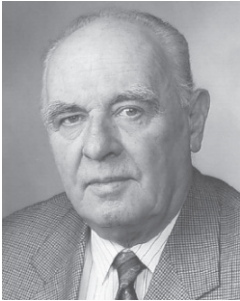


De nya finska kaskovillkoren 2001

av Nils-Johan Rosenbröijer



Nils-Johan Rosenbröijer

De finska kaskovillkoren 1968 presenterades genast efter sin tillkomst i NFT 1/68 av diplomekonom Lars Beckman, dåvarande VD för Sjöförsäkringsbolagens Förening i Finland.

Tillsvi vidare har ingen motsvarande presentation gjorts beträffande FKV 01. Då jag följt med arbetet med de nya villkoren vill jag därför gärna kommentera dem.

FKV 68 var de första finska försäkringsvillkoren som uppgjorts i samarbete med försäkringstagarna. De utgjorde ett "agreed document", alltså överenskomna villkor. FKV 68 granskades 1989 varför jag härefter kallar dem FKV 68/89. De fungerade bra i över 30 år, men villkorsändringar gav naturligtvis upphov till många tilläggs klausuler. Finsk dispaschörspraxis påvisade också vissa svagheter.

Såsom Beckman framhöll i NFT 1/1968 var FKV 68/89 främst byggda på dåvarande svenska kaskovillkor. Den norska planen beaktades endast indirekt genom de svenska villkoren. Man avsåg att FKV 68/89 skulle vara speciellt lämpade för vår handelsflotta som då, och även idag, står mycket närmare det svenska än det norska handelstonnaget. Dessutom har norrmännen alltid varit mera engagerade i

internationell kaskoförsäkring än de flesta svenska och finska bolag.

Utgångsläget för FKV 01 var egentligen detsamma som för FKV 68/89. Också nu förelåg en ny norsk sjöförsäkringsplan 1996 med tillägg 1999 (NSP 96/99) och nya svenska kaskovillkor 2000 (SKV 00). De finska villkorsmakarna kunde alltså också nu dra nytta av det dukade bord som framstälts av duktiga norska och svenska kolleger. I Finland fanns dessutom en ny försäkringsavtalslag 1994 (FAL 94) som var dispositiv i fråga om näringsidkares sjö- och andra transportförsäkringar.

Arbetet med FKV 01 påbörjades 1998 då en kaskovillkorsgrupp och en styrgrupp bildades. Villkorsgruppen skulle göra ett förslag

Vicehäradshövding **Nils-Johan Rosenbröijer**, ACII, var tidigare VDD för Finska Sjöförsäkrings Aktiebolaget.

till nya kaskovillkor, som styrgruppen skulle ta ställning till. Villkorsgruppens sex medlemmar var företrädesvis försäkringsmän medan styrgruppen främst representerade redarsidan. Avsikten var att skapa överenskomna villkor som skulle motsvara den moderna sjöfartens krav och beakta utländska kaskovillkor. Till ordförande för vardera gruppen valdes professor Hannu Honka, som då var nyutnämnd finsk dispasschör.

Denna artikel avser att bedöma FKV 01. De nya villkoren detaljgranskas inte men de viktigaste skillnaderna i jämförelse med NSP 96/99, SKV 00 och FKV 68/89 anges. En viss jämförelse görs också med FAL 94 och dess föregångare FAL 33. Tyvärr anammade FKV 01 inte de utvidgningar av försäkringsskyddet som genomförts i NSP 96/99 och SKV 00. Vissa andra moderniseringar av FKV 68/89 har också underlåtit och anknytningen till SKV 00 har avsevärt försvagats.

Redaktionellt har SKV 00 föredömligt korta och lättfattliga civila kaskovillkor. Man har lämnat tilläggsförsäkringar till kasko utanför villkoren och låtit ISM-koden och identifikationsfrågor bli beroende av allmänna rättsregler. I FKV 01 har man i stället tagit in regler om dessa saker vilket kan ifrågasättas. FKV 01 är i mitt tycke en blandning av gott men dessvärre också en hel del onödigt ont.

