Nr 33.

Ankom till riksdagens kansli den 22 april 1929 kl. 5 e. m.

Utlåtande, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående Svenska skeppshypotekskassan m. m., jämte i ämnet väckta motioner.

I en till riksdagen avlåten, den 24 februari 1929 dagtecknad proposition nr 160, som hänvisats till bankoutskottets förberedande handläggning, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att

dels antaga ett vid propositionen fogat förslag till förordning angående Svenska skeppshypotekskassan;

dels ock besluta, att från riksgäldskontoret skola till Svenska skeppshypotekskassan såsom dess grundfond överlämnas svenska statens fyra och en halv procent obligationer, ouppsägbara från innehavarens sida, till ett nominellt belopp av 10,000,000 kronor med rätt för kassan att enligt bestämmelserna i förordningen förfoga över obligationerna.

Berörda förslag till förordning är såsom bilaga fogat vid detta utlåtande.

Till utskottets behandling hava vidare hänvisats följande inom riksdagen väckta motioner. *Motioner.*

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren under nr 3 av herr *Stendahl m. fl.* och den andra inom andra kammaren under nr 2 av herr *Hamrin m. fl.* har hemställts, att riksdagen ville

dels i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om inrättande av en sjöfartshypotekskassa i huvudsaklig överensstämmelse med vad som i motionerna angivits,

dels medgiva, att ett belopp av 20 miljoner kronor i Svenska statens 4 $^1/_2$ procent obligationer genom fullmäktige i riksgäldskontoret ställes till sagda kassas förfogande såsom garantifond på ovan angivna villkor.

Vidare har i en inom första kammaren av herr *Stendahl m. fl.* väckt motion nr 260 hemställts, att den föreslagna hypotekskassan måtte förläggas till Stockholm.

Beträffande motiveringen för såväl propositionen som motionerna tillåter sig utskottet att, i den mån redogörelse i det följande ej lämnas, hänvisa till desamma.

Behovet av statliga åtgärder för rederirörelsens finansiering.

Statens åtgärder för understödjande av sjöfartsnäringen hava, såsom i propositionen erinras, hittills väsentligen inskränkt sig till bildandet av en rederilånefond, från vilken möjlighet beretts redare att erhålla lån på jämförelsevis fördelaktiga villkor. Fonden, som tillkom genom beslut av 1903 års riksdag och därefter ökats genom beslut av senare riksdagar, disponerar för närvarande ett kapital av 23 miljoner kronor. Därjämte har riksdagen genom särskilt beslut år 1926 för nyanskaffning av tonnage tillhandahållit Aktiebolaget Svenska Amerikalinien ett lån å 6 miljoner kronor.

På grund av den kraftiga ökning av rederirörelsens kapitalbehov, som blivit en följd av fartygsteknikens fortgående utveckling och fartygsmaterialens starka fördyring, hava de medel, som av riksdagen ställts till förfogande för utlåning från rederilånefonden, särskilt under de senare åren endast kunnat tillgodose en ringa del av anspråken på lån från fonden, och denna har därigenom alltmer kommit att förlora i betydelse vid fyllandet av sjöfartens kapitalbehov. Med hänsyn härtill och då det å andra sidan ansetts uteslutet att åstadkomma en sådan ökning av fonden, att den kunde i nöjaktig utsträckning tillgodose lånebehovet, hava andra åtgärder ansetts vara erforderliga för lösningen av frågan om kapitalanskaffningen till här ifrågavarande näringsgren.

Såsom närmare framgår av propositionen har sålunda Sveriges ångfartygsassuransförening m. fl. i en den 30 juni 1928 till Kungl. Maj:t avgiven skrivelse omförmält sin avsikt att bilda ett aktiebolag med ändamål att bedriva lånerörelse genom lämnande av lån mot säkerhet av inteckning i svenska fartyg. Förutsättningen härför skulle dock vara att bolaget av staten erhölle bistånd i ungefär samma form som det stöd, vilket lämnats vissa fastighetshypoteksinrättningar — Sveriges allmänna hypoteksbank och Konungariket Sveriges stadshypotekskassa — eller med andra ord, att staten ställde till bolagets förfogande en garantifond av statsobligationer.

Det i ovanberörda motioner I:3 och II:2 framställda förslaget ansluter sig i stort sett till den tankegång, som ligger bakom assuransföreningarnas förslag; dock går detsamma ut på inrättandet av en helt statlig institution för ändamålet, närmast liknande de redan existerande fastighetshypotekskassorna.

I de yttranden, som avgivits över ångfartygsassuransföreningarnas framställning, ävensom i nyss omförmälda motioner har starkt framhållits behovet av effektiva och omedelbara åtgärder, varigenom erforderlig nyanskaffning och modernisering av handelsflottan kunde äga rum. I samband därmed har understrukits den betydelse detta skulle hava för de svenska varvens ställning och konkurrensförmåga gentemot utlandet. Såsom ytterligare skäl för statligt stöd för den svenska sjöfarten hava framhållits de svårigheter, varmed densamma för närvarande hade att kämpa på grund av den utländska konkurrensen, vilken skärpts genom att från utländska statsmyndigheters sida åtgärder av mångahanda slag vidtagas för stödjande av vederbörande länders inhemska sjöfart.

Beträffande det ifrågavarande stödet från statens sida har *departementschefen* anfört bland annat följande.

Departementschefens allmänna motivering.

Självfallet borde vid övervägandet av lämpliga åtgärder för att med det snaraste lämna den svenska sjöfarten erforderligt stöd noga tillses, att ingripandena icke bleve av sådan art, som skulle medföra en ökning av tonnagebeståndet utöver vad som motsvarade behovet för en naturlig utveckling av vår sjöfart eller som skulle vara ägnad att gynna en osund spekulation på sjöfartens område.

