

## Nr 7.

Ankom till riksdagens kansli den 14 maj 1938 kl. 2 e. m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 7, i anledning av väckt motion angående statlig kasko- och lastförsäkring för mindre fartyg i fraktfart.*

I en inom riksdagens andra kammare väckt, till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 212, har herr *Johansson* i Öckerö m. fl. hemställt, att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande möjligheten att med statens bistånd anordna en lämplig form för kasko- och lastförsäkring för mindre fartyg i fraktfart, särskilt s. k. motorseglare, samt att Kungl. Maj:t måtte till riksdagen framkomma med de förslag, till vilka utredningen giver anledning.

**Mottonen.**

Inom första kammaren har en likalydande motion, nr 127, väckts av herr *Lindström*.

I avseende å motiveringen får utskottet hänvisa till motionen I: 127.

I anledning av motionen hava yttranden inhämtats från kommerskollegium, som bifogat ett uttalande från Svenska försäkringsbolags riksförbund, och från försäkringsinspektionen, som jämväl överlämnat uttalanden av såväl Sjöassuradörernas förening som åtskilliga ömsesidiga sjöförsäkringsföretag ävensom en särskild promemoria av ledamoten i inspektionen, dispasschören *Per Hasselrot*. Härjämte har utskottet erhållit del av ett uttalande i ämnet av Sveriges segelfartygsförening u. p. a.

**Yttranden.**

*Försäkringsinspektionen* anför till en början:

»Till grund för motionärens yrkande om utredning av frågan om statlig försäkring för mindre fartyg och deras laster ligger uppfattningen att sjöförsäkringsaktiebolagens premiesättning, särskilt beträffande motorseglarnas laster, är otillfredsställande. I motionen framhålls, att högre premier tillämpas för transport med motorseglare än med ångare, och uttalas den uppfattningen att skillnaden i premienivå icke kan anses motiverad av en motsvarande skillnad i fråga om risken.

Beträffande detta spörsmål vill inspektionen meddela, att inspektionen är i saknad av siffermaterial, som kan läggas till grund för ett bedömande av frågan i vad mån förekommande skillnad i premienivå kan anses begrundad av olikheter i riskhänseende eller icke. Premiesättningen inom skadeförsäkringen bestämmes helt av försäkringsbolagen själva och står icke på något sätt under offentlig tillsyn, med undantag för den obligatoriska trafikförsäkringen, där inspektionen äger att utöva viss kontroll även över premiesättningen. Inspektionen har emellertid på grund av vissa omständigheter under sistförflutna år haft anledning att hos Sjöassuradörernas Förening efterhöra, huruvida nämnda tarifförening baserat premiesättningen

gen för motorseglarna på resultat, som framkommit genom någon statistisk bearbetning av försäkringsbolagens erfarenhet, men därvid erhållit upplysningen att något dylikt statistiskt underlag icke föreligger. Premiesättningen har, såsom närmare utvecklas i det av Sjöassuradörernas Förening avgivna yttrandet, skett med ledning bland annat av experters uppfattning rörande olika båttypers sjövärdighet, anledningar till sjöolyckor m. m.»

Efter att i anslutning härtill hava upplyst, att riksförsäkringsanstalten för försäkring mot olycksfall av sjöfolk hänför såväl motorseglare som egentliga motorfartyg och ångfartyg till samma riskklass, under det att vissa ömsesidiga arbetsgivareförsäkringsbolag, som driva verksamhet enligt olycksfallsförsäkringslagen, tillämpa högre premier för motorseglare än i fråga om ångare, anför försäkringsinspektionen vidare:

»Inspektionen vill i detta sammanhang erinra om att enligt de direktiv, som den av statsrådet och chefen för handelsdepartementet under föregående år tillkallade försäkringsutredningen erhållit, skall bland annat den hittills tillämpade anordningen i fråga om premiesättningen inom skadeförsäkringen göras till föremål för utredning. Denna utredning torde väl närmast komma att inrikta sig på frågan huruvida premiesättningen inom skadeförsäkringen, dit även sjöförsäkringen hör, bör såsom hittills vara fri och således verkställas av försäkringsbolagen själva eller deras organisationer utan inblandning av offentlig myndighet, eller huruvida denna premiesättning på ett eller annat sätt bör bringas under offentlig tillsyn. Då lösningen av detta spörsmål, som för närvarande är föremål för utredning, kan väntas bliva av betydelse för ett ståndpunktstagande till det av motionären framförda kravet, får inspektionen hemställa, att motionen icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.»

*Sjöassuradörernas förening* — till vilken samtliga svenska direkt arbetande aktiebolag, som driva sjöförsäkringsrörelse, äro anslutna — påpekar först åtskilliga förhållanden, som enligt föreningens mening väsentligt minska motorseglarnas sjövärdighet jämfört med ång- och motorfartygens.

Härefter anför föreningen i huvudsak följande:

Motionärerna toge i första hand sikte på *varuförsäkringen* vid sjötransport, och syntes de avse försäkringar av sådant slag även med det i motionerna använda uttrycket »fraktförsäkring». På grund av mångfalden och oberäkneligheten i de förhållanden, under vilka transporter försigginge till sjöss, vore det icke möjligt att tariffmässigt fastställa premier, som efter matematiska grunder absolut motsvarade riskerna. En ganska betydande differentiering av tarifferna för varuförsäkring vid sjötransport kunde likväl upprätthållas. Särskild tariff gällde sålunda bland annat försäkringen av transporter med motorseglare, vilken — fränsett viss begränsad fart — ansetts böra draga högre premier än försäkringen av transporter med ångfartyg. Särskild tariff hade icke ansetts lämpligen kunna utarbetas för de endast till ett 10-tal fartyg uppgående moderna motorseglarna. Under de senaste åren hade emellertid tariffen för motorseglare och vissa andra mindre fartyg successivt omarbetats i för motorseglarna mera fördelaktig riktning.

