

Nr 160.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning
angående Svenska skeppshypotekskassan m. m.; given Stock-
holms slott den 25 februari 1929.*

Under åberopande av bilagda i statsrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t
härmed föreslå riksdagen att

dels antaga bilagda förslag till förordning angående Svenska skepps-
hypotekskassan;

dels ock besluta, att från riksgäldskontoret skola till Svenska skeppshypo-
tekskassan 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.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Vilhelm Lundvik.

Förslag
till
Förordning
angående Svenska skeppshypotekskassan.

Häri genom 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 in-teckning 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 tillhållas, fort-fara att tillhöra staten, som dock ej äger att för annat ändamål förfoga öfver dem, så länge kassans samtliga förbindelser icke äro fullgjorda.

Till grundfonden kunna öfverföras 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 rådrom 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 ärligen 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 tillhållna 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 fastställas av Konungen.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 25 februari 1929.

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, WOHLIN, BESKOW, LUNDVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lundvik:

*Handels- och
sjöfartskom-
mitténs för-
slag.
Majoriteten*

I den 11 december 1900 avgivet utlåtande och förslag angående beredande av kapital för rederinäringen samt vissa andra åtgärder till sjöfartsnäringens höjande föreslog den av Kungl. Maj:t den 1 juli 1898 tillsatta kommittén för behandling av vissa sjöfartsnäringen och den utrikes handeln rörande frågor (*handels- och sjöfartskommittén*), bland annat, inrättande av en marinhypoteksbank.

I sitt utlåtande framhöll kommittén, att en av de förnämsta orsakerna till att den svenska sjöfartsnäringen ej vunnit den utveckling, vartill vårt lands läge och tillgångar bort giva anledning, varit bristen på lätt tillgängligt kapital för näringens tidsenliga bedrivande. Tillförsel av kapital vore därför det medel, som erbjöde sig såsom verksamaste handtag för att avlägsna rådande efterblivenhet på detta område. Kapital borde tillföras sjöfartsnäringen i sådan utsträckning, att det bleve möjligt att i fraktmarknaden insätta tillräckligt stora och med tidsenliga inrättningar utrustade fartyg, som vore i stånd att framgångsrikt upptaga konkurrensen med utlandet.

För tillgodoseende av kraven på tillräckligt kapital erbjöde sig flera utvägar. Skilda förslag hade ock i de till kommittén avgivna yttrandena framkommit. Man hade sålunda å ena sidan velat påkalla statens mellankomst för anskaffande av lånemedel eller för tillhandahållande av understöd, å andra sidan ifrågasatt att särskilt genom införande av en lag om in-teckning i fartyg egga det enskilda kapitalet att ställa sig i näringens tjänst. Med hänsyn till det väsentliga inflytande, som sjöfartens utveckling utövade på landets ekonomiska ställning i dess helhet, funne kommittén fullt fog för att staten direkt medverkade till sjöfartens höjande genom att avhjälpa bristen på kapital för ändamålet. Rättsinstitutet in-teckning i fartyg vore visserligen en nödvändig förutsättning för att den enskilde far-

tygsägaren skulle kunna begagna sin egendom såsom säkerhet för lån för idkande eller utvidgande av den rörelse, som med egendomen dreves. Kommittén ansåge det emellertid icke vara tillräckligt att åvägabringa och lagfästa den form, under vilken lån kunde upptagas; av huvudsaklig vikt vore tillika, att staten vidtog åtgärder för tillhandahållande av medel, från vilka lån mot säkerhet i fartyg kunde erhållas. Därom att kapital borde tillföras sjöfartsnäringen och att staten därvid borde träda emellan, hade kommittén varit enig. Däremot hade skilda åsikter framträtt beträffande formen för denna statens mellankomst.

Kommitténs majoritet förordade inrättandet av en marinhypoteksbank efter huvudsakligen samma mönster som Allmänna hypoteksbanken. En minoritet åter föreslog i avgiven reservation, att av statsmedel skulle av sättas en lånefond, från vilken amorteringslån skulle utlämnas till sjöfartsnäringens idkare.

De av kommitténs majoritet angivna grunderna för inrättandet även marinhypoteksbank voro i huvudsak följande.

Till grundfond för banken skulle lämnas ett belopp av tio miljoner kronor i svenska statens obligationer. Banken skulle äga att själv utgiva tryckta eller graverade, till innehavaren ställda obligationer. I den mån behov av lånemedel gjorde sig gällande, skulle det tillkomma banken att ombesörja den erforderliga upplåningen mot de obligationer, banken ägde att utfärda. För att bereda banken ökad soliditet och därmed långivarna, obligationsinnehavarna, ytterligare säkerhet borde staten ställa till bankens disposition, jämte grundfonden, ett årligt belopp av 600,000 kronor att uppföras i en delerederefond. Rörande användningen av dessa fonder borde bestämmelser lämnas i ungefärlig överensstämmelse med dem, som gällde i fråga om Allmänna hypoteksbanken. Det vore tydligt, att för drivande av en lånerörelse med marinhypoteket som grundval krävdes icke blott allmän erfarenhet i bankfrågor utan även speciell kännedom beträffande sjöfarts- och skeppsbyggerinäringarna samt sjöförsäkringsväsendet. För att dessa olika krav skulle kunna tillgodoses, borde marinhypoteksbanken organiseras på ett från övriga penningförvaltande inrättningar avvikande och mot marinhypoteksbankens speciella uppgift svarande sätt. Det ifrågasattes sålunda att vid banken inrätta två särskilda avdelningar för olika grenar av bankens verksamhet. Det skulle åligga den ena avdelningen att omhändervä sjöfartstekniska frågor och särskilt att underkasta fartyg, som vore eller ifrågasatts att bli föremål för belåning, en fullt sakkunnig inspektion för utrönande därav, huruvida fartygen erbjöde full säkerhet för lånebeloppet. Den andra avdelningen skulle handlägga försäkringsfrågorna och därvid tillse, att alla med marinhypoteket förbundna risker bleve, i den utsträckning sådant funnes praktiskt kunna ske, genom försäkring betäckta.

I främsta rummet ansågos ångfartyg böra bli föremål för belånande. Då emellertid segelfartyg icke borde vara uteslutna från belåning, hemställdes att i allmänhet fartyg av järn eller stål måtte kunna i banken belånas.

Vid bestämmande av det lånebelopp, som skulle kunna lämnas mot säkerhet i ett fartyg, gällde det först att fastställa fartygets värde, och borde detta vara en av de uppgifter, som skulle åligga bankens tekniska avdelning. Sedan sålunda fartyget blivit värderat, syntes lån böra kunna lämnas intill hälften av det uppskattade värdet. Genom att på dylikt sätt begränsa lånebeloppet vunnes även garanti mot överspekulation, i det att ett rederi, som ville anlita banken för belåning av ett fartyg, nödgades från annat håll anskaffa medel till lika stort belopp, som kunde från banken erhållas.

Med hänsyn till det understöd, som enligt förslaget skulle lämnas banken från statens sida, borde staten såväl insätta ledamöter i bankens styrelse som deltaga i granskningen av dess förvaltning.

Av kommitténs utredning framgår, att det åsyftats att inom tio års tid anskaffa och till rederirörelsen utlåna ett belopp av 75 miljoner kronor.

*Handels- och
sjöfartskom-
mitténs reser-
vanter.*

I reservation till handels- och sjöfartskommitténs utlatande anförde tre av dess ledamöter huvudsakligen följande.

Det maritima hypoteket vore för det dåvarande och intill dess lag angående inteckning i fartyg trädde i kraft av ringa värde. Om en sådan inteckningslag komme till stånd, måste, för att det hypotek, som därigenom infördes, skulle innebära full säkerhet för långivaren, fartyget vara försäkrat dels för vanlig sjöfara, dels för annan skada och förlust, som ej täcktes av assuranspolis för sjöfara. I Sverige funnes inga sjöassuransbolag eller ömsesidiga assuransföreningar, som tecknade försäkring mot sådan skada och förlust, som ej täcktes av assuranspolis för sjöfara. Det vore därför nödigt, att åtgärder vidtoges för att de i vanlig sjöassurans icke inbegripna risker, som ett fartyg eller en redare löpte, skulle kunna täckas genom assurans. Därvid måste ock beaktas, att risken borde kunna täckas genom reassurans.

Vid bedömandet av den risk, som en långivare mot fartygspant stode, borde man vidare ihågkomma, att inteckningsfordran komme efter sådana fordringar, som angäves i 268 § sjölagen; att, då fartyget vore utom svensk jurisdiktion, fara föreläge, att ytterligare fordringar tillerkändes förmånsrätt framför inteckningar; att oberäkneliga förluster kunde uppstå genom fel eller misstag vid byggnad eller inköp av fartyg; att förluster likaledes kunde uppstå genom felslut vid befraktningar eller brott mot ingångna förpliktelser mot assuransgivare; att, då fartyg upplades på ristorno, pantinnehavaren visserligen erhöle eldassuranspolis, men dock löpte risk under fartygets förhållningar och kvarliggande på ett mycket trafikerat rivier; samt att prisen å fartyg i hög grad fluktuerade.

Av det anförda framginge, att det maritima hypoteket alltid innebure större eller mindre risker och icke kunde i och för sig skänka samma realsäkerhet som inteckning i fast egendom. Däremot borde en fartygsinteckning bliva en betydelsefull förstärkning av den personliga krediten för

den redare, som visat sig första att med framgång idka rederirörelse och som åtnjöte förtroende.

Reservanterna uttalade vidare farhågor, att varken aktiekapital eller obligationslån skulle kunna erhållas på billiga villkor, i följd varav ej heller lån till lånesökande skulle kunna utbetalas på förmånliga villkor.

Dessutom erinrades, att flera korporationer, som yttrat sig angående orsaken till rederinäringens dåliga läge och ringa utveckling, framhållit, att, jämte bristen på kapital, orsaken vore att söka även i bristen på dugliga redare, som vore kunniga och erfarna att driva rederirörelse. Reservanterna kunde ej tro, att lätt tillgång till penningar skulle avhjälpa denna brist; tvärtom vore det antagligt, att många personer utan nödig utbildning i och kunskap om rederihanteringen skulle söka bilda aktiebolag eller redier, med beräkning att få låna hälften av fartygets värde. Om detta skedde vid en tid, då fartygsprisen vore höga, skulle vid inträffande lägre frakt- och fartygspris betydliga förluster uppstå, vilka kunde bliva ruinerande, om redarna tillika saknade tillräcklig erfarenhet och kunskap för rörelsens bedrivande. Slutliga följden kunde bliva bankens upplösning med betydlig förlust, och rederirörelsens utveckling skulle därigenom högst betänkligt hindras.

