

Nr 24

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 8 och 16 §§ förordningen den 6 juni 1929 (nr 129) angående Svenska skeppshypotekskassan.

I en den 7 mars 1958 dagtecknad proposition, nr 99, som hänvisats till bankoutskottets förberedande handläggning, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen antaga vid propositionen fogat förslag till förordning om ändrad lydelse av 8 och 16 §§ förordningen den 6 juni 1929 (nr 129) angående Svenska skeppshypotekskassan.

I propositionen föreslås upphävande av bestämmelsen att Svenska skeppshypotekskassan vid prövningen av låneansökningar i allmänhet skall lämna företräde åt fartyg som är byggt i Sverige. Härjämte framlägges förslag om vidgad befogenhet för kassan att kräva försäkringsskydd vid utlåning.

Berörda lagförslag är av följande lydelse

Förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 8 och 16 §§ förordningen den 6 juni 1929 (nr 129) angående Svenska skeppshypotekskassan

Härmed förordnas, att 8 och 16 §§ förordningen den 6 juni 1929 angående Svenska skeppshypotekskassan¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

§ 8.

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

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.

§ 16.

Fartyget skall vara i sin helhet kaskoförsäkrat mot såväl totalförlust som partiell skada och kostnad till

Fartyget skall vara i sin helhet kaskoförsäkrat mot såväl totalförlust som partiell skada och kostnad till

¹ Senaste lydelse av 16 §, se 1944: 209.

minst det värde, som av styrelsen åsättes fartyget; styrelsen dock obehaget 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.

minst det värde, som av styrelsen åsättes fartyget; styrelsen dock obehaget 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, *varjämte styrelsen äger föreskriva sådan ytterligare försäkring som styrelsen kan finna erforderlig.*

Såväl kasko- som — — — skadans inträffande.

I övrigt — — — omständigheterna påkallad.

Försäkringsgivaren skall — — — försäkringens upphörande.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Svenskbyggda fartygs företräde till lån

Såsom en allmän regel för *skeppshypotekskassans* kreditgivning gäller enligt 8 § förordningen angående kassan att denna vid prövningen av låneansökningar i allmänhet skall lämna företräde åt fartyg, som är byggt i Sverige. Samma regel gäller även för *statens sekundärlånefond för rederinärningen*, vilken fond har till ändamål att lämna lån mot säkerhet av in-teckning i fartyg, som är belånat i skeppshypotekskassan. För *statens lånefond för den mindre skeppsfarten* upptages däremot i nu gällande kungörelse (SFS 340/1957) icke någon motsvarande regel om företrädesrätt för fartyg, som byggets eller avses skola byggas i Sverige. I anledning av den bristande enhetligheten på denna punkt i fråga om den statliga kreditgivningen till skeppsfarten har i en inom handelsdepartementet i december 1957 upprättad *promemoria* förslag framlagts till sådan ändring i förordningen angående skeppshypotekskassan, att prioritetsregeln till förmån för svenskbyggda fartyg upphävs vid lån från kassan och sekundärlånefonden.

I promemorian framhålls, att prioritetsregeln medför minskade kredit-möjligheter för den som är hänvisad till att anlita utländskt varv för visst fartygsarbete. Samtidigt medför regeln erfarenhetsmässigt, att i vissa fall svenskt varv anlitas där det, fränsett kreditläget, skulle ha varit företags-ekonomiskt fördelaktigast att låta arbetet utföras på utländsk botten. Ett jämställande av utländska fartygsbyggen med svenska vore även i linje med

strävandena att få till stånd internationellt samarbete på det ekonomiska området.

Över promemorian har, efter remiss, *yttranden* inkommit från sjöfartsstyrelsen, statskontoret, fullmäktige i riksbanken, fullmäktige i riksgäldskontoret, statens lånenämnd för den mindre skeppsfarten, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Kanalflottans rederiförening, Sveriges varvsindustriförening och Föreningen Sveriges mindre varv. Härjämte har Svenska skeppshypotekskassan och nämnden för statens sekundärlånefond för rederinäringen avgivit gemensamt yttrande.

Samtliga remissinstanser, med undantag för företrädarna för varvsindustrin, tillstyrker eller lämnar utan erinran förslaget att slopa prioritetsregeln för svenskbyggda fartyg. Beträffande innehållet i remissyttrandena hänvisar utskottet till propositionen (s. 7—11).