Även i andra viktigare sjöfartsländer tillämpades samma grunder som i Sverige för differentieringen av premierna vid varuförsäkring för transport med motorseglare och transport med ångare. Vad i motionen anförts beträffande en holländsk läktare måste anses oförklarligt, då även i Holland högre premie tillämpades vid varuförsäkring med läktare än med ångare.

Emellertid omfattade motionärernas hemställan utan närmare motivering även kaskoförsäkringar å hithörande fartyg. Med anledning härav finge föreningen erinra om att cirka 80 % av motorseglarna kaskoförsäkrades i ett flertal ömsesidiga sjöförsäkringsföreningar, författningsmässigt delvis undantagna från försäkringsinspektionens tillsyn, med säte i olika delar av landets kustområden. Sjöförsäkringsaktiebolagen arbetade i fråga om kaskoförsäkringar i konkurrens med dessa, av försäkringstagarna själva ledda föreningar, vilka givetvis bedreve en självständig premiepolitik, och torde det vid sådant förhållande utan närmare förklaring framgå, att bolagens kaskopremier icke gärna kunde vara för höga.

De intyg och exempel, vilka bifogats motionen, vore icke ägnade att grunda ett allmänt omdöme. Det torde sålunda vara ett alldeles unikt fall, att en blylast skeppades med en motorsegelare, och vad beträffade försäkringen av sill från Göteborg till Stockholm kunde den uppgivna merpremien av 30 öre pr tunna icke läggas till grund för någon bedömning, enär det icke angivits, vare sig vid vilken årstid transporten skulle äga rum eller med vilken sorts motorsegelare, eller huruvida silltunnorna skeppades på däck eller under däck, eller vilket försäkringsvillkor, som gällde. De två övriga intygen avsåge premiesättningen under höst- och vintermånaderna, vilka skedde under särskilt hänsynstagande till den möjliga förekomsten av is.

Vad i motionen andragits i fråga om innebörden av fartygsinspektionens och sjökarteverkets verksamhet, samt av fyr- och båkväsendet och den statliga radion måste vidare anses vara sakligt ohållbart och användes av motionärerna för logiskt felaktiga slutledningar. Sjöförsäkringens uppgift vore att lämna skydd för de vid varje tidpunkt föreliggande riskerna, evad dessa vore större eller mindre, och premierna fastställdes givetvis under hänsynstagande till av staten eller kommunerna (hamnarna) i sjöfartsnäringsens intresse vidtagna säkerhetsanstalter.

Till bemötande av motionärernas uppgifter om de svenska sjöförsäkringsaktiebolagens premieinkomster påpekar föreningen, att dessa inkomster endast till mycket obetydlig del härrörde från svenska motorsegelare. Motionärernas uttalanden rörande bolagens vinster vore för övrigt missvisande eller felaktiga. Beträffande de till föreningen anslutna försäkringsaktiebolagen hänvisar föreningen till vissa vid yttrandet fogade tablåer, varav framginge, att dessa bolags sammanlagda årsvinst i genomsnitt för åren 1924—1936 icke utgjorde mera än 4,92, ävensom att bolagens ifrågavarande inkomster till stor del härrörde från räntavkastningen å fonder.

Föreningen avslutar sitt yttrande med följande uttalanden:

»Det torde vara otvivelaktigt, att sjöfartsnäringen i sin helhet, motorsegelartrafiken icke undantagen, befinner sig i ett utsatt läge i konkurrensen med de landsväga transportmedlen — järnväg och bilar. I den utveckling, som transportväsendet till lands och sjöss undergår, kan och bör sjöförsäkringen emellertid icke ingripa eller inblandas. Den måste intaga en helt oberoende ställning, så att icke den ena eller andra gruppen av näringsidkare gynnas eller missgynnas.

Med vad sålunda anförts tror sig föreningen hava till fyllest visat, att de remitterade motionerna icke äro ägnade att påkalla någon riksdagens åtgärd.»

*Sveriges ångfartygs assurancesförening, Norrlands ångfartygs assurancesförening och Sydsvenska ömsesidiga ångfartygsförsäkringsbolaget förklara i*

sina till försäkringsinspektionen avgivna yttranden endast, att de ansluta sig till det av Sjöassuradörernas förening avgivna yttrandet.

*Sydsveriges assuransförening, ömsesidig sjöförsäkring, Bohusläns allmänna sjöförsäkringsförening, ömsesidig, och Sjöförsäkringsföreningen Skåne-Halland, ömsesidig* — vilka alla bedriva kaskoförsäkring av motor-seglare och andra mindre fartyg i fraktfart — avstyrka samtliga i sina till försäkringsinspektionen avgivna yttranden motionen med i huvudsak överensstämmande motivering.

Härnadan återgivas därför endast de uttalanden, som i ämnet gjorts av sistnämnda förening, nämligen:

»I motionen sammanblandar herr Lindström kasko- och lastassurans på ett sådant sätt, att det icke med tydlighet framgår, huruvida det är kasko- eller lastassuransen, som är den mest betungande för de mindre fartygen.

Kaskoförsäkring för mindre motor- och segelfartyg täckas i huvudsak av särskilda för dessa fartyg bildade ömsesidiga föreningar och icke i någon högre grad av de av motionären återopade försäkringsbolag.

