriflega áminningu, skv. 3. gr. laga nr. 57/1996. Við mat á því hvort um minniháttar brot er 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, hversu mikilvægum hagsmunum brot ógnar og hvort það hefur verið framið af ásetningi eða gáleysi.

Veiðar á ígulkerum eru ekki heimilaðar í fiskveiðilandhelgi Íslands nema skip hafi aflamark í ígulkerum, sbr. 1. gr. reglugerðar nr. 765/2020 eða með sérstökum tilraunaveiðileyfum sbr. 3. gr. reglugerðarinnar. Þrátt fyrir ákvæði 1. gr. er ráðherra heimilt að veita tímabundin leyfi til tilraunaveiða á ígulkerum utan veiðisvæða sem skilgreind eru í 2. gr. reglugerðarinnar og lúta þær veiðar ekki aflamarki. Í þessu máli er litið til þess að Royal Iceland ehf. var með leyfi til tilraunaveiða á ígulkerum sem gefið var út, dags. 9. janúar 2024 og gildi til 15. febrúar 2024. Samkvæmt leyfinu var skipinu heimilt að veiða að hámarki 25 tonn af ígulkerum í austanverðum Húnaflóa innan tilkynningaskyldureits 570. Fram kemur í leyfinu að afli sem fæst samkvæmt leyfinu verði ekki nýttur til aflareynslu. Sá afli sem veiddur var á grundvelli tilraunaveiðileyfisins laut ekki aflamarksstýringu og því var það ekki fjárhagslegur ávinningur fyrir útgerðina að vigta ekki aflann né skrá á skipið. Þá er ekki ástæða til að ætla að útgerðin hefði haft ávinning af því að skrá ekki afla skipsins af öðrum ástæðum, Fjárhagslegur ávinningur var sparnaður útgjalda fyrir málsaðila, við að kalla út löggiltan vigtarmann utan hefðbundins vinnutíma og komast þar hjá því að greiða viðbótar vigtargjald skv. þágildandi gjaldskrá Hvammstangahafnar, sem nam a.m.k. 21.320 kr., skv. 19. gr., dags. 9. nóvember 2023. Af framangreindu leiðir að útgerðin hafði óverulegan fjárhagslegan ávinning af brotinu.

Við mat á þeim hagsmunum sem brot ógnar verður að líta til markmiða laga nr. 57/1996. Lögnum 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 og ákvæði reglugerðar nr. 745/2016 eru skýr og fortakslaus hvað varðar skyldu og ábyrgð skipstjóra á því að afli skips sé veginn samkvæmt ákvæðunum. Hefur þessi mikla ábyrgð skipstjóra verið staðfest m.a. af Hæstarétti og Umboðsmanni Alþingis (UA). Í þessu samhengi vísar Fiskistofa til álits Umboðsmanns Alþingis frá 20. júlí 1998 (mál nr. 2355/1998). Í álitnu rakti umboðsmaður ábyrgð skipstjóra við vigtun sjávarafla og tilkomu 9. gr. laga nr. 57/1996. Vísaði UA til framsöguræðu ráðherra er hann mælti fyrir frumvarpi er varð að framangreindum lögum: „*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 ábyrgð á því að rétt sé staðið að málum.*“ (Alþt. 1995-96, B-deild, dálkar 2785-86). Þá sagði í álitni 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.

