

Sjå adressatliste

Deres ref.

Vår ref.  
18/5355 EP TOF/jcn

Dato  
19.10.2018

### Høyring – forslag om å oppheve dispasjørordninga

Dispasjørordninga er regulert i sjølova kapittel 18 om felleshavari og i forskrift 28. mai 1999 nr. 565 om dispasjører. Justis- og beredskapsdepartementet sender med dette på høyring eit forslag om å oppheve ordninga med offentleg oppnemnde dispasjørar.

Fristen for å sende inn høyrings svar er **1. februar 2019**.

Vi ber om at adressatane vidare sender høyringsbrevet med vedlegg til aktuelle organisasjonar, underliggjande etatar og andre organ som kan ha interesse av saka, men som ikkje er oppførte på adressatlista.

Høyrings svar bør sendast inn digitalt på regjeringen.no under «Send inn høyrings svar». Her kan ein registrere seg, mellomlagre høyrings svaret og laste opp vedlegg. Alle kan sende inn høyrings svar, men merk at svara som eit klart utgangspunkt er offentlege etter offentleglova og normalt blir publiserte på nettet saman med dei andre høyrings svara.

Med helsing

Tone Ofstad e.f.  
avdelingsdirektør

Jabou Coker Nyang  
seniorkonsulent

*Dokumentet er godkjent og er sendt utan signatur*

### Adressatliste

Postadresse	Kontoradresse	Leveringsadresse	Telefon - sentralbord	Lovavdelingen
Postboks 8005 Dep	Gullhaug Torg 4a	Varemottak	22 24 90 90	Tone Ofstad
0030 Oslo	0484 Oslo	Akersgata 59	Org.nr.: 972 417 831	Telefon 22245374
		0180 Oslo		

Finansdepartementet  
Nærings- og fiskeridepartementet  
Samferdselsdepartementet

Finanstilsynet  
Kystverket  
Regelrådet  
Sjøfartsdirektoratet

Assuranceforeningen Skuld  
Bud og Hustad Forsikring  
CEFOR – The Nordic Association of Marine Insurers  
De sjøkyndiges forbund  
Den Norske Advokatforening  
Dispasjør Bjørn Slaatten  
Fender Marine AS  
Finans Norge  
Fiskebåt. Havfiskeflåtens organisasjon  
Gard  
Hovedorganisasjonen Virke  
Hurtigbåtenes rederiforbund  
IF Skadeforsikring  
Intertanko  
Kystrederiene  
NHO. Næringslivets hovedorganisasjon  
NHO Sjøfart  
Nordisk Institutt for Sjørett  
Nordisk Skibsrederforening  
Nordlys Forsikring  
Norges Fiskarlag  
Norges Rederiforbund  
Norsk Sjømannsforbund  
Norsk Sjøoffisersforbund  
Norsk Transportarbeiderforbund  
Norske Maritime Leverandører  
Norwegian Hull Club  
Tromstrygd

## Høyringsnotat

---

Lovavdelinga  
Oktober 2018  
Snr. 18/5355

### **FORSLAG OM ENDRINGAR I SJØLOVA – OPPHEVING AV DISPASJØRORDNINGA**

#### **1 Innleiing**

Dette høyringsnotatet gjeld spørsmålet om ein bør avskaffe ordninga med offentlig oppnemnde dispasjørar.

Forslaget går ut på å oppheve føresegnene om oppnemning av dispasjørar i sjølova § 462 tredje ledd og § 467 og forskrift 28. mai 1999 nr. 565 om dispasjørar. Dette vil innebere at dispasjør ikkje lenger vil vere ein beskytta tittel.

Vidare går forslaget ut på å oppheve sjølova § 462 andre ledd om at avgjerder om fellehavari skal treffast av ein dispasjør. Partane i eit havari vil dermed stå fritt til å velje ein person dei reknar for å vere kvalifisert, for å handtere fellehavarioppgjæret. Alternativt kan avgjerda treffast ved skiltsdom, eller det kan reisast sak for domstolane.

