

Nr 99

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändrad lydelse av 8 och 16 §§ förordningen den 6 juni 1929 (nr 129) angående Svenska skeppshypotekskassan; given Stockholms slott den 7 mars 1958.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till förordning om ändrad lydelse av 8 och 16 §§ förordningen den 6 juni 1929 (nr 129) angående Svenska skeppshypotekskassan.

GUSTAF ADOLF

Gunnar Lange

Propositionens huvudsakliga innehåll

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

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

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

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

§ 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.

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

§ 16.

Fartyget skall vara i sin helhet kaskoförsäkrat mot såväl totalförlust som partiell skada och kostnad till minst det värde, som av styrelsen åsättes fartyget; styrelsen dock obehaget att, i den mån så finnes kunna ske utan åsidosättande av nödig trygghet för kassan såsom inteckningshavare, i stället för sådan kaskoförsäkring godtaga s. k. intresseförsäkring i fartyget ävensom medgiva, att fartygsägaren står självrisk till högst tio procent av nämnda värde. Dessutom skall finnas särskild försäkring, som i sedvanlig utsträckning bereder i kaskoförsäkringen icke innefattat skydd (protection and indemnity) mot den ersättningsskyldighet, som kan uppkomma för fartygets ägare.

Fartyget skall vara i sin helhet kaskoförsäkrat mot såväl totalförlust som partiell skada och kostnad till minst det värde, som av styrelsen åsättes fartyget; styrelsen dock obehaget att, i den mån så finnes kunna ske utan åsidosättande av nödig trygghet för kassan såsom inteckningshavare, i stället för sådan kaskoförsäkring godtaga s. k. intresseförsäkring i fartyget ävensom medgiva, att fartygsägaren står självrisk till högst tio procent av nämnda värde. Dessutom skall finnas särskild försäkring, som i sedvanlig utsträckning bereder i kaskoförsäkringen icke innefattat skydd (protection and indemnity) mot den ersättningsskyldighet, som kan uppkomma för fartygets ägare, *varjämte styrelsen äger föreskriva sådan ytterligare försäkring som styrelsen kan finna erforderlig.*

Såväl kasko- som — — — skadans inträffande.

I övrigt — — — omständigheterna påkallad.

Försäkringsgivaren skall — — — försäkringens upphörande.

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

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

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 7 mars 1958.

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, ANDERSSON, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lange, fråga angående *vissa ändringar i bestämmelserna om lån från Svenska skeppshypotekskassan och statens sekundärlånefond för rederinäringen* samt anför därvid följande.

Inledning

Statlig kreditgivning till sjöfartsnäringen äger rum genom Svenska skeppshypotekskassan, statens sekundärlånefond för rederinäringen och statens lånefond för den mindre skeppsfarten.

Svenska skeppshypotekskassan har till ändamål att driva lånerörelse genom att lämna lån mot säkerhet av in-teckning i svenska maskindrivna fartyg. Dess rörelse bedrivs jämlikt förordningen den 6 juni 1929 (nr 129) angående Svenska skeppshypotekskassan samt reglementet den 22 november 1929 (nr 364) för kassan.

I fråga om kassans lånerörelse gäller enligt nämnda författningar bl. a. följande. Kassan skall vid prövningen av låneansökningar i främsta rummet tillgodose framställningar, som avser byggande av nya eller moderniserande av äldre fartyg eller eljest finansiering av dylika byggnadsföretag. Frånsett vissa undantagsfall må lån icke beviljas på längre återbetalningstid än tio år. Innan lån beviljas skall kassans styrelse föranstalta om besiktning och värdering av fartyget för att utröna dess värde.

Lån får icke beviljas till högre belopp än femtio procent av det värde, till vilket fartyget uppskattas av styrelsen. Såsom säkerhet för lån skall lämnas in-teckning eller in-teckningar i fartyget. Säkerheten skall ligga inom femtio procent av fartygets värde.

Genom brev den 22 maj 1953 har Kungl. Maj:t, i enlighet med riksdagens beslut, föreskrivit, att kassan tills vidare icke får bevilja lån avseende fartyg

med en bruttodräktighet över 3 000 ton utan att Kungl. Maj:t för varje särskilt fall lämnat tillstånd därtill.

I fråga om den lägre fartygsgränsen har hittills tillämpats, att lån icke beviljas för fartyg med en bruttodräktighet under 500 ton.

Skeppshypotekskassans kreditgivning kompletteras av den låneverksamhet som grundas på *statens sekundärlånefond för rederinäringen*. Fonden har till ändamål att lämna lån mot säkerhet av in-teckning i fartyg, som är belånade i skeppshypotekskassan. Utlämnandet av lån från fonden regleras i kungörelsen den 19 maj 1939 (nr 185) angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur fonden.

Lånerörelsen handhaves för statens räkning av en nämnd, vars ledamöter och suppleanter skall utgöras av ledamöterna och suppleanterna i styrelsen för skeppshypotekskassan. I fråga om kreditgivningen gäller i huvudsak, att lån från fonden får beviljas endast för nybyggnad och modernisering av fartyg och till belopp motsvarande högst 20 procent av fartygets värde. In-teckningssäkerheten skall ligga inom 70 procent av nämnda värde.