Túlka má orð UA með þeim hætti að háttsemi löggiltra vigtarmanna í umræddu máli geti ekki leyst skipstjóra undan ábyrgð. Eins og fram kemur í dómi Hæstaréttar, Hrd. 735/2013. Þar sló Hæstiréttur því föstu að samkvæmt 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996, ber skipstjóri fiskiskips meginábyrgð á vigtun afla. Þá vísar Fiskistofa jafnframt til héraðsdóms Reykjaness frá 20. desember 2012 í máli nr. S-533/2012 (sem áfrýjað var til Hæstaréttar, sbr. Hrd. 735/2013), um ábyrgð skipstjóra til að hafa samband við vigtarmann, þar sem skipstjóri málsins var sakfelldur fyrir brot á 1. mgr. 6. gr. og 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996. Með vísan til framangreindra dóma og álits UA ítrekar Fiskistofa að skipstjóri málsaðila getur ekki firrt sig ábyrgð sinni skv. 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996 til að tryggja að afli skips hans væri vegin í samræmi við 1. mgr. 6. gr. sömu laga, með vísan til þess að hann hafi ekki verið kunnugur staðháttum í umræddri höfn. Það var ekki fyrir tilstuðlan málsaðila að aflinn var vigtaður heldur vegna inngripa veiðieftirlitsmanns Fiskistofu, tveim dögum síðar, þ.e. 23. janúar 2024. Í athugasemdum málsaðila kemur fram að aflanum hefði verið landað á annarri höfn en hann var vanur að nota. Að mati Fiskistofu hefði málsaðili átt við þær aðstæður að ganga úr skugga um hvernig framkvæmd vigtunar væri háttað utan dagvinnutíma. Málsaðili bar meginábyrgð á vigtun afla skips síns og var ábyrgð hans sjálfstæð og óháð ábyrgð annarra eins og flutningsaðila. Skipstjóri málsaðila hafi með framferði sínu komið sér hjá því að kynna sér staðreyndir sem hefði getað verið honum í óhag, þ.e. hvernig staðið yrði að vigtun aflans og af hverjum. Með því gætti hann ekki þeirrar varkárni sem af honum er ætlað og sem skynsamur skipstjórnarmaður hefði gert. Ábyrgð skipstjóra skv. 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996 er rík og leggur beinar athafnaskyldur á skipstjóra, þ.e. hafa samband við og hitta fyrir löggiltan vigtarmann, til að tryggja að vigtun sjávarafila fari fram með fullnægjandi hætti, skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 57/1996.

Við mat á því hvort um ásetnings- eða gáleysisbrot er að ræða, lítur Fiskistofa m.a. til þess að stafrænar aflaupplýsingar bárust Fiskistofu áður en löndun lauk, í samræmi við reglugerð nr. 307/2023, um stafræna skráningu og skil aflaupplýsinga, dags. 21. janúar 2024. Af gögnum málsins má ráða að málsaðili telja að atvikið megi leiða til þess að löndun var í nýrri höfn og því hafi láðst að tryggja að aflinn væri vigtaður innan tveggja tíma frá löndun og áður en honum var ekið í burt. Fiskistofa bendir á að það er alltaf á ábyrgð skipstjóra að tryggja að afli sé færður á hafnarvog innan þess tíma sem lög og reglur mæla fyrir um. Að skilja afla eftir á höfn þar sem skipstjóri virðist ekki hafa verið kunnugur verklagi verður að telja stórkostlegt gáleysi þar sem hann hvorki vissi né gat treyst á að hafnarstarfmaður kæmi og myndi vigta aflann á hafnarbakkanum í Hvammstangahöfn þann 21. janúar 2024.

Að teknu tilliti til framangreinds er að mati Fiskistofu ekki hægt að líta svo á að brotið sé minniháttar þó að um óverulegan fjárhagslegan ávinning sé að ræða. Brotin voru framin af stórkostlegu gáleysi. Á skipstjóra hvílir endanleg ábyrgð á því að sjá til þess að afli sé færður til vigtunar og að hver tegund sé vigtuð sérstaklega. Því kemur ekki til álita að áminna málsaðila

vegna brotsins. 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. Með hliðsjón af eðli og umfangi brotsins, meðalhófsreglu stjórnsýsluréttarins, þykja hæfileg viðurlög vera svipting leyfis til veiða í atvinnuskyni í eina viku. Engin fyrri brot hafa ítrekunaráhrif í máli þessu.

Fiskistofa sviptir hér með fiskiskipið Bára SH-27 (2274) leyfi til veiða í atvinnuskyni í eina viku (sjö dagar) frá og með 6. janúar 2025 til og með 12. janúar 2025, skv. 1. mgr. 15. gr. laga nr. 57/1996 vegna brots skipstjóra gegn 1. mgr. 6. gr. og 1. mgr. 9. gr. laga nr. 57/1996 og 1. mgr. 7. gr. reglugerðar nr. 745/2016. Ákvörðunin hefur ítrekunaráhrif í tvö ár frá og með dagsetningu ákvörðunarinnar skv. 19. gr. laga nr. 57/1996.

Kæruheimild

Ákvörðun um sviptingu veiðileyfis er kæránleg til matvælaráðuneytisins, Borgartúni 26, 4. hæð, 105 Reykjavík, innan eins mánaðar frá því að málsaðila var tilkynnt um ákvörðunina, sbr. 18. gr. laga nr. 57/1996 og 24. gr. laga nr. 116/2006. Kæru skal beint til ráðuneytisins, t.a.m. 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 nr. 36/1992 um Fiskistofu.