Vad som i främsta rummet påkallade uppmärksamheten voro strävandena att *bringa upp det svenska handelstonnaget till en fullt modern standard,* framför allt om detta skedde genom svensk varvsindustri och sålunda omedelbart komme svenskt arbete till godo. Det svenska tonnagets ställning måste i avseende å fartygens ålder för närvarande betecknas såsom mindre tillfredsställande. Fartyg under 10 år utgjorde för närvarande inom handelsflottan i Tyskland 62 procent, i Norge 53 procent, i England 50 procent, i Danmark 49 procent, men i Sverige blott 38 procent. Av världstonnaget hörde till denna kategori 50 procent. Fartyg mellan 10 och 24 år utgjorde inom handelsflottan i England 41 procent, i Norge 35 procent, i Danmark 33 procent, i Sverige 30 procent, i Tyskland 25 procent samt av världstonnaget 35 procent. Handelsfartyg, som vore 25 år gamla eller därutöver, utgjorde i England 9 procent, i Norge 12 procent, i Tyskland 13 procent, av världstonnaget 15 procent, i Danmark 18 procent, men nådde i Sverige upp till den höga siffran av 32 procent. Redan av dessa siffror framginge nogsamt, att kraftiga åtgärder vore av nöden, för att det svenska handelstonnaget skulle nå upp till den standard, som krävdes av förhållandena inom den moderna sjöfarten.

Som särskilt maktpåliggande med hänsyn till vårt lands ekonomiska ställning måste det ock anses, att den svenska rederirörelsen förmådde att i största möjliga utsträckning fylla uppgiften att stödja och tjäna den svenska industriens och handelns intressen genom att i linje- eller trampfart förmedla befordringen av svenska industri- och handelsvaror på svensk köl mellan Sverige och utlandet. Enligt av kommerskollegium utarbetad statistik ombesörjdes år 1927 den direkta sjöfarten mellan Sverige och utlandet endast till 46.1 procent av svenska fartyg. Även i detta avseende vore det givetvis i hög grad önskvärt att åvägabringa möjlig förbättring.

Det vore uppenbarligen förenat med oöverstigliga svårigheter att någorlunda exakt beräkna *storleken av den svenska sjöfartens årliga kapitalbehov* även för den närmaste framtiden. Enligt inom kommerskollegium verkställd approximativ beräkning skulle den svenska sjöfartens kapitalbehov, som under åren omkring sekelskiftet utgjort vid pass 15 miljoner kronor för år, under åren 1912/1913 hava stigit till omkring 25 miljoner kronor för år och för åren 1923/1927 uppgått i genomsnitt för år till omkring 50 miljoner kronor.

Till förefintligheten av ett ännu större kapitalbehov hade direktören Hugo

Hammar kommit i ett av honom vid Sveriges allmänna sjöfartsförenings årsmöte den 22 maj 1928 hållet föredrag om »sjöfartens kapitalbehov» (intaget såsom bilaga i motionerna om inrättande av en sjöfartshypotekskassa). Hammar beräknade sjöfartsnäringens kapitalbehov för nyanskaffning och ersättningsbyggnad under de närmaste 20 åren till i medeltal 150,000 bruttoton för år. Efter nuvarande tonnagepriser skulle detta motsvara omkring 75 miljoner kronor för år. Om redarna byggde mot en kredit av 60 procent av detta belopp och en amorteringstid av 10 år, skulle det krävas något över 40 miljoner kronor om året, och efter tio år, då teoretiskt sett ett jämviktsläge uppnåtts, skulle den utestående krediten bliva omkring 200 miljoner kronor.

Utan att ingå i närmare bedömande av de gjorda kalkylerna ansåge sig departementschefen kunna av dem med tillräcklig säkerhet draga den slutsatsen, att, under förutsättning av vår rederinärings fortsatta utveckling, ett betydligt kapitalbehov komme att för densamma göra sig gällande under en följd av år. Uppenbart vore, att detta kapitalbehov hade och komme att få sådan styrka, att — i den mån statliga åtgöranden funnes påkallade — detsamma icke lämpligen syntes böra tillgodoses genom anordningar av rederilånefondens karaktär. Skulle något ytterligare åtgöras, vilket förefölle ofrånkomligt, syntes tiden vara inne att, på sätt de nu framställda förslagen åsyftade, i en eller annan form inrätta en av staten stödd skeppshypotekskassa, vilken anskaffade de för sjöfartens lånebehov erforderliga medlen genom *emitterande av obligationslån, säkerställda medelst fartygshypotek och kassans fonder.*

Beträffande de förutsättningar, som förelåge för utgivande av sådana obligationer, syntes icke kunna bestridas, att fartygsinteckningarna näppeligen lyckats förvärva det allmänna förtroende, som för institutets fulla utnyttjande varit önskvärt. En bidragande omständighet till detta förhållande syntes vara att söka i fartygsinteckningarnas mindre gynnade ställning enligt hittillsvarande *sjölagstiftning.* I detta avseende hade under senaste tiden förhållandena undergått vissa ändringar till det bättre.

Det sedan länge pågående internationella samarbetet på sjörättens område, i vilket arbete även vårt land deltagit, hade lett till avslutande av två konventioner, som säkerligen komme att bliva av stor betydelse för fartygsinteckningarnas värde såsom kreditobjekt. Av dessa konventioner avsåge den ena, vilken slutits den 25 augusti 1924, fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som använts till fart i öppen sjö. Den andra konventionen, avslutad den 10 april 1926, avsåge fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om sjöpanträtt och fartygshypotek.

Den största betydelsen för fartygsinteckningarna hade *konventionen om sjöpanträtt och fartygshypotek,* enär huvudsyftet med denna konvention just varit att stärka fartygsinteckningarnas ställning. Till den ändan hade

— på sätt departementschefen närmare utvecklat — genom konventionen genomförts en väsentlig reducering av de för fartygshypoteken likasom för fastighetskrediten äventyrliga tysta förmånsrätterna.

Beskärandet av sjöpanträtterna vore emellertid endast den ena sidan av panträttskonventionens betydelse för fartygshypoteken. Genom densamma hade även fastslagits fartygshypotekens internationella giltighet. I konventionen uttalades nämligen, att inteckningar, handpant och andra säkerhetsrätter (mortgages) i fartyg, som vederbörligen tillkommit i enlighet med lagarna i den fördragsslutande stat, där fartyget hörde hemma, och inskrivits i offentligt register antingen hos myndighet, som vore behörig beträffande fartygets registreringshamn, eller hos central myndighet, skulle anses giltiga och erkännas i alla övriga fördragsslutande stater. Efter vad departementschefen inhämtat, torde detta ämne framdeles bliva föremål för mera ingående reglering. Särskilt för det fall, att fartyg överginge från ett land till ett annat, syntes sådan mera ingående reglering vara synnerligen önskvärd. I varje händelse måste konventionen redan nu anses medföra, att vid fartygs övergång från ett land till ett annat en i det förra landet meddelad inteckning (eller därmed likställd rättighet) respekterades under så lång tid, som skäligen kunde erfordras för att vederbörande rättshavare skulle kunna i det nya landet göra sin fordran gällande eller förmå fartygets ägare att förskaffa honom inteckning därstädes.