Dessa bolags vinster ha därför oriktigt använts som bevisföring.

De ömsesidiga föreningarna äro medlemmarnas egna föreningar och eventuella överskott å föreningarnas verksamhet utdelas i regel till medlemmarna i form av återbäring av större eller mindre del av premierna.

Sjöförsäkringsföreningen Skåne-Halland öms. uttaxerar enl. sitt reglemente 3 % av försäkringsvärdet i form av årspremie. Av dessa ha under vart och ett av åren 1932—1935 återburits  $\frac{1}{3}$  samt under år 1936  $\frac{1}{6}$ .

Föreningen ikläder sig full ersättning för totalförlust, minrisk inkluderad.

För bärgning, brand, skada å annat fartyg eller föremål samt i gemensamt haveri ersätter föreningen  $\frac{3}{4}$ , samt för haverireparation  $\frac{1}{2}$ .

På samma sätt arbeta, oss veterligt, alla övriga ömsesidiga föreningar, och såsom ett exempel, vilja vi icke underlåta nämna att två oss närliggande föreningar, 'Råå Båtförsäkringsförening' och 'Vens Sjöförsäkringsförening' sedan många år tillbaka icke behövt uttaxera några premier, enär avkastningen av fonderna täckt föreningarnas omkostnader.

Då vi anse, att någon bättre form för försäkring av mindre fartyg icke kan tänkas, och då vår förening icke är villig, att med sina fonder gå in i ett statligt försäkringsföretag, vilja vi med den erfarenhet, som många års försäkringsarbete givit och med ledning av den styrka, som dessa små försäkringsföreningar varit för den mindre sjöfarten, bestämt avstyrka, att denna försäkringsverksamhet i vad det ankommer kaskoförsäkring övertages av staten. Slutligen vill Sjöförsäkringsföreningen Skåne-Halland öms. bestämt avstyrka ovannämnda motion under motivering, att den sak, som motionären vill föra fram, icke skulle tjäna den mindre sjöfarten och ej heller är av behovet påkallat.»

Å andra sidan tillstyrkes motionen i det yttrande, som till försäkringsinspektionen avgivits av *Smålandskustens sjöförsäkringsförening*, vilken anför i huvudsak följande:

»Smålandskustens Sjöförsäkringsförening, vars verksamhet omfattar endast kasko- och effektförsäkringar, bildades med anledning av de stora premiehöjningar, vilka blevo följden av tariff-bolagens år 1935 för motor-seglare införda höjning av försäkringsvärdena, eller s. k. matematiska värde. Denna omläggning förorsakade så avsevärt höjda premier, att den

mindre sjöfarten icke kunde bära desamma. — Ävenledes vidtogs från förenämnda bolags sida vissa åtgärder, ägnade försvåra reassurering.

Vid bildandet av vår assurancesförening sattes premien så lågt som till 4 %, jämte en revers å 4 % tilläggspremie, som dock icke någon gång tagits i anspråk. Ersättningen begränsades till totalförlust, bärgning och kollisionsansvar samt bidrag till gemensamt haveri. Däremot inkluderades icke ersättning för skada å fartyg, d. v. s. rederierna vore icke skyddade för all sjöfara. Redan efter några års verksamhet, under vilken tid ganska goda fonder hunnit skapas, har premien kunnat sänkas till 3 %; men vårt önskemål är, för att största möjliga trygghet skall kunna beredas våra medlemmar, att kaskoförsäkringen skall kunna tecknas på basis »sjöfara», eller »fulla villkor». Detta önskemål kan vare sig vår förening eller andra ömsesidiga dylika fullt betryggande genomföra, enär deras fonder äro för små, varför Staten kunde träda hjälpende emellan genom tillskjutande av lämpligt anslag, antingen per år eller såsom engångsanslag. Huru dessa anslag skola utgå och på vilka grunder de skola beviljas, bör givetvis framgå genom en statlig utredning.

Beräffande lastassurans för försäkring av varor, som fraktas med mindre fartyg (motorseglare), vilja vi framhålla, att någon *ömsesidig* lastassuransförening f. n. icke finnes, vilket förhållande hänsynslöst utnyttjades av tariffbolagen. Flera av våra medlemmar hava ofta gjort yrkanden om startande av en ömsesidig assurans för varor, som fraktades med motorseglare, ty det hände upprepade gånger att lasterna måste avstås till ångare eller järnväg, på grund av att försäkringspremierna icke voro rättvist avvägda gentemot ångare. Vi skulle i förevarande fall vilja rekommendera en jämförelse t. ex. mellan de premier, som debiterades för ångare och de som debiterades för motorseglare enligt specialtariffen år 1935 med utgångspunkt för varor från öresundshamn till Sundsvall under november månad, varvid hänsyn särskilt bör tagas till fartyg över 30 års ålder.

Med åberopande av ovan anförda skäl kunna vi biträda motionärernas framställning om lastassuransernas ordnande genom statsmakternas försorg, så att även småföretagarne få fullt förtroende för denna försäkringsgren.»

*Dispaschören Per Hasselrot* avstyrker motionen på i huvudsak samma skäl som de av Sjöassuradörernas förening åberopade samt anför slutligen, att de mindre fartygen i konkurrensen med det större tonnaget hade den billigare driften och de mindre omkostnaderna för själva rederiverksamheten att stödja sig på. Därest emellertid statsmakterna skulle finna lämpligt att särskilt understödja i motionen ifrågavarande art av rederirörelse, torde, enligt Hasselrots förmenande, i varje fall annan och bättre utväg därvid stå till buds än bedrivande under normala förhållanden av en statlig sjöförsäkringsrörelse.

