

Nr 221.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändrad lydelse av § 16 förordningen den 6 juni 1929 (nr 129) angående Svenska skeppshypotekskassan; given Stockholms slott den 10 mars 1944.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till förordning om ändrad lydelse av § 16 förordningen den 6 juni 1929 (nr 129) angående Svenska skeppshypotekskassan.

GUSTAF.

Herman Eriksson.

Förslag
till
Förordning
om ändrad lydelse av § 16 förordningen den 6 juni 1929 (ur 129)
angående Svenska skeppshypotekskassan.

Härigenom förordnas, att § 16 förordningen den 6 juni 1929 angående Svenska skeppshypotekskassan skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

§ 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; styrelsen dock obetaget att, i den mån så finnes kunna ske utan åsidosättande av nödig trygghet för kassan såsom inteckningshavare, i stället för sådan kaskoförsäkring godtaga s. k. intresseförsäkring i fartyget ävensom medgiva, att fartygsägaren står självrisk till högst tio procent av nämnda värde. 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 — — — skadans inträffande.

I övrigt — — — omständigheterna påkallad.

Försäkringsgivaren skall — — — försäkringens upphörande.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1944.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 10 mars 1944.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, ERIKSSON, QUENSEL, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF, RUBBESTAD.

Chefen för handelsdepartementet, statsrådet Eriksson, anmäler uppkommen fråga om *ändring av § 16 förordningen den 6 juni 1929 (nr 129) angående Svenska skeppshypotekskassan* samt anför därvid följande.

Svenska skeppshypotekskassan har till ändamål att stödja den svenska sjöfartsnäringen genom att lämna lån mot säkerhet av in-teckning i svenska maskindrivna fartyg. Närmare bestämmelser om kassans verksamhet finnas meddelade i förordningen den 6 juni 1929 (nr 129) angående kassan (ändrad den 19 juni 1936, nr 314) samt i ett av Kungl. Maj:t den 22 november 1929 (nr 364) fastställt reglemente för kassan (ändrat den 31 januari 1930, nr 18). Som grundfond för kassan har staten genom fullmäktige i riksgäldskontoret ställt till förfogande svenska statens 4 1/2 procent obligationer till ett nominellt belopp av 10 miljoner kronor. Medel till rörelsens bedrivande anskaffas genom att kassan upptager lån mot räntebärande, till innehavaren ställda obligationer. Sammanlagda beloppet av kassans utelöpande obligationer må icke uppgå till mera än 10 gånger beloppet av grundfonden. Såsom säkerhet för obligationerna skola pantförskrivnas hos kassan belånade reverser med tillhörande hypotek. Lån ur kassan må icke beviljas till högre belopp än 50 procent av det värde, till vilket det in-tecknade fartyget av kassans styrelse uppskattas. Till minst det belopp, till vilket lån beviljas, skall finnas säkerhet av in-teckning eller in-teckningar i fartyget liggande inom 50 procent av fartygets värde. Vidare fordras, att fartyget skall vara på visst angivet sätt försäkrat. Härom stadgas i § 16 förordningen bland annat följande.

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 in-teckningshavare. Dessutom skall finnas särskild försäkring, som i sedvanlig utsträckning bereder i kaskoförsäkringen icke innefattat skydd (protection and indemnity) mot den ersättnings-skyldighet, som kan uppkomma för fartygets ägare. Såväl kasko- som intresse-

försäkringen 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.

Mot säkerhet av inteckning i fartyg, som är avsett att huvudsakligen nyttjas i fart mellan Sverige och utlandet eller mellan orter i utlandet och som är belånat i Svenska skeppshypotekskassan, kan ytterligare lån erhållas från statens sekundärlånefond för rederinäringen. Enligt de allmänna villkor och bestämmelser för lån ur denna fond, vilka meddelats genom kungörelsen den 19 juni 1936, nr 312, gäller bland annat, att lånerörelsen handhaves av en nämnd, vars ledamöter och suppleanter utgöras av ledamöterna och suppleanterna i styrelsen för skeppshypotekskassan, samt att i fråga om lånerörelsens bedrivande stadgandena i förordningen angående kassan skola äga motsvarande tillämpning, dock med iakttagande av att lån från fonden må beviljas till belopp motsvarande högst 20 procent av fartygets värde och att inteckningssäkerheten, vilken, där omständigheterna därtill föranleda, bör stärkas med annan pant eller borgen, skall ligga inom 70 procent av nämnda värde.