Panträttskonventionen, som undertecknades av Sverige den 22 juni 1927, hade dessutom undertecknats av Belgien, Chile, Danmark, Estland, Frankrike, Italien, Japan, Norge, Serbokroatoslovenska Staten, Storbritannien, Tyskland, och Ungern. Genom lag den 28 november 1928 hade konventionen satts i kraft för Belgiens vidkommande.

Samtliga angivna stater, med undantag av Tyskland, hade jämväl undertecknat *konventionen om begränsning av redareansvarigheten*, vilken konvention, vad Belgien anginge, likaledes satts i kraft genom lag den 28 november 1928. Därjämte hade denna konvention undertecknats av Argentina, Brasilien, Danzig, Lettland, Polen, Portugal, Rumänien och Spanien. Genom konventionen upphävdes den hos oss hittills gällande regeln, att redaren icke personligen utan endast med fartyg och frakt häftade för flertalet av de förbindelser, han själv eller genom annan inginge eller ådroge sig med avseende å fartyget. Den, som ville utkräva fordran på grund av en dylik förbindelse, komme sålunda icke att vara hänvisad till allenast fartyg och frakt utan kunde vända sig direkt mot redaren. Risken för inteckningshavare, att en dylik fordran, vilken åtnjöte förmånsrätt framför intecknad fordran, utsöktes ur det intecknade fartyget, bleve sålunda minskad.

Den utveckling, som sedan sekelskiftet ägt rum på *sjöförsäkringens* område, hade i hög grad bidragit till stärkande av fartygskrediten. Genom försäkring kunde numera ägaren av ett fartyg vinna skydd icke blott mot för-

lust till följd därav, att fartyget skadades eller förolyckades, utan även mot den ersättningsskyldighet, som han i egenskap av fartygets ägare kunde ådraga sig gent emot annan.

De med sjöpanträtt i fartyg förenade fordringar, som icke brukade och ej heller lämpligen kunde täckas genom försäkring, inskränkte sig i huvudsak till offentliga avgifter, befälhavares och besättnings fordringar på grund av hyresavtal samt fordringar på grund av avtal, som befälhavaren i denna sin egenskap slutit utom fartygets hemort. Att de båda första slagen av fordringar icke kunde i någon större grad menligt inverka på fartygsinteckningarnas värde såsom hypotek låge i öppen dag. Vad beträffar den tredje gruppen syntes den starka beskärning, som genom panträttskonventionen ägt rum i fråga om dessa fordringar, utgöra en garanti för att dylika fordringar ej skulle äventyra fartygsinteckningarnas säkerhet.

Den nödiga tryggheten med avseende å de till säkerhet för *kassans obligationslån* pantsatta fartygsinteckningarnas läge och sjöförsäkringarnas beskaffenhet i de särskilda fallen syntes departementschefen böra vinnas genom att föreskrifter härutinnan meddelades i de bestämmelser för skeppshypotekskassans verksamhet, vilka av statsmakterna fastställdes. I fråga om inteckningarna, vilka principiellt borde vara botteninteckningar, hade det icke synts möjligt att sätta belåningsgränsen högre än till femtio procent av fartygets för ändamålet bestämda värde, liksom även att det funnits ofrånkomligt, att den — om ock väsentligen endast teoretiskt förefintliga — lucka i intecknings- och försäkringsskyddet, som komme att alltjämt föreligga genom möjligheten av att äganderätten till fartyget överflyttades till medborgare i stat, varest inteckningen icke respekterades, täcktes genom låntagarnas i kassan solidariska ansvarighet för förlust, som genom dylik händelse kunde drabba kassan. Naturligt syntes vara, att det beträffande förevarande kassa — liksom i fråga om konungariket Sveriges stadshypotekskassa — borde föreskrivas, att storleken av dess utelöpande obligationslån icke finge överstiga det tiodubbla beloppet av kassans i statsobligationer redovisade grundfond.

Vid de samråd, som ägt rum med erfarna bedömare — på såväl säljarsom köparsidan — av obligationsmarknaden, hade den mening uttalats, att obligationer, utrustade med sådan säkerhet, som här föreslås, syntes kunna påräkna att till skälig ränta och kurs upptagas av marknaden, varvid emellertid hade framhållits, att berörda uttalande gjorts under den uttryckliga förutsättningen, att något försvagande av den föreslagna säkerheten icke ifrågakomme, ävensom att det i varje fall icke kunde antagas, att skeppshypotekssobligationerna skulla bliva för placeringsändamål fullt likställda med fastighetshypoteksbankernas obligationer.

I fråga om den lämpliga utformningen av den skeppshypotekskassa, varom departementschefen framlagt förslag, syntes två alternativ böra övervägas: Antingen, enligt ångfartygsassuransföreningarnas förslag, ett med enskilt kapital bildat aktiebolag, utrustat med en av staten tillskjuten garantifond och ställt under statlig tillsyn, eller ock en helt statlig anstalt utan

några enskilda delägare. Båda alternativen hade under utredningen undersökts.

Departementschefen hade i sitt övervägande funnit sig böra giva företräde åt den rent statliga linjen, varvid han bland annat ansett sig böra fästa stort avseende vid de goda erfarenhetsrön, som vore att hämta från den verksamhet, vilken sedan länge bedrivits av de två statliga fastighetshypotekskassorna, Sveriges allmänna hypoteksbank och Konungariket Sveriges stadshypotekskassa.