*Kommerskollegium*, vilket haft del av de yttranden som i ärendet afgivits av försäkringsinspektionen och av Sjöassuradörernas förening, anför i huvudsak följande:

»Då för bedömandet av förevarande frågor närmare kännedom om tillvägagångssättet vid försäkring av gods för transport och om de allmänna grunderna för den hittills tillämpade premiesättningen vid dylik försäkring synts Kollegium vara av betydelse, har Kollegium i ärendet samrått med

representanter för sjöförsäkringen, och har från dessa representanters sida för Kollegium framhållits i huvudsak följande.

Försäkring av gods för transport, vare sig med ångare, motorseglare eller andra transportmedel, ordnades genom försäkringsavtal mellan varuägaren och försäkringsbolaget, och det vore *varuägaren*, som betalade premien och alltså ej redaren. Den ojämförligt övervägande delen av det gods, som skeppades med motorseglare, vare sig utesluter Sveriges kuster eller i utrikes fart, skeppades och försäkrades av stora företag, vilka intoge en mycket stark ställning vid förhandlingarna med försäkringsbolagen och därigenom hade möjlighet att ernå låga premier. De affärssuppgörelser, som i detta avseende träffades mellan varuägarna och försäkringsbolagen, skedde, som naturligt vore, helt oberoende av frakterna. Varje varuägare sökte givetvis därvid erhålla så låga premier som möjligt beträffande transport såväl med ångare som med motorseglare. Då försäkringsavtalet, som i regel vore flerårigt — minst ettårigt — slötes, hade varuägaren överhuvud taget ingen överblick över huru stor del av hans skeppningar, som komme att ske med motorseglare, med ångare eller med andra transportmedel, utan avgörandet härom bleve beroende på olika omständigheter i varje särskilt fall — t. ex. vid transporttillfället gällande ångarefrakter, motorseglarfrakter, bilfrakter eller andra omständigheter, exempelvis vissa kunders fordringar på snabb leverans och dylikt.

Försäkringsavtalet mellan varuägaren och försäkringsbolaget omfattade försäkringstagarens samtliga sådana skeppningar, för vilka försäkrings-skyldighet åvilade honom. Premietarifferna måste därför med nödvändighet vara generella, då det vid avtalets avslutande vore helt okänt, med vilka fartyg skeppningarna komme att gå, och tarifferna måste sålunda gälla för såväl svenska som utländska fartyg. Sedan kontrakt upprättats, skedde försäkringsanmälningen på sådant sätt, att någon försäkringstagarens tjänsteman, eventuellt olika tjänstemän på olika avdelningskontor etc., i kontraböcker införde försäkringarna allt eftersom skeppningarna skedde. Efter varje månads eller, eventuellt, kvartals slut insamlades dessa böcker och insändes till försäkringsföretaget, som först då finge kännedom om vilka skeppningar som försäkrats och med vilka fartyg försäkringarna skett. Genom försäkringskontraktet vore försäkringsföretaget dock oaktat denna efteranmälan ersättningsskyldigt även för förluster, som inträffat innan försäkringen kom till företagets kännedom. Det förekomme sålunda icke så sällan, att ett fartyg med ineliggande last gått totalförlorat innan försäkringsgivaren överhuvud taget fått kännedom om den skeppning, som försäkrats. Denna för försäkringstagarna synnerligen smidiga och praktiska anordning nödvändiggjorde emellertid, att tarifferna vore generella, och det vore av praktiska skäl icke möjligt att ha speciella tariffer för varje slag av fartyg. Dessa måste indelas i större huvudklasser, uppfyllande vissa bestämda, väsentliga fordringar. Inom dessa huvudklasser komme dock med nödvändighet tonnaget att variera högst avsevärt i kvalitet, beroende på underhåll, skötsel, ursprungligt byggnadsmaterial, konstruktion och dylikt. Det kunde under dessa förhållanden ej undvikas, att till en och samma tariffklass komme att hänföras fartyg, vilka direkt jämförda med varandra ej kunde anses likvärdiga ur sjövärdighetssynpunkt. Det syntes i detta sammahang också böra uppmärksammas, att fartygen kunde vara lämpliga att föra vissa laster men däremot ej andra, exempelvis sådana som vore ömtåliga för vattenskada eller dylikt. Hänsyn härtill toges bland

annat genom specialtariffer för särskilda varuslag samt genom olika försäkringsvillkor för mer eller mindre ömtåligt gods. För eldfarligt gods liksom ock för fulla laster av tungt gods, varigenom fartygen — särskilt det träbyggda mindre tonnaget — utsattes för extra stora påkänningar, utginge särskilda tilläggspremier.

Liknande anordning som den, vilken ovan beskrivits, tillämpades i andra sjöfartsidkande länder och överensstämde med internationell kutym. I Sjöassuradörernas Förenings yttrande hade framhållits, att enligt inhämtade uppgifter ej mindre än 61 % av hela *antalet* motorseglare ginge i utrikes fart. Sjöförsäkringen med sin internationellt kommersiella betoning måste följa internationell kutym, om den skulle vara konkurrensduglig på världsmarknaden. Intet hindrade en inhemsk köpare att, om detta för honom befunnas förmånligare, köpa sitt importgods cif, d. v. s. inklusive utländsk assurans, liksom det ej heller funnes något hinder för en svensk exportör att sälja fob., d. v. s. bland annat exklusive assurans, för den händelse han därigenom kunde göra en bättre affär. Utländsk konkurrens, tidvis av ren dumpingkaraktär, mot vilken den svenska sjöförsäkringen saknade varje skydd, medförde, att de svenska sjöförsäkringspremierna även på motorseglare måste anpassa sig efter den på världsmarknaden gällande nivån.