A. Förtjänster i FKV 01

Allmänt kan sägas att de nya villkoren är väl formulerade. Förtjänsten för detta tillkommer säkerligen professor Honka.

Relationen till FAL 94 regleras i FKV 01 § 1:2. FAL 94 tillämpas endast om annat inte följer av villkoren eller försäkringsavtalet. Man har alltså utnyttjat disposiviteten om sjöförsäkring i FAL 94. Detta innebär att bestämmelserna om sjöförsäkring i FAL 33 fortfarande kan ha relevans.

I fråga om försäkring genom mäklare tillämpas Lag om försäkringsmäklare 19.2.1993/

251 som uppenbarligen tillkommit genom EU-direktiv. En ny bestämmelse härom ingår i FKV 01 § 5.

Den främsta nyheten är att systemet med separata försäkringsklausuler enligt FKV 68/89 avskaffats. Reglerna om försäkringens omfattning ingår nu i villkoren (FKV 01 §§ 6–13). Här definieras enskilda risker och skador och beskrivs tre alternativ av försäkringsskydd, nämligen fulla villkor, fulla villkor med begränsning och begränsade villkor. Försäkring på fulla villkor är såsom tidigare en allriskförsäkring.

I fråga om bärgarlön är de nya villkoren något otympligt skrivna. En kaskoförsäkring bör i motsats till kaskointresse förutom totalförlust också alltid omfatta bärgarlön. Detta borde sägas ut i FKV 01 § 10, vars rubrik borde ändras till totalförlust och bärgarlön. Att ta in bärgarlön som en avvärjningskostnad genom FKV 01 § 64:2 är en omväg. I mitt tycke är bärgarlön en risk som tydligt borde omfattas av varje kaskoförsäkring. Så var det i FKV 68/89.

Härav följer att FKV 01 § 7:2:1 borde ändras att omfatta totalförlust och bärgarlön enligt § 10 och att FKV 01 § 64:2 vore onödig. Om man överhuvud skall behandla tilläggsförsäkringar i civila kaskovillkor, vilket gjorts i FKV 01 § 18, borde FKV 01 § 18:1 om kaskointresse ändras till att varken omfatta bärgarlön eller avvärjningskostnader.

I fråga om begränsade villkor är FKV 01 § 7:3 i mitt tycke felaktigt skriven. Begränsade villkor bör alltid ha totalförlust och bärgarlön som grund. Detta grundvillkor kan endast utvidgas med gemensamt haveri och/eller kollisionsansvar (jfr NSP 96/99 §§ 10–5–7). Däremot kan inte is-, maskin-, partiella skador eller andra enskilda risker försäkras separat för sig. Enligt sin ordalydelse tillåter FKV 01 § 7:3 detta och borde därför ändras.

I FKV 01 § 16 ingår en bestämmelse om samverkande skaderisker. Regeln är välkommen fastän principen länge tillämpats i finsk

dispaschörspraxis där den kallats samverkande skadeorsaker.

Berikandeförbudet i FKV 01 § 17 är nytt och saknas uppenbarligen i NSP 96/99 och SKV 00. Då det utesluter taxerade poliser, som väl gäller för nästan alla kaskoförsäkringar, har det knappast någon praktisk betydelse.

I FKV 01 § 19 ingår en ny regel om försäkringsgivarens informationsplikt. Den hänvisar till FAL 94 § 9 och är synbarligen den enda bestämmelsen i FKV 01 som baserar sig på FAL 94.

Taxerad polis behandlas i FKV 01 § 22. Då kaskoförsäkringar nästan uteslutande tecknas som taxerade poliser borde denna regel kanske utökas med bestämmelsen i FKV 68/89 § 4:4 att försäkringen avser överenskommet värde om inte annat uttryckligen angivits.