Av utredningen i ärendet synes ådagalagt, att det svenska handelstonnaget är i starkt behov av modernisering och föryngring för att sjöfartsnäringen skall kunna hävda sin ställning i konkurrensen. Då de härför nödiga medlen, vilka beräknats uppgå till betydande belopp, endast i ringa utsträckning torde kunna tillhandahållas genom den av staten inrättade rederilånefonden, synes det vara önskvärt, att särskilda åtgärder vidtagas för att underlätta sjöfartsnäringens kapitalanskaffning. Säkerligen skulle denna väsentligen underlättas, därest den i propositionen föreslagna hypotekskassan komme till stånd. Genom densamma skulle det nämligen bliva möjligt för rederirörelsen att för täckande av sitt lånebehov med större framgång direkt anlita obligationsmarknaden. Statens medverkan skulle under sådana förhållanden inskränkas till att förse kassan med en viss grundfond, vilken vid sidan av i kassan belånade inteckningar i fartyg skulle tjäna såsom säkerhet för kassans obligationslån. Med hänsyn till vad departementschefen framhållit i fråga om de åtgärder, som under senaste tiden vidtagits till förbättrande av fartygsinteckningarnas ställning ur kreditsynpunkt, och då numera i det närmaste varje risk, som är förbunden med sjöfart, kan göras till föremål för försäkring, synes man kunna utgå från att obligationer, utgivna av kassan och försedda med den i propositionen föreslagna säkerheten, skola kunna vinna avsättning till skälig ränta, allt under förutsättning att kassans lånerörelse handhaves med tillbörlig klokhet och varsamhet. *Utskottet.*

Med hänsyn till vad sålunda anförts vill det synas utskottet, som om starka skäl tala för bildande av en av staten stödd skeppshypotekskassa, avsedd att genom emitterande av obligationslån anskaffa för sjöfartens lånebehov erforderliga medel. Utskottet vill alltså tillstyrka, att en sådan kassa upprättas.

Den granskning, utskottet ägnat det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget till förordning angående nämnda kassa, har icke givit utskottet anledning till erinran. Då utskottet alltså i alla delar funnit sig böra biträda Kungl. Maj:ts förslag, har utskottet ansett sig kunna i det följande inskränka sitt yttrande till att beröra huvudsakligen vissa viktigare delar av författningsförslaget, beträffande vilka de motionsvis framställda yrkandena avvika från förslagen i propositionen.

Beträffande storleken av den grundfond, varmed Svenska skeppshypotekskassan bör utrustas, innehåller § 2 av Kungl. Maj:ts författningsförslag, *§ 2.*

att densamma skall utgöra minst 10 miljoner kronor, och har Kungl. Maj:t i anslutning härtill i propositionen särskilt hemställt, att riksdagen ville besluta, att svenska statens 4 $^1/_2$ procents obligationer till detta belopp skola från riksgäldskontoret överlämnas till kassan.

I ovanberörda motioner I: 3 och II: 2 har däremot föreslagits, att kassans av staten tillhandahållna grundfond skulle från början fastställas till 20 miljoner kronor.

Utskottet har för sin del icke funnit skäl föreligga att beträffande grundfondens storlek gå längre än vad Kungl. Maj:t föreslagit. Såsom departementschefen framhållit, torde nämligen det av motionärerna föreslagna beloppet, vilket motsvarar en lånerätt av 200 miljoner kronor, vara mera än nödigt stort. Säkerligen torde det av Kungl. Maj:t föreslagna beloppet komma att vara tillräckligt för åtskillig tid framåt. Det bör vidare icke förbises, att den ifrågasatta statsgarantien utgör en förpliktelse från statens sida, som, även om den icke i och för sig kan anses såsom statsskuld i vanlig bemärkelse, likväl innefattar ett utnyttjande av statens kredit, samt att en dylik förpliktelse icke torde böra givas större räckvidd än vad omständigheterna kunna anses påkalla. Såsom ytterligare skäl för utskottets ståndpunkt må anföras, att utskottet i likhet med departementschefen förutsatt, att rederilånefonden bibehålles i oförändrad storlek vid sidan av kassan, intill dess efter vunnen erfarenhet av kassans verksamhet frågan om fondens framtida ställning lämpligen kan upptagas till omprövning. Då utskottet alltså anser, att statsgarantien nu icke bör fastställes till högre belopp än det av Kungl. Maj:t föreslagna, utgår utskottet emellertid från, att då i mån av kassans utveckling behov av grundfondens utökning gör sig gällande, detta behov kommer att av statsmakterna tillgodoses.

§ 8. Enligt § 8 äger kassan bevilja lån allenast mot säkerhet av inteckning i fartyg, som är maskindrivet. Därjämte stadgas i nämnda paragraf, att fartyg, som byggts vid svenskt varv, i allmänhet bör åtnjuta företräde i fråga om belåning i kassan.

I ovanberörda motioner föreslås i avseende å fartygsbelåningen, att lån icke må beviljas mot säkerhet av inteckning i fartyg äldre än tio år, samt att därest lån beviljas i fartyg av en ålder från fem till tio år, amorteringstiden skall så bestämmas, att lånet är återbetalt senast när fartyget nått en ålder av femton år.

I motiveringen till nu ifrågavarande paragraf har departementschefen tagit ståndpunkt till de i motionerna berörda spörsmålen och därvid anfört följande:

»Av vad jag förut anfört lärer med tydlighet framgå, att jag anser kassans huvuduppgift vara att medverka till det nödvändiga föryngrandet och moderniserandet av den svenska handelsflottan. För visso skulle kassans styrelse mycket missförstå innebörden av sitt uppdrag, därest den i sin

verksamhet icke noggrant beaktade denna synpunkt. Jag har övervägt, huruvida dock icke säkerheten krävde, att i förordningen infogades en bestämmelse av förslagsvis det innehåll, att lån icke finge beviljas på fartyg, som vore äldre än tio år, och att återbetalningstiden för varje lån skulle så bestämmas, att lånet vore till fullo guldet, innan fartygets ålder överskridit femton år. Emellertid lära förhållandena i det praktiska livet icke sällan gestalta sig så, att genom kategoriska bestämmelser av dylikt innehåll det avsedda syftet skulle snarast motverkas. Jag skall nämna ett par exempel. Från rederihåll har framhållits önskvärdheten av att kassan sattes i tillfälle att bevilja lån även på fartyg under byggnad, med andra ord lämna byggnadskreditiv. Hänsynen till obligationslånens säkerhet gör detta omöjligt. Därest den redare, som ämnar beställa ett nytt fartyg, äger ett eller ett par äldre fartyg, som ej äro belånade, torde han emellertid ofta nog kunna bliva fullt nöjaktigt hjälpt genom att kassan beviljar honom ett kort lån mot säkerhet i de äldre fartygen, vilket användes såsom byggnadskreditiv för att, sedan nybyggnaden fullbordats, överflyttas på det nya fartyget. Dylikt bör givetvis icke förhindras. Ej heller bör det vara helt uteslutet att lämna lån på äldre fartyg för underlättande av ångmaskineris utbytande mot motormaskineri. Förbud mot lån med säkerhet i äldre fartyg bör därför ej stadgas. Skulle särskilda bestämmelser i här förevarande avseende finnas av nöden, böra de avfattas med mycken varsamhet och hellre infoga i kassans reglemente än i själva förordningen.»

