

Juhlajulkaisu
Esko Hoppu
1935 – 15/1 – 2005

Toimittajat

Heikki Halila

Mika Hemmo

Lena Sisula-Tulokas

Tilausosoite

Suomalainen Lakimiesyhdistys

Kasarmikatu 23 A 17

00130 Helsinki

p. (09) 6120 300

f. (09) 604 668

sly@lakimies.org

www.lakimies.org

© 2005 Suomalainen Lakimiesyhdistys ja kirjoittajat

Kannen ja taiton suunnittelu: Heikki Kalliomaa

Esko Hopun valokuva s. VII Atelier Nyblin

ISSN 0356-7222

ISBN 951-855-239-8

Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 2005

Hannu Honka

Finska kaskoförsäkringsvillkor för fartyg

Bakgrund

Lagen om försäkringsavtal från år 1933 hade klara drag av konsumentskydd och många bestämmelser var tvingande så att man inte genom försäkringsvillkor kunde avvika från dem till förmån för försäkringsgivaren. Stora delar av lagen var dock av dispositiv natur. I denna lag ingick också bestämmelser om särskilda försäkringsavtal. I 2 kapitlet reglerades transportförsäkring, men kapitlet gällde huvudsakliga sjöförsäkring. I 59 § 1 moment beskrevs sjöförsäkring på följande sätt:

”Med sjöförsäkring förstås – – försäkring mot fara, för vilken det försäkrade intresset utsättes under sjötransport. Omfattar försäkring jämte sjöfara tillika annan fara, den där står i samband med transporten, vare försäkringen i sin helhet att anse såsom sjöförsäkring.”

Beskrivningen motsvarar fortfarande i generella drag uppfattningen om vad som skall anses utgöra sjöförsäkring. Frågan är viktig av processuella hänsyn då Finlands dispaschör genom partikulärdispasch avgör sjöförsäkringsärenden.

Sjöförsäkringen består av olika försäkringar. På redarsidan utgörs grundförsäkringarna av kasko och P & I (Protection & Indemnity). Kaskoförsäkringen skyddar mot skador på fartyget. Kaskoförsäkringen innehåller också en ansvarsdel, varvid den viktigaste är försäkring mot kollisionansvar. P & I försäkringen täcker olika typer av redaransvar. Det finns också kompletterande försäkringar för redaren. Exempelvis en kaskointresseförsäkring kan tecknas mot totalförlust, medan kaskoförsäkringen samtidigt begränsas till ett lägre värde genom försäkringsbeloppet. På så sätt kan förmånlig prissättning uppnås. På lastsidan är den huvudsakliga försäkringen varutransportförsäkring avsedd att täcka sjötransport.

I det följande behandlas endast kaskoförsäkring. I Finland har nya villkor nyligen lanserats och min avsikt är att beröra bakgrunden till dem samt behandla huvudpunkterna i villkoren.

År 1994 stiftades lagen om försäkringsavtal (FAL) och med den upphävdes ovan nämnda 1933 års lag. I FAL, som gör en skillnad mellan personförsäkring och skadeförsäkring, ingår inte särskilda regler om de typer av försäkringsavtal som ingick i 1933 års lag. Därmed beskrivs ej heller sjöförsäkringen. FAL är tvingande på ett sätt som närmare anges i 3 §. Enligt FAL 3 §

3 moment gäller den tvingande regleringen dock inte vid sjöförsäkring eller annan transportförsäkring förutsatt att försäkringen har tecknats av en näringsidkare. FAL beaktar närmast skyddet av försäkringstagare och den försäkrade som har konsumentställning. Därmed är den inte till alla delar en lämplig grund för rena kommersiella försäkringsavtal. Då dessutom särskilda bestämmelser om sjöförsäkring saknas bör vakuumet vid behov utfyllas med försäkringsvillkor.

Allmänna sjöförsäkringsvillkor för fartyg (ASF) lanserades i Finland år 1968. De blev granskade år 1989. Vissa ytterligare ändringar gjordes i dessa villkor under åren. ASF:s beredning påbörjades redan år 1958 då styrelsen för Sjöförsäkringsbolagens Förening tillsatte en kommitté med uppdrag att uppgöra förslag till nya villkor. Ett första förslag överlämnades till föreningen år 1963 och utvecklades sedan efter diskussioner och justeringar till ASF.

