

BJØRN SLAATTEN

DISPASJØR
Postboks 1252 Vikå
0111 Oslo
Org.nr. 975 938 018

Telefon 2301 1440
Telefax 2301 1441
adjuster @online.no
www.dispasjør.no

25. juni 2014

Det Kongelige Justis- og Beredskapsdepartement
Postboks 8005 Dep
0030 Oslo

Att: Kjersti Tusvik

Høring – forslag til endringer i sjøloven og forskrift om dispasjører – kompetansekrav for dispasjører. Deres ref: 14/879 EP KTU/mk.

Jeg viser til brev av 31.03.2014 vedrørende ovennevnte og senere telefonsamtale.

Jeg har følgende kommentarer til de foreslåtte endringer:

Sjølovens § 467

Det er foreslått en endring i Sjølovens § 467 ved at man tar ut henvisningen til at dispasjører som regel bør ha juridisk profesjonsutdanning. Dette forslaget er jeg svært uenig i. Alle tidligere og nåværende dispasjører har vært jurister. Slik er det også i de øvrige nordiske landene.

Den juridiske utdannelsen er nødvendig i tillegg til den praktiske erfaring man har oppebåret seg både før og under praksistiden hos dispasjøren. Jeg mener dette kravet til utdanning fortsatt er avgjørende viktig da faget i tillegg til praktisk havariarbeid involverer kompliserte spørsmål av juridisk karakter, ikke minst hva angår vilkårs fortolkninger, vurderinger og fortolkninger av certeparti bestemmelser, fraktavtaler, forsikringsvilkår etc.

Fortolkning av fraktavtalene er et sentralt moment i mange av de felleshavari sakene som havner på mitt skrivebord. Den juridiske utdannelsen gir dessuten også nødvendig kompetanse og forståelse for andre vesentlige sider man jevnlig bruker i dette arbeidet, ikke minst hva angår konfidensialitet, habilitet, etikk og evnen til avveining av problemstillinger etc. Den juridiske bakgrunn gir autoritet til å ivareta funksjonen som nøytral instans mellom partene.

Departementet begrunner forslaget med at «det ikke synes å foreligge tilstrekkelig grunn til å opprettholde denne bestemmelsen». Hva man konkret sikter til i den forbindelse sier man intet om. Kommentaren er ubegrunnet og indikerer manglende forståelse for funksjonen ansvar og kompetanseområde. Det burde som et minimum ha vært klarlagt hva man vektlegger ved denne vurderingen og hvorfor denne utdannelsen ikke lenger bør ha relevans.

Det ble også bekreftet i vår telefonsamtale at det hersker en viss usikkerhet i departementet om dispasjør instituttet og hva arbeidet består i. Jeg håper derfor at mitt forslag i løpet av vår telefonsamtale om et møte der jeg kunne redegjøre nærmere for yrket blir fulgt opp.

Dagens lovtekst fastslår at man bør ha juridisk profesjonsutdanning (Cand. jur). Det er derfor åpning for at man også kan akseptere annen bakgrunn/utdannelse hvis man står overfor en særskilt egnet kandidat uten slik bakgrunn, men det svekker fagets stilling og autoritet om man helt fjerner dette ønsket om relevant utdannelse, ikke minst fordi man i det praktiske arbeidet faktisk stadig står overfor spørsmål av juridisk karakter som man må ta stilling til, bl.a. i forbindelse med utarbeidelse av uttalelser og utredninger relatert til faget samt i tvistesituasjoner der tolkninger av vilkår etc. er en del av problemstillingen. Her vil det ofte være engasjert advokater på begge sider og den juridiske bakgrunn er da til nytte, ikke minst for å skape balanse i diskusjonene når man blir møtt med argumenteringer av juridisk karakter.

Forskrifts endringer.

Det er foreslått å lette på kravet til praksis slik at det kun kreves to års praksis i havarioppgjør enten det skjer hos dispasjør, i rederi eller forsikringsselskap. To års praksis hos dispasjør mener jeg kan forsvares da en som ansettes som fullmektig vil bli ansatt på bakgrunn av tidligere relevant oppgjørspraksis og i praksis vil få arbeide med de problemstillinger man som dispasjør står overfor. Når to års praksis hos dispasjør tidligere er foreslått så skyldes det nettopp dette forhold, dvs. at man tar utgangspunkt i en kandidat som i tillegg til de to årene også har relevant praksis forut for fullmektigtiden hos dispasjør.

