

Høringsnotat

Lovavdelingen
Mars 2014
Snr. 14/879 EP

FORSLAG TIL ENDRINGER I SJØLOVEN OG FORSKRIFT OM DISPASJØRER - KOMPETANSEKRAV MV. FOR DISPASJØRER

1 INNLEDNING

I notatet her sendes på høring forslag om endring i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og forslag til forskrift om dispasjører som erstatter forskrift 28. mai 1999 nr. 565 om dispasjører (dispasjørforskriften).

Det foreslås å endre sjøloven § 467 om dispasjører slik at henvisninger til krav om særskilt eksamen tas ut. Vilkåret om at dispasjører som regel bør ha juridisk profesjonsutdanning foreslås opphevet. Sjøloven § 467 annet ledd foreslås endret til en generell hjemmelsbestemmelse slik at alle nærmere bestemmelser om hvilken kompetanse som kreves, samles i forskrift.

Kunnskapskravene i dispasjørforskriften § 1 foreslås videreført, men kravet om at dispasjøren skal dokumentere sine kunnskaper gjennom en særskilt eksamen, oppheves.

Det foreslås også å endre gjeldende krav til praksis slik at praksis hos sjøforsikringsselskap og rederi kan godtas som et alternativ til praksis hos dispasjør.

Videre foreslås det en ny bestemmelse i forskriften om at berørte parter bør gis anledning til å ytre seg i forbindelse med oppnevning av dispasjør.

Det foreslås også å åpne for at departementet kan utpeke et annet offentlig organ til å håndtere oppnevning av dispasjører.

Formålet med endringene er å legge til rette for et mer fleksibelt system for oppnevning av dispasjører som kan tilpasses de utdanningstilbud og praksismuligheter som til enhver tid foreligger.

2 BAKGRUNN

En dispasjør er en offentlig oppnevnt person som håndterer dispasjer, dvs. avgjørelser om og beregning av fellehavari, jf. sjøloven § 462 annet ledd. Etter gjeldende regler oppnevnes dispasjører av Justis- og beredskapsdepartementet, jf. sjøloven § 462 tredje ledd og dispasjørforskriften § 4. Det kreves en særskilt eksamen for å bli dispasjør, jf. sjøloven § 467 og dispasjørforskriften § 1. I henhold til dispasjørforskriften § 2 er det kun eksamen ved kurs i havarioppgjør avlagt ved Forsikringsakademiet etter 1. januar 1999 som anses å tilfredsstille kravene til utdanning i forskriften § 1. Det gis per i dag ikke noen slike kurs, og det finnes altså ikke utdanningstilbud som oppfyller forskriftens krav.

Dispasjør Ragnar Svarstad, som frem til da hadde vært én av to dispasjører i Norge, avsluttet sin dispasjörvirksomhet den 1. januar 2011. På bakgrunn av dette sendte Justis- og beredskapsdepartementet 24. mars 2011 et brev til enkelte berørte parter. I brevet ba departementet om adressatenes vurdering av enkelte spørsmål knyttet til oppnevning av ny dispasjør, herunder spørsmål om hensiktsmessige kunnskaps- og praksiskrav.

På bakgrunn av dette mottok departementet skriftlige innspill fra Norges Rederiforbund, Cefor og dispasjør Bjørn Slaatten.

Partene som har kommet med innspill, gir uttrykk for et ønske om å opprettholde ordningen med to dispasjører i Norge og mener at det bør oppnevnes en ny dispasjør. Bjørn Slaatten peker på at det er hensiktsmessig å ha to dispasjører for å ivareta kompetanse og et fagmiljø og for å sikre kontinuitet.

Når det gjelder spørsmål om hensiktsmessige kompetansekrav, gir partene som har kommet med innspill, uttrykk for at man bør gå bort fra kravet om en egen eksamen, og at reglene i stedet bør utformes slik at søkeren skriftlig må dokumentere de kunnskapskrav som fremgår av dispasjörforskriften § 1 bokstav a til c.

Innspillene går videre ut på at det ikke er ønskelig eller nødvendig å opprettholde kravet om to års praksis hos dispasjør som eneste alternativ. Det er tilstrekkelig at en kandidat kan dokumentere de nødvendige praktiske ferdigheter i havarioppgjör. Som følge av dette foreslår partene som har kommet med innspill at det som alternativ til to års praksis hos dispasjør godtas minst fem års praksis i havarioppgjör i et norsk forsikringsselskap eller rederi.

Cefor foreslår at det opprettes en kommisjon som skal vurdere hvorvidt søkere oppfyller kompetansekravene, og har forslag til kriterier for kommisjonens sammensetning og arbeid.

3 NÆRMERE OM FORSLAGET

3.1 Kompetansekravet

Det foreslås å endre sjøloven § 467 første ledd slik at de nærmere bestemmelsene om kvalifikasjonskrav for dispasjörkandidater tas ut av loven. Lovbestemmelsen foreslås endret slik at det kun oppstilles krav om grunnleggende kunnskaper og praksis i havarioppgjör. Sjøloven § 467 annet ledd foreslås endret til en generell hjemmel for å fastsette nærmere regler om krav til kompetanse og praksis i forskrift.