Jämlikt 3 § i kungörelsen skall i fråga om bl. a. lånerörelsens bedrivande stadgandena i förordningen angående skeppshypotekskassan äga motsvarande tillämpning.

Statens lånefond för den mindre skeppsfarten har till syfte att genom lånestöd främja en ur allmän synpunkt önskvärd förnyelse av rikets bestånd av fartyg med en bruttodräktighet av högst 500 registerton. Endast om särskilda skäl föreligger må dock lån avse fartyg, vars bruttodräktighet överstiger 300 registerton. Genom fonden åsyftas att täcka kreditbehovet för fartyg i de storleksklasser, som ej omfattas av skeppshypotekskassans och sekundärlånefondens kreditgivning. Fonden tillkom år 1939. Låneverksamheten regleras numera i kungörelsen den 6 juni 1957 (nr 340) om statens lånefond för den mindre skeppsfarten.

Lån ur fonden beviljas av en särskild nämnd. Lån må beviljas för anskaffning av fartyg genom nybyggnad eller köp och för modernisering av fartyg. Vidare gäller att lån inte får beviljas för anskaffning av fartyg genom köp, om fartyget är äldre än tio år. Lån för anskaffning av fartyg genom nybyggnad eller köp må icke avse högre belopp än 80 procent av det för fartyget avtalade priset. Lån för modernisering av fartyg må icke beviljas till högre belopp än 80 procent av fartygets värde efter moderniseringen. För lån skall i princip ställas säkerhet av in-teckning i fartyg. Allmänt gäller, att företräde till lån skall givas den, vars behov av medel för avsett ändamål måste antagas icke kunna tillgodoses annorledes än genom lånet.

Det är min avsikt att i det följande till behandling upptaga två frågor om reformering av villkoren för lån från skeppshypotekskassan och sekundärlånefondens. Först kommer att behandlas den privilegierade ställning som

svenskbyggda fartyg för närvarande har i låneärendena. I ett följande avsnitt kommer att beröras ett spörsmål om lånebestämmelsernas innehåll med avseende på försäkringsskyddet.

Svenskbyggda fartygs företråde till lån

Nuvarande bestämmelser

Såsom en allmän regel för skeppshypotekskassans kreditgivning gäller enligt 8 § förordningen angående kassan att denna vid prövningen av låneansökningar i allmänhet skall lämna företråde åt fartyg, som är byggt i Sverige.

Bestämmelsen om svenska fartygs företråde har gällt allt sedan förordningens tillkomst. I den proposition nr 160 till 1929 års riksdag, varigenom förslag till förordningen förelades riksdagen, uttalade föredragande departementschefen såsom motiv till sistnämnda stadgande, att det syntes naturligt, att fartyg som byggts vid svenskt varv, i allmänhet borde åtnjuta företråde i fråga om belåning i kassan. Det anfördes dock som självfallet, att även fartyg, som byggts i utlandet, borde kunna komma i åtnjutande av lån hos kassan.

Till följd av sammankopplingen av sekundärlånefonden med skeppshypotekskassan gäller regeln om företrädesrätt för svenskbyggda fartyg även i fråga om sekundärlånen.

Beträffande kreditgivningen för den mindre skeppsfarten gällde ursprungligen samma regel om företrädesrätt för svenskbyggda fartyg som nu tillämpas vid primär- och sekundärlånegivningen för det medelstora tonaget. Under förarbetena till de bestämmelser, som sedermera kom att avlösas av 1957 års kungörelse, hänvisades på denna punkt till det fall att fondens tillgångar bleve anlitade i mycket stor omfattning och flera var för sig kompetenta lånesökande tävlade om att få tillgodonjuta det kapital, som var disponibelt för utlåning.

I nu gällande kungörelse om fonden upptages icke någon regel om företrädesrätt för fartyg, som byggts eller avses skola byggas i Sverige.

Innan jag närmare behandlar prioritetsregeln må några siffror nämnas för att belysa omfattningen av kreditgivningen från skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden. Av följande två uppställningar framgår i vilken utsträckning krediter beviljats under de senast förflutna tio åren. Det är att märka, att såsom en följd av den restriktiva kreditpolitiken varken från kassan eller sekundärlånefonden utlämnats lån under de senaste åren.

