



Norges  
Rederiforbund  
Norwegian  
Shipowners'  
Association



**Justis- og beredskapsdepartementet**  
**Lovavdelingen**  
lovavdelingen@jd.dep.no

Deres ref.: I4/879 EP KTU/mk

Oslo, 26. juni 2014

## **HØRINGSUTTALELSE: FORSLAG TIL ENDRINGER I SJØLOVEN OG FORSKRIFT OM DISPASJØRER**

Vi viser til Deres ekspedisjon av 31. mars 2014.

Cefor og Rederiforbundet ønsker å uttrykke anerkjennelse til departementet for å ha fremmet et forslag som legger til rette for muligheten til å få oppnevnt nye dispasjører. Samtaler med aktørene i næringen har imidlertid klargjort at det er behov for å skjerpe kravene til utdanning og praksistid. Videre er det ønskelig at også praksis hos større forsikringsmeglere med egen havariavdeling kan telle med som relevant praksis. Våre kommentarer til de enkelte bestemmelser er nærmere redegjort for nedenfor.

### **1. Sjølovens § 467 – kravet til juridisk utdanning**

Departementet foreslår å sløyfe kravet om at dispasjører som regel skal ha juridisk embetseksamen. Forslaget er ikke begrunnet utover at "det synes ikke å foreligge tilstrekkelig grunn til å opprettholde denne bestemmelsen". Det foreligger etter vår oppfatning sterke grunner til å opprettholde det gjeldende kravet i sjøloven. De andre nordiske landene har et absolutt krav om juridisk embetseksamen. I Finland og Sverige er dispasjødrene en del av rettssystemet.

Den juridiske utdannelsen har vært ansett som svært viktig i tillegg til den praktiske erfaring som erverves både før og under praksistiden hos dispasjøren. Kravet til juridisk utdanning er også nødvendig da faget i tillegg til praktisk havariarbeid stadig involverer spørsmål av juridisk karakter slik som fortolkninger av forsikrings- og certepartivilkår. Fortolkning av fraktavtaler er et sentralt moment i mange av de sakene som forelegges en dispasjør. Den juridiske utdannelsen gir dessuten innblikk i og forståelse av andre vesentlige sider ved dispasjørens arbeid, slik som avveining av problemstillinger og mulige spørsmål vedrørende konfidensialitet, habilitet og etikk.

Dagens lovtekst fastslår at man bør som regel ha juridisk profesjonsutdanning (cand. jur). Det er således i dag fullt mulig for departementet å oppnevne en dispasjør som ikke har juridisk embetseksamen. Men å fjerne preferansen om juridisk utdanning vil etter vårt skjønn svekke den norske dispasjørens faglige stilling og autoritet i forhold til de andre nordiske landene. I mange av de tvistene den norske dispasjøren får til behandling representeres partene av advokater og dispasjørens juridiske bakgrunn vil da være meget relevant, ikke minst for å skape balanse i diskusjonene når man blir møtt med argumenter av juridisk karakter.

## 2. Dispasjørforskriften

### 2.1 Praksiskravet hos andre enn dispasjør

I utkastet til dispasjørforskrift foreslår departementet i § 2 om praksiskravet å sidestille praksis i havarioppgjør hos dispasjør med tilsvarende praksis hos rederi eller sjøforsikringsselskap. Lengden på praksisen skal være to år.

Det er vår vurdering at to års havarioppgjørpraksis hos rederi eller sjøforsikringsselskap ikke gir tilstrekkelig kompetanse til å oppnevnes som dispasjør. I Cefors og Rederiforbundets tidligere høringsbrev i saken til departementet i 2011 foreslo vi minimum fem års praksis hos rederi eller sjøforsikringsselskap i vårt utkast til § 2 i forskriften, men vi begrunnet dessverre ikke dette nærmere den gang. Samtaler med aktørene viser at det er en gjengs oppfatning at det bør kreves minimum 5 års praksis fra annen praksis enn hos dispasjør.

De største forsikringsaktørene har bygget opp store havariavdelinger med tung faglig ekspertise hvor de ansatte har bred erfaring innen sjøforsikring og rederivirksomhet. I følge disse medlemmene tar det minimum fem år før en nyansatt uten forutgående erfaring i havarioppgjør blir en "fullbefaren adjuster". Personer med minst fem års erfaring i havarioppgjør hos rederi eller sjøforsikringsselskap eller hos en sjøforsikringsmegler som har vist sin dyktighet i markedet, vil som regel være kvalifiserte dispasjørkandidater. Grunnlaget for en oppnevning vil være ytterlig styrket gjennom departementets forslag i forskriftens § 3 annet ledd om at berørte parter skal gis anledning til å ytre seg før oppnevning foretas. Fastholder departementet toårsfristen for annen praksis enn hos dispasjør, er det grunn til å anta at en oppnevnt dispasjør med kun to års erfaring ikke vil ha den nødvendige autoritet i markedet verken nasjonalt eller internasjonalt.