Utskottet, som delar den av departementschefen sålunda uttalade uppfattningen, finner icke skäl förorda, att nu ifrågavarande författningsrum gives en annan avfattning än den, som av Kungl. Maj:t föreslagits.

Såsom framgår av § 13 är belåningsgränsen för fartyg satt till femtio procent av fartygets värde, under det att densamma i ovanberörda motioner föreslagits till sextio procent. *§ 13.*

Då utskottet i likhet med departementschefen är av den meningen, att en högre belåningsgräns än femtio procent i avsevärd mån skulle inverka försämrande på skeppshypoteksobligationernas marknadsvärde, och då vidare beträffande såväl allmänna hypoteksbanken som även, i regel, stadshypotekskassan belåningsgränsen icke må uppgå till mer än femtio procent av fastigheternas värde, har utskottet även i nu förevarande avseende anslutit sig till det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget.

Uti § 15 föreskrives, att låntagare icke utan samtycke av styrelsen må vidtaga åtgärd, varigenom fartyget upphör att vara svenskt. Skulle förlust ådragas kassan därigenom att fartyget, utan att samtycke från styrelsen föreligger, upphört att vara svenskt, skola alla de, som under det räkenskapsår, då förändringen inträdde, voro låntagare hos kassan, vara ansvariga för förlustens täckande i förhållande till högsta under räkenskapsåret oguldna beloppet av deras lån. Kan någon av dem icke fullgöra den betalnings- *§ 15.*

skyldighet, som till följd av denna ansvarighet åligger honom, skola de övriga efter nyssnämnda grund svara för bristen.

Ifrågavarande föreskrift, vilken icke återfinnes i det i motionerna framlagda författningsförslaget, avser att genom låntagarnas i kassan solidariska ansvarighet skydda kassan för förlust, som kunde drabba kassan därigenom att äganderätten till ett belånat fartyg överflyttas till medborgare i stat, varest inteckningen icke respekteras.

Inom utskottet har ifrågasatts, huruvida den sålunda föreslagna solidariska ansvarigheten kunde anses vara skälig. Departementschefen har emellertid framhållit, att det befunnits oundvikligt att påfordra en sådan ansvarighet för här avsedda fall. Risken för att kassans inteckningar i fartyget genom försäljning till utlandet bleve värdelösa, syntes efter hand som konventionerna på sjölagstiftningens område bleve ratificerade i de olika länderna, bliva allt mindre; någon risk syntes dock sannolikt alltid komma att kvarstå. Från redarhåll hade framhållits, att det för kassans styrelse icke syntes möta någon svårighet att så välja sitt klientel, att varje händelse av antydd beskaffenhet praktiskt taget kunde lämnas ur räkningen; all erfarenhet talade i sådan riktning. Att redarna själva icke ansåge den lucka i intecknings- och försäkringsväsendet, som här förefunnes och vilken enligt vad som upplysts vore av vårt lands lånemarknad uppmärksammad, vara av någon praktisk betydelse, syntes böra göra det så mycket mindre olägligt för dem att åtaga sig att gemensamt — sedan den ansvarighet, som enligt 27 § i fartygsinteckningslagen drabbade överlåtare, tagits i anspråk — sörja för den förefintliga bristens täckande. Departementschefen vore övertygad, att genom det dymedelst åstadkomna ökade förtroendet för kassans obligationer låntagarna komme att erhålla nöjaktig valuta för sitt åtagande härutinnan.

Med hänsyn till vad departementschefen sålunda uttalat har utskottet funnit sig böra biträda Kungl. Maj:ts förslag på här ifrågavarande punkt.

§ 16. § 16 innehåller bestämmelser rörande de försäkringar, som skulle erfordras för lån från kassan.

Såsom förutsättning för att en fartygsägare skall kunna erhålla lån uppställes, att fartyget skall vara i sin helhet kaskoförsäkrat mot såväl totalförlust som partiell skada och kostnad till minst det värde, som av styrelsen åsättes fartyget; dock må i stället för sådan kaskoförsäkring godtagas s. k. intresseförsäkring i fartyget, i den mån det finnes kunna ske utan åsidosättande av nödig trygghet för kassan såsom inteckningshavare. Dessutom skall finnas särskild försäkring, som i sedvanlig utsträckning bereder i kaskoförsäkringen icke innefattat skydd (protection and indemnity) mot den ersättningsskyldighet, som kan uppkomma för fartygets ägare.

I ovanberörda två motioner har härutinnan endast framställts det förslaget, att belånat fartyg skall vara försäkrat till enligt styrelsens mening betryggande belopp.

Det har inom utskottet ifrågasatts, huruvida det skulle vara erforderligt att, såsom i propositionen föreslås, kräva försäkring av fartyget till dess fulla värde, eller om icke för låntagaren skulle kunna lämnas öppet att ikläda sig viss självrisk. Härvid har gjorts gällande, att en sådan självrisk skulle vara ägnad att stegra låntagarens intresse för att i möjligaste mån skydda det belånade fartyget från skada.

Även om nu angivna synpunkt måhända kan i viss mån vara berättigad, anser utskottet likväl försiktigheten bjuda, att i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag såsom lånevillkor stadgas, att fartyget skall i sin helhet vara försäkrat. Det torde nämligen vara uppenbart, att därest en lindring härutinnan medgives, detta skulle komma att av obligationsmarknaden uppfatta såsom ett försvagande av säkerheten för kassans obligationer. På grund härav finner sig utskottet icke kunna tillstyrka en avvikelse från Kungl. Maj:ts förslag på denna punkt.

§ 22.

Enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle Svenska skeppshypotekskassans styrelse hava sitt säte i Göteborg. Såsom skäl härför har i propositionen anförts, att Göteborg är den stad i riket, som har den största handelsflottan, att i Göteborg finnas tre av de största skeppsvarven i landet, nämligen Götaverken, Eriksberg och Lindholmen, att Göteborg är centralplatsen för vårt lands kaskoassurans, samt att i Göteborg finnes det enda företag i vårt land, som utställer protection-and-indemnity-poliser.

I motionerna hemställes däremot, att kassans styrelse måtte förläggas till Stockholm, och har såsom motivering härför i motionen I: 260 framhållits, att centrum för Sveriges penningehandel är Stockholm och icke Göteborg.

Utskottet, som icke finner det i berörda motion åberopade skälet för kassans förläggning till Stockholm vara utav avgörande betydelse, har icke ansett sig böra föreslå ändring av Kungl. Maj:ts förslag på denna punkt.