Som ei følge av forslaget om å avskaffe dispasjørordninga blir det òg lagt fram forslag om å oppheve sjølova § 180 fjerde ledd, § 341 fjerde ledd, § 463, § 464 og § 466 første, tredje og fjerde ledd. Vidare foreslår departementet å endre reglane om forelding i sjølova § 501 første ledd nr. 10 og § 502 tredje ledd, slik at desse føresegnene ikkje lenger knyter rettsverknader til omgrepa «dispasjør» og «dispasje». På bakgrunn av at fleire av paragrafane i sjølova kapittel 17 om fellehavari fell bort etter forslaget, foreslår departementet ei omredigering og omnummerering av paragrafane i dette kapitlet.

#### **2 Bakgrunn**

Ein dispasjør er ein offentlig oppnemnd person som treffer avgjerd om vilkåra for fellehavari er oppfylte, og eventuelt reknar ut havaribidraget, jf. sjølova § 462 andre ledd. Ein dispasjør kan også treffe avgjerd om avstandsfrakt etter sjølova § 341 og berekning av ansvarsbeløp etter sjølova § 180 fjerde ledd.

Dispasjørar blir oppnemnde av Justis- og beredskapsdepartementet etter sjølova § 462 tredje ledd og § 4 i forskrift 28. mai 1999 nr. 565 om dispasjørar. Det er krav om dispasjøreksamen og relevant erfaring for å kunne bli oppnemnd, jf. sjølova § 467 første ledd og forskriften §§ 1 og 3.

For å sikre at dispasjørar er uavhengige, har sjølova § 467 tredje ledd føresegner om kva for stillingar og gjeremål dispasjørar kan ha eller utføre. Ein dispasjør kan mellom anna ikkje ha fast offentlig stilling eller drive verksemd som advokat utan etter samtykke frå departementet.

Sidan 2011 har vi hatt berre ein dispasjør i Noreg. For tida er det ikkje mogeleg for andre å ta dispasjøreksamen, fordi det ikkje er tilbod om relevant utdanning. Dersom den eine oppnemnde dispasjøren ikkje fortset, er det ingen som kan handtere fellehavarioppgjer i Noreg. Dispasjørordninga er dermed sårbar slik det er i dag. På bakgrunn av dette sende Justis- og beredskapsdepartementet 31. mars 2014 på høyring eit forslag om endring av vilkåra for å bli oppnemnd som dispasjør. Mellom anna var det i høyringsnotatet eit forslag om å oppheve kravet om dispasjøreksamen og å endre praksiskravet. Det var ikkje ein del av høyringa å vurdere behovet for offentleg oppnemnde dispasjørar.

Danmark har inntil nyleg hatt offentleg oppnemnde dispasjørar tilsvarande ordninga som gjeld i Noreg nå, men denne ordninga blei avskaffa ved lov 1. juni 2015 nr. 740 § 8. Dette inneber at det ikkje lenger er krav om offentleg oppnemning for å kunne kalle seg dispasjør og handtere denne typen arbeid. Avskaffinga av dispasjørordninga var ein del av eit større lovarbeid for å fjerne unødvendige reguleringar. Ein viktig del av grunngevinga for å oppheve dispasjørordninga går fram av lovforslag nr. L 153 Folketinget 2014–15 side 7:

«For så vidt angår dispachørordningen er det vurderingen, at selve beskikkelsen ikke i sig selv indebærer en kvalitetssikring af indholdet af det arbejde, som dispachørerne udfører.»

Det blei i tillegg peika på at ved å fjerne ordninga med offentleg oppnemnde dispasjørar ville ein redusere dei administrative byrdene for staten og styrke konkurransen på området.

### **3 Nærmare om forslaget**

I lys av endringane i Danmark kan det vere grunn til å vurdere om ein bør avskaffe ordninga med offentleg oppnemnde dispasjørar også i Noreg. Alternativet er å endre krava til utdanning og praksis for å kunne bli oppnemnd som dispasjør, jf. forslaget om slike endringar i det nemnde høyringsnotatet 31. mars 2014.