De båda grundtariffer, som funnits från början, utgjordes av dels en tariff för gods med *ångare* och dels en tariff för gods med *seglare*.

*Ångaretariffen* gällde generellt för alla ångare eller med ångare i avseende på konstruktion och byggnadssätt likställda motorfartyg av järn eller stål. För ångare av trä tillkomme tilläggspremier, som ökades med fartygets ålder. För ångare, som icke hade tillräcklig maskinstyrka enligt vissa tidigare fastställda grunder, tillkomme därjämte särskilda premietillägg enligt en 1924 antagen, här bifogad tariff (Specialtariff nr 21).<sup>1</sup> Det syntes vara en allmän erfarenhet bland sjöförsäkringsbolagen, att dessa slag av mindre ångare och motorfartyg i regel vore mera benägna att följa gällande förordningar och föreskrifter än vad fallet vore med motorseglarna. Tarifferna för ångare eller motorfartyg vore sålunda baserade på grundtariffen för standardångare med *tillägg* för ångare, som i ett eller annat avseende vore av sämre kvalitet än standardångare. Då motionärerna framhölle, att de funne motiverat, att motorseglare i sjöförsäkringshänseende erhöile samma tariffer som ångare, så syntes de därmed avse att dessa motorseglare skulle erhålla premier enligt den generella ångaretariffen. Det syntes därför berättigat, att, som Sjöassuradörernas Förening i sitt yttrande gjort, beträffande sjövärdigheten uppdraga jämförelse mellan en motorseglare i allmänhet och en ångare i allmänhet och sålunda icke att begränsa jämförelsen till det ångaretonnage, som användes i inrikes fart, vilket i den mån detsamma vore av trä respektive äldre eller med otillräcklig maskinstyrka, bleve föremål för tilläggspremier. Det borde i detta sammanhang ytterligare understrykas, att större delen av det svenska motorseglartonnaget icke användes i inrikes utan i utrikes fart.

*Seglartariffen* vore den ursprungliga tariffen, vars satser givetvis ändrats i den mån förbättrade konstruktioner och säkerhetsanordningar tillkommit. De första motorseglarnas tillkomst skedde, som bekant, på så sätt, att motorer insattes i förefintliga segelfartyg. Erfarenheten av de första motorseglarna hade varit sådan, att dessa av assuradörerna betraktades som sämre risker än enbart seglare på grund av att fartyg och motorbäddar varit så

<sup>1</sup> Ej här intagen.

konstruerade, att de icke motstått vibrationerna från motorn utan sprungit läck, att brandsläckningsanordningar saknats eller varit otillräckliga, varigenom bränder ofta uppstått, att maskinskotten ej varit plåtförsedda eller tillräckligt täta, varigenom olja inläckt i lastrummet och skadat lasten etc. I den mån dessa bristfälligheter avhjälpes, motorerna blivit driftsäkrare och säkerhets- och tätningsanordningar förbättrats, hade skäl uppstått för att sätta motorseglarna i en bättre klass än seglarna. Såsom en följd härav infördes 1908 den första motorseglartariffen, vilken av naturliga skäl baserats på *seglartariffen*. Genom denna hade motorseglarna erhållit vissa premiereduktioner i jämförelse med de rena seglarna. I den mån antalet motorseglare ökades och nybyggda motorseglares beskaffenhet förbättrades genomfördes ytterligare reduktioner och en ökad differentiering av tonnaget, så att det bättre, nybyggda, klassade tonnaget erhöle större reduktioner. Därigenom att motorseglartariffen emellertid genom den historiska utvecklingen kommit att baseras på seglartariffen med avdrag från denna, medan det sämre ångare- och motorfartygstonnaget baserats på ångaretariffen med tillägg till denna, och genom att dessa båda grundtariffer varit uppbyggda på olika tids- och zonindelningar, hade det icke kunnat undvikas, att en del gränsfall uppkommit, där sakligt berättigad kritik vid premiejämförelser kunnat göras. Sjöassuradörernas Förening strävade dock efter att genom ständig revision och översyn av tarifferna förbättra dem och få dem att så långt möjligt motsvara de verkliga förhållandena. Härigenom bortarbetades successivt sådana brister, som visat sig. Det ville dock synas, som om en del av det äldre träångtonnaget, särskilt kompositfartygen, varit allt för gynnsamt ställt i jämförelse med såväl andra ångare som motorseglare. De premietillägg, som tillämpats för ifrågavarande äldre ångtonnage, hade måhända icke varit tillräckliga. För närvarande påginge emellertid en undersökning av dessa förhållanden, vilken syntes komma att resultera i att premietilläggen för sådant tonnage bleve höjda.

Då motorseglar- och det mindre motorfartygstonnaget, som bekant, vore synnerligen heterogent, hade Sjöassuradörernas Förening sökt att genom specialtarifferingar, i huvudsak baserade på av föreningens experter gjorda besiktningar av fartygen, ernå en ytterligare korrektion i tarifferingen. Det tonnage, som sålunda hittills undersökts, omfattade över 200 fartyg, som på grundval av gjorda besiktningar hänförts till den tariffklass, som ansetts svara mot deras sjövärdighet. Denna tariffindelning reviderades fortlöpande allt eftersom ändringar inträffade i fartygens tillstånd eller konstruktion. En redare, vars fartyg hänförts till en dyrare tariffklass, kunde sålunda erhålla sitt fartyg uppflyttat i en billigare tariffklass därest sådana förbättringar vidtoges, som påyrkats av föreningens experter. Man försökte alltså att på detta sätt så långt möjligt hålla denna tariffindelning à jour med ändringarna i fartygsbeståndet. Moderna, nybyggda stålmotorseglare hade möjlighet att — utan att därför själva motorseglartariffen ändrades — erhålla gynnsammare tariffering än vad motorseglartariffen angäve, och fall förekomme, där för sådana motorseglare premier, motsvarande ångaretariffens, tillämpades i östersjö- eller inskränkta fart.