Under åberopande av vad i det föregående anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 160 samt med avslag dels å motionerna I: 3 och II: 2, i vad de skilja sig från Kungl. Maj:ts förslag, dels ock å motionen I: 260, må

a) antaga bilagda förslag till förordning angående Svenska skeppshypotekskassan;

b) besluta, att från riksgäldskontoret skola till Svenska skeppshypotekskassan såsom dess grundfond överlämnas svenska statens fyra och en halv procent obligationer, ouppsägbara från innehavarens sida, till ett nominellt

belopp av 10,000,000 kronor med rätt för kassan att enligt bestämmelserna i förordningen förfoga över obligationerna.

Stockholm den 22 april 1929.

På bankoutskottets vägnar:

C. E. SVENSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *C. E. Svensson, Gustafsson* i Stensholm *, *Bjurström, Lindley, Lindgren, Ström, Johansson* i Friggeråker, *Abrahamsson* och *P. A. Larsson;* samt

från andra kammaren: herrar *Winkler, Henrikson* *, *Bäcklund, Ryberg* *, *Lovén, Svensson* i Betingetorp, *Höglund* i Göteborg och *Johansson* i Edsbyn.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservationer:

A. *I fråga om utskottets hemställan under punkt a) (författningsförslaget):*

beträffande § 2:

av herr *Lindley,* som ansett, att Svenska skeppshypotekskassans grundfond borde från början fastställas till 20 miljoner kronor, och i anslutning därtill hemställt, att § 2 i förordningen måtte erhålla följande lydelse:

»§ 2.

Såsom grundfond för kassan ställer staten genom fullmäktige i riksgäldskontoret till förfogande svenska statens fyra och en halv procent obligationer, ouppsägbara från innehavarens sida, till ett nominellt belopp av minst tjugu miljoner kronor. De obligationer, som sålunda tillhandahållas, fortfara att tillhöra staten, som dock ej äger att för annat ändamål förfoga över dem, så länge kassans samtliga förbindelser icke äro fullgjorda.

Till grundfonden kunna överföras medel från kassans reservfond. Dylika medel skola redovisas i svenska statens obligationer av angivet slag»;

av herr *Lovén,* som på skäl, vilka närmare utvecklats i motionerna I: 3 och II: 2, ansett kassans grundfond böra redan från början fastställas till högre belopp än vad Kungl. Maj:t föreslagit och i sådant avseende ifrågasatt ett belopp av 15 miljoner kronor, i följd varav han hemställt, att § 2 i förordningen måtte erhålla följande lydelse:

»§ 2.

Såsom grundfond för kassan ställer staten genom fullmäktige i riksgäldskontoret till förfogande svenska statens fyra och en halv procent obligationer, ouppsägbara från innehavarens sida, till ett nominellt belopp av minst femton miljoner kronor. De obligationer, som sålunda tillhandahållas, fortfara att tillhöra staten, som dock ej äger att för annat ändamål förfoga över dem, så länge kassans samtliga förbindelser icke äro fullgjorda.

Till grundfonden kunna överföras medel från kassans reservfond. Dylika medel skola redovisas i svenska statens obligationer av angivet slag»; samt

av herr *Bjurström,* som instämt i herr *Lovéns* yrkande;

beträffande § 8:

av herr *Lovén,* som i anslutning till motionerna I: 3 och II: 2 yrkat, att § 8 måtte erhålla följande lydelse:

»§ 8.

Kassan äger bevilja lån allenast mot säkerhet av inteckning i fartyg som är maskindrivet.

Lån må icke beviljas mot säkerhet av inteckning i fartyg äldre än 10 år. Beviljas lån å fartyg av en ålder från fem till tio år, skall amorteringstiden så bestämmas, att lånet är återbetalt senast när fartyget nått en ålder av femton år.

Vid prövning av ansökningar om lån skall i allmänhet företräde lämnas åt fartyg, som är byggt i Sverige»; samt

av herr *Bjurström,* som instämt i herr *Lovéns* yrkande;

beträffande § 16:

av herr *Lindley;*

beträffande § 22:

av herr *Lovén,* som anfört följande:

»Såsom skäl för att förlägga kassans säte till Göteborg har i den kungl. propositionen anförts, att Göteborg är den stad i riket, som har den största handelsflottan, att i Göteborg finnas trenne av de största skeppsvarven i landet samt att i samma stad finnas tre med varandra samarbetande ångfartygsassuransföreningar och dessutom det enda företag i vårt land, som utställer protection-and indemnity-poliser.

Härtill torde kunna påpekas, att stora varv, exempelvis Kockum i Malmö, finnas på andra ställen i landet än Göteborg. Detsamma gäller bolag, som bevilja kaskoförsäkringar, och under alla de år, som rederilånefonden, förlagd i Stockholm, varit i verksamhet, har intet som helst men försports på grund av denna förläggning.

Sedan större möjligheter för belåning av trampfartyg genom inrättande av den nu föreslagna kassan skapats, torde kretsen av lånesökare i större utsträckning än hittills komma att fördelas på ett större antal platser i landet.

Möjligheten att träffa den blivande kundkretsen och bedöma de erbjudna säkerheternas bonitet torde vara densamma antingen kassans säte förlägges till Stockholm eller Göteborg.

För att skaffa billigast möjliga penningar till de lånesökande rederierna och för att undvika stora ränteförluster, kommer kassan med säkerhet bliva tvungen att i stor omfattning använda sig av diskontokredit i Riksbanken. En dylik större kredit torde fordra en intim kontakt mellan Riksbankens och kassans ledning.

Köparna av kassans obligationer torde till större delen finnas i Stockholm, och ett riktigt utnyttjande av obligationsmarknaden torde vara lättare från Stockholm än från Göteborg.

Skall kassans ledning på ett tillfredsställande sätt kunna sköta kassans finansiering och därmed de lånesökande rederiernas intressen torde kassans säte också böra förläggas till Stockholm.

I anslutning härtill får jag hemställa, att § 22 i förordningen måtte erhålla följande lydelse:

'§ 22.

Kassan förvaltas av en styrelse med säte i Stockholm. Styrelsen består av fem ledamöter. Av dessa utser Konungen fyra, bland dem en till ordförande, och fullmäktige i riksgäldskontoret en, som skall vara vice ordförande. För styrelsens ledamöter skola finnas fyra suppleanter, av vilka Konungen utser tre och fullmäktige i riksgäldskontoret en, vilken skall vara suppleant för vice ordföranden.