FKV 01 § 25 har en ny regel som utesluter direct action mot försäkringsgivaren från en skadelidande tredje mans sida i sådana fall där försäkringstagarens ersättningskyldighet mot tredje man omfattas av kaskoförsäkringen. Frågan var inte tidigare uttryckligen reglerad, kanske beroende på att försäkringen enligt FKV 68/89 § 38 aldrig gällde till förmån för någon annan än försäkringstagaren om inte därom antecknats i försäkringsbrevet eller ett tillägg därtill. Då denna regel kvarstår i FKV 01 §§ 2 och 82 frågar man sig om FKV 01 § 25 är nödvändig.

I FKV 01 § 26 ingår bestämmelser om koassurans och ledande försäkringsgivare. Regeln är välkommen emedan koassuransförhållanden inte reglerades i FKV 68/89.

Försäkringstagarens stränga upplysningsplikt vid avtalets ingående definieras i FKV 01 § 27. Däremot saknas regeln om denna plikt efter avtalets ingående (jfr FKV 68/89 § 35:2, SKV 00 § 10). I FKV 01 § 28 finns en ny regel om bristfällig, felaktig, vilseledande eller underlåten upplysning som försäkringsgivaren borde ha vetat om eller som är betydelselös samt om försäkringsgivarens plikt att omedel-

bart reagera i fråga om bristande upplysningsplikt (jfr NSP 96/99 §§ 3–5–6, SKV 00 § 9:6–7). Den nya regeln är viktig emedan upplysningsplikten i vår dispaschörspraxis på 1990-talet bedömts till försäkringsgivarens förmån också i frågor som försäkringsgivaren uppenbarligen borde ha haft vetskap om.

I FKV 01 §§ 91–92 ingår nya regler om kostnaderna av ett dispaschörsförfarande (jfr NSP 96/99 § 5–5, SKV 00 § 44). För dispaschörens kostnader och arvode svarar försäkringsgivaren även när försäkringstagaren begärt utredningen, om inte ersättningsanspråket är uppenbart ogrundat. I fråga om parternas kostnader kan dispaschören, ifall det yrkas, ålägga en part att helt eller delvis ersätta motpartens kostnader enligt vad finsk lag stadgar om rättegångskostnader. Detta är en avsevärd förbättring för försäkringstagaren emedan vår föregående dispaschör alltid ålade den part som begärt utredningen att betala dispaschörens kostnader och arvode men aldrig tog ställning till parternas egna kostnader.

B. Brister i FKV 01

Som nämnts har FKV 01 tyvärr inte anammat de utvidgningar av försäkringsskyddet som gjorts i NSP 96/99 och SKV 00. Vissa andra moderniseringar av FKV 68/89 har också underlåtit. Dessutom har en tidigare regel i FKV 68/89 §§ 12:6 och 12:8 bortfallit. Med detta avses följande saker.

I Norge och Sverige ersätts primär- och följdskador på grund av konstruktionsfel på alla av klassen godkända fartygsdelar och cylinderfoder även om de endast företer repor. Enligt FKV 01 §§ 11 och 15:2 (jfr NSP 96/99 § 12–4, SKV 00 § 7:1b) ersätts inga konstruktionsfel vare sig på maskineri eller andra delar av fartyget och cylinderfoder endast om de företer sprickor.

I Norge och Sverige omfattar kaskoförsäkringen bunker- och all smörjolja samt konst- och prydnadsföremål men enligt FKV 01 § 14

(jfr NSP 96/99 § 10–1, SKV 00 § 1) ingår av detta endast beständiga hydraul-, system- och smörjoljor.

Sverige har redan för 25 år sedan avskaffat regeln om försäkringstagarens särskilda bevisbörda då fartyget sprungit läck medan det var flott. Enligt FKV 01 § 43:3 (jfr NSP 96/99 § 3–22, SKV 00 § 12) vidhålls denna regel enligt norsk förebild.