För erhållande av lån från sekundärlånefonden fordras således, bland annat, att fartyget är försäkrat enligt bestämmelserna i § 16 förordningen angående skeppshypotekskassan.

Rörande den huvudsakliga innebörden av de i sistnämnda författningsrum omnämnda försäkringsformerna lämnade föredragande departementschefen i *den till 1929 års riksdag avlåtna propositionen nr 160* med förslag till förordning angående Svenska skeppshypotekskassan m. m. följande redegörelse.

En vanlig försäkring å ett fartyg (kaskoförsäkring) avser i första hand att bereda ägaren ersättning för skada, som kan drabba själva fartyget. Om annat icke anges i försäkringspolisen, skall ersättning utgå såväl vid total förlust av fartyget som vid partiell skada därå. Det förekommer emellertid ej sällan, att vanlig kaskoförsäkring tages för en del av fartygets värde, medan återstoden försäkras endast mot totalförlust. För en försäkring av sistnämnda slag brukar användas den något oegentliga benämningen intresseförsäkring. Är ett fartyg, värt 1 000 000 kronor, försäkrat genom vanlig kaskoförsäkring för 800 000 kronor och genom intresseförsäkring för 200 000 kronor, skola sålunda vid total förlust båda försäkringsbeloppen utbetalas. Vid partiell skada kan däremot endast kaskoförsäkringen tagas i anspråk; och beror det därvid på försäkringsvillkorens innehåll, huruvida ersättning skall utgå till fullo (försäkring för helt kasko) eller allenast efter förhållandet mellan försäkringsbeloppet och fartygets värde, d. v. s. i det valda exemplet med fyra femtedelar av skadan.

Av bestämmelserna i lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal följer, att om i försäkrat fartyg finnes inteckning, försäkringen gäller till förmån för inteckningshavaren. Denne äger framför fartygets ägare njuta betalning ur utfallande ersättningsbelopp utan hänsyn till huruvida fordringen är för-

fallen eller icke. Endast om ägaren genom att reparera fartyget eller på annat sätt bereder inteckningshavaren samma säkerhet som före skadans inträffande, äger han lyfta ersättningen hos försäkringsgivaren.

Förutom skyldighet att ersätta skada å själva fartyget åligger vid kaskoförsäkring försäkringsgivaren att utgiva ersättning för kostnader för bärgning av fartyget ävensom att gälda dels fartygets bidrag till gemensamt haveri dels ock å fartyget belöpande ersättning till tredje man för skada, som uppkommit genom fartygs sammanstötning. Samtliga dessa tre slag av fordringar (bärgarlön, bidrag till gemensamt haveri och ersättning för sammanstötning) äro förenade med sjöpanträtt i fartyget och skola vid bristande betalning utgå framför inteckningar. Genom den möjlighet, som sålunda finnes att låta betalningsskyldigheten övertagas av ett försäkringsbolag, kan inteckningshavaren bereda sig ett effektivt skydd mot att sjöpanträtt för dylika fordringar äventyrar inteckningssäkerheten.

Framhållas må dessutom, att det numera är vanligt, att ägaren av ett fartyg genom en särskild försäkring i viss utsträckning skapar sig skydd (»protection and indemnity») mot förlust därigenom, att rederirörelsen ådrager honom ersättningsskyldighet gent emot tredje man i andra fall än dem, som täckas av kaskoförsäkringen. Även en sådan protection-and-indemnity-försäkring länder merendels inteckningshavaren till nytta, i det att därigenom betalningsansvaret för ytterligare en del med sjöpanträtt förenade fordringar överflyttas å ett försäkringsbolag och fartygets värde såsom kreditunderlag i motsvarande mån höjes.