ASF var anknuten till de utgångspunkter som ingick i ovan nämnda 1933 års lag. Då FAL stiftades var det uppenbart att ASF inte mera var koordinerad med den gällande lagstiftningen. ASF var inte utsatt för FAL:s tvingande reglering, men till den del som ASF inte reglerade ett spörsmål skulle i princip utfyllning ske med hjälp av FAL. Man försökte motarbeta diskrepansen mellan ASF:s gamla ram och den nya FAL med en ”slip” till ASF. Enligt denna ”slip” skulle i försäkringsförhållandet 1933 års lag och inte FAL beaktas. En så betydelsefull fråga kunde dock inte på sikt arrangeras endast med ett tillägg i form av en ”slip”. Rederi- och sjöfartsnäringen hade dessutom genomgått fundamentala förändringar och utvecklingen i lagstiftningen hade lett till ett läge där ASF inte mera kunde på ett förnuftigt sätt tillämpas. ASF hade helt enkelt blivit föråldrad och en totalreform var av nöden. År 1998 inleddes arbetet med nya kaskoförsäkringsvillkor. Den grundläggande utgångspunkten i arbetet var att så många av berörda intressenter som möjligt skulle höras. På detta sätt kunde balanserade villkor skapas.¹

Efter omfattande diskussioner lanserades Finska kaskoförsäkringsvillkor för fartyg 2001 (FKV) år 2002. Årtalet 2001 hänvisar till tidpunkten då det faktiska arbetet hade blivit slutfört.

Vid beredningen av FKV stod det klart att man skulle arbeta sig fram till villkor som uppfyllde både förväntningar på den finska marknaden och som dessutom vid behov kunde användas på den internationella marknaden. I beredningsskedet gjordes jämförelser med många andra villkor på marknaden. En viktigt källa var Norsk Sjöförsäkringsplan 1996 vars första version lanserades år 1997. Därefter har mera justeringar vidtagits. I Sverige inleddes arbetet för utarbetande av nya Allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor. De lanserades år 2000. Också andra villkor, främst i England och Tyskland, beaktades som bakgrund. Det viktiga var emellertid att göra ett självständigt arbete där utvecklingen på marknaden beakta-

¹ I arbetet deltog både försäkringsgivar- och försäkringstagarintressen med en neutral ordförande. Arbetet försiggick i två skeden. Ett första utkast utarbetades av en arbetsgrupp för kaskovillkor bestående av: Hannu Honka (ordf), Olli Kytö, Bo Lindh, Tuomo Rantaniemi och Juha Silván. Som konsulter fungerade Nils-Gustaf Palmgren och Mats Lassenius. En representant från Sjöförsäkringsbolagens Förening deltog vid behov. Det andra skedet där villkoren slutgiltigt gavs innehåll skedde i en styrgrupp bestående av: Hannu Honka (ordf), Harri Ek, Jan Hanses, Olli Kytö, Dan Mikkola, Juha Silván och Lars Trygg. En representant från Sjöförsäkringsbolagens Förening deltog vid behov. Clara Anttila fungerade som sekreterare i båda grupperna.

des. Här kan nämnas att man i England sedermera har förnyat kaskovillkoren. Det på gamla traditioner baserade systemet med Institute Time Clauses – Hulls, jämte vidtagna ändringar, har upphört. Numera utgörs grunden av International Hull Clauses 01/11/02. Institute Time Clauses – Hulls från år 1995, de sista i Time Clauses format, var inte långlivade. De hade ingen kommersiell livskraft på grund av motstånd främst från redare med grekiska intressen. Internationella harmoniseringsplaner har diskuterats inom CMI, men jag har redan år 1998 uttalat att försöken är något orealistiska. Det är fråga om en produkt som man skall konkurrera med. Vissa frågor kunde dock tänkas vara utanför konkurrens och därmed ligga inom ramen för harmoniseringsmöjligheterna, exempelvis regleringen av sjösäkerheten i försäkringsrättsligt sammanhang.

Vid beredningen av FKV visade det sig att bestämmelserna i FAL för det mesta inte löste frågeställningar aktuella vid kaskoförsäkring av fartyg. Till den del som reglering ingick i FAL ansågs den oändamålsenlig för kommersiell kaskoförsäkring av fartyg. För att undvika tillämpningen av FAL var det nödvändigt att införa bestämmelser i FKV. Detta ledde till att villkoren blev extensiva, åtminstone om man jämför med ASF.

Vid beaktandet av utvecklingstrenderna i internationell sjöfart var en av de viktiga utgångspunkterna i arbetet att avväga på vilket sätt administrativa sjösäkerhetskrav skulle få genomslagskraft i kaskoförsäkringen. Det föreligger ett samband mellan det administrativa och det försäkringsmässiga, men å andra sidan skall försäkringsmarknaden inte fungera som en myndighet. Strävan är att genom försäkringen ge ett skäligt skydd för redaren mot oförutsedda händelser. Avvägningen med hänsyn till sjösäkerhetsutvecklingen var inte helt problemfri. Det är ofta fråga om värderingar som inte exakt kan omformas till villkor med klara gränsdragningar.

Utvecklingen hade också lett till behovet att precisera vissa för sjöfarten typiska förhållanden i villkoren. En stor del av dessa preciseringar har kanaliserats via fareökningsreglerna. En del av preciseringarna anger följderna för brott mot villkoren (exempelvis klassningskravet, FKV 33 §), medan andra uppställer endast en förpliktelse varvid sanktionen är av allmän natur (exempelvis varvsanlöp, FKV 37 §).