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. Uten faglig og praktisk tyngde vil man lett kunne komme opp i vanskelige situasjoner.

Når det gjelder praksis i havarioppgjør i selskap eller rederi er jeg imidlertid ikke enig i at 2 år skal være tilstrekkelig. De fleste selskapenes havariavdelinger opererer med et langt lengre tidsperspektiv før man anser en nyansatt som selvstendig saksbehandler, fem år har således i mange tilfeller blitt sagt kreves med hensyn til relevant praksistid. Det vil dessuten selvsagt være spørsmål om hva man har vært satt til å gjøre i praksis tiden. Det er vel for øvrig strengt tatt kun i de større rederiene at man har dedikerte havarimedarbeidere som arbeider konkret med havarioppgjør og således kan opparbeide seg en relevant praksis.

Aktørene i markedet og da kanskje spesielt innen forsikringsselskapene har bygget opp store havariavdelinger og innehar tung faglig ekspertise. Det vil etter min mening være meningsløst om disse skulle måtte forholde seg til en person uten tilsvarende faglig tyngde og erfaring i de kompliserte sakene. Uten faglig ballast opparbeidet over år vil man ikke få den nødvendige balansen mellom dispasjøren og de forskjellige aktørene. Man kan ikke ha en situasjon der markedet stiller strengere krav til egne medarbeideres kompetanse enn hva man gjør til dispasjørene som skal forholde seg til disse representantene. Det dreier seg ofte om saker med store økonomiske konsekvenser og ditto ansvar for at man får en riktig løsning.

Som en kuriositet kan jeg nevne at jeg da jeg ble beskikket som dispasjør var den yngste eller nest yngste (Strøm Olsen var muligens ett år yngre) som noen gang er blitt beskikket, jeg var 40 år gammel og hade 10 års praksis fra forskjellige avdelinger innen sjøforsikring bl.a.

Ser man på hvilke krav som stilles til forsikringsmeglerne så vil de foruten å ha en god bakgrunns utdanning også måtte ta diverse kurs ved BI som gir dem autorisasjon til å opptre som for eksempel sjøforsikringsmegler. Disse kursene går over tre år med aktiv opplæring internt i bedriftene ved siden av.

Også i England stilles det betydelige krav til praksis og utdanning med diverse eksamener som tas over flere år innen de maritime forsikringsområder før man kan innlemmes i deres dispassjørerforening.

Man har også det forhold at sjøforsikring er svært internasjonalt rettet og Norge som et betydelig marked både på rederi og assurandør siden innen dette området vil bli svekket om man ikke sørger for at dispassjørerene innehar den nødvendige faglige tyngde som forventes i et slikt globalisert marked.

Det er etter min mening feil å senke kravet til to års praksistid i rederi/selskap, vedkommende kandidat vil etter en så vidt kort tidsperiode ikke ha fått tilstrekkelig erfaring eller kunnskap om de saksområder man skal arbeide med. Som dispassjører skal man inneha en posisjon som ekspert og en som markedsaktørene kan konsultere for råd og veiledning. Man er ofte siste instans før saken eventuelt går til domstolene. Det vil slik jeg vurderer det kunne ødelegge dispassjørerens faglige autoritet og anseelse blant aktørene om man skal kunne bekle denne stillingen med kun to års praksis tid og f.eks rollen som konflikt løser i relasjon til sjøforsikringsplanen blir svekket med den konsekvens at flere saker bringes inn for domstolene.

Vedkommende vil ikke få den nødvendige tillit/autoritet i markedet med en så vidt kort praksis tid forut for utnevnelsen når man står overfor aktører med langt bredere og mer omfattende erfaring innen området.

Jeg har etter at høringsbrevet ble mottatt diskutert disse spørsmålene med representanter for rederiene, forsikringselskapene og sjøforsikringsmeglerne og det har unisont vært en holdning om at departementets forslag er uheldig og ikke reflekterer hva markedet ønsker med hensyn til utdanning og erfaring for nye dispassjører kandidater.

I og med at man skal ha inngående kjennskap til de norske reglene om felleshavari og sjøforsikring og for øvrig til norsk sjørett av betydning for havarioppgjør er jeg ikke enig i departementets kommentar om praksis fra utlandet, det er vanskelig å se hvordan kravet til inngående kjennskap til norske forhold da kan ivaretas. Praksis må etter min mening primært være opparbeidet i et norsk selskap/rederi slik at man sikrer at vedkommende er fortrolig med de norske reglene / vilkårene på området.