Departementschefen har i frågan anfört följande:

För den statliga kreditgivningen till sjöfartsnäringen gällde tidigare såsom en enhetlig regel att företräde till lån i allmänhet skulle lämnas fartyg som var byggda i Sverige. Denna företrädesrätt har emellertid under senare tid kommit att stå i mindre god överensstämmelse med strävandena, icke minst på det nordiska planet, att vidga det ekonomiska samarbetet länderna emellan. I samband med att nya bestämmelser under fjolåret utfärdades för den låneverksamhet som bedrivs till förmån för den mindre skeppsfarten slopades den förut gällande bestämmelsen om företräde för svenskbyggda fartyg.

Prioritetsregeln gäller emellertid fortfarande i fråga om lån som utlämnas från Svenska skeppshypotekskassan och statens sekundärlånefond för rederinäringen. I anledning härav har inom handelsdepartementet upprättats en promemoria med förslag om upphävande av företrädesrätten även vid ifrågakarande kreditgivning. Promemorian har i vanlig ordning remissbehandlats.

I promemorian framhålles att vägande skäl kan anföras mot att inskränka kreditgivningen till fartyg som kölsträckts i Sverige. Prioritetsregeln medför sålunda enligt promemorian sämre kreditmöjligheter för den som är hänvisad till att anlita utländskt varv för visst fartygsarbete. Samtidigt medför regeln att i vissa fall svenskt varv anlitas där det i och för sig varit företagsekonomiskt fördelaktigast att låta utföra arbetet på utländsk botten. Även de internationella synpunkterna framhäves.

Vid remissbehandlingen av departementspromemorian har förslaget att slopa företrädesrätten för svenskbyggda fartyg mött motstånd från företrädare för varvsindustrin men i övrigt tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

För egen del anser jag det angeläget att man undanröjer sådana villkor vid den statliga kreditgivningen till rederinäringen som icke låter sig förena med strävandena mot vidgat internationellt samarbete. Jag vill erinra om att

de från varvsindustrins håll under remissbehandlingen påtalade danska bestämmelserna om kredit till byggen av fiskefartyg, vilka regler ensidigt gynnar danska varv och installationer av danska motorer, givit anledning till en svensk framställning till Nordiska rådet om åtgärder till upphävande av ifrågavarande särställning för båtar och motorer av danskt ursprung. Rådet har den 22 februari 1957 rekommenderat den danska regeringen att överväga ändring av de angivna förutsättningarna för lån vid byggande av fiskefartyg och installation av motorer.

Jag biträder även övriga i promemorian anförda skäl för att nu slopa företrädesrätten för fartygsbyggen vid svenska varv i fråga om lån från skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden. Såsom understrukits av bl. a. sjöfartsstyrelsen kan ett villkor, som begränsar redarens frihet att välja det varv som det från företagsekonomisk synpunkt ställer sig fördelaktigast att anlita, leda till en förhöjning av investeringskostnaderna och därigenom motverka låneverksamhetens syfte.

På grund av det anförda finner jag mig böra förorda att lånebestämmelserna för skeppshypotekskassan och därmed även för sekundärlånefonden ändras så att företrädet till lån för svenskbyggda fartyg upphäves. Det må erinras om att varken från skeppshypotekskassan eller sekundärlånefonden under senare år utlämnats något lån. I nuvarande kreditmarknadsläge får den förordade ändringen av kreditvillkoren närmast karaktären av en formell jämkning med hänsyn till önskemålet att undanröja onödiga hinder för den internationella konkurrensen på detta område.

Vad slutligen beträffar den av bl. a. lånenämnden för den mindre skeppsfarten upptagna frågan om kreditgivningen för fartygsbyggen mellan 300 och 500 bruttoton bör, därest riksdagen inte har något att erinra däremot, den faktiska sänkningen i följd av den övre tonnagegränsen för nämndens långivning till 300 ton ha till följd att området för skeppshypotekskassans och sekundärlånefondens kreditverksamhet kommer att omfatta fartyg med en bruttodräktighet ned till 300 ton.

Försäkringsskyddet

I skrivelse den 29 januari 1957 till Kungl. Maj:t har *skeppshypotekskassan* hemställt om sådan ändring av 16 § i förordningen angående skeppshypotekskassan att kassan får möjlighet att kräva även andra försäkringar än dem, som nu nämnes i paragrafen, i de fall kassan finner det nödvändigt eller lämpligt för att skydda sin rätt som långivare.

