

## Nr 127.

Av herr **Lindström**, angående statlig kasko- och lastförsäkring för mindre fartyg i fraktfart.

Sjöförsäkringsrörelsen i vårt land är mycket omfattande. Enligt Statistisk Årsbok för år 1937 utgjorde år 1935 premieinkomsten för svenska bolags sjöförsäkringsrörelse 17,486,300 kronor. Utbetalningar för försäkringsfall under samma år uppgingo till 11,151,600 kronor. I förvaltningskostnader för nämnda år redovisar Statistisk Årsbok en summa av 6,148,100 kronor. Årsbokens sifferspråk är på denna punkt dunkelt, men man torde kunna utgå ifrån att i begreppet "förvaltningskostnader" ingår även bolagens vinst. Hur stor denna vinst är kan man med Statistisk Årsbok som material icke bedöma. De tillgängliga siffrorna giva dock vid handen att den måste vara avsevärd. Detta antagande stödes i hög grad av de uppgifter rörande sjöassuransbolagens utdelningar, som äro att hämta ur Aktieägarens Uppslagsbok 1937—1938. Några av dessa uppgifter lämnas här:

Bolag	Utdelning i procent av aktiekapitalet		
	1934	1935	1936
Försäkringsaktiebolaget Atlantica, Göteborg .....	13	13	13
Sjöförsäkringsaktiebolaget Gauthiod, Göteborg .....	8,5	10	10
Sveriges Allmänna Sjöförsäkringsaktiebolag, Göteborg ..	12	12	12
Aktiebolaget Sjöassurans Kompaniet, Stockholm .....	12	12	12
Stockholms Sjöförsäkringsaktiebolag, Stockholm .....	15	15	15
Sjöförsäkrings-Aktiebolaget Ägir, Stockholm .....	14	14	14
Sjöförsäkringsaktiebolaget Öresund, Malmö .....	12,5	12,5	12,5

Denna så lukrativa privatdrivna rörelse har i hög grad statens medverkan vid uppkomsten av dess vinster. En hel rad åtgärder, som staten måst vidtaga för att skydda medborgares liv och egendom, inordna sig såsom naturliga led i sjöassuransbolagens vinstapparatur. Vi ha exempelvis fartygsinspektionen. Inspektionens uppgift är att utöva tillsyn över fartyg genom passagerarfartygs- och sjövärdighetsbesiktningar samt inspektioner för att utröna huruvida fartyg må anses sjövärdigt med hänsyn till dess användning och den fart, för vilken det nyttjas eller är avsett att nyttjas, samt huruvida fartyget är i sjövärdigt skick (Lag om tillsyn av fartyg och Kungl. Maj:ts förordning med närmare föreskrifter om tillsyn av fartyg). Dessa undersökningar äro avgiftsfria. Genom dem kommer fartygsinspektionen att vara sjöassuransbolagen till icke ringa hjälp, då de senare i många fall slippa, ja helt enkelt icke behöva verkställa besiktningar och undersökningar ombord på assurerade fartyg. Detta måste

betyda en ren ekonomisk vinst för sjöassuransbolagen. Bolagens redan förut höga administrationskostnader skulle bli ännu högre, om de icke hade denna förmån.

Även andra statsinstitutioner gynna direkt eller indirekt sjöassuransbolagen. Bland dem märkas sjökartverket, som utför sjömätningar, upplodningar och utger publikationen Underrättelser för sjöfarande, vilken är avgiftsfri. Vi ha vidare fyrverket, som genom fyrar och sjömärken (för vilka *fartygen* i viss mån få betala fyr- och båkaavgifter) ovedersägligen minskar riskerna för strandningar m. m. Radion har i hög grad minskat riskerna för större sjöolyckor. Svenska staten håller ett flertal kuststationer med ständig bevakning, vilka äro i stånd att mottaga eventuella nödsignaler från fartyg, vidare befordra dem till bärgningsbolag samt på så sätt minska riskerna (särskilt för s. k. totalförlust) av fartyg och last. S. k. radiofyrar finnas redan på en del fryskepp för fartygs navigering och orientering. Enligt uppgjord plan skall staten installera ytterligare radiofyrar för hela svenska kusten. I tjocka äro dylika radiofyrar oftast de enda medel, genom vilka Ortsbestämningar kunna verkställas. Även undervattenssignaleringsstationer finnas installerade på fryskepp.

Det är sålunda ovedersägligt att staten gör mycket för att minska sjöassuransbolagens förlustrisker. I själva verket är hela sjöassuransrörelsen så beroende av statens olika åtgärder, att det redan av den anledningen vore naturligt att denna rörelse direkt förvandlades till en statens verksamhet. Ett statligt sjöassuransföretag skulle på ett smidigt och lämpligt sätt kunna samverka i första hand med fartygsinspektionen och därefter med lotsverket. Med hänsyn till den samhällsliga funktion, som sjöassuransrörelsen har, ligger det nära till hands att påyrka en utredning om dess snara övertagande i statens hand. Ett sådant yrkande skall dock icke i detta sammanhang ställas. Det understrykes emellertid av vad som i det följande anföres.