I Norge och Sverige sker premieåterbäring vid uppläggning och då försäkringen upphör i förtid alltid pro rata parte temporis. Enligt FKV 01 §§ 51:4, 53, 54 och 81:1–2 (jfr NSP 96/99 § 6–5, SKV 00 §§ 14:3 och 15) gäller detta inte vid bortfall av försäkrat intresse eller uppsägning av försäkringsgivaren som berättigas till s.k. korttids- eller resepremie. En sådan premie medför alltid mindre ristorno och kan inte kontrolleras vilket är lätt vid pro rata beräkning. För korttids- eller resepremier finns inga bindande premiegrunder varför den bestäms efteråt enligt försäkringsgivarens godtycke.

I Norge och Sverige är försäkringsgivarens uppsägningstid vid försenad premiebetalning 14 dagar men enligt FKV 01 §§ 52 och 78:4 (jfr NSP 96/99 § 6–2, SKV 00 § 22:2e) endast 7 dagar. I mitt tycke borde man i Norden ha samma uppsägningstid.

I Norge och Sverige ersätts rederiinspektörs skäligen eller nödvändiga kostnader för resa och logi i samband med haveri eller reparation som är ersättningsgill. Enligt FKV 01 § 68 (jfr NSP 96/99 § 4–5, SKV 00 §§ 7:5c och 31) ersätts dessa kostnader däremot inte.

I Sverige måste försäkringsgivaren betala både ersättningsgilla kollision- och GH-skador till försäkringstagaren utan att invänta kollisionssuppgörelsen eller dispaschen. I Norge och enligt FKV 01 § 71 (jfr NSP 96/99 § 4–10, SKV 00 § 45:1) gäller detta endast GH-skador. Men också i fråga om kollisionsskador borde FKV 01 § 71 ha erkänt försäkringsgivarens förstahandsansvar. Det är inte tillfyllest att regeln kanske följs i praxis utan

den borde vara fastslagen.

I Norge och Sverige måste försäkringsgivaren ge skäligt förskott för ersättningsgilla haveriskador oberoende av om försäkringstagaren redan betalat dem eller inte. Enligt FKV 01 § 73 (jfr NSP 96/99 § 5–7, SKV 00 § 41:1) finns ingen sådan skyldighet. Det är inte tillräckligt att regeln kanske följs i praxis utan den borde fastslås i villkoren.

Däremot har reglerna i FKV 68/89 §§ 12:6 och 12:8 utan förklaring bortfallit i FKV 01. De tillkom 1968 på redarinitiativ och avsåg att osjövärdighet alltid skulle bedömas enligt bonafideregeln medan culpa enbart skulle gälla för brott mot säkerhetsföreskrifter som inte innebar osjövärdighet. Som bekant kan osjövärdighet ofta också innebära brott mot säkerhetsföreskrifter. Man ville undvika den dubbelprövning enligt både bonafide- och culpa-regeln som accepteras i Norge och Sverige. Dessa specifika finska kaskoregler har fungerat problemfritt sedan 1968. I mitt tycke är det en förlust för försäkringstagarna att dessa bestämmelser bortfallit.

Alla dessa brister kan ha ekonomisk betydelse för försäkringstagaren, särskilt konstruktionsfel, cylinderfoder, bunkerolja samt rederiets resekostnader vid ersättningsgilla haverier och reparationer. Jag förstår inte de finska kaskobolagens njugghet i dessa villkorsfrågor. Jag fattar inte heller rederisidans flathet att inte insistera på likvärdigt försäkringsskydd som i Norge och Sverige. Enbart dessa villkorskillnader kan leda till en viss fanflykt från FKV 01. Det finns inga skäl för finska redare att acceptera sämre skydd än i våra grannländer.

C. ISM-koden

Genom FKV 01 § 35 införs ISM-koden i våra nya kaskovillkor. Försäkringens giltighet görs beroende av ikraftvarande ISM-certifikat genom speciella sanktioner. Om giltigt ISM-intyg inte finns för både redaren och fartyget

upphör försäkringen omedelbart i första godkända hamn. Den träder åter i kraft om ett nytt giltigt intyg erhålls före försäkringstidens utgång. Dessa regler är värda närmare kommentarer eftersom de saknar stöd både i ISM-koden och i internationella kaskovillkor.