Till motivering av bestämmelserna i § 16 propositionsförslaget, vilka voro likalydande med motsvarande bestämmelser i gällande förordning, framhöll departementschefen bland annat, att det såsom en ovillkorlig förutsättning för att en fartygsägare skulle kunna erhålla lån i kassan måste uppställas, att fartyget vore i sin helhet försäkrat mot totalförlust till minst det värde, som av kassans styrelse åsattes fartyget. Att en del av detta värde täcktes genom s. k. intresseförsäkring borde, med hänsyn till den stora omfattning användningen av denna försäkringsform erhållit, icke vara utan vidare uteslutet. Åt kassans styrelse borde kunna överlämnas att efter noggrann prövning av omständigheterna i det särskilda fallet avgöra, i vilken utsträckning en intresseförsäkring skulle kunna godtagas utan att den erforderliga säkerheten för kassan åsidosattes.

Bankoutskottet meddelade i sitt i anledning av propositionen avgivna, av *riksdagen* sedermera godkända utlåtande nr 33, att det inom utskottet ifrågasatts, huruvida det skulle vara erforderligt att kräva försäkring av fartyget till dess fulla värde, eller om icke för låntagaren skulle kunna lämnas öppet att ikläda sig viss självrisk. Härvid hade 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 denna synpunkt måhända kunde i viss mån vara berättigad, ansåge utskottet likväl försiktigheten bjuda, att i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag såsom lånevillkor stadgades, att fartyget skulle i sin helhet vara försäkrat. Det torde nämligen vara uppenbart, att därest en lindring härutinnan medgäves, detta skulle komma att av obligationsmarknaden uppfattas såsom ett försvagande av säkerheten för kassans obligationer.

I skrivelse den 4 februari 1944 har styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan — under erinran att enligt § 16 förordningen angående kassan fartygsägare icke kan stå självrisk för fartyg, som han belånat hos kassan — anfört följande.

Det har emellertid under senare år blivit allt vanligare att större rederiföretag, som äro ägare till flera fartyg, önska stå viss självrisk. För rederiföretaget självt medför detta bland annat förmånen av en minskad premieutgift. För försäkringsgivaren innebär det, förutom en mindre risk, visserligen också en minskad premieinkomst, men denna senare uppväges i viss mån av att rederiet får ett om möjligt mera direkt intresse av att fartyget icke lider haveri.

För skeppshypotekskassan och därmed för innehavare av dess obligationer torde det ur säkerhetssynpunkt vara av mindre betydelse om låntagaren står viss självrisk för det belånade fartyget, blott denna självrisk i förhållande till försäkringsvärdet är till beloppet liten och låntagarens ekonomiska ställning är god. Detta gäller även i de fall, där sekundärlån finnes i fartyget. Därest självrisken skulle vara exempelvis 10 procent av försäkringsvärdet, är en dylik självrisk, i fall av det belånade fartygets totalförlust, betydelselös, enär kassans och sekundärlånefondens fordringar aldrig få överstiga 70 procent av det värde kassan åsatt det belånade fartyget, och försäkringsbeloppet i så fall skulle utgöra minst 90 procent av samma värde. I fall av partiellt haveri har låntagaren själv att betala 10 procent av haverikostnaden. Även i dylikt fall torde kassans intressen icke komma att beröras under andra förutsättningar än att dels låntagarens ekonomiska ställning skulle vara så ansträngd, att han icke kunde erlægga sin andel av kostnaden för att få fartyget reparerat, och dels dessutom fartyget vid en eventuell försäljning i skadat skick icke skulle inbringa så stort belopp, att detta tillsammans med de 90 procent av haverikostnaden, som försäkringsgivaren har att erlægga, kommer att täcka kassans och, där sekundärlån finnes, sekundärlånefondens fordran. Att bägge dessa förhållanden skulle föreligga är praktiskt sett icke troligt.

De stora rederiföretagens princip att på hela sin flotta stå viss självrisk kan i framtiden komma att medföra, att sådana rederiföretag, hellre än att bryta principen, avstå från att för lån anlita kassan och i stället vända sig till banker. Då ett sådant förhållande framdeles kan bli vanligt för kassans rörelse, anser styrelsen, att det skulle vara mycket önskvärt att § 16 i förordningen angående kassan ändrades därhän, att styrelsen tillerkändes rätt att godkänna att låntagare får stå självrisk, dock med högst 10 procent av försäkringsvärdet, i den mån det finnes kunna ske utan åsidosättande av nödig trygghet för kassan och, där sekundärlån finnes, för sekundärlånefonden.