Om man slår upp Sveriges skeppslista 1937, skall man finna att förteckningen över ångfartyg och motorfartyg upptager 67 uppslag, förteckningen över segelfartyg med hjälpmaskin (s. k. motorseglare) 33 uppslag och segelfartyg 7 uppslag. Vad antalet beträffar utgöra sålunda motorseglarna en stor del av vår handelsflotta. Självklart är proportionen i fråga om tonnaget en helt annan. Enligt skeppslistan finnes enbart i Göteborgs och Bohus län inemot fyrahundra motorseglare. En icke ringa del av denna krishärjade landsändas befolkning försörjer sig på kustfrakter med motorseglare. Om gynnsammare villkor bereddnes för denna speciella lasttrafik skulle utan tvivel ännu flera människor kunna erhålla sitt uppehälle genom densamma. Ett avgörande hinder däremot är emellertid sjöassuransbolagens fraktförsäkringspolitik mot dessa motorseglare.

Förhållandet är det, att när varor skola fraktas på sjön, så är assuransavgiften mycket större för motorseglaren än för ång- eller motorfartyget, fastän sjövärdigheten numera i de flesta fall är lika. Ofta kan till och med sjövärdig-

heten vara större hos en modern motorseglare än en mindre ångare. Då assuran-  
avgiften stiger i förhållande till den fraktade varans värde, kan motorseglaren  
endast konkurrera med andra fartyg, då det gäller frakter av billigare varuslag,  
och dessa äro i regel betalda med lägre fraktavgifter än varor av större värde.

Ur en framställning från ett antal motorseglare rörande här berörda för-  
hållanden anföres följande till frågans belysning:

”Man behöver icke vara sjöman för att förstå, vilken orättvisa detta är för  
motorseglarna, som många gånger äro mera sjövärdiga än mindre ångare eller  
mindre motorfartyg. Man tänke sig en holländsk läktare med lastlucka i hela  
däckets längd. Denna läktare kallas motorfartyg och har ångfartygens billiga  
assuranstariff, men den förstklassiga motorseglaren, som har tio gånger så stor  
sjövärdighet, får betala den för motorseglare dyra tariffen. Detta får man kalla  
dålig anpassning från assuradörens sida ur motorseglarsynpunkt. Men ur stor-  
redarsynpunkt kanske det ter sig riktigt, ty de mindre bliva då icke så konkur-  
renskraftiga.”

Till denna framställning fogas några intyg (bil. 1—4), som genom kon-  
kreta exempel belysa hur det står till i här berörda avseende. Exemplifieringen  
understryker att de med redarintresset samarbetande sjöassuransbolagen icke  
handhava dessa ting på ett sätt, som är förenligt med en skötsam och arbets-  
duglig medborgargrups intressen. Förhållandet med sjöassuransbolagens tarif-  
fer för motorseglarnas fraktförsäkringar är i själva verket ytterligare ett skäl,  
som talar för hela sjöassuransrörelsens socialisering. Som redan sagts kommer  
dock ett sådant yrkande icke i detta sammanhang att ställas. Om här behand-  
lade fråga icke kan lösas, tvingar dock det totala socialiseringskravet för rörel-  
sen i fråga sig med nödvändighet fram inom en snar framtid.

Vad denna framställning närmast avser är att få upp frågan om en statlig  
försäkring för mindre fartyg och deras laster. Detta kunde eventuellt ordnas  
på det sättet, att segelfartygens assuradörer gingo in i ett av staten kontrollerat  
försäkringsföretag och däri insatte sina fonder. Staten skulle insätta resten av  
det behöfliga fondkapitalet. Administrationen kunde i början eventuellt skötas  
av fartygsinspektionen. Försäkringen skulle gälla såväl kasko- som varuför-  
säkring.

Det torde emellertid vara ogörligt att utan en grundlig utredning komma  
fram till ett hållbart och lämpligt förslag i frågan. Därför hemställles,

att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla  
om utredning rörande möjligheten att med statens bistånd  
anordna en lämplig form för kasko- och lastförsäkring för  
mindre fartyg i fraktfart, särskilt s. k. motorseglare, samt

att Kungl. Maj:t måtte till riksdagen framkomma med de  
förslag, till vilka utredningen giver anledning.

Stockholm den 22 januari 1938.

*Rickard Lindström.*

## Bilaga 1.

(Avskrift.)