Även enligt reservanternas åsikt borde emellertid staten underlätta sjöfartsnäringen bland annat genom att bereda möjlighet för dess idkare att erhålla billiga lån i likhet med vad som vore fallet ifråga om andra viktiga näringar. Åt redare, som visat sig kunna förstå och framgångsrikt bedriva rederiaffären, borde beredas möjlighet att få lån på billiga villkor för affärens utveckling. Enligt reservanternas mening borde en lånefond avsättas, för att redare av denna lånefond måtte erhålla amorteringslån på billiga villkor. Om rederihanteringen först understöddes genom dylika billiga amorteringslån och efterfrågan sedermera bleve större än vad staten vore villig försträcka, vore tiden inne att taga under omprövning frågan om bildande av en maritim hypoteksbank, vilken i detta fall skulle kunna etableras med betydligt bättre utsikter att lyckas. En sådan bank kunde då börja sin verksamhet antingen genom att övertaga förut av staten utlämnade lån eller därav oberoende, men banken kunde i varje fall tillgodo-göra sig den erfarenhet, som redan erhållits angående behovet av dylika lån samt även angående det maritima hypoteket för övrigt och den säkerhet, det visat sig innebära.

Över handels- och sjöfartskommitténs förslag avgav *kommerskollegium* utlåtande den 5 november 1901.

Efter redogörelse för innehållet av inkomna yttranden anförde kollegium för egen del i huvudsak följande: Det vore egentligen blott den utrikes sjöfarten, särskilt den i vidsträcktare fart, som borde stödjas genom statens tillhandahållande av kapital. Mellankomst av staten för beredande av tillgång till kapital borde dock icke ifrågakomma, utan att tillfälle bereddes

*Kommerskollegii yttrande
över handels-
och sjöfarts-
kommitténs
förslag.*

staten att pröva förhållandena i varje särskilt fall och att sålunda tillse, att nödig utbildning i och kunskap om rederihanteringen föreläge. Då åt inteckning i fartyg med avseende å det intecknade föremålets beskaffenhet, de förmånsrätter av många slag, vilka vilade å fartyget med företräde framför inteckning, samt svårigheten att erhålla försäkring emot en hel del risker, för vilka fartyget vore utsatt, icke kunde tillerkännas något absolut värde, vore det att befara, att den ifrågasatta marinhypoteksbankens obligationer icke skulle komma att hänföras till sådana värdepapper, för vilka avsättning till belopp, varom här vore fråga, skulle kunna med visshet påräknas. Förslaget syntes för övrigt vara planlagt i en för våra förhållanden allt för stor skala och, för såvitt det avsåge statens medverkan till avhjälpande av ett verkligt sjöfartens behov, skjuta över målet. Såväl på principiella skäl som av praktiska orsaker ansåge sig kollegium således böra hemställa, att förslaget om inrättande av en marinhypoteksbank icke måtte till någon Kungl. Maj:ts åtgärd föranleda. Reservanternas förslag om avsättande av en lånefond, för att redare måtte därav erhålla amorteringslån på billiga villkor, syntes däremot från statens sida vara mera tilltalande. Särskilt med avseende därå, att understöd icke borde ifrågakomma, med mindre tillfälle bereddes staten att sorgfälligt urskilja, vilka rederier kunde anses därav förtjänta, erbjöde lånefondsformen vissa fördelar, försåvitt nämligen med den-
sammars inrättande förenades i detta avseende betryggande bestämmelser.

*Rederilåne-
fonden.*

I anslutning till det förslag, som gjordes av minoriteten i handels- och sjöfartskommittén, och med beaktande av vissa utav kommerskollegium gjorda erinringar utarbetades den proposition angående bildande av en lånefond för rederinäringens understödjande, som avläts till 1903 års riksdag. Med bifall till propositionen anvisade riksdagen ett belopp av fem miljoner kronor till en lånefond för rederinäringens understödjande (rederilånefonden) att förvaltas och användas i huvudsaklig överensstämmelse med vissa angivna grunder. Nämnda fond har genom senare riksdagars beslut (åren 1905, 1907, 1911, 1923 och 1928) ökats och uppgår för närvarande till 23 miljoner kronor.

Sedan år 1911 hava de ökningar av fonden, som ägt rum, sammanlagt icke uppgått till mer än 6 miljoner kronor. Kommerskollegii framställning den 4 februari 1922 om tillfällig ökning av fonden för vissa angivna ändamål med förslagsvis 13 miljoner kronor föranledde icke till någon Kungl. Maj:ts åtgärd. I anledning av kollegii hösten samma år ingivna förnyade framställning om ökning, denna gång med förslagsvis 8 miljoner kronor, erhöll fonden efter proposition till 1923 års riksdag ett tillskott av 3 miljoner kronor. I framställning den 5 oktober 1927 hemställde kommerskollegium om ytterligare ökning av fonden med tillhopa 8 miljoner kronor. Efter det Kungl. Maj:t i 1928 års statsverksproposition för budgetåret 1928/1929 föreslagit en ökning av fonden med 2,500,000 kronor, därvid emellertid förutsattes, att ett lika stort belopp skulle beviljas

för budgetåret 1929/1930, anslog 1928 års riksdag utan att taga ställning till frågan, i vad mån anslag för sistnämnda budgetår borde beviljas, för budgetåret 1928/1929 till kapitalökning för fonden ett belopp av 3 miljoner kronor.

Annat stöd åt sjöfarten av snarlik beskaffenhet har av statsmakterna vid ett tillfälle meddelats, nämligen år 1926, då riksdagen på framställning av Kungl. Maj:t lämnade Aktiebolaget Svenska Amerikalinien ett lån å 6 miljoner kronor för nyanskaffning av modernt tonnage för bolagets reguljära linje på New York.

Under de senaste fem åren (1924—1928) hava de inkomna ansökningarna om lån ur rederilånefonden avsett följande lånebelopp, nämligen respektive kronor 14,136,000, 21,435,200, 18,912,000, 21,025,000 och 24,012,000, medan under samma år följande lånebelopp beviljats, nämligen kronor 2,960,000, 3,475,000, 2,865,000, 2,900,000 och 5,725,000.

I fråga om statens säkerhet för lånen ur rederilånefonden plägar statskontoret, som handhar förvaltningen av fonden, såsom villkor för låns utlämnande fordra, att inteckningar såsom enbart hypotek för lån äro meddelade i flera fartyg, minst tre, samt att vart och ett av fartygen är intecknat till belopp, motsvarande två tredjedelar av lånesumman. Angående förhållandet mellan pantens värde och lånesumman fordras vanligen, att de pantförskrivna fartygens sammanlagda kaskovärden motsvara ett belopp av tre gånger lånesumman. I några fall har i stället krävts, att fartygens av sakkunniga uppskattade värden uppgå till dubbla lånebeloppet.

Beträffande låneräntan bör nämnas, att i samband med 1928 års ökning av rederilånefonden räntan å nya lån höjdes till fem procent från fyra procent, vilken senare räntesats tidigare under en följd av år varit gällande.

Av de 360 lån å tillhopa 70,872,666 kronor 67 öre, som utlämnats från rederilånefonden sedan dennas bildande, hava fem med ett sammanlagt oguldet belopp av 690,322 kronor 43 öre avskrivits eller överförts till statskontorets osäkra fordringar. Förlusten lär i vad den avser 680,178 kronor 44 öre vara att hänföra till kristidens verkningar.

I anförande till statsrådsprotokollet den 22 juni 1928 framhöll dåvarande chefen för handelsdepartementet, under erinran om att rederilånefondens tillgångar för närvarande uppginge till 23 miljoner kronor, bland annat: Detta i och för sig betydliga belopp hade visat sig vara otillräckligt att tillfredsställa rederiernas kreditbehov och därmed även deras anspråk på lån från fonden. Alltjämt vore en betydande disproportion tillfinnandes mellan behovet av lån från fonden och därför tillgängliga medel, varför blott ett fåtal av de sökande kunnat tilldelas lån och detta till jämförelsevis obetydliga belopp. Bland orsakerna till detta alltmer stegrade kapital- och lånebehov vore framför allt att erinra därom, att utvecklingen inom sjöfartsnäringen tenderade mot dyrare tonnage, allt större enheter och i all-

*Anförande
till statsråds-
protokollet av
chefen för
handelsdepar-
tementet den
22 juni 1928.*

mänhet mera förstklassig utredning och materiel. Detta i sin tur berodde på nödvändigheten, att vår svenska handelsflotta ifråga om fullt modernt lämpligt tonnage för, framför allt, de stora transmarina linjerna, som upp-arbetats under det senaste kvartsseket, samt över huvud taget i fråga om fartygsmaterielens beskaffenhet, kostnadsbesparande driftsanordningar m. m. icke stode efter det utländska tonnage, med vilket det hade att upptaga tävlan. För att bereda rederiföretagen möjlighet att föranstalta om reparation, ombyggnad och modernisering av äldre fartygs materiel ävensom att kontraktera om nybeställningar av fartyg vore det därför av synnerlig betydelse, att erforderligt kapital kunde beredas, och detta på skäliga villkor.

Då rederilånefonden ej tillnärmelsevis räckte till täckande av de lånebehov, rederinäringen visat sig hava, men å andra sidan en ökning av fonden i sådan utsträckning, att samtliga lånebehov skulle kunna tillgodoses, torde vara alldeles utesluten, syntes kapitalanskaffningsfrågan inom en ganska nära liggande framtid kräva en lösning jämsides med eller på annat sätt än dittills ägt rum. Sjöfartens egna män hade redan börjat dryfta denna fråga, och hade därvid tanken på inrättande av en hypoteksbank för rederinäringen av ungefär den form, som handels- och sjöfartskommittén på sin tid ifrågasatte, alltmera vunnit insteg hos intresserade kretsar. Man hade jämväl under hand hemställt, att en officiell utredning i berörda fråga måtte åvägabringas.

Med hänsyn till vikten av det spörsmål, varom här vore fråga, ansåge departementschefen angeläget, att en utredning i ämnet snarast komme till stånd, vilken om möjligt borde vara slutförd inom sådan tid, att definitiv ställning kunde vid 1929 års riksdag tagas till frågan, huruvida överhuvud ytterligare kapitalökning borde beredas rederilånefonden.

På hemställan av departementschefen bemyndigade Kungl. Maj:t honom att tillkalla tre personer att såsom sakkunniga inom departementet verkställa den ifrågakvarande utredningen.

*Förslag om
statliga åtgär-
der för bere-
dande av far-
tygslån.
Framställ-
ning av Sve-
riges ångfar-
tygsassurans-
förening m. fl.*

Kort därefter inkom till Kungl. Maj:t en framställning om statligt stöd at ett företag, som skulle hava till ändamål att utlämna lån mot säkerhet av inteckning i svenska fartyg. Framställningen, dagtecknad den 30 juni 1928 och senare i ett par avseenden ändrad genom en i oktober 1928 till kommerskollegium ingiven skrivelse, var undertecknad av Sveriges ångfartygs assurancesförening, Sydsvenska ömsesidiga ångfartygsförsäkringsbolaget och Norrlands ångfartygs assurancesförening samt ordförandena i Sveriges varvsindustriförening, Sveriges allmänna sjöfartsförening och Sveriges redareförening.