Det foreslås å endre kravene til kompetanse slik at kravet til å ha gjennomført en bestemt eksamen faller bort. De nærmere regler om krav til en bestemt kunnskap som angis i § 1 bokstav a til c, videreføres, jf. forslag til forskrift om dispasjører § 1.

Endringsforslaget har bakgrunn i at det per i dag ikke eksisterer utdanningstilbud i Norge som tilfredsstillende kompetansekravet i regelverket. For å unngå lignende situasjoner i fremtiden foreslås det at kompetansekravene utformes slik at de ikke knytter seg til konkrete utdanningstilbud eller skoler.

Gjeldende regler legger til grunn at dispasjører som regel skal ha juridisk profesjonsutdanning. Det synes ikke å foreligge tilstrekkelig grunn til å opprettholde denne bestemmelsen, og den foreslås derfor opphevet.

Forslaget innebærer at søkerne må dokumentere sine kunnskaper på annen måte enn ved eksamen ved Forsikringsakademiet. Søkerne kan vise til norske eller utenlandske eksamener, og vil bli vurdert i forhold til de generelle kunnskapskravene som oppstilles i regelverket. Det legges ikke opp til at det arrangeres prøve i forbindelse med oppnevning av dispasjører, men forslaget hindrer ikke at det arrangeres slik prøve dersom det vurderes som hensiktsmessig. Det legges til grunn at oppnevninger hovedsakelig vil gjennomføres på bakgrunn av dokumentert utdanning og praksis, uten at det arrangeres prøver i forbindelse med oppnevningen.

Det foreslås å opprettholde gjeldende krav til god engelsk språkkunnskap.

Det bes om høringsinstansenes syn på hvorvidt kunnskapskravene er hensiktsmessige, herunder hvorvidt kravene bør angis mer detaljert og hvilke nærmere kunnskapskrav som i så fall bør oppstilles.

Det vurderes som hensiktsmessig å lette på kravet til praksis slik at annen praksis i havarioppgjør godtas som et alternativ til praksis hos dispasjør. Det synes ikke å være grunn til å forskjellsbehandle praksis i havarioppgjør hos dispasjør, rederi eller forsikringsselskap. Det vesentlige er at søkeren kan dokumentere praksis som i innhold er relevant for virksomheten som dispasjør. Praksiskravet foreslås derfor endret slik at en dispasjør bør ha minst to års praksis i skadeoppgjør hos dispasjør, rederi eller sjøforsikringsselskap.

Kravet bør ikke begrenses til praksis i Norge. Dersom en kandidat har utenlandsk praksis som skiller seg vesentlig fra tilsvarende norsk praksis, vil dette inngå som et moment i den generelle vurderingen av søkeren.

Gjeldende krav til to års praksis hos dispasjør er ikke absolutt. Etter dispasjørforskriften § 3 annet ledd kan departementet i særlige tilfeller dispensere fra kravet dersom kandidaten på annen måte har godtgjort å ha den nødvendige praktiske ferdighet i havarioppgjør. Det synes likevel som hensiktsmessig å utforme reglene slik at det klart fremgår at praksis hos rederi eller sjøforsikringsselskap godtas som alternativ til praksis hos dispasjør, jf. forslag til forskrift om dispasjører § 2 første ledd.

Dispensasjonshjemmelen i § 3 annet ledd videreføres uendret i forslagets § 2 annet ledd.

Det bes om høringsinstansenes synspunkter på krav til praksis, herunder hvorvidt to år er en hensiktsmessig minste lengde på praksisen.

3.2 Oppnevning av dispasjør

Opprettelsen av en kommisjon for oppnevning av dispasjører vil kunne utgjøre en uforholdsmessig ressurskrevende ordning, særlig på bakgrunn av at oppnevning av dispasjører vil skje relativt sjelden. En slik ordning vil kreve at det utarbeides regler for oppnevning av medlemmer i kommisjonen, og oppnevning av

kommisjonsmedlemmer må håndteres løpende. De nærmere økonomiske konsekvensene knyttet til etableringen av en kommisjon må avklares. Det foreslås derfor ikke å opprette en kommisjon for oppnevning av dispasjører, men å beholde dagens ordning med at dispasjører oppnevnes av det offentlige.

Det foreslås imidlertid at det gis en ny bestemmelse om at berørte parter bør gis anledning til å ytre seg før det oppnevnes en ny dispasjør, jf. forslag til forskrift om dispasjører § 3 annet ledd. Dette vil sikre en åpen prosess og medvirke til en god faglig vurdering av søkerens kvalifikasjoner og erfaring. En tilsvarende bestemmelse finnes i svensk rett, jf. förordning med dispaschörinstruktion (SFS 1975:932). I utgangspunktet vil berørte parter omfatte bransje- og interesseorganisasjoner, men det må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle hvem som skal gis anledning til å uttale seg.