På motsvarande sätt bleve sådana motorfartyg i Sveriges skeppslistas avdelning A, vilka i sjövärdighetsavseende ej kunde anses jämförliga med standardångare, föremål för besiktning och på grundval därav hänförda till viss tariffklass. Det mindre i östersjö- eller inskränkta fart använda tonnaget av denna typ hänfördes i regel till tariffklass enligt motorseglar-



tariffen, enär sjövärdigheten av dessa fartyg ansåges mera jämförlig med motorseglarnas än med de egentliga ångarnas. En inom förenämnda förening tillsatt tariffkommitté, som vore det organ, som handhade dylika frågor, vore vid denna specialtariffering icke bunden av att följa enbart de grunder, som angäves i motorseglartariffen nr 10 d. v. s. hästkraftstyrka och klass, utan kunde hänföra fartyg till högre eller lägre tariffklass än som svarade mot nämnda kvalifikationsgrunder, därest genom besiktning utrönt, att fartyget i annat för premiesättningen avgörande hänseende (exempelvis för olja otäta maskinskott, luckanordningar, dåligt underhåll eller dylikt) vore bättre eller sämre än genomsnittstypen. För sådana avvikelser från eljest gällande tariffindelning vore de av föreningens experter anförda rent tekniska skälen ensamt avgörande.

Kollegii yttrande i förevarande ärende torde närmast vara påkallat för bedömandet ur varutransportsynpunkt av motorsegelfartygens sjövärdighet i jämförelse med ångfartygen. För ett sålunda begränsat bedömande synes det Kollegium ligga närmast till hands och vara riktigast att företaga en jämförelse mellan, å ena sidan, motorsegelfartyg i allmänhet och, å andra sidan, det ångfartygstonnage, som nyttjas i motsvarande fart som den, vari motorsegelfartygen användas, d. v. s. huvudsakligen i inre fart, kustfart och östersjöfart, samt med motsvarande laster som de, vilka dessa pläga befordra.

En av Kollegium med denna utgångspunkt verkställd undersökning utvisar, att de med motorsegelfartygen sålunda jämförbara ångfartygen icke äro byggda på det sätt, som angives genom figur a) i den skiss, vilken bilagts den vid Sjöassuradörernas Förenings yttrande fogade bilagan 1, enär jämväl ifrågavarande ångfartyg, möjligen med något enstaka undantag, sakna dubbelbotten och rännstenar. Dessa ångfartygs skrovform är regelmässigt icke sådan, som skissens figur c) (»Sektion av ångare») utvisar, utan ligger närmare den genom skissens figur d) (»Sektion av motorseglare») angivna formen.<sup>1</sup>

Vidare är att beakta, hurusom i själva verket, när det gäller fartyg i östersjöfart, motorsegelfartyg i samma utsträckning som jämförbara ångfartyg äro försedda med lastmärke. I detta sammahang bör uppmärksammas, att i fråga om fartyg i inre fart och kustfart skyldighet icke föreligger att hava lastmärke åsatt fartygen. I regel äro varken motorsegelfartyg eller ångfartyg, sysselsatta i dessa farter, försedda med lastmärken. Att överlastning skulle i högre grad förekomma i fråga om motorsegelfartyg än vad angår ångfartyg synes icke vara ådagalagt.

På sätt framgår av här bifogade avskrift av ett denna dag avgivet utlåtande<sup>2</sup> över vissa i riksdagens båda kamrar väckta motioner om beredande av stöd åt den mindre skeppsfarten har verkställd undersökning rörande åldern av de svenska segelfartygen med hjälpmaskin utvisat, att denna genomsnittligt är 35 år. Vid 1936 års utgång voro av 877 då befintliga segelfartyg med hjälpmaskin om tillsammans 75 946 tons bruttodräktighet icke flera än 25 om 2 187 tons bruttodräktighet, varav 20 fartyg om 1 624 tons bruttodräktighet voro byggda av trä, av lägre ålder än 10 år. Av hela nämnda tonnage vid slutet av år 1936 voro icke mindre än 817 fartyg om 68 933 tons bruttodräktighet, eller sålunda drygt 93 procent av antalet fartyg och nära 91 procent av tonnaget, byggda av trä eller trä och järn.

Enligt en inom Kollegium år 1933 verkställd utredning nyttjades

<sup>1</sup> Skisserna här utelämnade.

<sup>2</sup> Ej här intaget.

i kanalfart 44 ångfartyg med en bruttodräktighet av	8 564 ton
i kustfart 83 » » » » »	42 038 »
i östersjöfart 32 » » » » »	21 449 »

Av de i kanalfart nyttjade fartygen voro 22 byggda av trä eller trä på järnspant, och hade dessa en genomsnittsålder av 34 år, medan de övriga 22 fartygen voro stålfartyg med en genomsnittsålder av 46 år.

Av de i kustfart nyttjade fartygen voro 2 träfartyg med en genomsnittsålder av 22 år samt 81 stålfartyg med en motsvarande ålder av 42 år.