I framställningen erinrades om dels att rederilånefonden icke ensam kunde tillgodose hela det lånebehov, som funnes, och dels att med de grundsatser, som under senare åren följts vid utdelandet av lån från densamma, i huvudsak endast linjerederierna haft förmånen att komma i åtnjutande av lån. För att öka möjligheterna att erhålla lån mot säkerhet av fartygsinteckning

och särskilt för att bereda sådan möjlighet åt trampfartsrederier och rederier, vilkas fartyg icke sysselsattes i skeppsfart i avlägsna farvatten, hade de tre sjöförsäkringsföretag, som undertecknat framställningen, för avsikt att bilda ett aktiebolag med ändamål att driva lånerörelse genom lämnande av lån mot säkerhet av inteckning i svenska fartyg. Förutsättningen för att ett dylikt bolag skulle kunna komma till stånd vore emellertid, att bolaget av staten erhöles bistånd i ungefär samma form som det stöd, vilket lämnats vissa fastighetshypoteksinrättningar, eller med andra ord genom att staten ställde till förfogande en garantifond av statsobligationer.

Bolagets aktiekapital, som skulle tecknas av de tre sjöförsäkringsföretagen, var föreslaget till lägst en och högst tre miljoner kronor. Avsikten var, enligt vad som framhölls, att de medel, som utöver aktiekapitalet erfordrades för lånerörelsens bedrivande, skulle av bolaget anskaffas genom obligationslån, vilka skulle vara säkerställda dels genom låntagarnas reverser och fartygsinteckningar och dels, i sista hand, genom den av staten till förfogande ställda garantifonden. Man ansåg, att garantifonden lämpligen borde uppgå till dubbla beloppet av bolagets inbetalda aktiekapital och tillika utgöra en tiondel av det högsta belopp, för vilket bolaget finge utfärda obligationer.

I ursprungliga förslaget till bolagsordning fanns stadgat, att lån finge av bolaget utlämnas endast mot säkerhet i fartyg, vilka till minst hälften av sitt värde vore kaskoförsäkrade hos Sverges ångfartygs assuransförening och till sin övriga del i andra av bolagets styrelse godkända försäkringsföretag samt vilka vore helt intagna i Sveriges ångfartygs assuransförenings delägares ömsesidiga försäkringsbolag Protection och Indemnity. Genom den senare skrivelsen blev nu nämnda stadgande utbytt mot en föreskrift, att fartyg för att få belånas skulle, på sätt och i den omfattning styrelsen funne betryggande, vara försäkrat i svenskt försäkringsföretag.

Spörsmålet om åtgärder för tillgodoseende av sjöfartens kreditbehov har vidare föranlett motioner vid innevarande års riksdag. I lika lydande motioner i båda kamrarna (I: 3 och 4 samt II: 2 och 3) har föreslagits, *dels* att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t hemställa om inrättande av en sjöfartshypotekskassa i huvudsaklig överensstämmelse med vad i motionerna funnes angivet ävensom medgiva, att ett belopp av 20 miljoner kronor i svenska statens 4 $\frac{1}{2}$ procent obligationer genom fullmäktige i riksgäldskontoret ställdes till kassans förfogande såsom garantifond på angivna villkor, *dels ock* att riksdagen ville, under förutsättning att motionerna angående inrättande av en sjöfartshypotekskassa bifölles, besluta, att nya lån icke skulle utlämnas från rederilånefonden samt att, efter hand som från fonden nu utlämnade lån gäldades, fonden skulle likvidera.

Gentemot det av ångfartygsassuransföreningarna framlagda förslaget uttala motionärerna den meningen, att, så länge dessa föreningar hade kontrollen över den ifrågasatta kassan, det icke komme att kunna hindras, att vid prövningen av låneansökningarna sådana villkor uppställdes, vilka i

*Motioner vid
1929 års
riksdag.*

realiteten innebure fordran på försäkring hos något av de stiftande försäkringsföretagen. Det syntes knappast föreligga någon anledning, varför staten skulle ställa sin hjälp till förfogande för åstadkommande av ett sjöförsäkringsmonopol. I den föreslagna bolagsordningen funnes icke heller någon bestämmelse om begränsning av utdelningen å aktiekapitalet, och det funnes därför ingen garanti för att icke det stöd, som staten avsåge att lämna sjöfartsnäringen, i stället komme de enskilda aktieägarna till godo. Några bestämmelser, varigenom begränsning av styrelsearvoden och över huvud taget omkostnadskontot betryggades, hade heller icke föreslagits.

Av dessa skäl hålla motionärerna före, att en annan form än aktiebolagets bör väljas för den nya kassan. Deras förslag går ut på att en helt statlig anstalt skall inrättas för ändamålet, närmast liknande de redan existerande fastighetshypotekskassorna: Sveriges allmänna hypoteksbank och Konungariket Sveriges stadshypotekskassa.

Yttranden
öfver Ångfartygs-
assurans-
föreningarnas
framställning.

Sedan Kungl. Maj:t anbefallt kommerskollegium och statskontoret att afgiva utlåtanden öfver ångfartygsassuransföreningarnas framställning samt lämnat fullmäktige i riksgäldskontoret tillfälle att yttra sig i ärendet, hava utlåtanden från dessa myndigheter inkommit.

Vid kommerskollegii utlåtande finnas fogade yttranden av rikets handelskamrar med undantag av Gotlands handelskammare och handelskammaren för Örebro och Västmanlands län ävensom av Sveriges varvsindustrieförening, Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening och Stockholms rederieförening. Samtliga dessa korporationer vitsorda behovet av kraftiga åtgärders vidtagande för det föreliggande lånebehovets nöjaktiga tillgodosende. Åtskilliga av dem tillstyrka förbehållslöst det remitterade förslaget. På ett par håll (Stockholms samt Östergötlands och Södermanlands handelskamrar) uttalas farhåga för att lånekassan kunde komma att giva anledning till en viss monopolställning för svenska försäkringsföretag. Varvsindustrieföreningen uttrycker sin särskilda tillfredsställelse öfver att förslaget förutsätter, att kassan skall helt skötas som privat företag efter enbart affärs-mässiga grunder. Av flera korporationer göres gällande, att kassans tilltänkta omslutning synes för knappt tillmätt för att kassan skall kunna bereda sjöfarten tillräckligt gagn.

Kommerskollegium, till vars utlåtande i åtskilliga hänseenden jag återkommer, uttalar som sin uppfattning, att det framlagda förslaget innebure en ur olika synpunkter sundare och lämpligare utväg för tillgodosende av kapitalbehovet än en ökning av rederilånefonden. Förutom det att statsverket på detta sätt under väsentligt mindre risk bidroge till det åsyftade målets ernående, måste det ur nationalekonomisk synpunkt vara väsentligen mera naturligt och sunt, att näringslivet huvudsakligen genom egna åtgärder skaffade medel för näringsens utövande. Det föreslagna sättet för kapitalanskaffning bidroge vidare i sin mån till sparandet genom att bereda lämplig placering inom landet för sparkapitalet. Genom den lättnad, den

föreslagna lånekassan beredde varvsindustrien i och med det att denna industris krediter till svenska redare efter hand kunde avlyftas, tillfördes dessutom varvsindustrien såtillvida ökad konkurrenskraft, som densamma vunne ökade möjligheter till kreditgivning i sammanhang med beställningar från utlandet. Slutligen kunde den nya lånekassan med säkerhet medverka till minskning av svenska redares krediter hos utländska varv eller eljest i utlandet, vilket givetvis vore en fördel, därest kredit inom landet lämnades på fördelaktigare villkor.

I fråga om sättet för kapitalanskaffningen förklarar sig *statskontoret* i likhet med kommerskollegium anse den föreslagna ordningen, varigenom statens medverkan skulle begränsas till en ansvarighet av sekundär natur, vara att föredraga framför ett ökande av rederilånefonden.

Fullmäktige i riksgäldskontoret uttala, att behovet av kraftigare åtgärder för kapitalanskaffning åt den svenska rederirörelsen i och för nyanskaffning eller modernisering av handelsflottans tonnage synes vara tillräckligt ådaga-lagt, liksom även den stora betydelsen för landets betalningsbalans av utrikes sjöfart med svenska fartyg. Fullmäktige tillstyrka bifall till framställningen med iakttagande av vissa jämkningar beträffande detaljer i den föreslagna bolagsordningen.

Då jag känt mig livligt övertygad om vikten av att åtgärder från statens sida för tillgodoseende av det intresse, varom här är fråga, komme under övervägande utan vidare dröjsmål, har jag med begagnande av det chefen för handelsdepartementet givna bemyndigande den 5 sistlidne december tillkallat särskilda sakkunniga att i departementet biträda med ärendets skyndsamma utredning. De sakkunniga, justitierådet Rudolf Eklund, direktören i svenska bankföreningen Knut Dahlberg och hovrättsrådet Hugo Wikander, hava under sitt arbete trätt i direkt förbindelse med representanter för de intressegrupper, som med frågan närmast hava beröring, såsom redare och sjöassuradörer ävensom representanter för affärsbanker och livförsäkringsbolag i dessas egenskap av experter på obligationsmarknaden. Under gången av sitt arbete hava de sakkunniga samrått med mig.

*Tillkallande
av sakkun-
niga.*

Genom vad under beredningen av detta ärende förekommit synes mig behovet av effektiva och omedelbara åtgärder för åstadkommande av erforderligt stöd åt den svenska sjöfarten hava blivit med mycken styrka belyst.

*Behovet av
effektiva åt-
gärder.*

Då den svenska sjöfarten, såsom allmänt känt, vid sekelskiftet ej vunnit den utveckling, vartill vårt lands läge och tillgångar bort giva anledning, lär — såsom kommerskollegium i sitt senaste yttrande framhållit — den förnämsta orsaken vara att söka i då rådande brist på lätt tillgängligt kapital för näringsens tidsenliga bedrivande. Den därförut påbörjade och alltjämt fortgående övergången från segelfartyg till ångfartyg hade nämligen medfört en stark ökning av kapitalbehovet. Denna ökning av kapitalbehovet motsvarades till en början icke av effektiva åtgärder för detta behovs till-

godoseende. De beslut, som statsmakterna sedermera träffade och genom vilka för dåtidens förhållanden stora kapitalbelopp ställdes till sjöfartens förfogande i form av lån och subventioner, medförde å den andra sidan en stark utveckling av den svenska sjöfarten.

Den svenska sjöfarten befinner sig emellertid för närvarande uppenbarligen i ett skede, som erbjuder svårigheter, fullt motsvarande dem, då övergången från segel- till ångfartyg ägde rum. Med rätta har i detta sammanhang erinrats om, bland annat, den påfrestning för svensk rederirörelse, som ligger i den tilltagande utländska konkurrensen på sjöfartsområdet, i det att från de utländska statsmyndigheternas sida åtgärder av mångahanda slag vidtagas för stödjande av den inhemska sjöfarten.