Därest kassans styrelse erhöle en dylik rätt, skulle medgivande till självrisk uppenbart icke lämnas för hela lånetiden utan endast för ett år i sänder, så att styrelsen hade tillfälle att med hänsyn till rederiets ekonomiska ställning under lånetiden fatta de beslut, som denna ställning kunde föranleda.

Under åberopande av det anförda hemställde styrelsen, att § 16 förordningen angående kassan måtte ändras i enlighet med vad styrelsen sålunda angivit.

Över framställningen ha, efter remiss, yttranden avgivits av kommerskollegium, statskontoret och fullmäktige i riksgäldskontoret. Kommerskollegium,

som lämnat Sveriges redareförening och Stockholms rederiförening tillfälle att yttra sig i ärendet, har härjämte överlämnat yttranden från nämnda föreningar.

I samtliga yttranden har förslaget i och för sig tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

Sålunda har *kommerskollegium* anfört:

Frågan om eftergift å det såsom förutsättning för lån från kassan angivna kravet, att ifrågakommande fartyg skall vara i sin helhet försäkrat mot total förlust till minst det värde som kassans styrelse åsatt detsamma, var föremål för uppmärksamhet under riksdagsbehandlingen av förslaget om kassans inrättande. Försiktigheten ansågs då bjuda att utrymme icke lämnades för någon låntagarens självrisk, emedan det befarades, att en lindring i sådant hänseende skulle komma att av obligationsmarknaden uppfattas såsom ett försvagande av säkerheten för kassans obligationer. Denna försiktiga hållning förefaller att ha varit väl motiverad vid sagda tidpunkt, då all varsamhet måste iakttagas i syfte att från början förvärva vederbörligt förtroende åt kassans obligationer. Som dessa papper numera äro väl kända på marknaden och otvivelaktigt åtnjuta den goodwill de äro värda, torde detta skäl icke längre utgöra hinder för medgivande av en måttlig självrisk, om sådant eljest befinnes lämpligt.

Vad sistberörda fråga beträffar, kan kollegium icke finna annat än att styrelsens föreliggande förslag i och för sig är av beskaffenhet att kunna godtagas. Enligt vad kollegium inhämtat, beräknas fartygsvärdena försiktigt under hänsynstagande till normala prisförhållanden. Den omsorg som från styrelsens sida ägnas prövningen av lånsökandenas lånvärdighet torde också få anses betryggande. Yttermera har styrelsen förklarat sig hava för avsikt att, i händelse av bifall till förslaget, lämna medgivande beträffande självrisk allenast för ett år i sänder för att fortlöpande kunna ägna vederbörande låntagares ekonomiska ställning uppmärksamhet och alltså under lånetiden bliva i tillfälle att fatta de beslut som kunna föränledas av förändringar däri.

I detta sammanhang får kollegium anmärka, att självriskan är avsedd att beräknas proportionellt i förhållande till varje särskild skada, så att låntagaren jämväl vid partiellt haveri svarar för allenast den andel av skadan som motsvarar den för självriskan angivna procentatsatsen. Det är sålunda icke meningen att låntagaren vid mindre skada skall svara för hela kostnaden.

Statskontoret har ansett någon reell ökning av lånerisken för kassan i praktiken icke behöva befaras, därest det begärda medgivandet lämnades.

Fullmäktige i riksgäldskontoret, vilka sagt sig förutsätta att den föreslagna rätten att medgiva låntagare att stå självrisk skulle av kassans styrelse begagnas med stor försiktighet och att sådant medgivande komme att lämnas för endast ett år i sänder, ha vid sådant förhållande icke haft något att erinra mot bifall till förslaget.

I ett par av yttrandena har emellertid yppats viss tvekan rörande möjligheten att genomföra förslaget med hänsyn till rättsförhållandet mellan skeppshypotekskassan och innehavarna av de av kassan hittills utfärdade obligationerna.