I FKV anges det regelmässigt att förpliktelser och annat ligger hos försäkringsgivaren eller försäkringstagaren. Den valda terminologin förklaras av det faktum att enligt FKV 2.2 § gäller försäkringen endast till förmån för försäkringstagaren. Andra försäkrade är inte automatiskt med, i motsats till vad som gäller enligt den norska sjöförsäkringsplanen. FKV ger dock enligt 82 § möjlighet att omfatta även andra försäkrade än försäkringstagaren, exempelvis en panthavare. Detta förutsätter dock explicita arrangemang. I grundstrukturen behövs reglering endast för försäkringstagaren. Då försäkringen gäller till förmån för annan försäkrad behövs kompletterande regler. Dessa ingår i ett särskilt avsnitt i FKV. Särskilt av FKV 82.2 § framgår skillnaderna mellan försäkringstagarens och den försäkrades ställning. Beträffande en försäkrad behövs vissa ytterligare regler, exempelvis regler om identifikation enligt FKV 84 och 85 §.

I det följande berör jag endast vissa delar av FKV.

Försäkringens omfattning

ASF innehöll ett system med klausuler genom vilka man närmare reglerade försäkringens omfattning. Klausulerna ingick i ASF efter de egentliga villkoren och var åtminstone för icke-insatta personer svåra att överskåda. Den mest omfattande täckningen erhöles genom klausulen ”mot sjöfara”, men det var möjligt att överenskomma om visst ytterligare skydd.

I FKV utgår man från en allriskprincip genom att det i 6.1 § anges att försäkringen omfattar sjöfara och varje annan fara. Givetvis har denna allriskprincip sina gränser, men också utvidgningar, som närmare anges i FKV. Man brukar ofta göra en skillnad mellan försäkrade risker och försäkrade skador. Försäkringen kan vara en allriskförsäkring men täckta skador är begränsade. Om exempelvis fartyget endast har försäkrats mot totalförlust är det fråga om en allriskförsäkring men alla skador som uppstår med anledning av i och för sig försäkrade risker ersätts inte. I FKV gör man dock medvetet inte en sådan systematisk skillnad, utan vägledande för regleringen har varit pragmatiska hänsyn. Den grundläggande utgångspunkten enligt FKV är att försäkringstagaren kan välja mellan att teckna försäkringen med ”fulla villkor” med ”fulla villkor med begränsning” eller med ”begränsade villkor”. Tecknas försäkringen med fulla villkor omfattar den partiell och enskild skada på fartyget, isskada, totalförlust, maskinskada och materialfel, bidragsskyldighet vid gemensamt haveri samt kollisionansvar. Då det ofta inte är behövligt med att få skydd mot isskada, kan detta skydd utelämnas. Särskilt för gamla fartyg kan svårigheter uppstå med försäkring mot maskinskada. Därmed kan skyddet mot maskinskada och materialfel också utelämnas. I dessa två uteslutningsfall (is, maskin) är det fråga om fulla villkor med begränsning.

Allrisknaturen har sina praktiska följder exempelvis i fråga om bevisbördan. Enligt FKV 55 § skall försäkringstagaren visa att skadan är ersättningsgill. Dessutom skall försäkringstagaren visa skadans storlek. Vid allriskförsäkring behöver bevisbördan inte alltid vara särskilt krävande då det gäller att fastslå att risken omfattas av försäkringen. Däremot är det självklart att som risk betraktas endast risk i försäkringsrättslig bemärkelse. Man beskriver detta ofta som en plötslig utifrån påverkande oförutsebar händelse. Denna syn framgår också av FKV 15.3 §.2 e) punkten enligt vilken försäkringsgivaren inte ansvarar för skada, förlust eller kostnad som har orsakats av eller kan hänföras till att fartyget och dess tillbehör har använts i enlighet med sitt ändamål. Som sagt vissa avvikelser från en sådan bedömning ingår i FKV. FKV kan inte endast beskrivas med hjälp av sådana allmänna utgångspunkter. Exempelvis då försäkringen gäller mot materialfel avgörs skyddet enligt något andra premisser som närmare framgår av FKV 11.5 §.

Jag kan inte här behandla all de detaljer som utöver det ovan nämnda påverkar försäkringens omfattning. Samtidigt bör beaktas att utöver de grundläggande utgångspunkterna påverkas försäkringsskyddet av vissa allmänna förpliktelser för både försäkringsgivaren och försäkringstagaren (exempelvis upplysningsplikt vid försäkringsavtalets ingående, FKV 27 §) samt av vissa för kaskoförsäkring särartade förhållanden (exempelvis försäkringstagarens skyldighet att ha fartyget kontinuerligt klassat, FKV 33 §).