Jag tillåter mig att, utan anspråk på fullständighet, i detta avseende anföra följande.

I *Amerikas Förenta Stater* har nyligen utfärdats en lag, »the Jones-White Act», varigenom fonden för nybyggnad av fartyg ökas från 125 miljoner dollars till 250 miljoner dollars. Ur denna fond kunna till en relativt låg räntesats lån erhållas till belopp, motsvarande $\frac{3}{4}$ av kostnaderna för ett fartygs byggande eller ombyggnad. För den tid, fartyget användes i utländsk trafik, läres räntan beräknas efter den lägsta räntefot, som tillämpas beträffande de efter den 6 april 1917 utfärdade statsobligationer, vilka vid tiden för respektive låns beviljande ännu äro utelöpande. Lånen, som hava karaktären av avbetalningslån, beviljas för högst 20 år. Lagen innehåller därjämte bestämmelser, genom vilka synnerligen förmånliga postkontrakt tillförsäkras de amerikanska fartygen.

I *Italien* har enligt dekret den 5 juli 1928 grundats ett särskilt kreditinstitut under statlig kontroll med ändamål att bidraga till den italienska sjöfartens tillväxt genom beviljande av lån åt inhemska rederiföretag. Institutets kapital skall utgöra 100 miljoner lire, tecknade av elva i lagen närmare angivna banker och institutioner. Institutet skall äga rätt att intill tio gånger det tecknade kapitalet utgiva obligationer. Avse lånen byggande av fartyg i Italien eller förvärvande av fartyg, som äro högst tio år gamla, lämnar staten till institutet ett årligt räntebidrag, vilket utgår i förra fallet med $2\frac{1}{2}$ och i senare fallet med 1 procent. Lånen lämnas mot säkerhet med bästa rätt i låntagarens fartyg till belopp ej överstigande 60 procent av fartygets saluvärde. För att berättiga till statsunderstöd måste fartygen vara klassade i det italienska fartygsregistrets högsta klass. Låneoperationerna äro, för att statsbidraget skall kunna utgå, under de tre första åren begränsade, finansåret 1928/1929 till 400 miljoner, finansåret 1929/1930 till 300 miljoner och finansåret 1930/1931 till likaledes 300 miljoner lire.

I *Nederländerna*, där skeppshypoteksbankerna spelat en mycket betydande roll, har det vid åtskilliga tillfällen förekommit ingripande av stat eller kommun till sjöfartsnäringsens ekonomiska främjande. Detta har emellertid varit begränsat till särskilda fall, där speciella omständigheter ansetts före-

ligga. Några permanenta statsanordningar i form av rederilånefond eller dylikt torde för närvarande icke finnas i Nederländerna.

I *Storbritannien* har under åren 1921—1927 gällt lagstiftningen om »Trade Facilities». Den summa, parlamentet för detta ändamål beviljat, har varit 75 miljoner pund, därav för rederinäringen till inköp av fartyg 20 miljoner pund.

I såväl *Danmark* som *Finland* och *Norge* hava likaledes statliga hjälp-åtgärder företagits. Beträffande Norge må anmärkas, att »Norges Skibshypotek A. S.» bildats av norska redare, som hade tillgodo andelar i överskottet från »Krigsforsikringen». Av detta överskott skola intill tio miljoner kronor avsättas såsom aktiekapital och återstoden efter hand anbringas i partialobligationer. När banken blivit stadfäst av vederbörande departement, kan den utgiva partialobligationer till det tiodubbla beloppet av det egna kapitalet.

De svårigheter, varmed den svenska sjöfarten för närvarande har att kämpa särskilt på grund av den utländska konkurrensen, hava med styrka framhållits i ett flertal av de yttranden, som föranletts av förut berörda framställning.

Kommerskollegium framhåller sålunda, att svårighetsgraden av konkurrensen från utländsk sjöfarts sida åskådliggöres exempelvis därav, att under det att den svenska linjesjöfarten vid sin uppkomst och vidare upp-
arbetning hade att upptaga kampen med utländska linjer, vilka hade till utgångspunkter vissa i utlandet belägna koncentrationshamnar, dit godset fördes från eller därifrån godset vidarebefordrades till de svenska hamnarna genom lokala linjer, samma svenska linjesjöfart numera i viss omfattning har att fullfölja konkurrens med utländska linjer, som med sina fartyg *direkt* anlöpa de svenska hamnarna. Även vid den svenska linjesjöfarten, såvitt den berör de större kontinentala hamnarna, förmärkes enligt uppgift ökad konkurrens från de utländska linjernas sida. Att de svenska linjeföretagen härvidlag måste med energi inrikta sig på att genom största möjliga effektivitet hos det använda tonnaget och eventuellt jämväl genom utökning av antalet turer och därmed även av antalet utnyttjade fartyg motverka nu antydda farliga tendenser ligger i öppen dag.

Av *Varvsindustriföreningen* har framhållits, att då i motsats till vad förhållandet är i övriga europeiska skeppsbyggeriländer, där staten i stor utsträckning bistått varven vid kreditgivandet, de svenska varvens kreditgivning måst ske med anlitande av enbart varvens egna resurser, den samma verkade ytterst tyngande på varvens finansiella ställning och likviditet och nu vore kommen ganska nära den gräns, utöver vilken någon ökning icke vore möjlig. Minskade beställningar och därmed minskade arbetstillfällen vid de svenska varven och deras underlydande företag vore därför att förutse, därest ej de svenska redarna, vilka under alla förhållanden vore dessa varvs huvudkunder, erhöle det ökade bistånd från statsmakternas sida, som tarvades, för att de skulle kunna utan större kredit-

krav på varven beställa tonnage i den utsträckning, som vore betingad av fraktmarknaden, konkurrensen med utländska företag samt behovet av materialförnyelse. Ett sådant ökat bistånd utgjorde sålunda i själva verket en förutsättning för att kunna bibehålla betydande arbetstillfällen för de svenska arbetarna och vore därför i lika mån ett det allmännas intresse som det vore redarnas och varvens.

Även om konkurrensen med utlandet i detta sammanhang i främsta rummet förtjänar beaktande, bidraga emellertid jämväl andra omständigheter till att skärpa behovet av effektiva åtgärder mot kapitalbristen. Jag erinrar om, att fartygsteknikens fortgående utveckling och fartygsmaterielens starka fördyring medföra en kraftig ökning av kapitalbehovet. För övrigt kan teknikens utveckling även på andra områden än sjöfartens medföra att kapitalbehovet ökas. Sålunda uppstå exempelvis genom kraftig utveckling av någon specialindustri lätt krav på specialfartyg lämpade för denna industris varor.

Över huvud synes det mig med rätta hava framhållits, att om svensk sjöfart skall kunna bibehålla den ställning, densamma nu har tillvunnit sig, och tillika begagna sig av de ytterligare utvecklingsmöjligheter, som otvivelaktigt finnas och med tillräcklig energi och framsynthet borde kunna utnyttjas, det icke lär vara riktigt att under det nuvarande allmänna läget förhålla sig passiv och underlåta att vidtaga sådana åtgärder, som kunna vara ägnade att förekomma för den svenska sjöfarten och dess utveckling ödesdigra följder. En passivitet i nu ifrågavarande avseende skulle nämligen helt säkert — såsom kommerskollegium betonat — medföra konsekvenser för svensk sjöfart, likartade med dem, som under ett tidigare skede förorsakats av bristen på erforderligt kapital för denna näringsgren.

*Vad stödet
från statens
sida bör avse.*

Självfallet bör vid överbägandet av lämpliga åtgärder för att med det snaraste lämna den svenska sjöfarten erforderligt stöd noga tillses, att ingripandena icke bliva av sådan art, som skulle medföra en ökning av tonnagebeståndet utöver vad som motsvarar 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 påkallar uppmärksamheten äro strävandena att bringa upp det svenska handelstonnaget till en fullt modern standard, framför allt om detta sker genom svensk varvsindustri och sålunda omedelbart kommer svenskt arbete till godo. Det svenska tonnagets ställning måste i avseende å fartygens ålder för närvarande betecknas såsom mindre tillfredsställande. Fartyg under 10 år utgöra 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 höra till denna kategori 50 procent. Fartyg mellan 10 och 24 år utgöra inom handelsflottan i England 41 procent, i Norge 35 procent, i Danmark 33 procent, i Sverige 30 procent, i Tyskland 25 procent samt av världs-

tonnaget 35 procent. Handelsfartyg, som äro 25 år gamla eller därutöver, utgöra i England 9 procent, i Norge 12 procent, i Tyskland 13 procent, av världstonnaget 15 procent, i Danmark 18 procent, men nå i Sverige upp till den höga siffran av 32 procent. Redan av dessa siffror framgår nog-samt, att kraftiga åtgärder äro av nöden, för att det svenska handelstonnaget skall nå upp till den standard, som kräves av förhållandena inom den moderna sjöfarten.

Som särskilt maktpåliggande med hänsyn till vårt lands ekonomiska ställning måste det ock anses, att den svenska rederirörelsen förmår att i största möjliga utsträckning fylla uppgiften att stödja och tjäna den svenska industriens och handelsns 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 är det givetvis i hög grad önskvärt att åvägabringa möjlig förbättring.

Jag behöver icke framhålla det intima samband, som föreligger mellan ökandet av tonnagets effektivitet och ombesörjandet av befordringen mellan Sverige och utlandet genom svenska fartyg.

Uppenbart torde för övrigt vara, att — såsom ock kommerskollegium framhållit — ett underlättande av kapitalanskaffningen för förutnämnda grenar av sjöfart genom vidgande av den för desamma påräkneliga lånemarknaden i sin mån kan förväntas återverka till lösgörande av nu investerat kapital och därigenom även bereda ökade möjligheter med hänsyn till kapitaltillgång för den svenska rederirörelse, som är inriktad på helt utländsk linje- eller trampfart.

Det är uppenbarligen förenat med oöverstigliga svårigheter att någorlunda exakt beräkna storleken av den svenska sjöfartens årliga kapitalbehov även för den närmaste framtiden.

*Storleken av
kapitalbe-
hovet.*

En approximativ beräkning har gjorts inom kommerskollegium. Utgångspunkt för denna beräkning har varit, att sjöfartens speciella kapitalbehov för visst år utgöres av ökningen av handelsflottans kapitalvärde under året, d. v. s. dels kapitalvärdet av de under året nyanskaffade fartygen — innefattande fartyg nybyggda i Sverige och utlandet samt inköp från utlandet av äldre fartyg — med avdrag av de kondemnerade, slojade och förolyckade fartygen samt av de till utlandet försålda fartygen, dels ock värdet utav verkställda ombyggnader och reparationer av svenska fartyg. Angående denna utgångspunkt framhåller kommerskollegium, att ehuru beräkningarna bygga på approximationer i vissa detaljhänseenden, dessa dock icke synas kunna i någon mera väsentlig grad förringa beräkningarnas tillförlitlighet. Nu ifrågavarande beräkningar utvisa, att den svenska sjöfartens kapitalbehov i den här antagna bemärkelsen under åren omkring sekelskiftet utgjorde vid pass 15 miljoner kronor för år, under åren 1912/1913 steg

till omkring 25 miljoner kronor för år och för åren 1923/1927 uppgick i genomsnitt för år till omkring 50 miljoner kronor. Toppunkten representeras av år 1925, då motorfartygen »Gripsholm» samt »Amerikaland» och »Svealand» införlivades med den svenska handelsflottan, med ett beräknat kapitalbehov av 77.1 miljoner kronor.