ISM-koden kräver nämligen inte att den skall beaktas i försäkringssammanhang. Den är en SOLAS-bestämmelse och avser att öka säkerheten till sjöss vilket i och för sig är i försäkringsgivarnas intresse. Koden är lag i Finland (F 26.1.1996/66) och därmed en gällande säkerhetsföreskrift enligt FKV 01 § 44 trots att den inte uttryckligen betecknas som en säkerhetsföreskrift i villkoren. Även utan specifika villkorsregler kan kaskobolagen därför åberopa koden vid haverier som befaras bero på brott mot dess bestämmelser. Detta borde helt säkerställa försäkringsgivarnas intressen.

På detta sätt har ISM-koden mig veterligen uppfattats i internationell kaskoförsäkring. Man har inte infört koden i sina kaskovillkor och allra minst gjort försäkringens giltighet beroende av ikraftvarande ISM-intyg. I likhet med andra SOLAS-regler låter man koden påverka kaskoförsäkring som en allmän säkerhetsföreskrift. Varken SKV 00 eller NSP 96/99 innehåller bestämmelser om koden förutom att begreppet "designated person" tycks i Norge ha inarbetats i NSP 96/99 § 3–36. Motsvarande identifikationsregel finns i FKV 01 § 50:3.

I denna belysning är det oförståeligt att Finland som enda land i världen infört ISM-koden i sina kaskovillkor. Speciellt sanktionen att försäkringen automatiskt uppgör i första hamn vid avsaknad av något ISM-intyg är en väsentlig försämring av försäkringsskyddet. Den utesluter försäkring av fartyg utan ISM-intyg och all ersättning även för haverier som inte beror på brott mot koden. I mitt tycke har sanktionen ingen grund i kaskomässig riskbedömning och fråntar redare och panthavare berättigat försäkringsskydd.

Det verkar därför som om våra kaskovillkor använts för att implementera ISM-koden utan att beakta de försäkrades intressen. Varför rederisidan godkänt detta är en gåta.

D. Identifikation

I FKV 01 §§ 49–50 och 83–85 har reglerna om identifikation väsentligt utökats jämfört med FKV 68/89 § 36:3. SKV 00 § 13 vidhåller dock vår tidigare regel och lämnar andra identifikationsfrågor att avgöras enligt allmänna rättsregler. Även jämfört med NSP 96/99 §§ 3–36–38 går våra nya regler, speciellt FKV 01 § 50, betydligt längre. I Finland har man uppenbarligen valt att redan i kaskovillkoren försöka avgöra identifikationsfrågorna vilket avviker från vad man gjort i Norge och speciellt i Sverige. Detta torde också gälla i relation till vad man gjort i andra utländska kaskovillkor.

Mina kunskaper är otillräckliga för att bedöma om de nya bestämmelserna motsvarar allmänna finska rättsregler om identifikation. Jag antar att så är fallet. Jag undrar dock om de nya reglerna verkligen behövs i finsk kaskoförsäkring där identifikation inte tidigare varit något problem. ISM-koden medför kanske vissa specifika identifikationsfrågor men de behöver inte lösas i kaskovillkoren. Om identifikation är en central fråga i ett ersättningsfall går saken högst sannolikt till dispasschören varvid advokater används för att bedöma alla juridiska frågor. I mitt tycke är reglerna onödiga eftersom de är ytterst svårförståeliga för andra än jurister och inte heller är påkallade av något särskilt behov.

Inordiska kaskovillkor har försäkringsskyddet alltid omfattat uppsåt och oaktsamhet av personer i fartygets tjänst (FKV 68/89 § 36:3). Denna regel kvarstår (jfr FKV 01 § 50:4–5, NSP 96/99 § 3–36–1, SKV 00 § 13) men har preciserats genom uttrycket "i sjömanstjänst". Redan detta kan innebära en minskning av tidigare försäkringsskydd.