Etter min mening bør det for øvrig inntas et krav om tilfredsstillende kunnskaper i norsk språk.

Jeg synes det også er viktig å skjelle hen til de krav man stiller til relevant bakgrunn i de øvrige nordiske landene i så måte og kanskje spesielt til Danmark som har en ordening som vel i dag ligger nærmest vår egen dispassjørerordening. I Danmark vektlegger man via reglene for dispassjørvesenet behovet for et uavhengig og faglig sterkt dispassjørvesen der kravet til utdanning (juridikum) samt praksis/test av ferdigheter innen faget er sterkt vektlagt. Det gir etter min mening et svært uheldig signal om det norske markedet som det største i Norden senker sine krav langt under hva man ellers finner i Norden store deler av Europa etc.

Jeg vil derfor henstille til at departementet vektlegger hva aktørene i markedet ønsker av utdannelsesbakgrunn og minimum relevant praksistid for nye kandidater.

Høring før utnevning.

Det er lagt opp til at berørte parter kan gis anledning til å uttale seg før ny dispasjører utnevnes, det siktes formodentlig primært til Cefor og Rederiforbundet. Det har vært nevnt at dette vil kunne være en «sikkerhetsventil» for å sikre at man får en kandidat markedet ønsker. Jeg må innrømme at jeg er i tvil om dette er en god ordning og om dette vil sikre at fremtidige dispasjører har de nødvendige kvalifikasjonene. Hvis det utlyses en stilling som dispasjører og man får inn en søknad fra en person med to års havaripraksis fra et selskap eller rederi og vedkommende ikke blir godtatt av de berørte parter så vil man allikevel kunne få problemer med å nekte ansettelsen så lenge vedkommende fyller de generelle kravene til praksistid, ikke minst om man ikke har en alternativ kandidat som også fyller vilkårene. Man kan i ytterste konsekvens risikere at vedkommende går til sak mot departementet for usaklig stillingsnektelse.

Fremfor å ha denne usikkerheten er jeg derfor tilhenger av at man i forskrift stiller de krav markedet faktisk mener at en kandidat skal ha. I dette bør etter min mening klart ligge bl.a. et krav om minst to års praksis hos dispasjører eller minst fem års relevant praksis fra havarioppgjør i selskap/rederi. Det vil sannsynligvis ivareta at nye kandidater får en grundig innføring i faget og den nødvendige ballast før de overlates til seg selv.

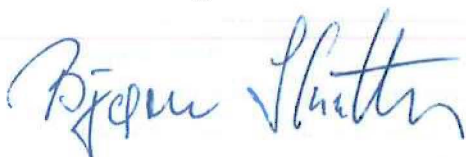
Økonomiske og administrative konsekvenser.

Til dette punktet har jeg ikke mye å tilføye utover at jeg frykter at forslaget vil kunne åpne for at departementet får mer arbeid og større problemer omkring valg av kandidat hvis man ender med å senke kravene da man vil kunne få langt flere søkere uten den bakgrunn som markedet faktisk etterspør. Man må etter min mening derfor endre kravene til å reflektere hva Cefor og Norges Rederiforbund faktisk foreslo tilbake i 2011, nemlig alternativt minst fem års praksis i havarioppgjør i et norsk forsikringselskap eller rederi.

Jeg støtter dessuten også det forslaget som disse to organisasjonene fremmet i 2011 om at man når det er aktuelt å lyse ut stillingen som dispasjører nedsetter en kommisjon som vurderer om kandidatene tilfredsstillende fyller kravene og innstiller til departementet. Det naturlige vil vel være at kommisjonen består av en representant fra Norges Rederiforbund, Cefor og en praktiserende norsk dispasjører. Dette vil være en enkel og ubyråkratisk løsning. Jeg formoder at en slik kommisjon ikke ville belaste det offentlige med utgifter.

Avslutningsvis vil jeg igjen få minne om forslaget om et møte med departementet for å få en mulighet til å forklare nærmere om dispasjørvesenet og den rolle man har i dette markedet da jeg sitter med det inntrykk at man ikke helt ut forstår hva dispasjørernes oppgaver består i.

Med vennlig hilsen



Bjørn Slaatten