Till förefintligheten av ett ännu större kapitalbehov har direktören Hugo Hammar kommit i ett av honom vid Sveriges allmänna sjöfartsförenings årsmöte den 22 maj 1928 hållet föredrag om »sjöfartens kapitalbehov» (inlagt såsom bilaga i motionerna om inrättande av en sjöfartshypotekskassa). Hammar påvisar, att före världskriget Sverige hade en tonnageökning uppgående till mera än tio procent av fartygsbeståndet; att utvecklingen, sedan vår handelsflotta under världskriget lidit en tonnageminskning, som sedan så småningom blivit ersatt, för närvarande sker med omkring fyra procent ökning för år; samt att denna ökningsprocent synes alltför liten och ej tillräcklig för fullföljande och utvecklande av den politik i fråga om linjesjöfart, som vårt land icke utan framgång fört sedan ett kvarts sekel tillbaka. I fortsättningen uppgör Hammar en kalkyl, som utgår från att den årliga tonnageökningen bör uppgå till sex procent och att det naturliga ersättningsbyggandet med 25 års medelålder är 4 procent, i följd varav den årliga tonnagebyggnaden bör vara omkring tio procent av tonnagebeståndet. Med utgångspunkt härifrån och från vissa andra faktorer finner Hammar sjöfartsnäringsens kapitalbehov för nyanskaffning och ersättningsbyggnad under de närmaste 20 åren uppgå 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 uppnåts, skulle den utestående krediten bli omkring 200 miljoner kronor.

Sättet för kapitalbehovets tillgodosende.

Utan att ingå i närmare bedömande av de gjorda kalkylerna anser jag mig kunna av dem med tillräcklig säkerhet draga den slutsatsen, att under förutsättning av vår rederinärings fortsatta utveckling ett betydligt kapitalbehov kommer att för densamma göra sig gällande under en följd av år. Uppenbart är, att detta kapitalbehov har och kommer att få sådan styrka, att — i den mån statliga åtgöranden finnas påkallade — detsamma icke lämpligen bör tillgodoses genom anordningar av rederilånefondens karaktär. Skall något ytterligare åtgöras, vilket förefaller ofrånkomligt, synes mig tiden vara inne att, på sätt de nu framställda förslagen äsyfta, upptaga handels- och sjöfartskommitténs förslag att i en eller annan form inrätta en av staten stödd skeppshypotekskassa, vilken anskaffar de för sjöfartens lånebehov erforderliga medlen genom emitterande av obligationslån, säkerställda medelst fartygshypotek och kassans fonder.

Såsom nämnts erkändes i själva verket även av dem, som vid tillkom-

sten av rederilånefonden voro motståndare till den då tilltänkta marinhypoteksbanken, att, sedan rederihanteringen först blivit understödd genom billiga amorteringslån och efterfrågan därpå visat sig större än vad staten vore villig försträcka, frågan om bildande av en maritim hypoteksbank borde tagas under omprövning. Denna bank skulle då kunna tillgodogöra sig den erfarenhet, som redan erhållits angående behovet av dylika lån samt angående det maritima hypoteket för övrigt och den säkerhet, det visat sig innebära.

Utom det att rederilånefondens tillgångar, såsom anförts, visat sig otillräckliga att bereda sjöfartsnäringen den lättnad i fråga om kapitalanskaffning, som är oundgängligen erforderlig för att möjliggöra för sjöfarten att särskilt under nuvarande sjöfartspolitiska förhållanden hävda sin ställning samt att för framtiden vinna en jämn och naturlig ytterligare utveckling av densamma, äro förhållandena jämväl i övrigt väsentligen olika mot dem, som förelågo, när vid sekelskiftet tanken på en marinhypoteksbank avvisades.

De betänkligheter, som då uttalades av kommerskollegium rörande förefintligheten av tillräcklig fackkunskap och yrkesskicklighet hos den svenska sjöfartsnäringens utövare, sakna förvisso numera grund i de verkliga förhållandena. *Kommerskollegium* vitsordar i sitt senaste utlåtande, att även i detta hänseende numera föreligga helt andra förhållanden än tidigare. De utvecklingsstadier, svensk sjöfart på senare tid genomgått, och de kriser, densamma varit underkastad, hava helt säkert tillfört företrädarna för den svenska sjöfarten ett erfarenhetsmått, som är för nu ifrågavarande ändamål synnerligen värdefullt och som torde vara ägnat att väsentligen undanröja eventuella betänkligheter, motsvarande dem, som härutinnan tidigare gjorts gällande. Nödiga garantier för tillbörligt beaktande av de synpunkter, som legat bakom dylika betänkligheter, kunna tvivelsutan numera åvägbringas.

*Fackkunskap
och yrkes-
skicklighet.*

Även bör erinras därom, att då handels- och sjöfartskommittén i slutet av år 1900 avgav sitt utlåtande om beredande av kapital för rederinäringen, någon lagstiftning om fartygshypotek icke fanns i Sverige. Gällande lag om inteckning i fartyg är dagtecknad den 10 maj 1901.

*Den ändrade
sjölagstift-
ningen.*

Det torde icke kunna bestridas, att under den sedan dess gångna tiden fartygsinteckningarna näppeligen lyckats förvärva det allmänna förtroende, som för institutets fulla utnyttjande varit önskvärt. En bidragande omständighet till detta förhållande torde vara att söka i fartygsinteckningarnas mindre gynnade ställning enligt hittillsvarande sjölagstiftning. I detta avseende hava 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, har lett till avslutande av två konventioner, som säkerligen komma att bliva av stor betydelse för fartygs-

inteckningarnas värde såsom kreditobjekt. Av dessa konventioner avser den ena, vilken slöts den 25 augusti 1924, fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användas till fart i öppen sjö. Den andra konventionen, avslutad den 10 april 1926, avser fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om sjöpanträtt och fartygshypotek. Sveriges biträdande av dessa konventioner har föranlett dels lagen den 18 maj 1928 om ändring i vissa delar av sjölagen dels ock vissa andra samtidigt utfärdade lagar. Dessa författningar skola träda i kraft den dag Konungen bestämmer, varmed åsyftats att ikraftträdandet borde ske, då ett större antal av de makter, med vilka vi i sjöfartshänseende stå i beröring, definitivt tilltråda konventionerna.

Den största betydelsen för fartygsinteckningarna har konventionen om sjöpanträtt och fartygshypotek, enär huvudsyftet med denna konvention just varit att stärka fartygsinteckningarnas ställning. Till den ändan har man strävat att såvitt möjligt beskära de för fartygshypoteken likasom för fastighetskrediten äventyrliga tysta förmånsrätterna. Sjöpanträtt i fartyg och frakt tillkommer enligt konventionen nedanstående fordringar: 1:o rättsvårdsavgifter, som tillkomma staten, och kostnader i fordringsägarnas gemensamma intresse för att få fartyget sålt, för dess bevarande intill försäljningen och för köpeskillingens fördelning; tonavgifter, fyr- och båkavgifter, hamnavgifter och andra offentliga avgifter och pålagor av samma slag; kostnader för lotsning samt för bevakning och bevarande av fartyget, sedan det inkommit i sista hamn; 2:o fordran å hyra och annan gottgörelse, som tillkommer å fartyget anställd person på grund av tjänsteavtal med redaren eller befälhavaren; 3:o bärgarlön och fordran å bidrag till gäldande av gemensamt haveri; 4:o ersättning för sammanstötning eller annan sjöolycka; ersättning för skada å hamn-, dock- och vattenvägsanläggningar; ersättning för skada å passagerare, befälhavare eller till besättning hörande person; ersättning på grund av att last eller resgods bortkommit eller skadats; 5:o fordran, som grundar sig därpå, att befälhavaren i denna sin egenskap utom fartygets hemort slutit avtal eller träffat annan åtgärd med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande kräves, även om befälhavaren var redare och evad fordringen tillkommer honom, dem som lämnat förnödenheter, verkställt reparationsarbete eller försträckt penningar, andra, med vilka avtal slutits, eller lastägare, vars gods blivit under resa sålt för fartygets behov. Konventionen bestämmer uttryckligen, att inteckningar, handpant och andra säkerhetsrätter i fartyg skola åtnjuta förmånsrätt omedelbart efter förut omnämnda fordringar.

En jämförelse mellan dessa fordringar och de i 268 § sjölagen för närvarande upptagna visar, att sjöpanträtterna väsentligen reducerats. Påpekas må sålunda, att uppräknningen under punkt 4 här ovan i *gällande* sjölag motsvaras av det allmänna, vida längre gående stadgandet om sjöpanträtt för fordringar, som grunda sig på uteblivet, felaktigt eller ofullständigt full-

görande av förbindelser, vilka redaren själv eller annan på grund av redarens fullmakt ingått och som skolat av befälhavaren i denna hans egenskap fullgöras, ävensom för fordringar för ersättning för skada, vilken vållats genom fel eller försummelse, som i 8 § sägs. Mot punkt 5 här ovan svara i sjölagen de likaledes vida längre gående stadgandena om sjöpanträtt dels för bodmerifordran och lastägares fordran för gods, som blivit under resa sålt för fartygets behov, dels ock för fordringar, som grunda sig på förbindelser, vilka befälhavaren i denna sin egenskap ingått för fartygets behov, samt för befälhavarens fordran för vad han själv förskjutit för fartygets behov eller på grund av egen utfästelse för sådant ändamål nödgats utgiva. Med hänsyn till, bland annat, att fordringar av den i punkt 5 avsedda art, såsom jag i annat sammanhang kommer att närmare utveckla, icke kunna bli va föremål för försäkring och därför i högre grad än fordringarna under 3 och 4 innebära en fara för fartygshypoteken, har man under förarbetena till konventionen — vilken ej ens omnämner bodmeriavtalen — varit ytterligt angelägen att till minsta möjliga omfattning reducera dessa fordringar. Ett uttryck för samma strävan är för övrigt, att sjöpanträtten för fordran för lämnade förnödenheter, som avses under 5, reducerats till sex månader från det fordringen tillkom.