Men enligt FKV 01 § 50:6 kan även brott

mot säkerhetsföreskrifter åberopas mot personer i sjömanstjänst. Ordalydelsen är tyvärr diffus och även befälhavare eller besättningsmedlemmar kan kanske tolkas vara skyldiga att på försäkringstagarens vägnar följa säkerhetsföreskrifter eller övervaka dem. Är detta att utöva sjömanstjänst eller något annat? Avser regeln endast ombordvarande ”designated persons” eller också andra personer i sjömanstjänst? Gäller regeln också ISM-koden fastän den inte i villkoren (FKV 01 §§ 35 och 44) uttryckligen betecknats som en säkerhetsföreskrift?

FKV 01 § 50:6 är i mitt tycke en mycket svårförståelig bestämmelse som kan innebära en allvarlig försämring av försäkringskyddet. Den borde absolut klarifieras.

E. Tilläggsförsäkringar

FKV 01 §§ 18, 66 och 87 rör tilläggsförsäkring av utökat kollisionsansvar upp till fartygets ansvarsbegränsningsbelopp och av vissa särskilda intressen utan angivande av försäkringsvillkor. I mitt tycke hör de inte hemma i villkor för civil kaskoförsäkring och borde utgå. Ingen av dessa tilläggsförsäkringar nämns i våra tidigare villkor (FKV 68/89) och ingår inte heller i moderna kaskovillkor vare sig i Norden (jfr NSP 96/99, SKV 00) eller annorstädes. Det har dock sagts mig att reglerna tillkommit för att uppfylla försäkringsgivarens informationsplikt enligt FKV 01 § 19 som ju baserar sig på FAL 94.

Detta är för mig en felbedömning. De nämnda tilläggsförsäkringarna är perifera jämfört med många andra som har mycket större ekonomisk betydelse för redare. Av dessa nämns i FKV 01 § 18 kursoriskt endast kaskointresse- och krigsförsäkring utan försäkringsvillkor. Däremot saknas hänvisningar till olika former av avbrotts- och förseningsförsäkringar som kan ha stor betydelse för många redare. Nya tilläggsförsäkringar skapas dessutom hela tiden av kreativa mäklare och listan

över möjliga tilläggsförsäkringar för fartyg är aldrig fullständig.

Det är därför en utopi att tro att tillräcklig information om tilläggsförsäkringar kan ges i FKV 01. Denna information måste skötas vid förhandlingar med enskilda kunder med beaktande av deras individuella behov. Så sköts saken internationellt och så har den hittills också skötts i Finland. Man skall komma ihåg att FKV 01 ersätter FKV 68/89 som enbart reglerade civil kaskoförsäkring. Tilläggsförsäkringar är helt ovidkommande såvida de inte påverkar den civila kaskoförsäkringen. För dem borde i stället skapas egna finska försäkringsvillkor. Därför anser jag att reglerna i FKV 01 om tilläggsförsäkringar är överflödiga.

F. Redaktionella synpunkter

I fråga om utformningen av FKV 01 har jag två synpunkter. För det första är de nya villkoren onödigt långa. FKV 01 omfattar inte mindre än 92 §§ jämfört med endast 41 §§ och sex klausuler i våra tidigare kaskovillkor FKV 68/89 och endast 48 §§ i de nya svenska villkoren SVK 00. Detta beror främst på alla nya regler om ISM-koden, identifikation, tilläggsförsäkringar och försäkring av tredje mans intresse (FKV 01 §§ 82–86). Här borde en kritisk sovring ha skett.

Jag kan förstå att många aspekter kan verka lockande att lösa. Men i sådant fall borde de motsvara akuta behov. Varken tidigare finska eller svenska kaskovillkor innehöll motsvarande regler men fungerade bra i över 30 års tid. SKV 00 har därför inte ändrat reglerna i dessa frågor. Också i Norge och i andra utländska kaskovillkor har inga större förändringar skett. Jag tror därför att FKV 01 fått en barlast av bestämmelser som är ganska onödiga.