Över kassans framställning har, efter remiss, *ytttranden* inkommit från fullmäktige i riksbanken, fullmäktige i riksgäldskontoret, statskontoret, sjöfartsstyrelsen och försäkringsinspektionen. Sjöfartsstyrelsen har överlämnat av styrelsen inhämtat yttrande från Sveriges redareförening. Samtliga remissinstanser har därvid tillstyrkt framställningen eller lämnat den utan erinran.

Beträffande de motiv kassan anfört för sin framställning jämte de avgivna remissyttrandena får utskottet hänvisa till propositionen (s. 12—14).

Departementschefen har i ärendet anfört följande:

Skeppshypotekskassan äger enligt 8 § förordningen angående kassan bevilja lån endast mot säkerhet av fartygsinteckning. I 16 § anges för närvarande uttömmande vilka försäkringar i fartyget, som skeppshypotekskassan kan kräva såsom lånevillkor. De försäkringstyper som där nämnes är kaskoförsäkring, intresseförsäkring samt protection and indemnity-försäkring. Dessa försäkringsformer erbjuder icke en kreditgivare fullt betryggande skydd. Långgivarens rätt såsom inteckningshavare på grund av försäkringen är nämligen i regel beroende av att försäkringen är giltig gentemot försäkringstagaren. Denne kan emellertid på olika grunder ha förverkat sin rätt enligt försäkringsavtalet. De vanligaste fallen är att försäkringstagaren låtit fartyget gå till sjöss trots att det icke är sjövärdigt eller att han låtit det taga en i försäkringspolisen förbjuden route (s. k. otillåten deviation). Någon möjlighet att täcka nämnda risker medelst försäkring har intill helt nyligen inte stått till buds. Såsom framgått av den tidigare redogörelsen föreligger dock numera möjligheter att få försäkring, som skyddar långgivaren i sådana fall där försäkringstagaren själv inte åtnjuter försäkringskydd. Sådan långgivareintresseförsäkring utnyttjas redan vid icke-statlig kreditgivning. Enligt vad jag under hand erfarit överväges inom lånenämnden för den mindre skeppsfarten att kräva försäkring av denna typ såsom villkor för lån ur den av nämnden förvaltade fonden.

Med hänsyn till det anförda finner jag det angeläget att även skeppshypotekskassan har möjlighet att täcka den brist i försäkringskyddet som hittills förelegat. Kassans framställning om utvidgning av befogenheterna enligt förordningen att påfordra försäkring har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga remissinstanser. Även jag anser en ändring av förordningen i föreslagen riktning befogad. Såsom påpekats av försäkringsinspektionen bör kassan icke bindas vid vissa bestämda försäkringsformer utan kunna fritt lämna sina villkor i detta avseende efter utvecklingen på försäkringsmarknaden.

Utskottet

Den i förevarande proposition föreslagna ändringen av § 8 i förordningen angående Svenska skeppshypotekskassan innebär ett upphävande av den hittills gällande bestämmelsen att kassan vid prövning av låneansökningar i allmänhet skall lämna företräde åt fartyg som är byggda i Sverige. Såväl strävandena att vidga det ekonomiska samarbetet länderna emellan, inte minst på det nordiska planet, som företagsekonomiska skäl talar för att den föreslagna ändringen kommer till stånd, varför utskottet tillstyrker densamma. Utskottet har vidare icke någon erinran mot att skeppshypotekskassans och sekundärlånefondens kreditverksamhet kommer att omfatta fartyg med en bruttodräktighet ned till 300 bruttoton i stället för som hittills ned till 500 ton. Ändringen motiveras av att kreditgivningen från lånenäm-

den för den mindre skeppsfarten sedan i föl i praktiken begränsats till fartyg av högst 300 bruttoton.

Utskottet tillstyrker vidare den i propositionen föreslagna utvidgningen av skeppshypotekskassans befogenhet att kräva försäkringsskydd vid sin utlåning.

Aberopande det anförda hemställer utskottet sålunda,

att riksdagen må bifalla Kungl. Maj:ts förevarande proposition, nr 99.

Stockholm den 9 april 1958

På bankoutskottets vägnar:

FRITIOF BOO

Närvarande:

från f ö r s t a kammaren: herrar Boo, Fahlander, Mogård, Schmidt, Domö, Krügel*, Mannerskantz* och Andersson*;

från a n d r a kammaren: herrar Sköldin, Strandh*, Larsson i Julita*, Carlsson i Tibro, Persson i Appuna*, Rask, Wachtmeister och Börjesson*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.