Styrelsens ledamöter och suppleanter utses för en tid av tre år; dock att första gången styrelsen utses förordnande må lämnas för kortare tid. Arvoden åt styrelsens ledamöter bestämmas av Konungen'»; samt

av herrar *Lindley* och *Bjurström*, vilka instämt i herr *Lovéns* yrkande.

B. *I fråga om utskottets hemställan under punkten b):*

av herr *Lindley*, som i anslutning till sin reservation beträffande § 2 i författningsförslaget yrkat, att utskottet bort hemställa,

»att riksdagen må besluta, att från riksgäldskontoret skola till Svenska skeppshypotekskassan såsom dess grundfond överlämnas svenska statens fyra och en halv procent obligationer, ouppsägbara från innehavarens sida, till ett nominellt belopp av 20,000,000 kronor med rätt för kassan att enligt bestämmelserna i förordningen förfoga över obligationerna»;

av herr *Lovén*, som i anslutning till sin reservation beträffande § 2 i författningsförslaget yrkat, att utskottet bort hemställa,

»att riksdagen må besluta, att från riksgäldskontoret skola till Svenska skeppshypotekskassan såsom dess grundfond överlämnas svenska statens fyra och en halv procent obligationer, ouppsägbara från innehavarens sida, till ett nominellt belopp av 15,000,000 kronor med rätt för kassan att enligt bestämmelserna i förordningen förfoga över obligationerna»; samt

av herr *Bjurström*, som instämt i herr *Lovéns* yrkande.

Bilaga.

Förslag
till
Förordning
angående Svenska skeppshypotekskassan.

Härigenom förordnas som följer:

Om kassans ändamål.

§ 1.

Svenska skeppshypotekskassan har till ändamål att i enlighet med bestämmelserna i denna förordning driva lånerörelse genom att lämna lån mot säkerhet av inteckning i svenska fartyg.

Om kassans fonder och obligationslån.

§ 2.

Såsom grundfond för kassan ställer staten genom fullmäktige i riksgäldskontoret till förfogande svenska statens fyra och en halv procent obligationer, ouppsägbara från innehavarens sida, till ett nominellt belopp av minst tio miljoner kronor. De obligationer, som sålunda tillhandahållas, fortfara att tillhöra staten, som dock ej äger att för annat ändamål förfoga över dem, så länge kassans samtliga förbindelser icke äro fullgjorda.

Till grundfonden kunna överföras medel från kassans reservfond. Dylika medel skola redovisas i svenska statens obligationer av angivet slag.

§ 3.

För anskaffande av medel till rörelsens bedrivande äger kassan upptaga lån mot räntebärande till innehavaren ställda obligationer. Sammanlagda beloppet av kassans utelöpande obligationer må icke uppgå till mera än tio gånger beloppet av grundfonden.

§ 4.

Grundfonden, som är avsedd att tjäna såsom säkerhet för kassans obligationslån, må av kassans styrelse kunna tillfälligtvis anlitas för täckande av löpande utgifter, därvid dock skall iakttagas, att större del av grundfondsobligationerna icke må tagas i anspråk än att återstående delen

motsvarar en tiondel av sammanlagda beloppet av kassans utelöpande obligationslån.

Hava i anspråk tagits obligationer, som ställts till förfogande av staten, skall underrättelse därom ofördröjligen meddelas fullmäktige i riksgäldskontoret; och vare kassan skyldig gottgöra staten vad staten till följd av kassans åtgärd nödgas utgiva i ränta å obligationerna. Grundfonden skall snarast möjligt återställas till sin förutvarande storlek.

§ 5.

Obligationslån, som av kassan upptagas, skola återbetalas genom årlig amortering enligt plan, som angives i låneavtalet, eller efter uppsägning.

Varje lån skall kunna senast tio år efter dess upptagande av kassan uppsägas till inbetalning inom tid, som är i låneavtalet bestämd.

§ 6.

Såsom säkerhet för de obligationer, som av kassan utgivas, skola pantförskrivas hos kassan belånade reverser med tillhörande hypotek.

Angående förvaring och vård av sålunda pantförskrivna värdehandlingar meddelas bestämmelser i reglementet för kassan.

§ 7.

Kassans behållna årsvinst skall avsättas till en reservfond. Reservfonden skall i första rummet användas till gäldande av utgifter och förluster, till vilkas täckande inkomsterna icke förslå.

Om lånerörelsen.

§ 8.

Kassan äger bevilja lån allenast mot säkerhet av inteckning i fartyg som är maskindrivet.

Vid prövning av ansökningar om lån skall i allmänhet företräde lämnas åt fartyg, som är byggt i Sverige.

§ 9.

Lån må icke lämnas till annan än ägaren av fartyget.

§ 10.

Lån må beviljas på högst tio års återbetalningstid med skyldighet för låntagaren att under lånetiden gälda lånet enligt fastställd amorteringsplan.

Då särskilda omständigheter därtill föranleda, äger styrelsen bevilja anstånd för högst ett år i sänder med fullgörandet av föreskriven amortering.

§ 11.

Innan lån beviljas, skall kassans styrelse föranstalta om besiktning och värdering av fartyget för utrönande av dess värde.

Under lånetiden skall ny besiktning och värdering företagas, när styrelsen finner det erforderligt.

§ 12.

Lån må icke beviljas till högre belopp än femtio procent av det värde, till vilket fartyget av styrelsen uppskattas.

§ 13.

Till minst det belopp, till vilket lån beviljas, skall finnas säkerhet av inteckning eller inteckningar i fartyget liggande inom femtio procent av fartygets värde.

För att kunna godtagas såsom säkerhet skall inteckning åtnjuta bättre förmånsrätt än varje annan i fartyget sökt eller beviljad inteckning, som icke innehaves av kassan; dock att, därest inteckning med bästa förmånsrätt är tagen i anspråk såsom säkerhet för lån hos statsverket, styrelsen må kunna godtaga inteckning med närmast därefter följande rätt under villkor att hos statsverket belånad inteckning förskrives att med rätt närmast efter den, som tillkommer statsverket, utgöra pant jämväl för lån hos kassan.

§ 14.

Låntagare vare skyldig att omedelbart underrätta styrelsen om varje ändring beträffande äganderätten till fartyget.

§ 15.

Låntagare må icke utan samtycke av styrelsen vidtaga åtgärd, varigenom fartyget upphör att vara svenskt.