Beskrandet av sjöpanträtterna är emellertid endast den ena sidan av panträttskonventionens betydelse för fartygshypoteken. Genom densamma fastslås även fartygshypotekens internationella giltighet. I konventionen uttalas nämligen, att inteckningar, handpant och andra säkerhetsrätter (mortgages) i fartyg, som vederbörligen tillkommit i enlighet med lagarna i den fördragsslutande stat, där fartyget hör hemma, och inskrivits i offentligt register antingen hos myndighet, som är behörig beträffande fartygets registreringshamn, eller hos central myndighet, skola anses giltiga och erkännas i alla övriga fördragsslutande stater. Efter vad jag inhämtat, torde detta ämne framdeles bli va föremål för mera ingående reglering. Särskilt för det fall, att fartyg övergår från ett land till ett annat, synes mig 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) respekteras under så lång tid, som skäligen kan erfordras för att vederbörande rättshavare skall kunna i det nya landet göra sin fordran gällande eller förmå fartygets ägare att förskaffa honom inteckning därstädes.

Understrykas må i detta sammanhang, att till följd av förut berörda stadganden i panträttskonventionen angående fartygsinteckningarnas förmånsrätt desamma enligt lag den 18 maj 1928 uppflyttats från 5 § till 3 § i 17 kap. handelsbalken.

Panträttskonventionen, som undertecknades av Sverige den 22 juni 1927, har dessutom undertecknats av Belgien, Chile, Danmark, Estland, Frankrike, Italien, Japan, Norge, Serbokroatoslovenska Staten, Storbritannien, Tyskland

och Ungern. Genom lag den 28 november 1928 har konventionen satts i kraft för Belgiens vidkommande.

Samtliga angivna stater, med undantag av Tyskland, hava jämväl under-tecknat konventionen om begränsning av redareansvarigheten, vilken kon-vention vad Belgien angår likaledes satts i kraft genom lag den 28 no-vember 1928. Därjämte har denna konvention undertecknats av Argentina, Brasilien, Danzig, Lettland, Polen, Portugal, Rumänien och Spanien. Genom konventionen upphäves den hos oss hittills gällande regeln att redaren icke personligen utan endast med fartyg och frakt häftar för flertalet av de förbindelser, han själv eller genom annan ingår eller ådrager sig med avseende å fartyget. Den, som vill utkräva fordran på grund av en dylik förbindelse, kommer sålunda icke att vara hänvisad till allenast fartyg och frakt utan kan vända sig direkt mot redaren. Risken för in-teckningshavare, att en dylik fordran, vilken åtnjuter förmånsrätt framför in-tecknad fordran, utsökes ur det in-tecknade fartyget, blir sålunda minskad.

*Försäkrings-
möjligheterna.*

Den utveckling, som sedan sekelskiftet ägt rum på sjöförsäkringens om-råde, har i hög grad bidragit till stärkande av fartygskrediten. Genom för-säkring kan numera ägaren av ett fartyg vinna skydd icke blott mot för-lust till följd därav, att fartyget skadas eller förolyckas, utan även mot den ersättningsskyldighet, som han i egenskap av fartygets ägare kan ådraga sig gent emot annan.

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 intresse-försäkring. Är ett fartyg, värt 1,000,000 kronor, försäkrat genom vanlig kaskoförsäkring för 800,000 kronor och genom intressenförsäkring 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 in-teckning, försäkringen gäller till förmån för in-teckningshavaren. 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 in-teckningshavaren 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, såsom i annat sammanhang framhållits, 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.

De med sjöpanträtt i fartyg förenade fordringar, som icke bruka och ej heller lämpligen kunna täckas genom försäkring, inskränka 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 kunna i någon större grad menligt inverka på fartygsinteckningarnas värde såsom hypotek ligger i öppen dag. Vad beträffar den tredje gruppen lär den starka beskärning, som genom panträttskonventionen ägt rum i fråga om dessa fordringar, utgöra en garanti för att dylika fordringar ej skola äventyra fartygsinteckningarnas säkerhet. Förbises får icke heller, att genom hela den moderna utvecklingen på sjöfartens område betydelsen av dessa befälhavareavtal i synnerligt hög grad minskats icke blott inom linjefarten, där avtal av ifrågavarande art torde vara så gott som okända, utan även inom trampfarten, försåvitt denna drives av större företag. Det är — enligt vad som framgår av de internationella förhandlingar, vilka föregått panträttskonventionen — med hänsyn till de mindre företagen, framför allt segelfartygen, som man ansett sig icke kunna helt stryka denna sjöpanträtt. I fråga åter om de fartyg, vilka kunna tänkas erhålla lån ur en blivande skeppshypotekskassa, föreligger numera utan tvivel den förutsättning för användning av fartygshypoteket såsom kreditmedel för rederinäringen som sådan, vilken av gamla sjölagskommittén på sin tid formulerades sålunda, att borgenären måste äga visshet, att befälhavaren icke lämnas utan nödiga

medel på främmande ort, så att han kan nödgas upptaga lån mot säkerhet i fartyget.

Kassans obligationslån.

I sitt förut omnämnda utlåtande över ångfartygsassuransföreningarnas framställning yttrar Stockholms handelskammare, efter att hava gjort vissa anmärkningar mot föreningarnas förslag, att huvudsaken dock är, att »dels så billigt kapital som möjligt ställes till rederinäringens förfogande och dels sådan trygghet beredes åt företaget och dess verksamhet, att de av kassan utgivna obligationerna bliva ägnade att tillvinna sig allmänhetens förtroende». Till detta uttalande ansluter jag mig under betonande av att allmänhetens förtroende till obligationerna är det oundgängliga villkoret för att kapitalet skall kunna bliva billigt. Frågan om förutsättningarna för ernäendet av detta förtroende har under utredningen varit föremål för synnerligt beaktande.

Ganska säkert synes mig vara, att härutinnan stor vikt bör tillmätas styrelsens för kassan sammansättning och kvalifikationer. Det är för den skull av verkligt praktisk betydelse, att det tillses, att inom styrelsen finnes riklig representation för duglighet och erfarenhet inom de mångsidiga och endels svårtillgängliga områden, som av kassans verksamhet beröras.

Vid bedömandet av värdet av de hypotek, vilka skola läggas såsom säkerhet för kassans obligationslån, böra noga beaktas de synpunkter på fartygsintecknings- och sjöförsäkringsfrågorna, för vilka jag nyss redogjort. Den nödiga tryggheten med avseende å de till säkerhet för obligationslånen pantsatta fartygsinteckningarnas läge och sjöförsäkringarnas beskaffenhet i de särskilda fallen synes mig böra vinnas genom att föreskrifter härutinnan meddelas i de bestämmelser för skeppshypotekskassans verksamhet, vilka av statsmakterna fastställas. Till den närmare redogörelsen för dem skall jag återkomma. Jag vill emellertid här nämna, att det i fråga om inteckningarna, vilka principiellt böra vara botteninteckningar, icke syns 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 kommer att alltjämt föreligga genom möjligheten av att äganderätten till fartyget överflyttas till medborgare i stat, varest inteckningen icke respekteras, täckes genom låntagarnas i kassan solidariska ansvarighet för förlust, som genom dylik händelse må drabba kassan. Naturligt synes vara, att det beträffande förevarande kassa — liksom i fråga om Konungariket Sveriges stadshypotekskassa — bör föreskrivas, att storleken av dess utelöpande obligationslån icke må överstiga det tiodubbla beloppet av kassans i statsobligationer redovisade grundfond.

Vid de samråd, som ägt rum med erfarna bedömare — på såväl säljar- som köparsidan — av obligationsmarknaden, har den mening uttalats, att obligationer, utrustade med sådan säkerhet, som här föreslås, böra kunna påräkna att till skälig ränta och kurs upptagas av marknaden. Härvid

har i betraktande tagits icke endast den privata allmänheten utan även och framför allt sådana för här ifrågavarande område av obligationsmarknaden i längden utslagsgivande köpare, som utgöras av livförsäkringsbolag, kassor, stiftelser m. fl. Å andra sidan har framhållits, att berörda uttalande gjorts under den uttryckliga förutsättningen, att något försvagande av den föreslagna säkerheten icke ifrågakommer, ävensom att det i varje fall icke kan antagas, att skeppshypoteksobligationerna skola bli för placeringsändamål fullt likställda med fastighetshypoteksbankernas obligationer. Det har betonats, att förtroendet till fartygsintekningar såsom hypotek alltså icke är sådant, att kassans obligationer kunna tänkas utan vidare bli godtagna såsom prima placeringsobjekt. För skapandet av det förtroende, varav under de angivna förutsättningarna skeppshypoteksobligationerna böra vara förtjänta, synes det nödvändigt, att kassan vid företaget av sina emissioner framgår med stor omsorg och varsamhet. Det gäller att från början förskaffa åt dessa obligationer deras tillbörliga klass. I den mån detta icke fullt ut lyckas, träffa följderna rederinäringen genom fördyrade lånekostnader. Antagligen bör kassans emissionsverksamhet till en början företagas i förhållandevis ganska begränsad omfattning. Att med visshet härom döma i förväg är dock icke möjligt,

Jag kommer nu till frågan om den lämpliga utformningen av den skeppshypotekskassa, varom jag anser mig böra göra förslag. Två alternativ synas här 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 hava under utredningen undersökts.

Skeppshypotekskassans utformning.

Till förmån för det förstnämnda av dem kan anföras, att enligt detsamma de affärsmässiga synpunkterna säkerligen skulle bli på bästa sätt tillgodosedda. Bästa tillgängliga erfarenhet och kunskaper inom ifrågavarande område skulle från början stå till bolagets förfogande. Genom organisatoriskt samarbete med Sveriges ångfartygs assuransförening skulle, enligt vad som meddelats mig, bolagets förvaltningskostnader kunna nedbringas till ett jämförelsevis ringa belopp.

Gentemot det nu berörda alternativet har framhållits, att, även om uttryckligt företräde för de aktieäggande försäkringsanstalterna att meddela försäkringar å de med låneansökningarna avsedda fartygen icke krävdes, det dock kunde befaras, att aktieägarna skulle söka att utnyttja sin ställning i riktning mot försäkringsmonopol; att över huvud taget tillräcklig säkerhet icke skulle finnas för fullt objektiv handläggning av de förekommande låneärendena; samt att vinsten av bolagets rörelse, till vars skapande det allmänna genom sitt stöd finge anses hava medverkat, skulle enligt förslaget utan begränsning disponeras av aktieägarna.

De sålunda framställda anmärkningarna skulle enligt min mening vä-

sentligen elimineras, därest dels det statliga inslaget i bolagets styrelse och revision bleve avsevärt förstärkt, dels genom särskilt avtal åt staten medgåves rätt att, när den så påfordrade, lösa till sig aktierna i bolaget, dels ock aktieägarnas rätt till utdelning bleve genom föreskrift i bolagsordningen begränsad till exempelvis fem procent. Enligt vad jag inhämtat finnes från sökanden sidan icke något att erinra mot dylika ändringars vidtagande.