De 32 i östersjöfart nyttjade fartygen voro stålfartyg med en genomsnittsålder av 36 år.

Genomsnittsåldern för hela nu ifrågavarande ångfartygstonnage var omkring 40 år.

Till jämförelse med motsvarande förhållande i fråga om motorsegelfartygen bör beträffande de ångfartyg, varom här är fråga, framhållas, att omkring 16 procent av dessa senare voro byggda av trä eller trä på järnspant.

Sjöassuradörernas Förening framhåller i sitt till Försäkringsinspektionen avgivna yttrande, att mindre än  $\frac{1}{3}$  av motorsegelfartygen innehade erkänt klassificeringsinstitutets certifikat samt att endast ett dylikt fartyg vore försett med av fartygsinspektionen utfärdat fartcertifikat. Då det är av intresse att äga kännedom om huru det i motsvarande hänseenden förhåller sig med de jämförliga ångfartygen, har en undersökning härutinnan verkställts, vilken givit vid handen, att icke flera än omkring  $\frac{1}{3}$  av dessa innehava klassificeringsinstitutets certifikat, medan icke något av ifrågavarande ångfartyg är försett med av fartygsinspektionen utfärdat fartcertifikat. Det bör emellertid beaktas, att fartcertifikat icke är obligatoriskt utan utfärdas allenast efter därom av vederbörande redare framställd anhållan.

Även om sålunda en ur sjövärdighetssynpunkt från ovan angivna utgångspunkter anställd jämförelse giver ett för motorsegeltonnaget något fördelaktigare resultat än som framgått ur Sjöassuradörernas Förenings utredning, torde emellertid motorsegeltonnaget, sådant det hittills varit och för närvarande är beskaffat, i stort sett icke kunna anses ur varutransport-synpunkt bereda samma säkerhet mot skador å den transporterade lasten som ångfartygen. Som ovan framgår, består nämligen det svenska motorsegeltonnaget till överbäggande delen av träfartyg med i och för sig påfallande hög genomsnittsålder, och äro träfartyg av hög ålder ej lika tillfredsställande ur varutransport- och varuförsäkringssynpunkt som de järnbyggda jämförliga fartygen av motsvarande ålder. Att detta är fallet bekräftas av en inom Kollegium verkställd undersökning av frekvensen av sjöolyckor beträffande med motorsegelfartyg jämförbara ångfartyg under den period, åren 1925—1936, som vad angår sjöolyckor beträffande de förstnämnda fartygen avses i den vid Sjöassuradörernas Förenings yttrande fogade bilaga nr 2. Under det att enligt vad som framgår av nämnda bilaga mindre fartyg av trä, särskilt motorsegelfartyg i östersjöfart, under ifrågavarande period i betydande utsträckning varit utsatta för sådana olycksfall, som ur gods-transportssynpunkt utvisa mindre god sjövärdighet hos dessa fartyg, hava under samma period icke något jämförligt olycksfall inrapporterats till Kollegium beträffande de jämförbara ångfartygen. Visserligen hava även dessa senare fartyg i viss utsträckning drabbats av sjöolyckor, såsom kolli-

<sup>1</sup> Ej här intagen.

sioner och grundstötningar, men i den mån dessa olyckor varit föremål för behandling i Kollegium, kunna de icke anses hänförliga till orsaker, som ha samband med fartygens sjövärdighet ur den synpunkt, varom här närmast är fråga. Emellertid måste i detta sammanhang den allmänna reservationen göras beträffande hos Kollegium tillgängligt undersökningsmaterial, att erfarenheten visat, hurusom mindre olycksfall till sjöss i avsevärd utsträckning icke bliva hos Kollegium anmälda, medan de däremot med hänsyn till försäkringsintresset lära mera allmänt komma till försäkringsföretagens kännedom. Kollegii material lider sålunda ur här aktuella synpunkter av en viss ofullständighet.

Såsom helhetsomdöme torde emellertid kunna framhållas, att med den sammansättning motorsegeltonnaget hittills haft och alltjämt äger och med beaktande av olika på frågan inverkande omständigheter fog icke torde saknas för att ur olycksrisksynpunkt med särskild hänsyn till varutransporter behandla motorsegelfartygen såsom en grupp för sig. Härvid måste emellertid förutsättas, att särskilda fartyg, framför allt nybyggda sådana, som i avseende å byggnadssätt och övriga förhållanden visas vara jämförliga med fartyg, vilka tarifferas enligt en bättre klass, i erforderlig omfattning specialtarifferas, något som ock, enligt vad ovan upplysts, i viss utsträckning redan hittills skett och alltjämt sker.

Då försäkringsföretagen måste anses numera innehava ett ganska fullständigt material för bedömande med större noggrannhet av riskerna beträffande försäkring av varutransporter å motorsegelfartyg i jämförelse med dylika transporter å andra fartyg, framstår det såsom angeläget, att statistiska undersökningar härutinnan åvägbringas till ledning på sedvanligt sätt för bedömandet av den utsträckning, vari premiedifferentiering är av förhållandena påkallad. I vilken grad i avseende å premiernas höjd en dylik differentiering är befogad faller utanför området för Kollegii bedömande. Det synes emellertid Kollegium som om det skulle med fog kunna förväntas, att närmare undersökningar i nu ifrågavarande hänseende komma till stånd genom av frågan berörda företags försorg.