Man kan på bakgrunn av ovenstående stille spørsmål om hvorfor kun to års praksis hos en dispasjør skal gi tilstrekkelig kompetanse til å kunne oppnevnes som dispasjør. For det første kan det pekes på at en kandidat som skal gå i praksis hos en dispasjør rent unntaksvis vil være nyutdannet og uten forutgående praksis. Årsaken til dette er at det vil være assurandørene som må tilføre dispasjøren et tilstrekkelig antall saker til å kunne forsvare en ansettelse økonomisk. Dette vil markedet kun være villig til dersom man er overbevist om at den aktuelle kandidaten har en slik erfaring at vedkommende vil kunne tilegne seg de kvaliteter som kreves for å bli en god dispasjør. For det annet vil ansettelse hos en dispasjør innebære en tett faglig oppfølging og innføring i de problemstillinger som preger en dispasjørs hverdag.

Som dispasjør opererer man alene og uten kolleger man kan trekke på for å diskutere problemstillinger med. Man er den som blir forelagt problemstillingene av andre. Det forventes at man kan vurdere og ta stilling til ofte svært komplekse problemstillinger med sterke parter involvert på begge sider, ofte assistert av advokater. Det er nettopp denne hverdagen en dispasjør skal forberede kandidaten på.

Det er således vår oppfatning at det må kreves minst fem års praksis hos rederi eller sjøforsikringselskap. I tillegg foreslår vi minst fem års praksis i havariavdelingen til en sjøforsikringsmegler. De fleste sjøforsikringsmeglere ansetter en eller flere havariexpertes. Meglerne opptrer på vegne av rederiene og det er de som får melding om havariet først og foretar de innledende skritt samtidig som assurandøren varsles. Megleren følger deretter havariet opp tett for å ivareta rederiets interesse.

## **2.2 Kompetansekravet i forskriftens § 1**

Da det i høringsbrevet legges opp til at søkere også kan vise til utenlandske eksamen, foreslår vi en ny bokstav e med følgende ordlyd: "at kandidaten behersker norsk, dansk eller svensk".

Slik forskriftens § 1 er utformet i forslaget, er det intet til hinder for at en engelsk jurist med engelsk juristutdannelse som oppfyller praksiskravet og gjennom artikler og attester dokumenterer kravet i bokstav a søker om å bli oppnevnt som dispassjør. Kravene i bokstavene b og c vil kandidaten jo oppfylle, men hva med kandidatens norskkunnskaper? Forskriften forutsatte vel tidligere at de var kun norske kandidater som ville søke. Kravet om å beherske norsk, dansk eller svensk vil sikre at kun kandidater som kan kommunisere på ett av disse språkene er aktuelle. Disse tre landene og Finland har svært like sjølover. Nordiske dommer og publiserte voldgiftsavgjørelser er dermed viktige rettskilder. I sjøforsikringsrettslige spørsmål vil også Nordisk Sjøforsikringsplan ha en sentral rolle.


## **3. Vil departementet være forpliktet til å oppnevne en søker som oppfyller kravene til kompetanse og praksis etter forskriften?**

Med bakgrunn i dispassjørforskriftens ordlyd, tillater vi oss å stille spørsmål om departementet vil være forpliktet til å oppnevne en søker som oppfyller kravene til kompetanse og praksis etter forskriften. Vi kan tenke oss en jurist med to års praksis i en havariavdeling i et sjøforsikringselskap med en god attest fra selskapet. I tillegg kan vedkommende vise til to artikler skrevet på engelsk om forskjelligartede problemstillinger innen havarioppgjør etter engelsk rett. Her vil man kanskje si at vedkommende oppfyller kriteriene i forskriftens § 1 b og c. Men gir to års praksis i en havariavdeling den kompetanse som kreves etter § 1 a? Har kandidaten dokumentert kunnskapen gjennom en god attest fra arbeidsgiver? Må departementet tolke ordlyden i attesten for å vurdere om kandidaten har den kompetanse som kreves med hjemmel i § 1? I denne sammenheng mangler forskriften bestemmelser om hvordan kandidater skal dokumentere sin kompetanse. La oss videre tenke oss at departementet sender opplysningene om kandidaten på "høring" i samsvar med forskriftens § 3 annet ledd og uttalelsene fra assurandørene og rederiene er at man ikke finner kandidaten godt nok kvalifisert. Departementet meddeler markedets uttalelser til kandidaten som allikevel insisterer på å bli oppnevnt under henvisning til at kandidaten oppfyller kravene i §§ 1 og 2, vel vitende om at kandidaten sannsynligvis ikke vil få noen oppdrag fra assurandørene. Hvilken hjemmel vil departementet ha for å nekte å utnevne kandidaten? Vil en eventuell nektelse stå seg rettslig?

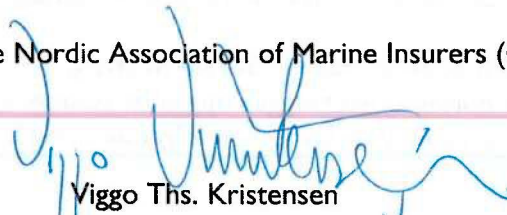
Ovennevnte forhold taler etter vårt skjønn for at departementet bør legge seg på et praksisnivå som samsvarer med det markedet finner forsvarlig, det vil si minst fem års praksis. Da vil terskelen for at departementet kommer i en situasjon som beskrevet over bli langt høyere og vel i praksis ikke-eksisterende.

Vennlig hilsen

Norges Rederiforbund

  
Karoline L. Bøhler  
advokat

The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)

  
Viggo Ths. Kristensen  
advokat