Av de grundläggande utgångspunkterna bör nämnas krigsrisker. Man gör av hävd en skillnad mellan civil kaskoförsäkring och krigskaskoförsäkring. Enligt FKV 15.1 § utesluts krigsrisker från försäkringsskyddet. Det viktiga är att en hänvisning görs till gällande finska krigsförsäkringsvillkor för fartyg. Dessa krigsförsäkringsvillkor avgör om risken är av civil natur eller krigsnatur. Tills vidare gäller i Finland krigsförsäkringsvillkor för fartyg från år 1971, men nya krigsvillkor skall lanseras i en snar framtid. De nya villkoren kommer inte att ändra beskrivningen av de risker som faller under krigsförsäkringen.. Utöver vad som naturligen upplevs vara krig eller krigsliknande händelse gäller krigsförsäkringen också då förlust eller skada har föranletts av strejk. Detta är en viktig punkt, emedan egentliga strejker men uppenbart också fackföreningsblockader kan leda till skaderisk för fartyget. Exempelvis kan bunkerbehov eller risk för lastskada uppstå på grund av en kampåtgärd. Fartygets förflyttning till annan hamn kan under sådana omständigheter vara en ersättningsgill avväjningsåtgärd i försäkringsrättslig bemärkelse. Försäkringsersättning förutsätter dock att fartyget har krigskaskoförsäkring. En civil kaskoförsäkring skulle inte ersätta avväjningskostnaderna som föranletts av strejk.

Om försäkringsgivarens ansvar

I FKV ingår ett antal stipulationer om försäkringsgivarens särskilda förpliktelser. En av de få hänvisningarna till FAL påträffas i samband med försäkringsgivarens informationsplikt. Denna informationsplikt bestäms enligt FKV 19 § såsom i FAL 9 § anges. Förutsättningen för ett sådant ansvar för försäkringsgivaren är enligt FKV att han har förfarit oaktsamt.

I kommersiell kaskoförsäkring är det mera regel än undantag att parterna i försäkringsavtalet kommer överens om försäkringsvärdet. Denna traditionella syn har bibehållits i FKV 22 §. En sådan taxerad polis anger vad som skall ersättas vid totalförlust, utan att behov föreligger att utreda fartygets marknadsvärde före totalförlust. Enligt FKV 22 § gäller den taxerade polisen dock inte om försäkringstagaren vid avtalets ingående har lämnat uppgifter som var missvisande för bedömningen av fartygets värde. Genom försäkringsbeloppet anges givetvis samtidigt den högsta gränsen för försäkringsgivarens ersättningsskyldighet med tanke på försäkringsskyddet. Ersättningsgränserna är dock preciserade i FKV 65 §. Motsvarande bestämmelser i ASF var svårtolkade och i FKV har man förtydligat gränserna. Av 65 § framgår att försäkringsbeloppet gäller som gräns med modifikationer. Exempelvis avväjningskostnaderna har en självständig ersättningsgräns upp till kaskoförsäkringsbeloppet och helt skilt för sig gäller en ersättningsgräns vid kollisionansvar upp till kaskoförsäkringsbeloppet. Då gränserna för redarens globalbegränsningsansvar har under åren höjts har det uppstått en kommersiell risk för att den försäkringsrättsliga ersättningsgränsen uppnås före globalbegränsningen. Diskrepansen kan vara akut vid kollisionansvar. I FKV 66 § betonas av denna anledning att en tilläggsförsäkring mot kollisionansvaret kan skilt tecknas för att täcka denna diskrepans.

Har man undantagsvis inte överenskommit om en taxerad polis skall bestämmelserna om

över- och underförsäkring i FAL tillämpas. Det kan tilläggas att vid nöjesbåtsförsäkringar tillämpas inte taxerad polis, utan regeln är att vid totalförlust (inklusive stöld) av en båt skall båtens marknadsvärde vid tiden för förlusten utredas. Detta marknadsvärde utgör grunden för ersättningen.

Om fareökning och fartygets klass

I FKV ingår från FAL avvikande bestämmelser om försäkringstagarens upplysningsplikt vid försäkringsavtalets ingående och under försäkringsperioden. I den senare gruppen ingår särskilt olika fareökningsmoment.

Försäkringstagaren har enligt FKV 27 § skyldighet att vid försäkringsavtalets ingående lämna försäkringsgivaren alla de uppgifter beträffande fartyget som denne begär liksom även alla andra uppgifter av betydelse för försäkringsgivaren vid försäkringsriskens bedömning. Försäkringstagarens förpliktelse begränsar sig därmed inte till att enligt FAL 22 § endast ge korrekta och fullständiga svar på försäkringsgivarens frågor vilka kan vara av betydelse för bedömningen av försäkringsgivarens ansvar. Brott mot denna upplysningsplikt styrs också av FKV som följer den gamla kausalitetsprincipen. FAL är inte avsedd att spela någon roll i detta sammanhang.

Också för fareökning görs avvikelse från FAL. I FKV 29 och 30 § ingår beskrivning av fareökning och sanktionerna vid brott mot försäkringstagarens förpliktelser härvid, men utöver detta ingår ett antal preciserade regler i FKV som kan betecknas reglera fareökning. Dessa specifika regler gäller byte av ägare, klassning, ISM-koden, varvsanlöp, byte av manager, nedgång i isavgiftsklass, användning av det försäkrade fartyget för bärgning samt fartområde.

I detta sammanhang kan särskilt nämnas den traditionella regleringen av fartygets klass och nyheten som berör ISM-koden.