Dispasjørordninga skal sørge for at den som gjennomfører oppgjeret etter eit fellehavari, er ein person utan tilknytning til partane og med særleg kunnskap om og erfaring med slike oppgjer. Det er likevel andre måtar ein kan sikre at personen er uavhengig og har tilstrekkelege kvalifikasjonar.

Partane kan for det første sjølve peike ut ein person som dei reknar som uavhengig og fagleg kvalifisert. Departementet legg til grunn at partane som regel vil ha forsikring, og ein kan difor argumentere med at oppgjeret etter eit fellehavari bør skje på den same måten som andre forsikringsoppgjer.

Vidare står den maritime næringa fritt til å opprette ei foreining for dispasjørar, der det berre er personar med naudsynt fagkunnskap, arbeidserfaring og ei uavhengig stilling som kan bli medlem. I Storbritannia er det oppretta ei slik foreining. Her er dispasjørane organiserte i foreininga «Association of Average Adjusters». Vedtektene til foreininga har mellom anna krav om at medlemmane har fagleg kunnskap og er uavhengige. Departementet er kjent med at det i Danmark er oppretta ei liknande foreining, «Foreningen af Danske Dispatchører», som ei følge av at den offentlege autorisasjonsordninga blei avskaffa.

Eit omsyn i vurderinga av om ein bør vidareføre dispasjørordninga, er at det er ein fordel med felles nordiske reglar på dette området. Nå som dispasjørordninga er

avskaffa i Danmark, er omsynet til nordisk rettseining likevel ikkje lenger eit argument for å oppretthalde den norske dispasjørordninga.

Departementet ber om høyringsinstansane sitt syn på om man i Noreg bør oppheve reglane i sjølova om dispasjørordninga, slik ein har gjort i Danmark.

Dersom ein ikkje skal vidareføre ordninga med offentleg oppnemnde dispasjørar, må ein oppheve føresegna i sjølova § 462 andre ledd om at det er ein dispasjør som treffer avgjerd om fellehavari. Tilsvarende vil det ikkje vere behov for å vidareføre føresegnene om oppnemning av dispasjørar i sjølova § 462 tredje ledd og § 467 og forskrift 28. mai 1999 nr. 565 om dispasjører. Dette inneber at dispasjør ikkje lenger vil vere ein beskytta tittel. Partane i eit havari vil stå fritt til å velje ein person dei har tillit til, for å handtere fellehavarioppgjeret. Partane kan òg avtale at fellehavariet skal gjerast opp ved skilddom, eventuelt kan tvistar om oppgjeret avgjerast av domstolane.

Om ein opphevar dispasjørordninga, vil det heller ikkje vere behov for føresegnene om kravsmål om dispasje og opplysningsplikt overfor dispasjøren eller omgjering av dispasjar. § 463, § 464 og § 466 fjerde ledd kan dermed opphevast.

Sjølova § 341 tredje ledd gir partane rett til å krevje at avstandsfrakt blir fastsett av ein dispasjør. Partane kan òg overlata berekninga og fordelinga av ansvarsbeløp til ein dispasjør, jf. sjølova § 180 fjerde ledd. Dersom dispasjørordninga blir avskaffa, kan ein heller ikkje vidareføre desse føresegnene.

Eit særleg spørsmål er om ein bør oppheve eller endre vernetingsregelen i sjølova § 466 første ledd. Sjølova § 466 første ledd fastset at «[s]øksmål om en dispasjes riktighet kan anlegges i den rettskrets der dispasjøren har sitt faste forretningssted». I Innstilling V fra Sjølovkomitéen side 8 er det gitt slik grunngeving for vernetingsregelen:

«Hensikten er å skape et felles verneting for alle deltakere i fellehavari, slik at tvisten kan bli avgjort med bindende virkning for dem alle under ett. Etter sin art må tvist om dispasjes riktighet avgjøres med bindende virkning for alle deltakerne under ett. Separate søksmål ved forskjellige domstoler – som ellers kunne bli følgen hvis det ikke fantes noe felles verneting – har ingen hensikt.»