Härom har *kommerskollegium* yttrat:

Med hänsyn till lydelsen av redan utlämnade obligationsbrev (vari beträffande säkerheten för obligationerna hänvisas till för kassans rörelse gällande

bestämmelser) torde det få särskilt övervägas, huruvida de föreslagna ändringarna kunna anses innebära sådana förändringar i obligationsvillkoren att innehavarnas medgivande därtill kan erfordras, eller om hänvisningen till de för kassan gällande bestämmelserna icke behöver anses utgöra hinder för Kungl. Maj:t att vid behov ändra bestämmelserna. För egen del finner kollegium tveksamt, om ändring av föreslagen innebörd i den för kassan gällande förordningen kan vidtagas utan att detta formellt sett inverkar på rättsförhållandet mellan kassan och obligationsinnehavarna.

Även *statskontoret* har, med hänsyn till att innehavarna av kassans nu utlöpande obligationer förvärvat dessa under förutsättning att säkerheten prövats enligt bestämmelserna i de för kassan gällande författningarna, ansett vissa principiella betänkligheter kunna hysas mot den föreslagna lindringen av försäkringsvillkoren.

*Departements-
chefen.*

Såsom framgår av den tidigare lämnade redogörelsen blev frågan, huruvida ett i Svenska skeppshypotekskassan belånat fartyg bör vara försäkrat till fulla värdet eller om ägaren bör tillåtas stå viss självrisk för fartyget, tämligen ingående behandlad i samband med förslaget om kassans inrättande. Föredragande departementschefen fann därvid, att försäkring till fulla värdet måste utgöra en ovillkorlig förutsättning för lån i kassan, och riksdagen ansåg försiktigheten bjuda, att sådan försäkring tagits. Gällande bestämmelser i ämnet äro avfattade i enlighet med dessa uttalanden. Enär lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen endast meddelas mot inteckning i fartyg, som belånats jämväl i skeppshypotekskassan, äga bestämmelserna i fråga numera tillämpning även beträffande sådana lån.

Styrelsen för skeppshypotekskassan har nu — jämväl i egenskap av den nämnd, som har att bevilja lån från sekundärlånefonden — hemställt om sådan ändring i förevarande bestämmelser, att ägare av belånat fartyg må medgivas rätt att stå självrisk till högst 10 procent av fartygets värde, dock endast i den mån så finnes kunna ske utan åsidosättande av nödig trygghet för skeppshypotekskassan och, där sekundärlån finnes, för sekundärlånefonden. Såsom motivering till sitt förslag har styrelsen framhållit, att större rederiföretag numera ofta önska stå viss självrisk för sina fartyg, att dylika företag därför kunna befaras framdeles, till men för skeppshypotekskassans rörelse, avstå från att för lån anlita kassan och i stället vända sig till banker samt att det för kassan och innehavarna av dess obligationer ävensom för sekundärlånefonden torde ur säkerhetssynpunkt vara av mindre betydelse om låntagaren står viss självrisk för det belånade fartyget, blott självrisken avser allenast en ringa del av fartygets värde samt låntagarens ekonomiska ställning är god. Styrelsen har förklarat sig ämna, i händelse av bifall till framställningen, lämna medgivande till självrisk endast för ett år i sänder och endast till rederiföretag med god ekonomisk ställning.

I likhet med styrelsen för skeppshypotekskassan samt de i ärendet hörda myndigheterna och sammanslutningarna finner jag ur saklig synpunkt betänkligheter icke kunna resas mot ett genomförande av styrelsens förslag, enligt vilket lån i kassan eller från sekundärlånefonden fortfarande kommer att

med betryggande marginal vara täckt av försäkring. Vid sistnämnda förhållande torde icke, såsom i ett par yttranden ifrågasatts, hänsynen till innehavarna av kassans obligationer kunna anses lägga hinder i vägen för förslaget realiserande.

På grund av det sålunda anförda, och då de större rederiernas intresse av att kunna samtidigt stå viss självrisk för sina fartyg samt använda dem som säkerhet för lån i skeppshypotekskassan och hos sekundärlånefonden synes värt beaktande, har jag i enlighet med den nu föreliggande framställningen låtit inom handelsdepartementet upprätta förslag till *förordning om ändrad lydelse av § 16 förordningen den 6 juni 1929 (nr 129) angående Svenska skeppshypotekskassan.*

Föredraganden hemställer härefter, att förenämnda författningsförslag måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Sven Forssberg.