På begäran intygas härmed att assuranspremierna mellan ångare och motor-seglare utgöra så stor skillnad, att herrar befraktare i många fall föredraga att skeppa sitt gods med ångare som t. ex. vid följande fall:

Till Göteborg inkom ett parti bly fr. importångare, som skulle vidarebefordras till Oskarshamn och anställdes härför en motorseglare till en frakt av kr. 6:— per ton.

Vid närmare undersökning med assurans visade det sig att avlastaren kunde betala en ångare kr. 9:— per ton och ändå få varan billigare transporterad till destinationsorten.

Premien för ångare utgör 0,2 proc. emot M/s 0,9 proc. under vintermånader. Under sommartid är det mindre skillnad, dock som i nämnda fall kan det utgöra en differens på över 400:— kr., då lastens värde enligt uppgift belöpte sig till 1,000:— kronor per ton och partiet utgjorde 100 ton.

Göteborg den 5 jan. 1938.

*Sven Kihlbaum*, skeppsmäklare.

## Bilaga 2.

(Avskrift.)

Härmed ber jag få anföra ett exempel, som belyser skillnaden beträffande assuranspremierna å M/fartyg och segelfartyg med hjälpmotor.

I oktober månad 1934 befraktades mitt fartyg "Westkust", hemma uti Donsö, med 170 ton mjöl i skr. fr. Nyköping till Nordmaling och Umeå. Vid underhandlingarna som fördes mellan skeppsmäklare i Stockholm och Kvarnbolaget därst. framkom att avlastaren varit van att betala kr. 10:— per ton med M/f., men som lastassuransen fordrade 2 kr. per ton extra för M/seglare, så måste jag reducera frakten motsvarande belopp, alltså kr. 8:— per ton, i frakt. Denna reducering kom sig därav att "Westkust" är riggad med fullt segelställ och kommer under benämning segelfartyg med hjälpmaskin.

Efter framkomsten till Umeå fingo vi besök av grosshandlaren som var emottagare och efter diskussion om frakten uttalade han sin förvåning häröver och uttalade sig om att han fått last med M/fartyg som både varit skadad av väta och sönderrivna säckar etc. så att han för sin del föredrog mycket hellre ett sådant fartyg som "Westkust" än flera s. k. motorfartyg som han fått tidigare.

Ur sjömanssynpunkt sett hava vi stor erfarenhet från hösten 1936, då mig veterligt ej mindre än 4 båtar låg och drev i Nordsjön med förlorad propeller och voro nära att bliva nedbrutna av överbrytande sjö, och behövde assistans från bärgnings- eller andra ångare för att komma till hamn, under det att ett segelfartyg med hjälpmaskin kan klara situationen själv med sina segel och med tillhjälp av dessa kunna rida ut en riktig storm utan fara för nedbrytning eller ovanbordsskador.

Donsö den 7 januari 1938.

*Olof Hansson*, redare för M/s "Westkust".

Bilaga 3.

(Avskrift.)

Aktiebolaget Göteborgs Skeppsmäklerikontor — Auktoriserad skeppsklarerare.

På begäran bedja vi härmed få meddela, att, enligt uppgift som vi fått från trovärdig avlastare härstädes, en differens å assuranskostnader för ångare och motorseglare för sill i tunnor från Göteborg till Stockholm, skulle utgöra cirka 30 öre per tunna billigare med ångare.

Göteborg den 5 januari 1938.

*A.-B. Göteborgs Skeppsmäklerikontor  
Olofsson.*

Bilaga 4.

(Avskrift.)

Intyg.

På begäran intygas härmed, att det händer ofta, att motorseglare äro orättvist betyngda med den olägenheten, att varor, särskilt av det dyrare slaget, som sändas med dessa fartyg, äro belagda med avsevärt högre assuranspremier än motsvarande varor som sändas med ång- och motorfartyg.

Med denna olägenhet har jag haft att kämpa med under min mångåriga verksamhet som redare, fast att jag alltid försökt att tillhandahålla så förstklassigt tonnage som det varit möjligt. Som ett ex. kan nämnas, att på hösten 1937 avslutades ett fraktavtal för en ångare "Edvard" samt en motorseglare "Rane" från hamnar i södra Sverige till hamn i Väneren. Trots att det endast skilde 60 öre i tariffen i frakt, fick jag för min 1:sta klass motorseglare "Rane" nöja mig med kronor 1:25 mindre per ton i frakt med den motiveringen, att "Rane" var motorseglare, och för motorseglare var det dyrare assuranspremier på varorna. I ovanstående fall var det ett belopp på 182 kronor mindre som kom mig tillgodo för denna last. Och vad sjövärdigheten beträffar behöves man icke vara sjöman för att bedöma att "Ranes" sjövärdighet var större än "Edwards".

Liknande svårigheter har motorseglarna att kämpa med ideligen. Assuradorerna ha vid upprepade tillfällen blivit påmind om saken, men detta har ej lett till efter rättelse.

Nordvik den 6 januari 1938.

*A. B. Nilsson.*

---