Då härtill kommer, att de av statsrådet och chefen för Handelsdepartementet jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 22 januari 1937 tillkallade sakkunniga för utredning angående försäkringsverksamheten enligt givna direktiv ha att belysa och enligt försäkringsrättsliga principer tillrättalägga samtliga de spörsmål, som äro av betydelse på försäkringsväsendets område, och utredningen, såsom Försäkringsinspektionen framhållit, torde komma att inrikta sig jämväl på frågan om grunderna och formerna för premiesättningen inom skadeförsäkringen, dit även sjöförsäkringen hör, samt det spörsmål, som i förevarande motion beröres, följaktligen kan förväntas bliva vid nämnda utredning beaktat, synes Kollegium särskild åtgärd i anledning av nämnda motion icke vara påkallad.

Kollegium hemställer alltså, att nu ifrågavarande motion icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.»

I yttrande till kommerskollegium har *Svenska försäkringsbolags riksförbund* förklarat sig icke hava något att tillägga i ärendet utöver vad av Sjö-assuradörernas förening anförts.

*Sveriges segelfartygsförening u. p. a.* anför bland annat:

»*Kaskoassurans.*

Beträffande kaskoassurans har ägare till mindre fartyg och ägare till fiskebåtar sedan många år tillbaka bildat s. k. ömsesidiga assurancesföreningar för

försäkring av mindre fartyg. Till en början var det mindre försäkringsvärden, men med åren har försäkringssumman ökats och därmed även försäkringsfönderna.

För närvarande torde kaskoförsäkringsfrågan för mindre fartyg i stort sett vara tillfredsställande ordnad genom ömsesidiga assuransföreningar. En allmän önskan bland försäkringstagarna, som även äro delägare i nämnda föreningar, torde vara att det borde finnas större försäkringsfonder för varje förening såsom reserv för anlitanade vid större förluster så att reglerande av haverier kunde ske på kortare tid än vad som med nu befintliga fonder låter sig göra.

Härvid torde statsmakterna kunna giva de ömsesidiga försäkringsföreningarna ett kraftigt stöd genom att bevilja ett lämpligt anslag. Hur dessa anslag skola ordnas och på vilka grunder de skola beviljas, böra givetvis framgå genom en statlig utredning.

Genom dylikt stöd torde dessa mindre assuransföreningar vara bäst lämpade att handhava kaskoförsäkring av mindre frakt- och fiskefartyg.

#### *Lastassurans.*

Premiesatserna för varor, som transporteras med motorseglare, klassade eller oklassade, ha varit väsentligt högre än för varor transporterade med ångare och motorpråmar.

Man kan med fullt fog säga att för motorseglarnas vidkommande har försäkring av varor icke varit tillfredsställande ordnat under de gångna åren. Genom den stora skillnad i premierna ha ångare och motorpråmar erhållit ett kraftigt stöd i konkurrensen.

Ett stort antal fartyg i den svenska motorsegelflottan torde inneha en ålder som överstiger 30 år, men fartygen äro i regel gott underhållna, vilket gör att haveriskador på last är begränsade till en låg förlustsiffra, varför de höga premierna på varor som transporteras med motorseglare icke står i rimlig proportion till föreliggande försäkringsrisk.

Vid uppgörande av tarifferna torde assuransbolagen ha i sin statistik inräknat även utländskt tonnage, som icke står under statlig inspektion i samma utsträckning som det svenska. Härigenom är det tänkbart att det svenska tonnaget kommit i en sämre ställning än vad det i verkligheten innehar.

Genom en opartisk utredning över taxornas tillämpning under de senare åren skulle säkert framgå att premiesatserna icke varit väl avvägda i förhållande till försäkringsrisken, och att ångbåtstonnaget och motorpråmar genom assuranspremier på varor varit gynnade i konkurrensen gent emot motorseglarna.

Med ovan anförda få vi vördsamt hemställa, att utskottet ville tillstyrka utredning i frågan.»

*Utskottet.* I sitt yttrande över ifrågavarande motion har Sjöassuradörernas förening, såsom ovan berörts, upplyst, att den speciella försäkringstariffen för godsbefordran med motorseglare och vissa andra mindre fartyg under de senaste åren successivt omarbetats i för dessa fartyg mera fördelaktig riktning. Av det samlade utredningsmaterialet har utskottet likväl för egen del bibragts den uppfattningen, att det åtminstone torde få anses ovisst, huruvida nuvarande förhållanden på sjöförsäkringens område, framförallt i vad avser varuförsäkringen, äro ägnade att på bästa möjliga sätt tillgodose de in-

tressen, som äro förbundna med landets motorseglare och andra mindre fartyg i fraktfart. Skäl torde därför enligt utskottets mening icke saknas för att genom statsmakternas försorg en närmare undersökning företages rörande de förhållanden, som med anledning av motionen kommit under diskussion.

Enär emellertid — såsom av myndigheternas yttranden framgår — åt särskilda inom handelsdepartementet tillkallade sakkunniga uppdrag redan lämnats att till utredning upptaga frågan om premiesättningen inom skadeförsäkringen och alltså även inom sjöförsäkringen, och då, enligt vad utskottet inhämtat, denna utredning torde komma att bliva av betydelse för lösningen jämväl av de särskilda spörsmål, som beröras i förevarande motion, har utskottet funnit anledning icke föreligga att i hithörande frågor nu begära ytterligare utredning.

Utskottet får därför hemställa,

att motionen II: 212 icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 12 maj 1938.

På utskottets vägnar:

C. G. TENGSTRÖM.

---

Närvarande: herrar *Tengström*, *Janson* i Frändesta\*, *Åkerström*\*, *Viklund*, fröken *Öberg* samt herrar *Johansson* i Norrfors\* och *Eriksson* i Frägsta\*.

---

\* Ej närvarande vid justeringen.