Då jag det oaktat vid mitt överbäggande funnit mig böra giva företrädere åt den rent statliga linjen, hava följande synpunkter varit för mig avgörande. Först och främst har jag kommit till den uppfattningen, att även efter vidtagande av de nyss antydda ändringarna i assurancesföreningarnas förslag misstroendet inom vissa redarkretsar komme att kvarstå. Vidare synes mig mot bolagsformen tala, att i den mån bolagets verksamhet utvecklades och ökning av garantifonden med anledning därav bleve nödvändig, det enskilda inslaget i företaget säkerligen skulle komma att allt mera förtunnas. Slutligen har jag ansett mig böra fästa stort avseende vid de goda erfarenhetsrön, som äro att hämta från den verksamhet, vilken sedan länge bedrivs av de två statliga fastighetshypotekskassorna Sveriges allmänna hypoteksbank och Konungariket Sveriges stadshypotekskassa.

*Förordningen
angående
Svenska
skeppshypo-
tekkassan.*

Det förslag till *förordning angående Svenska skeppshypotekskassan*, som jag i enlighet härmed låtit uppgöra, torde få anses vara i väsentliga delar motiverat genom vad jag redan anförde. I åtskilliga avseenden erfordra emellertid de föreslagna bestämmelserna närmare förklaring eller utläggning, vartill jag nu övergår.

§ 2. Storleken av den grundfond, varmed kassan bör omedelbart utrustas, synes mig vara ett spörsmål av förhållandevis underordnad betydelse. Jag utgår nämligen från att, då i mån av kassans utveckling behov av grundfondens ökande gör sig gällande, detta behov ock kommer att tillgodoses. Emellertid håller jag före, att det i motionerna föreslagna beloppet av redan från början 20 miljoner kronor, motsvarande en lånerätt av 200 miljoner kronor, är mera än nödigt stort. Redan beskaffenheten och omfattningen av vår obligationsmarknad torde göra det uteslutet att förrän efter lång tid erhålla placering för så väldiga mängder obligationer av ifrågakommande typ. Det vill förefalla som om förslaget påverkats av den förefintliga upplysningen, att varvsindustrien för närvarande lämnat krediter till rederier, uppgående till nära dubbla beloppet av rederilånefonden eller således mellan 40 och 50 miljoner kronor. Av dessa krediter äro emellertid enligt vad jag inhämtat endast omkring 15 miljoner kronor beviljade åt svenska rederier; återstoden avser lån till utländska fartygsbeställare, vilka lån således icke kunna ifrågakomma till placering i kassan. Ävenledes utgå motionärerna från att rederilånefonden bör omedelbart ställas under utveckling. Såsom jag längre fram kommer att närmare utveckla, anser jag

detta icke vara tillrådligt. Den grundfond, varmed kassan bör börja sin verksamhet, tillåter jag mig föreslå till 10 miljoner kronor, möjliggörande obligationslån till ett sammanlagt belopp av 100 miljoner kronor.

Kassans grundfond tjänar såsom säkerhet för dess obligationslån utöver de för lånen pantförskrivna hypotekslånen. Vid kassans likvidation tages grundfonden i anspråk i den mån det erfordras för täckande av kassans förbindelser.

I likhet med vad som gäller för fastighetshypotekskassorna torde det emellertid vara lämpligt, att åt kassans styrelse lämnas befogenhet att tillfälligtvis, vid brist på tillgängliga rörelsemedel, anlita grundfonden för täckande av löpande utgifter. Eftersom kassans kredit vilar på den bestämmelsen, att grundfonden icke vid något tillfälle må uppgå till mindre än en tiondel av de utelöpande obligationernas belopp, bör dock befogenheten att anlita grundfondsobligationerna för angivet ändamål få begagnas endast i den mån det kan ske utan att nämnda bestämmelse varder kränkt.

Kassans verksamhetsområde torde böra begränsas till att avse belåning av maskindrivna fartyg. I den mån hänsynen till segelflottans kreditbehov kräver särskilda anordningar utöver de redan tillgängliga, böra desamma vidtagas i annat sammanhang.

Att fartyg, som byggts vid svenskt varv, i allmänhet böra åtnjuta företräde ifråga om belåning i kassan, synes mig naturligt. Självfallet är dock att även fartyg, som byggts i utlandet, böra kunna komma i åtnjutande av lån hos kassan.

Av vad jag förut anfört lärer med tydlighet framgå, att jag anser kassans huvuduppgift vara att medverka till det nödvändiga förnygrandet 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 föreslagsvis 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 guldets, 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

4.

§ 8.

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 infogas i kassans reglemente än i själva förordningen.

På sina håll har ifrågasatts, att visst företråde till lån i kassan borde beredas tramprederier och sådana rederier, vilkas fartyg icke sysselsättas i avlägsna farvatten. Att föreskrifter i dylik riktning meddelas torde dock icke vara lämpligt.

§ 11. Av synnerlig betydelse är, att värderingarna av de fartyg, som belånas i kassan, förrättas med sakkunskap, sorgfällighet och försiktighet. I den mån särskilda regler för dessa förrättningar finnas erforderliga, torde desamma böra meddelas genom instruktioner för besiktnings- och värderingsmännen, utfärdade av kassans styrelse.

§ 12. Såväl i assurancesföreningarnas förslag som i motionerna är belåningsgränsen satt till 60 procent av det belånade fartygets värde. I vissa av de utlåtanden, som inhämtats över assurancesföreningarnas förslag, har emellertid avrättats från att fixera så hög siffra. Statskontoret och Skånes handelskammare uttala, att gränsen icke bör få överstiga 50 procent. Det bör erinras om, att beträffande såväl allmänna hypoteksbanken som även, i regel, stadshypotekskassan belåningsgränsen icke må uppgå till mera än 50 procent av fastighetsvärdet.

Såsom jag redan omtalat hava de sakkunniga på obligationsområdet, som rådfrågats, bestämt avstyrkt, att lånegränsen sättes högre än till 50 procent av fartygets värde. Jag delar deras uppfattning och tror icke, att det skulle vara till rederinäringens bátnad, om i förordningen en högre gräns bleve fastställd.

§ 15. Allmänna hypoteksbanken och stadshypotekskassan äro grundade på principen om låntagarnas personliga ansvarighet för vederbörande hypoteksförenings och i sista hand bankens eller kassans samtliga förbindelser. Även inom sjöfartsnäringen är nämnda princip icke helt okänd. Sålunda vila ångfartygsassurancesföreningarna, hos vilka en mycket stor del av den svenska ångfartygsflottan är försäkrad, på den solidariska ansvarighetens grund.

Vidkommande skeppshypotekskassan med dess förhållandevis stora låneenheter och fåtaliga klientel synas mig emellertid omständigheterna vara sådana, att en generell tillämpning av nu nämnda princip skulle vara föga skälig. För ett speciellt fall har det emellertid, såsom jag redan omtalat, befunnits oundvikligt att påfordra låntagarnas solidariska ansvarighet, nämligen för det fall att förlust skulle ådragas kassan därigenom, att ett belånat

fartyg, utan att samtycke från kassans styrelse inhämtats, upphört att vara svenskt. Risken för att kassans inteckningar i fartyget genom dylik händelse varda värdelösa torde, efter hand som de förut omförmälda konventionerna bliva ratificerade i de olika länderna, bliva allt mindre; någon risk torde dock sannolikt alltid komma att kvarstå. Från redarhåll har framhållits, att det för kassans styrelse icke torde möta någon svårighet att så välja sitt klientel, att varje händelse av antydd beskaffenhet praktiskt taget kan lämnas ur räkningen; all erfarenhet talar i sådan riktning.

Att redarna själva icke anse den lucka i intecknings- och försäkringsväsendet, som här förefinnes och vilken enligt vad som upplysts är av vårt lands lånemarknad uppmärksammas, vara av någon praktisk betydelse, synes mig böra göra det så mycket mindre olägligt för dem att åtaga sig att gemensamt — sedan den ansvarighet, som enligt 27 § i fartygsinteckningslagen drabbar överlåtare, tagits i anspråk — sörja för den förefintliga bristens täckande. Min övertygelse är, att genom det dymedelst åstadkomna ökade förtroendet för kassans obligationer låntagarna komma att erhålla nöjaktig valuta för sitt åtagande härutinnan.

För den huvudsakliga innebörden av de i § 16 omnämnda försäkringsformerna har jag i annat sammanhang redogjort.

§ 16.

Såsom en ovillkorlig förutsättning för att en fartygsägare skall kunna erhålla lån i kassan måste uppställas, att fartyget är i sin helhet försäkrat mot totalförlust till minst det värde, som av kassans styrelse åsättes fartyget. Att en del av detta värde täckes genom så kallad intresseförsäkring anser jag, med hänsyn till den stora omfattning användningen av denna försäkringsform erhållit, icke böra vara utan vidare uteslutet. Åt kassans styrelse bör kunna överlämnas att efter noggrann prövning av omständigheterna i det särskilda fallet avgöra, i vilken utsträckning en intresseförsäkring skall kunna godtagas utan att den erforderliga säkerheten för kassan åsidosättes.

Vad beträffar protection-and-indemnityförsäkringen torde annat krav icke kunna uppställas än att den skall i sedvanlig omfattning bereda skydd mot den ersättningsskyldighet, som kan uppkomma för fartygets ägare.

Att i förordningen uppställa några närmare regler om försäkringsvillkorens innehåll låter sig icke lämpligen göra. Jag har ansett det tillräckligt att angiva, att försäkringsvillkoren skola stå i överensstämmelse med de grundsatser, som kommit till uttryck i lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal. Vissa detaljbestämmelser i denna lag äro icke av den betydelse, att en avvikelse från dem kan anses förringa försäkringens värde. Åt kassans styrelse bör kunna överlämnas att härutinnan medgiva den jämkning, som kan finnas påkallad av omständigheterna.

För att inteckningshavarens försäkringsskydd skall bliva tillräckligt starkt måste garantier skapas mot att en försäkring, vars befintlighet kassan konstaterat vid inteckningens belåning, sedermera skulle kunna utan kassans

vetskap eller förskyllan ändras till inteckningshavarens nackdel, upphävas eller annorledes upphöra att giva honom påräknat skydd. I sådant syfte föreskrives i sista stycket av § 16 såsom villkor för erhållande av lån, att försäkringsgivaren skall hava gent emot kassan förbundit sig att tillse, att försäkringen icke ändras eller upphör utan kassans vetskap och att kassan erhåller nödigt rådrom för att säkerställa sig före försäkringens upphörande.

§ 17. Enligt 60 § i lagen om försäkringsavtal omfattar sjöförsäkring, där ej i lag eller avtalet särskilt undantag gjorts, varje slag av fara, för vilken det försäkrade intresset utsättes. I angivna stadgande har således något undantag icke gjorts för krigsfara. Den svenska sjöförsäkringsplanen innehåller emellertid att försäkringsgivaren icke ansvarar för förlust, skada och kostnad, som förorsakas av eller äger sammanhang med krig; och i själva verket brukar egentlig krigsrisk regelmässigt undantagas från försäkringsgivarens ansvarighet.