Av tradition förutsätts att fartyget vid kaskoförsäkring har klassats i ett av försäkringsgivaren godkänt klassificeringssällskap. Detta framgår av FKV 33.1 §. I tredje stycket preciseras de omständigheter när fartyget anses förlora sin klass utöver de självklara situationerna. Detta sker bland annat då klassen upphävs, avbryts, återkallas eller suspenderas av annan orsak än ersättningsgillt haveri. Vid förlust av klass upphör enligt FKV 33.2 § försäkringen omedelbart. Detsamma gäller vid byte av klassificeringssällskap. Befinner sig fartyget till sjöss sker en viss tidsförlängning. Försäkringsskyddets upphörande anknyts alltså inte till någon som helst öppen bedömning eller till försäkringstagarens subjektiva beteende. Endast det faktum att förlust av klass ägt rum leder till förlust av försäkringsskyddet. Fartygets faktiska skick har i fråga om FKV 33 § inte betydelse. Den formella klassen är avgörande, inte den omständighet om fartyget borde ha varit klassat även om man skulle ha känt till det eller de fel som orsakat haveriet. Sanktionen visar hur viktig klassning av fartyg fortfarande är i kaskoförsäkringssammanhang. Regeln har bibehållits trots den hårda kritik som riktats mot vissa klassificeringssällskaps kvalitativa nivå. Samtidigt bör man beakta att kaskoförsäkringsvillkor, inklusive FKV,

innehåller ett antal regler som ofta parallellt kan anlitas som grund för försäkringsgivarens vägran att utbetala ersättning. Detta innebär att även om klassningen är formellt i skick så kan andra regler, exempelvis sjövärdighetsregeln, leda till att försäkringsersättning inte utgår.

ISM-koden

ISM-koden (International Safety Management Code) introducerades år 1993 och inarbetades genom kapitel IX i SOLAS-konventionen år 1994. ISM-koden har skapat ett självregleringssystem för redarna i avsikt att upprätthålla en god säkerhetsorganisation både ombord och i land. Koden i sig ger inte många exakta besked om den sjösäkerhetsstandard som fartyget, befälet och besättningen skall uppfylla, men den betonar helheten i att alla ombord och i landorganisationen skall följa ett system varigenom det är möjligt att uppfölja sjösäkerhetskrav och korrigera brister i sjösäkerheten. Organisationen är rederibaserad (exakt: "the company" som definieras i ISM-koden) och skall utformas i ett "safety management system". Detta system syns konkret i rederiets manual för ändamålet. Kontroller skall äga rum och fel och brister bokföras. Korrigerande åtgärder skall vidtas så snabbt som det skäligen är möjligt. Det skall finnas en ansvarsperson (designated person) som övervakar systemets tillämpning och han skall kunna rapportera direkt till rederiets högsta ledning. Systemet förutsätter myndighetsgodkännande i flaggstaten. Detta sker genom ett för rederiet utfärdat "Document of Compliance" (DOC) och ett för vederbörande fartyg utfärdat "Safety Management Certificate" (SMC). Utan vederbörande godkännande kan fartyget inte trafikera. En annan sak är hur betydelsefullt detta godkännande i olika flaggstater är. "Flags of shame" i sjösäkerhetshänseende är fortfarande ett problem. ISM-koden har fått en mycket omfattande genomslagskraft på den administrativa sidan, av förståeliga skäl. Men genomslagskraften syns också på områden där ISM-koden inte direkt är avsedd att tillämpas. Detta gäller olika avtalsrelationer både i befraktning och sjöförsäkring.

Vid beredningen av FKV stod det i ett tidigt skede klart att ISM-koden skulle beaktas också i kaskoförsäkringen. ISM-koden anger ett generellt mönster som är till nytta för förhindrande av sjöolyckor. Det finns givetvis ett likadant intresse i kaskoförsäkringen. Frågan är dock i vilken omfattning och på vilket sätt ISM-koden skall spela en roll i kaskoförsäkringssammanhang.

I FKV 35 § har regleringen skett enligt två skilda linjer. För det första skall fartyget och rederiet uppfylla formella krav i anslutning till ISM-koden. Detta innebär att giltiga DOC och SMS skall finnas. Saknas ett DOC eller SMS upphör försäkringen omedelbart. Befinner sig fartyget till sjöss sker en viss tidsförlängning. Strukturen är alltså densamma som gäller för fartygets klass. Dock sker försäkringens upphörande villkorligt i den bemärkelsen att försäkringen träder åter i kraft då det finns giltiga DOC och SMC. Denna regel innebär att nytt försäkringsavtal inte behöver ingås. FKV är tyst om det tidsrum som kan godtas mellan upphörande och återinträde av försäkringen.