Däremot har i mitt tycke försäkringstagarnas behov att i FKV 01 bli tydligt upplysta om centrala frågor som deras skyldigheter och försäkringens upphörande i förtid inte blivit

tillräckligt tillgodosedda. Dessa regler är utspridda under olika rubriker i villkorstexten men sammanfattande bestämmelser med hänvisningar till detaljreglerna saknas. Jag tänker särskilt på försäkringstagarens upplysningsplikt och informationsskyldighet i olika sammanhang jämte påföljderna av brott mot dem och på de sex fall (FKV 01 §§ 27:2, 32, 33:2, 35:2, 41:2 och 54) där försäkringen upphör automatiskt i förtid utan uppsägning.

I dessa frågor kan de nya villkoren vara svåra att förstå. Rederimänniskor är vanligen praktiker men kanske mindre vana att tolka långa försäkringsvillkor. Denna synpunkt kunde kanske ha beaktats i högre grad än vad som nu skett. Inom konsumentförsäkring har finska försäkringsbolag vinnlagt sig om detta och lyckats rätt bra i mitt tycke.

G. Slutord

Ovanstående synpunkter framfördes sommaren 2001 till den finska kaskorevisionens styrgrupp men fann ingen genklang. De upprepas i denna artikel eftersom de ändå kan ha sitt intresse och åtminstone belyser de viktigaste skillnaderna mellan FKV 01 och NSP 96/99 respektive SKV 00. Facit är att man i FKV 01 i förvånansvärt hög grad valt att avvika från grannländernas nya kaskovillkor i centrala frågor som försäkringsskyddets omfattning och ISM-kodens ställning. Man har inte heller beaktat möjliga sakliga och redaktionella moderniseringar.

Framtiden får utvisa om vägvalen är riktiga. Själv tror jag att finska redare och kaskobolag hade varit mera betjänta av nya villkor som står möjligast nära de norska och svenska och också andra utländska kaskovillkor. De bygger på betydligt större kaskomässig och juridisk expertis och erfarenhet än i Finland och troligen också på grundligare förarbeten. Förmodligen har detta förbisetts eller undervärderats vid den finska villkorsrevisionen. I

mina ögon är FKV 01 inte något optimalt villkorsresultat.

Den främsta bristen är att FKV 01 ger betydligt sämre försäkringsskydd än NSP 96/99 och SKV 00. Visserligen hindrar FKV 01 inte avtal om andra villkor men så har alltid varit fallet. Det är paradoxalt att finska bolag i Sverige tecknar kasko enligt SKV 00 men erbjuder finska redare sämre villkor. Jag förstår inte vad de finska kaskobolagen tror sig vinna genom denna marknadsföring och varför de finska redarna accepterat detta. Men det sägs att man varit enig.

En annan brist i FKV 01 är avsaknaden av villkorskommentarer. Jag trodde att villkorsuppdraget även omfattade kommentarer såsom för NSP 96/99 och SKV 00. Kanske jag har misstagit mig eller så har kommentarerna bortfallit av andra orsaker. I varje fall är det synd eftersom officiella kommentarer hade varit nyttiga speciellt för försäkringstagarna. Redan bestämmelsen i FKV 01 § 1:2 och dess praktiska applikationer i olika fall skulle kräva vägledning.

Personligen rekommenderar jag därför inte kaskoförsäkring enligt FKV 01 utan skulle hellre välja NSP 96/99 eller SKV 00. Av dessa två alternativ föredrar jag SKV 00 eftersom de står närmare de tidigare finska villkoren FKV 68/89 och är koncisare och mera lättfattliga än NSP 96/99. Härvid skulle jag kräva att inget skilt is- eller maskinavdrag eller avdrag för skadestånd till tredje man enligt SKV 00 §§ 34-35 och 38:2 tillämpas, vilket borde kunna uppnås.

FVK 01 § 11:2 fastställer maskinavdraget till 25 % före beaktande av självrisk, medan Norge och Sverige (jfr NSP 96/99 § 12-16, SKV 00 § 35) endast talar om avtalat maskinavdrag. Villkorstexten i våra grannländer är på denna punkt betydligt smidigare än vår. Dessa synpunkter borde egentligen ha framförts redan under punkt B angående brister i FKV 01.