För det syfte varom nu är fråga har det icke ansetts erforderligt att fordra försäkring mot krigsfara i annat fall än då styrelsen med hänsyn till särskilda förhållanden finner den påkallad. Om man bortser från ett mera allmänt eller närliggande krigstillstånd eller fara för sådant, kan härvid komma i betraktande att fartyget användes i mera avlägsna farvatten, där krigsfara — även av en mera begränsad omfattning — hotar eller är aktuell, och föreskriften innebär rätt för styrelsen att när som helst även efter låns beviljande påfordra krigsförsäkrings tagande. Underlåtenhet att efterkomma dylik anmaning medför jämlikt § 19 att styrelsen äger uppsäga lånet.

§ 18. Sjöförsäkringen bär kanske mera än andra försäkringsgrenar en internationell prägel. Framför allt gäller detta vid försäkring å varor; kaskoförsäkringen däremot har så gott som överallt varit och är mera nationellt betonad. Kaskoförsäkringspremien är emellertid en viktig post i ett rederis omkostnadskonto, och ett utestängande eller försvårande av fri konkurrens på området mellan in- och utlandet är icke önskligt.

Här i landet hava sedan länge utländska kaskoförsäkringar förekommit, ehuru tidigare kanske mera sporadiskt. Under senare år hava stora svenska rederier mera systematiskt inrättat sig för försäkring av sina fartyg åtminstone delvis i utländska, särskilt engelska, försäkringsanstalter. Ej sällan har härvid saken ordnats så att fartyget till viss andel försäkrats hos ett svenskt, så kallat ledande, bolag på vanliga svenska försäkringsvillkor och att utländska försäkringar tagits å ytterligare andelar, varvid ofta den utländska försäkringsgivaren uttryckligen antagit såväl de svenska försäkringsvillkoren som det ledande svenska bolagets haveriuppgörelser såsom bindande för sig.

Enligt lagen den 24 juli 1903 om utländsk försäkringsanstalts rätt att driva försäkringsrörelse här i riket kräves för att utländsk försäkringsan-

stalt skall få idka försäkringsrörelse i Sverige tillstånd av försäkringsinspektionen. Såsom villkor för erhållande av tillstånd uppställas bland annat att särskild generalagent förordnas att å anstaltens vägnar här i riket driva försäkringsrörelsen och att anstalten på visst sätt ställer säkerhet till belopp, såvitt fråga är om sjöförsäkring, av 100,000 kronor för bland annat fordringar på grund av försäkringsavtal, som tillhöra anstaltens rörelse här i riket. I lagen stadgas tillika, att utländsk försäkringsanstalt, som här i riket driver försäkringsrörelse, skall i alla därav härflytande rättsförhållanden lyda under svensk lag samt vara pliktig att svara inför svensk domstol och underkasta sig svensk myndighets avgörande. Tillstånd att jämlikt denna lag driva sjöförsäkringsrörelse i Sverige innehaves för närvarande icke av någon utländsk försäkringsanstalt. De hos oss förekommande utländska försäkringarna äro sådana som tagits i anstaltens hemland, och principiellt gäller beträffande dylik försäkring, att ett ersättningsanspråk mot anstalten, om den icke äger tillgångar här i riket, icke kan genomdrivas med hjälp av svensk myndighet.

Såsom säkerhet för lån ur rederilånefonden hava sedan länge godkänts även utländska kaskoförsäkringar av nu angiven beskaffenhet; och någon förlust av dylik anledning läser icke hava uppstått. Att nu bryta mot en sådan praxis och överhuvud icke låta utländska kaskoförsäkringar komma till användning synes med hänsyn till det anförda icke vara att tillråda. Av vikt är emellertid att tillse, att inga andra försäkringar godkännas än sådana som äro meddelade av anstalter, vilka äro kända för vederhäftighet och villighet att fullgöra åtagna förbindelser. Önskvärt är jämväl, att den utländska anstalten, i överensstämmelse med vad som redan i åtskilliga fall skett, förbinder sig att låta uppkommande tvister avgöras på det sätt som är föreskrivet beträffande svensk sjöförsäkring, d. v. s. av svensk dispaschör. Men en ovillkorlig fordran på en dylik utfästelse synes icke kunna uppställas; och överhuvud har utländsk försäkring, som fyller de fordringar, varom förmäles i § 16, ansetts kunna efter styrelsens prövning i varje särskilt fall godkännas, då skälig anledning därtill föreligger.

Vidkommande lånen ur rederilånefonden plägar, såsom jag nämnt, statskontoret fordra, att de inteckningar, som avlämnas såsom hypotek, äro beviljade i flera, minst tre fartyg. Givetvis är ett dylikt förfarande ägnat att öka långivarens säkerhet. Jag förutsätter, att kassans ledning skall gå till väga på liknande sätt, där omständigheterna så påfordra. Föreskrift i sådant hänseende skulle dock i många fall verka onödigt betungande och bör därför ej meddelas. Förhållandena i de särskilda fallen äro alltför olikartade för att tillåta en generell lösning i nu nämnda hänseende. Även bör ihåggkommas, att försiktighetsregler, som för statskontoret med dess saknad av sakkunniga och permanenta biträden för övervakning må finnas naturliga och skäliga, icke alltid torde för kassans del behöva tillmätas samma betydelse.

Den i § 20 föreslagna bestämmelsen, vilken är i långivande inrättningar

§ 20.

vanligen förekommande, giver i viss mån uttryck för samma säkerhetskrav, som i det nu sagda berörts.

§ 22. Jag föreslår, att kassans styrelse skall hava sitt säte i Göteborg. Skälen härför äro flera. Göteborg är den stad i riket, som har den största handelsflottan. Kassans ledning torde komma att i flera avseenden uppehålla nära förbindelser med våra skeppsvarv; i Göteborg finnas tre av de största, nämligen Götaverken, Eriksberg och Lindholmen. Göteborg är centralplatsen för vårt lands kaskoassurans; i de tre med varandra samarbetande ångfartygsassuransföreningarna äro maskindrivna fartyg försäkrade för sammanlagt cirka 240 miljoner kronor. I Göteborg finnes det enda företag i vårt land, som utställer protection-and-indemnity-poliser.

Med föreskriften i paragrafens andra stycke, att när styrelse första gången utses, förordnande må avse kortare tid än tre år, åsyftas, att sådant kortare förordnande kan finnas lämpligt beträffande de ledamöter, som enligt § 27 skola utses efter förslag av låntagarna, vilkas förslag vid det första utseendet av styrelse självfallet icke kan inhämtas.

§ 29. Förslag till reglemente för kassan anser jag mig icke nu böra framlägga. Det synes mig lämpligt, att åt kassans styrelse beredes tillfälle att härom uttala sig.

I förslaget till förordning nämnas några frågor, som genom reglementet böra regleras. För åtskilliga andra krävas uppenbarligen föreskrifter i enahanda ordning, exempelvis rörande styrelsens sammanträden och protokoll, antagande av verkställande direktör och övriga funktionärer, deras avlöning och deras instruktioner, obligatorisk styrelsebehandling av vissa viktiga ärenden och tillfällig placering av inflytande medel.

*Skattefrihet
för kassan.
Stämpelfrihet
för dess
obligationer.*

Sveriges allmänna hypoteksbank och Konungariket Sveriges stadshypotekskassa äro enligt 7 § i förordningen den 28 september 1928 om statlig inkomst- och förmögenhetsskatt frikallade från skattskyldighet till staten för all inkomst samt enligt 53 § i kommunalskattelagen ålagda kommunal skattskyldighet allenast för inkomst av fastighet. Enligt § 8 i förordningen den 19 november 1914 angående stämpelavgiften åtnjuta de tvenne inrättningarna frihet från stämpel för obligationer, som av dem utgivias. Vidare har genom förordningen den 6 november 1908 angående en särskild stämpelavgift för fondpapper frihet från dylik stämpel medgivits vid överlåtelse av obligationer, då den ena kontrahenten är någondera av de nämnda inrättningarna.

De sålunda beviljade förmånerna torde skäligen böra utsträckas jämväl till den hypotekskassa, varom nu är fråga. Chefen för finansdepartementet kommer att härom göra förslag och hemställa om avlåtande av proposition i ämnet till riksdagen.

Vad angår omkostnaderna för kassans rörelse är det givetvis synnerligen önskvärt, att desamma i möjligaste mån begränsas. Anledning finnes att antaga, att kostnaderna åtminstone i vissa hänseenden böra kunna hållas ganska låga. Det förhållandevis ringa antalet låneobjekt, varmed kassan kommer att röra sig, torde nämligen föranleda, att expeditions- och bokföringsarbetet blir föga tidsödande, liksom ock att kassans behov av lokalutrymme blir ganska måttligt. Å andra sidan torde de höga anspråken på ledningens kvalifikationer nödvändiggöra, att därav föranledda löneanspråk i tillräcklig mån tillgodoses.

Kassans administrationskostnader.

Möjligt är, att ganska lång tid förflyter, innan kassans styrelse finner omständigheterna lämpliga för emitterandet av obligationer. I varje fall torde man böra räkna med, att det kommer att taga åtskillig tid, innan kassans rörelse kommer i gång med därav följande inkomster. Under tiden måste kassan taga i anspråk kredit för bestridande av sina förvaltningsutgifter. Såsom säkerhet för dylik kredit kan styrelsen utnyttja grundfundsobligationer till erforderligt belopp. Jag förutsätter, att krediten icke behöver bli betydande och att den kommer att snarast möjligt återgäldas.

Såsom jag redan nämnt anser jag det icke vara lämpligt, att redan i detta sammanhang beslut fattas rörande avveckling av rederilånefonden.

Rederilånefondens framtida ställning.

Såväl *kommerskollegium* som *statskontoret* avråda i sina åberopade utlåtanden från dylik åtgärd under framhållande av önskvärdheten av att fonden tills vidare i oförändrad storlek bibehålles vid sidan av kassan. Kommerskollegium hemställer, att, först sedan närmare erfarenhet vunnits rörande det genom kassans verksamhet uppstående läget, frågan när och i vad mån rederilånefondens utlåning skall ställas på avskrivning upptages till prövning. *Fullmäktige i riksgäldskontoret* uttala sig i samma riktning under betonande av att kassans upprättande icke genast torde göra rederilånefonden onödig men att ytterligare avsättningar till densamma måhända torde kunna undvikas.

Förutom nu anförda skäl må framhållas segelfartygens kreditfråga, vilken icke genom kassan erhåller lösning. Någon ökning av rederilånefonden bör emellertid, därest kassan kommer till stånd, icke ifrågakomma. I stället torde, sedan kassans rörelse nått en viss utveckling och någon tids erfarenhet om dess verksamhet inhämtats, frågan om lånefondens framtida ställning och eventuella avveckling eller omläggning och nedskärning böra upptagas till övervägande.

Efter att hava uppläst det omförmälda förslaget till förordning angående Svenska skeppshypotekskassan hemställer föredragande departementschefen, att Kungl. Maj:t måtte i proposition föreslå riksdagen att

dels antaga samma förslag;

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.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställa förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Einar Engelstedt.