För det andra, om de krav som följer av ISM-koden inte konkret har uppfyllts av försäkringstagaren sker det en ytterligare prövning. Denna prövning förhindras inte av att DOC och SMC är giltiga, även om de givetvis kan utgöra en del av den bevisning som ansluter sig till bedömningen av efterföljandet av ISM-kodens krav. I FKV uppställs dock inte samma kravnivå som vid en eventuell administrativ bedömning. Brott mot ISM-kodens krav utgör enligt FKV fareökning endast om försäkringsgivaren visar, att redaren i väsentlig grad har underlåtit att följa dessa krav. Det ansågs vid formuleringen av detta villkor att en annan uppfattning om ISM-kodens roll i kaskoförsäkringssammanhang skulle ha varit oskälig mot redaren. Man vill i FKV undvika möjligheterna att hänvisa till detaljer så att dessa skulle ha relevans i en försäkringsrättslig bedömning. Väsentlighetströskeln, vars överskridande leder till en försäkringsrättslig fareökning, förenas inte i FKV med någon särskild sanktion. Man bör återgå till den allmänna sanktionsregeln i FKV 30 §. Härtill hör att identifikationsreglerna ytterligare ger skydd för försäkringstagaren. Slutligen var det viktigt att explicit i FKV ange att andra för försäkringstagaren gällande förpliktelser inte förlorar sin relevans. Därmed kan sjövärdighetsregeln och regeln om säkerhetsföreskrifter självständigt tillämpas även om den ovan nämnda väsentlighetströskeln vad gäller ISM-kodens krav inte har överskridits. I sådana fall kan man dock inte hänvisa till brott mot ISM-koden, utan det gäller att invända med stöd av rena sjövärdighetshänsyn eller hänsyn anslutna till säkerhetsföreskrifterna.

Regleringen är något komplicerad, men detta har insetts. Någon annan skälig utväg ansågs inte vara möjlig.

I den norska planen och i de svenska kaskoförsäkringsvillkoren ingår ingenting särskilt om ISM-koden. Det har ansetts att kodens betydelse kan bedömas med stöd av andra grunder som ingår i villkoren. I Finland har dock en annan bedömning gjorts. Denna bedömning efterföljdes av engelska International Hull Clauses som innehåller bestämmelser om ISM-kodens betydelse. Detta kan tolkas var en bekräftelse av att den finska lösningen är ändamålsenlig.

Sjövärdighet och säkerhetsföreskrifter

I FKV ingår inte någon explicit hänvisning till att fartyget skall vara myndighetsgodkänt och besitta samtliga behövliga sjösäkerhetscertifikat. Så var fallet också i fråga om ASE. Det traditionella kravet på klass och vissa andra regler har ansetts göra detta onödigt. I FKV utfylls tomrummet av krav hänförliga till ISM-koden.

Kravet på fartygets sjövärdighet är en av de traditionella delarna i egentligen alla kaskoförsäkringsvillkor. Detta är en internationell företeelse. I ökande grad har man dock börjat betona rollen av säkerhetsföreskrifter. De sistnämnda är en allmän försäkringsrättslig fråga som framgår av FAL 31 §. För kaskoförsäkringen gäller det att antingen anta den allmänna vinklingen eller precisera den genom villkor. Säkerhetsföreskrifter som försäkringsrättslig företeelse är obekant i engelsk rätt. En annan sak är att motsvarande reglering kan ske under en annan namnapp. Frågorna om sjövärdighet och säkerhetsföreskrifter står nära varandra och man

kan tänka sig flere situationer där fråga är om både osjövårdighet och brott mot säkerhetsföreskrifterna.

Trots att säkerhetsföreskrifterna har fått viss ökande roll i nordisk kaskoförsäkring har det ansetts att bibehållande av sjövärdighetsregeln är av traditionella hänsyn fortfarande befogat. Det kan också hända att regeln är nyttig ifall villkoren är tillämpliga i internationella sammanhang. Det är en avvägningsfråga om sjövärdighetsregeln och regeln om säkerhetsföreskrifterna består av likadana förutsättningar för påföljder eller inte. I den norska planen och i de svenska kaskoförsäkringsvillkoren har man nästan förenhetligat dessa förutsättningar.

I FKV 43 § har den traditionella sjövärdighetsregeln bibehållits. Jag kan inte gå in på detaljer om vilka krav som uppfattas höra till fartygets sjövärdighet, men det är klart att fartyget både med tanke på tekniska frågor och en förestående sjöresa skall uppfylla vissa krav. Ofta görs jämförelser med administrativa sjösäkerhetsstandarder, men denna jämförelse är inte absolut. Sjövärdigheten skall bedömas i ett försäkringsrättsligt perspektiv. Försäkringsgivaren svarar inte för skada, som har orsakats av att fartyget inte har varit i sjövärdigt skick, om försäkringstagaren kände eller borde ha känt till fartygets bristande sjövärdighet vid en sådan tidpunkt att han hade kunnat ingripa. Tillämpningen av sanktionen icke-ansvar förutsätter 1) att fartyget har varit osjövärdigt, 2) att denna osjövärdighet har varit orsak till skadan 3) att det finns ond tro hos försäkringstagaren vid en viss tidpunkt. Osjövärdighet i sig befriar inte försäkringsgivaren från ansvar såsom fallet är exempelvis vid förlust av klass. Bevisbördan har också reglerats i FKV 43 §. Av regeln följer att försäkringsgivaren har bevisbördan för punkterna 1) och 2), medan försäkringstagaren skall visa att han varken kände eller borde ha känt till fartygets bristande sjövärdighet. Om fartyget har sprungit läck medan det var flott, skall försäkringstagaren dessutom visa att skadan inte har berott på bristande sjövärdighet. Den norska planen och de svenska kaskoförsäkringsvillkoren innehåller en för försäkringstagaren något hårdare regel i och med att försäkringstagaren i vilket fall som helst skall visa frånvaro av orsakssamband mellan osjövärdighet och skadan. Skillnaden är inte helt relevant då man beaktar att en annan fördelning av bevisbördan enligt FKV gäller vid brott mot säkerhetsföreskrifterna.