Jamvel om ein avskaffar ordninga med offentleg oppnemnde dispasjørar, vil det vere praktisk med felles verneting for oppgjer av fellehavari. Spørsmålet er likevel om det er behov for ein særskilt vernetingsregel i sjølova.

Etter tvistelova § 4-4 femte ledd kan ein reise «søksmål som springer ut av sjøfartsforhold», i den rettskretsen der skipet høyrer heime. Saksøkaren vil dermed kunne oppnå felles verneting for alle deltakarane der skipet høyrer heime.

Partane står dessutan fritt til å avtale felles verneting i samsvar med tvistelova § 4-5. Dette vil til dømes kunne vere aktuelt dersom partane føretrekker forretningsverneting for reiarlaget framfor heimstaden til skipet.

Behovet for felles verneting synest etter dette å vere dekka av dei alminnelege vernetingsreglane i tvistelova slik at ein kan oppheve sjølova § 466 første ledd.

Det å avskaffe dispasjørordninga vil òg gjere det naudsynt med tilpassingar i føresegnene i sjølova om forelding. Desse føresegnene knyter rettsverknader til omgrepa «dispasjør» og «dispasje».

Det er ein foreldingsfrist på eitt år for krav på å få dekka skade, tap eller kostnader i fellehavari, jf. sjølova § 501 første ledd nr. 9. Etter sjølova § 502 tredje ledd vil foreldingsfristen for slike krav avbrytast ved «anmeldelse til den dispasjør som foretar oppgjøret». Dersom ingen har bedd om dispasje, «kan anmeldelse skje til en av de norske dispasjører», jf. sjølova § 502 tredje ledd andre punktum.

Etter lovforslaget vil partane kunne avtale å velje ut ein person til å treffe avgjerda om oppgjeret etter fellehavariet. Mye taler for å gi ein slik avtale fristavbrytande verknad. I punkt 6 er det utforma eit forslag om å endre sjølova § 502 tredje ledd i samsvar med dette.

Etter sjølova § 501 første ledd nr. 10 vil krav på bidrag til fellehavari bli forelda eitt år «fra dispasjens datum». Som ei følge av forslaget om å oppheve føresegnene om dispasjørordninga, går lovforslaget ut på at slike fordringar blir forelda eitt år etter at fordelinga mellom partane er avgjord ved dom, skilddom eller avtale mellom partane. Den danske søloven § 501 første ledd nr. 7 har ein tilsvarende regel.

#### **4 Økonomiske og administrative konsekvensar**

For staten vil det å oppheve ordninga med offentleg oppnemnde dispasjørar kunne gi ein beskjeden administrativ gevinst.

Når det gjeld dei økonomiske konsekvensane for sjøfartsnæringa, kan det bli nokre kostnader i samband med å etablere og finansiere ei dispasjørforeining – om næringa vel ei slik løysing. For den som er part i eit fellehavari, vil oppgjeret kunne bli noko meir kostnadskrevjande enn etter den nåverande ordninga. Fellehavari skjer likevel ikkje ofte. For næringa sett under eitt vil dei økonomiske konsekvensane difor vere relativt små.

Ein føresetnad for ei vellykka gjennomføring av forslaget vil vere at aktørane i maritim sektor får nok med tid til å innrette seg før lovendingane trer i kraft. Det vil vere behov for overgangsreglar som sikrar at dei nye reglane ikkje får verknad for oppgjer der prosessen er i gang etter dei nåverande reglane.

Departementet tar gjerne imot synspunkt frå høyringsinstansane om økonomiske og administrative konsekvensar for næringa om dispasjørordninga blir avskaffa, og i så fall om behovet for tid til å innrette seg etter dei nye reglane.

#### **5 Merknader til endringane i sjølova**

*Til § 63*

Tilvisinga til § 465 er endra som ei følge av endra paragrafnummerering i kapittel 17.

*Til opphevinga av § 180 fjerde ledd og § 341 tredje ledd*

Om ordninga med offentleg oppnemnde dispasjørar blir oppheva, er det ikkje lenger eit alternativ å overlata avgjerder etter § 180 fjerde ledd og § 341 tredje ledd til ein dispasjør. Lovforslaget går difor ut på at desse føresegnene ikkje blir vidareførte.