Skulle förlust ådragas kassan därigenom att fartyget, utan att samtycke från styrelsen föreligger, upphört att vara svenskt, vare alla de, som under det räkenskapsår, då förändringen inträdde, voro låntagare hos kassan, ansvariga för förlustens täckande i förhållande till högsta under räkenskapsåret oguldna beloppet av deras lån. Kan någon av dem icke fullgöra den betalningsskyldighet, som till följd av denna ansvarighet åligger honom, skola de övriga efter nyssnämnda grund svara för bristen.

Vill låntagare i anledning av att styrelsen vägrat honom samtycke, varom i första stycket förmäles, gälda sin skuld till kassan, vare han därtill berättigad, ändå att förfallotiden icke är inne.

§ 16.

Fartyget skall vara i sin helhet kaskoförsäkrat mot såväl totalförlust som partiell skada och kostnad till minst det värde, som av styrelsen åsättes fartyget; dock må i stället för sådan kaskoförsäkring godtagas s. k. intresseförsäkring i fartyget, i den mån det finnes kunna ske utan åsidosättande av nödig trygghet för kassan såsom inteckningshavare. Dessutom skall finnas särskild försäkring, som i sedvanlig utsträckning bereder i kaskoförsäkringen icke innefattat skydd (protection and indemnity) mot den ersättningsskyldighet, som kan uppkomma för fartygets ägare.

Såväl kasko- som intresseförsäkringen skall gälla till förmån för kassan såsom innehavare av inteckning i fartyget samt medföra rätt för inteckningshavaren att, ändå att hans fordran ej är förfallen, framför fartygets ägare njuta betalning ur utfallande försäkringsbelopp, såvida icke — vid partiell skada — ägaren genom att låta reparera fartyget eller på annat sätt bereder inteckningshavaren samma säkerhet som före skadans inträffande.

I övrigt skola för försäkring som här avses gälla sådana bestämmelser, som stadgas i lagen om försäkringsavtal, med den jämkning, som styrelsen kan finna av omständigheterna påkallad.

Försäkringsgivaren skall hava gent emot kassan förbundit sig att tillse, att försäkringen icke ändras eller upphör utan kassans vetskap och att kassan erhåller nödigt rådrum för att säkerställa sig före försäkringens upphörande.

§ 17.

I den mån styrelsen finner sådant erforderligt skall å fartyget tagas försäkring mot krigsfara.

§ 18.

Försäkring, som i §§ 16 och 17 avses, skall vara meddelad av svensk försäkringsgivare; dock att styrelsen må, då skälig anledning därtill föreligger, godtaga försäkring, som meddelats av utländsk försäkringsgivare.

§ 19.

Styrelsen äger uppsäga lån till betalning omedelbart eller inom viss av styrelsen bestämd tid, därest ställd säkerhet undergått märklig försämring eller för kassan betryggande försäkring icke finnes eller låntagaren eljest icke fullgör de för lånet gällande villkor.

§ 20.

Av låntagare lämnad säkerhet skall gälla för samtliga hans förbindelser hos kassan.

§ 21.

Kostnad för besiktning, värdering, inteckningsåtgärd och annat dylikt skall gäldas av låntagaren.

Om förvaltningen m. m.

§ 22.

Kassan förvaltas av en styrelse med säte i Göteborg. Styrelsen består av fem ledamöter. Av dessa utser Konungen fyra, bland dem en till ordförande, och fullmäktige i riksgäldskontoret en, som skall vara vice ordförande. För styrelsens ledamöter skola finnas fyra suppleanter, av vilka Konungen utser tre och fullmäktige i riksgäldskontoret en, vilken skall vara suppleant för vice ordföranden.

Styrelsens ledamöter och suppleanter utses för en tid av tre år; dock att första gången styrelsen utses förordnande må lämnas för kortare tid. Arvoden åt styrelsens ledamöter bestämmas av Konungen.

§ 23.

Styrelseledamöter, som genom att överträda denna förordning eller eljest uppsåtligen eller av vårdslöshet tillskynda kassan skada, svare för skadan en för alla och alla för en.

§ 24.

Om styrelsens förvaltningsåligganden samt om grunderna för dess beslutförhet stadgas i reglementet.

§ 25.

För revision av styrelsens förvaltning och kassans räkenskaper skola årligen utses revisorer, två av Konungen och en av fullmäktige i riksgäldskontoret, jämte lika antal suppleanter.

Revisorernas arvoden bestämmas av Konungen.

§ 26.

Styrelsens förvaltningsberättelse och revisorernas utlåtande skola genom styrelsens försorg offentliggöras i tryck samt före april månads utgång dels överlämnas till handelsdepartementet och fullmäktige i riksgäldskontoret, dels ock tillställas kassans låntagare.

Det tillkommer Konungen att pröva styrelsens förvaltning och att, sedan fullmäktige i riksgäldskontoret avgivit utlåtande samt den i § 27 stadgade tiden för avlämnande av låntagarnas yttrande gått till ända, besluta angående ansvarsfrihet.

§ 27.

På kallelse av styrelsen skola kassans låntagare årligen före maj månads utgång sammanträda för granskning av styrelsens förvaltning och kassans räkenskaper. Låntagarnas därvid beslutade yttrande skall senast åtta dagar efter sammanträdet tillställas handelsdepartementet och fullmäktige i riksgäldskontoret.

Vid dylikt sammanträde närmast före utgången av den tid, för vilken styrelsen är utsedd, skall jämväl uppgöras förslag till Konungen å ledamöter och suppleanter i kassans styrelse. I förslaget, vilket icke må avse ordföranden i styrelsen, skola nämnas nio personer, av vilka sex skola upptagas å förslag till ledamöter. Konungen förordnar minst två av dessa sistnämnda till ledamöter i styrelsen och minst två av de därefter å förslaget i dess helhet återstående till suppleanter.

Närmare bestämmelser angående nu omförmälda sammanträden meddelas i reglementet.

§ 28.

Om kassans trädande i likvidation och förfarandet därvid förordnar Konungen.

Vid likvidation av kassan skola dess egna tillgångar samt låntagarnas förbindelser med tillhörande hypotek användas, innan av staten tillhandahållna obligationer må tagas i anspråk för fullgörande av kassans förbindelser.

Vad vid likvidation återstår av kassans tillgångar, efter det skulderna blivit guldna, skall tillfalla staten.

§ 29.

Reglemente för kassan fastställes av Konungen.