I ASF var säkerhetsföreskrifterna av rudimentär natur. I FKV valdes en annan linje. Man ansåg att en extensiv beskrivning var motiverad i avsikt att ge skäligen bedömningsmöjligheter för en beslutsfattare. Valet följer de linjedragningar som påträffas både i Norge och Sverige. Försäkringstagaren skulle däremot i FKV skyddas genom identifikationsreglerna. Enligt FKV 44 § är olika myndighetsbestämmelser och dylikt som i skadeförebyggande syfte har utfärdats att uppfatta som försäkringsrättsliga säkerhetsföreskrifter. Detsamma gäller särskilda frågor i individuella avtal där kraven har betecknats som säkerhetsföreskrifter. Försäkringsgivaren kan dessutom beviljas rätt att under försäkringsperioden ge anvisningar som skall uppfattas som säkerhetsföreskrifter.

I FKV 44 § ingår utöver det ovan nämnda flera specifika säkerhetsföreskrifter (besiktning, förebyggande av frysning, uppläggning av fartyget).

I FKV 45 § ingår sanktioner med anledning av brott mot säkerhetsföreskrift. Försäkringsgi-

varen är ansvarig endast om och i den omfattning försäkringstagaren visar, att skadan inte kan antas bero på brott mot säkerhetsföreskriften eller brottet inte kan antas bero på försäkringstagarens oaktsamhet. I 45 § ingår förutsättningar för icke-ansvar och bevisbörderegler. Det är fråga om tre förutsättningar för att försäkringsgivaren inte skall vara ansvarig: 1) brott mot säkerhetsföreskrift, 2) detta brott har varit orsak till skadan 3) som beror på försäkringstagarens oaktsamhet. Försäkringsgivaren skall visa att brott mot säkerhetsföreskrift har ägt rum. Däremot bör försäkringstagaren visa frånvaro av de förutsättningar som ingår i punkterna 2) och 3) ovan. Bevisbördan för punkt 2) är därmed en annan än vad som gäller i fråga om sjövärdighetsregeln. FKV 45 § är i detta hänseende något förmånligare för försäkringsgivaren än FKV 43 §. De praktiska skillnaderna behöver inte vara dramatiska, men kan ibland få betydelse såsom det svenska Utklippan-avgörandet klart utvisar. I åtminstone partikulärdispositioner är bevisbördan av betydelse, men ofta bör prövning ske med stöd av sannolikheter. Det finns inga praktiska möjligheter att frambringa säker bevisning. En förnuftig flexibilitet är behövlig i sådant beslutsfattande.

Beskrivningen i FKV av sjövärdighet och säkerhetsföreskrift leder till att ett krav beträffande fartygets skick som sagt lätt kan samtidigt vara både en fråga om säkerhetsföreskrift och en sjövärdighetsfråga. Vill försäkringsgivaren frigöra sig helt eller delvis från ansvar har han härvid en option. Han kan välja mellan reglerna eller hänvisa till dem båda. I FKV ingår ingen hierarki exempelvis så att först skall sjövärdighetsregeln tillämpas och endast om detta inte låter sig göra skall regeln om säkerhetsföreskrifter tillämpas.

Identifikation

Såsom i övrigt beträffande FKV och problemen med att tillämpa FAL, är identifikationsregeln i FAL 33 § olämplig och otillräcklig i kaskoförsäkringssammanhang.

I kommersiell kaskoförsäkring kan riskfördelningen mellan försäkringsgivaren och försäkringstagaren styras av identifikationsreglerna. Man kan därmed inte dra riktiga slutsatser om denna fördelning endast genom att bekanta sig med specifika regler som begränsar försäkringsgivarens ansvar och som förutsätter subjektivt klandervärt beteende av försäkringstagaren. Det sistnämnda är av stor betydelse med beaktande av identifikationsreglernas tillämpningsområde. De kan sakna relevans om försäkringsgivarens ansvar utesluts med stöd av endast objektiva faktorer. Exempelvis ansvarar försäkringsgivaren enligt FKV 15.3 § 1 a) punkten inte för kostnaderna för reparation eller förnyande av fartygsdel eller fartygsdelar till följd av förslitning, ålder, frätning, rost, röta, bristande underhåll eller vård eller liknande orsak. I punkten ingår vissa ytterligare preciseringar. Någon identifikationsregel behövs härvid inte. Detsamma gäller i vissa specialreglerade fall under en mera allmän konstellation såsom fareökning. Exempelvis vid förlust av fartygets klass upphör försäkringen enligt FKV 33 § omedelbart. Identifikation är ej heller i detta sammanhang relevant. Identifikation har däremot betydelse om försäkringsgivaren till befrielse från eller begränsning av sitt ansvar

exempelvis hänvisar till grov oaktsamhet hos försäkringstagaren enligt FKV 42 §, osjövärdighet enligt 43 § eller brott mot säkerhetsföreskrifterna enligt 45 §.