### *Til kapittel 17*

Om ein ikkje lenger skal ha føresegner om dispasjørar, kan §§ 463, 464 og 467 opphevast. Det kan då vere hensiktsmessig å nummerere om dei resterande paragrafane i kapittel 17. I og med at den siste paragrafen i kapittel 16 er § 455, foreslår departementet at dei fire resterande paragrafane i kapittel 17 blir §§ 456 til 459.

### *Til § 456*

Paragrafen svarer til nåverande § 461. Det er ikkje tatt inn endringar i paragrafen i lovforslaget her, men den er foreslått endra i Prop. 105 LS (2017-2018).

### *Til § 457*

Paragrafen svarer til nåverande § 462 første ledd.

### *Til § 458*

Paragrafen svarer til nåverande § 465.

### *Til § 459*

Paragrafen svarer til nåverande § 466 andre ledd.

### *Til § 501*

Bakgrunnen for forslaget går fram av punkt 3.

### *Til § 502*

Bakgrunnen for forslaget går fram av punkt 3.

## **6 Forslag til lov- og forskriftsendringar**

### **6.1 Forslag til lov om endringar i sjølova (oppheving av dispasjørordninga)**

#### I

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten blir det gjort følgjande endringar:

§ 63 andre ledd første punktum skal lyde:

Den som uten fordringshaverens samtykke eller hjemmel i § 458 utleverer gods som denne vet eller bør vite er beheftet med sjøpanterett, blir personlig ansvarlig

for fordringen, likevel ikke for det beløp som vedkommende godtgjør at pantet ikke kunne ha dekket.

§ 180 fjerde ledd og § 341 tredje ledd blir oppheva.

Kapittel 17 skal lyde:

#### Kapittel 17. Fellehavari

##### § 456 *York-Antwerpen-reglene*

Når ikke annet er avtalt, gjelder York-Antwerpen-reglene 1994 for hvilke skader, tap og kostnader som skal henføres til fellehavari, og for havarifordelingen. Dersom York-Antwerpen-reglene 1994 endres, kan Kongen fastsette at det er de endrede reglene som gjelder. Reglene kunngjøres av Kongen i sin engelske tekst og norsk oversettelse.

##### § 457 *Sted for oppgjør av fellehavari*

Når ikke annet er avtalt, foretas fellehavarioppgjøret i rederens hjemland.

##### § 458 *Ansvar for havaribidrag*

For havaribidrag av last eller annet gods hefter eieren med godset, men ikke personlig.

Rederen skal etter et fellehavari nekte å utlevere lasten dersom ikke lasteieren påtar seg personlig ansvar for mulig fellehavaribidrag samt stiller betryggende sikkerhet.

##### § 459 *Søksmål*

Ved stykkgodstransport kan *sak om fellehavari* reises ved stevning mot alle lasteiere under ett. Retten skal la stevningen med innkalling kunngjøre i Norsk lysingsblad med et varsel av minst to måneder. Retten kan også foreta kunngjøring i et eller flere andre blad. I innkallingen skal retten gjøre oppmerksom på at rettskraftig dom i saken har bindende virkning for alle deltakerne i fellehavariet uten hensyn til om de har meldt seg under saken.

§ 501 første ledd nr. 10 skal lyde:

10) for fordring på bidrag til fellehavari, ett år fra *fordelingen mellom partene er avgjort ved dom, voldgift eller avtale mellom partene*;

§ 502 tredje ledd skal lyde:

Skal fellehavari gjøres opp i Norge, kan foreldelsesfristen for fordring som nevnt i § 501 første ledd nr 9 avbrytes ved *at partene avtaler å la en tredjeperson treffe avgjørelse om oppgjøret*.

## II

Lova gjeld frå den tid Kongen fastset.



## **6.2 Forslag til forskrift om oppheving av forskrift om dispasjører**

I

Forskrift 28. mai 1999 nr. 565 om dispasjører blir oppheva.