I forslaget til forskrift § 3 første ledd foreslås det at departementet kan utpeke et annet offentlig organ til å håndtere oppnevningen av dispasjører enn departementet selv.

4 ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER

De foreslåtte endringene vil innebære en forenkling for potensielle søkere siden det åpnes for å dokumentere kompetanse på annen måte enn ved en særskilt eksamen, og ved at det godtas annen praksis som alternativ til praksis hos dispasjør. Endringene vil derved kunne medføre en mindre økonomisk og administrativ gevinst. Endringen vil etter det departementet kan se, ikke ha negative virkninger for næringslivet.

Dersom oppgaven med å oppnevne dispasjører flyttes fra departementet til et annet offentlig organ, vil dette medføre økte administrative oppgaver for dette organet. Oppnevning av dispasjør skjer imidlertid relativt sjelden, og det legges derfor til grunn at oppgaven kan løses innenfor gjeldende budsjettammer. Samlet sett vil forslaget ikke ha økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

5 MERKNADER TIL DE ENKELTE BESTEMMELSENE

5.1 Forslag til lov om endringer i sjøloven (dispasjører)

Til § 467

Bestemmelsen foreslås endret slik at krav til særskilt eksamen tas ut. Bestemmelsen om at en dispasjør som regel skal ha juridisk profesjonsutdanning foreslås opphevet. Det oppstilles i stedet et generelt krav om at den som skal oppnevnes som dispasjør, skal kunne dokumentere den nødvendige kunnskap om og ferdighet i havarioppgjør.

Annet ledd er foreslått endret slik at det gis en generell hjemmel til å fastsette i forskrift nærmere bestemmelser om hvilken kunnskap og praksis som kreves.

5.2 Forslag til forskrift om dispasjører

Til § 1

Bestemmelsen viderefører de nærmere kunnskapskravene i forskrift 28. mai 1999 nr. 565 om dispasjører § 1 bokstav a til c. Kravet om at søkeren skal ha avlagt en særskilt eksamen, er tatt ut, se punkt 3.1.

Til § 2

Bestemmelsen endrer kravet til praksis i forskrift 28. mai 1999 nr. 565 om dispasjører § 3 første ledd, slik at praksis i havarioppgjør hos rederi eller sjøforsikringsselskap likestilles med praksis hos dispasjør. Det vises til punkt 3.1.

Bestemmelsene i forskrift 28. mai 1999 nr. 565 om dispasjører § 3 annet ledd om dispensasjon videreføres uendret, jf. forslaget § 2 annet ledd.

Til § 3

Bestemmelsen viderefører forskrift 28. mai 1999 nr. 565 om dispasjører § 4. Det er lagt til en bestemmelse som åpner for at departementet kan utpeke et annet offentlig organ til å håndtere oppnevning av dispasjører.

I nytt annet ledd gis en ny bestemmelse om at berørte parter bør gis anledning til å ytre seg før ny dispasjør oppnevnes. Det vises til punkt 3.2. om begrunnelsen for forslaget.

6 FORSLAG TIL LOVENDRINGER OG FORSKRIFTSREGLER

6.1 Forslag til lov om endringer i sjøloven (dispasjører)

I

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten skal § 467 første og annet ledd lyde:

Til dispasjør kan bare oppnevnes den som dokumenterer den nødvendige kunnskap om og ferdighet i havarioppgjør.

Kongen kan gi forskrift om hvilken kunnskap som kreves etter første ledd. Kongen kan også gi forskrift om krav til praksis.

II

Loven gjelder fra den til Kongen bestemmer.

6.2 Forslag til forskrift om dispasjører

§ 1 Krav til kompetanse

For å oppnevnes som dispasjør etter sjøloven § 467, jf. § 462, kreves at kandidaten dokumenterer:

- a) inngående kjennskap til de norske reglene om fellehavari og sjøforsikring og til de øvrige deler av norsk sjørett som er av betydning for havarioppgjør,
- b) kjennskap til hovedtrekkene i de tilsvarende deler av engelsk rett, og
- c) tilfredsstillende kunnskaper i engelsk språk.

§ 2 Krav til praksis

For å oppnevnes som dispasjør kreves to års praksis i havarioppgjør hos dispasjør eller hos rederi eller sjøforsikringsselskap.

I særlige tilfelle kan departementet dispensere fra kravet til praksis i første ledd, dersom kandidaten på annen måte har godtgjort å ha den nødvendige praktiske ferdighet i havarioppgjør.

§ 3 Oppnevning av dispasjør

Myndigheten til å oppnevne dispasjører etter sjøloven § 462 legges til Justis- og beredskapsdepartementet eller den departementet utpeker.

Før oppnevningen av en ny dispasjør bør berørte parter gis anledning til å ytre seg.

§ 4 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft []. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 28. mai 1999 nr. 565 om dispasjører.