Identifikation i kaskoförsäkringssammanhang kan systematiskt indelas i vertikal identifikation och horisontell identifikation. Vertikal identifikation betyder att man bör fastslå för vilka underordnade försäkringstagaren (vanligen ett aktiebolag) eller den försäkrade svarar. Härvid bör också självständiga medhjälparens ställning regleras. Horisontell identifikation betyder att man bör fastslå vilka sådana personer försäkringstagaren eller den försäkrade svarar för som ligger i samma hierarkiställning som försäkringstagaren eller den försäkrade. Skall exempelvis den försäkrades försäkringsskydd vara beroende av det subjektiva beteende som ligger hos försäkringstagaren? Eller skall beteendet hos en delägare till fartyget påverka den andra delägarrens, i detta fall försäkringstagarens försäkringsskydd? Relationerna kan vara talrika, men i försäkringsvillkoren skall regleringen inte vara för detaljerad. Alla olika till identifikation hörande faktorer kan inte beröras i detta sammanhang.

Den vertikala identifikationen ingår i FKV 50 §. Bestämmelsen gäller enligt 84.1 § också den försäkrades underordnade. Regeln i 50 § har byggts upp så att försäkringstagaren identifieras endast med försäkringstagarens högsta ledning. Tröskeln är ganska hög före klandervärt beteende har försäkringsrättslig relevans, men detta faktum utgör den väsentliga balanserade faktorn till särskilt sjövärdighetsregeln och regeln om säkerhetsföreskrifter. Det klandervärda beteendet hos försäkringstagarens styrelse, verkställande direktör eller vice verkställande direktör är relevant. Detsamma gäller motsvarande personer i samma koncern. Preciserande regler gäller för småbolag och enskilda näringsidkare, men dessa är av mindre intresse. Tröskelregeln innebär i verkligheten att det skall vara fråga om en brist i övervakningen av rederiets verksamhet hos den högsta ledningen som dessutom i flesta fall har att göra med sjösäkerhetsfrågor. Sporadiskt uppkomna sådana brister, exempelvis just före en sjöresa, kan sällan spela någon särskild roll. Man finner ingen identifikation. Bristande övervakning kan äga rum exempelvis om den högsta ledningen är medveten om olika lastningsproblem som påverkar fartygets stabilitet, men skrider inte till åtgärder för att avskaffa riskerna. Information till den högsta ledningen går dessutom på grund av ISM-koden från ansvarspersonen till den högsta ledningen.

Det kunde vara möjligt att helt undvika identifikationsrisken genom att omfattande uppgifter delegeras utanför bolaget, exempelvis genom managementavtal. Identifikationskedjan avbryts enligt FKV 50 § inte om delegeringen omfattar beslutanderätt i ärenden som är av väsentlig betydelse för försäkringsskyddet. Oaktsamheten skall dock ha anknytning till utövandet av denna beslutanderätt. FKV anger inte närmare om mottagaren av den delegerade beslutanderätten också betraktas i ljuset av likadana identifikationsregler. Tystnaden innebär att man vid delegering har mera flexibilitet att bedöma identifikationskedjor hos mottagaren av den delegerade beslutanderätten än vad som skulle följa direkt av FKV 50 §.

Identifikation sker enligt FKV 50.4 § inte i förhållande till oaktsamhet hos befälhavaren, någon i besättningen eller annan person i fartygets tjänst då fråga har varit om utövande av sjömanstjänst. Detta är en traditionell regel. Den har egentligen blivit onödigt med hänsyn till

vad som ovan nämnts om den höga tröskeln, men regeln har bibehållits i FKV för tydlighetens skull. För vertikal identifikation gäller härutöver vissa specialregler i FKV 50 § och den horisontella identifikationen har reglerats i FKV 83, 84 och 85 §. Dessa spørsmål kan inte behandlas nu.

Övrigt

Endast vissa delar av FKV har berörts ovan. Dessa ärenden var de som mest väckte formulering- och avvägningsproblem samt diskussion. I FKV ingående regler om ersättningsgrunder och ersättning är till många delar lik dem som ingick i ASE. FKV har tillämpats en för kort tid för att man skulle kunna bilda sig en uppfattning om hur praxis ser på dem. Samtidigt bör man komma ihåg att kaskoförsäkringen lever i en internationell marknad och att parterna har många standardvillkor att välja mellan. I ett finländskt perspektiv synes dock ”hemreglerna” fortfarande åtnjuta respekt.