Skeppshypotekskassans kreditgivning 1948—1957

År	Beviljad kredit	
	Antal ansökningar	Summa kronor
1948	23	26 205 000
1949	16	17 025 000
1950	1	800 000
1951	10	25 350 000
1952	9	23 075 000
1953	11	27 000 000
1954	4	7 750 000
1955	6	16 750 000
1956	—	—
1957	—	—

Sekundärlånefondens kreditgivning 1948—1957

År	Beviljad kredit	
	Antal ansökningar	Summa kronor
1948	2	532 500
1949	—	—
1950	—	—
1951	—	—
1952	1	1 200 000
1953	1	556 200
1954	1	655 000
1955	—	—
1956	—	—
1957	—	—

Förslag att upphäva prioritetsregeln

Av den nu lämnade redogörelsen framgår, att prioritetsregeln för svenskbyggda fartyg slopats för lånefonden för den mindre skeppsfarten medan den alltjämt gäller för skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden. Den bristande enhetligheten på denna punkt i fråga om den statliga kreditgivningen till skeppsfarten har behandlats i en inom handelsdepartementet i december 1957 upprättad *promemoria* med förslag till sådan ändring i förordningen angående skeppshypotekskassan, att prioritetsregeln till förmån för svenskbyggda fartyg upphävs vid lån från kassan och sekundärlånefonden.

Efter en redogörelse för de olika regler, som numera tillämpas vid beviljande av fartygskrediter från berörda kreditinstitutioner, anföres i *promemorian* bl. a. att det kan ifrågasättas om skäl föreligger för den rådande oenhetligheten när det gäller svenska fartygs företrädare till lån. De motiv, som ursprungligen talade för att svensk varvsindustri skulle gynnas i den-

na form, torde enligt promemorian numera ha mist sin huvudsakliga grund. I stället kan från andra synpunkter vägande skäl anföras mot att i fortsättningen inskränka kreditgivningen till fartyg, som kölsträckts i Sverige. Prioritetsregeln medför sålunda minskade kreditmöjligheter för den som är hänvisad till att anlita utländskt varv för visst fartygsarbete. Samtidigt medför regeln erfarenhetsmässigt, att i vissa fall svenskt varv anlitas där det, fränsett kreditläget, skulle ha varit företagsekonomiskt fördelaktigast att låta arbetet utföras på utländsk botten. Ett jämfällande av utländska fartygsbyggen med svenska är även i linje med strävandena att få till stånd internationellt samarbete på det ekonomiska området.

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

Yttrandena över förslaget

Departementspromemorian's förslag att slopa prioritetsregeln för svenskbyggda fartyg tillstyrkes eller lämnas utan erinran av samtliga remissinstanser utom företrädaarna för varvsindustrin.

Sjöfartsstyrelsen framhåller att de statliga instituten för fartygskredit har till uppgift att underlätta den mindre och medelstora skeppsfartens kapitalanskaffning och därigenom befrämja en förnyelse av hithörande tonnage. Till långivningen bör enligt styrelsen inte knytas villkor, som begränsar redarens frihet vid val av byggnadsvarv. Ett avskärande av den utländska konkurrensen kan medföra en fördyring av investeringskostnaderna och därigenom motverka låneverksamhetens syfte. Styrelsen påpekar, att ifrågavarande stadganden bygger på en protektionistisk inställning, som numera släppts beträffande större delen av det svenska näringslivet, och måste anses föråldrade. En väl utbyggd svensk varvsindustri ligger i rederinäringens intresse. Främjandet av densamma bör enligt styrelsens mening dock inte ske på ett sätt, som i vissa lägen kan innebära kostnadsökningar för låntagare i statliga låneinrättningar.

Styrelsen erinrar om att den i annat sammanhang i yttrande till Nordiska rådet den 23 januari 1957 ifrågasatt en översyn av nu ifrågavarande lånebestämmelser.

Svenska skeppshypotekskassan och *nämnden för statens sekundärlånefond* förklarar sig dela uppfattningen att de tidigare skälen för prioritetsregeln icke längre föreligger. — Även *statens lånenämnd för den mindre skeppsfarten* tillstyrker den föreslagna ändringen av lånevillkoren. Näm-

den erinrar om att prioritetsregeln tidigare gällt även för nämndens låneverksamhet men utmönstrats i samband med tillkomsten av 1957 års kungörelse om lånefonden för den mindre skeppsfarten. Enligt nämndens mening var den då vidtagna ändringen befogad. Möjligheten för redare, som ämnar söka lån ur fonden, att göra beställningar även hos utländska varv bör göra det lättare för dem att uppnå bästa möjliga villkor. Den nya ordningen synes därför nämnden kunna bidra till att främja den förnyelse av beståndet av mindre fartyg, för vilken fonden är inrättad. Motsvarande synpunkter kan enligt nämndens uppfattning läggas på den långivning, som bedrivs av skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden.

Sveriges redareförening anför, att prioriteten för svenskbyggda fartyg i viss mån binder vederbörande rederis handlingsfrihet. Då svensk sjöfart konkurrerar internationellt, är det önskvärt, att de svenska rederierna ges full frihet att köpa sina fartyg i det land, där dessa kan erhållas bäst och billigast. Å andra sidan har enligt föreningens mening önskemålet att bereda de svenska varven sysselsättning i dagens läge förlorat nära nog all praktisk betydelse.

Sveriges varvsindustriförening och *Föreningen Sveriges mindre varv* avstyrker, att den föreslagna ändringen i lånebestämmelserna för skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden genomföres. — Varvsindustriföreningen hemställer att i stället lånevillkoren för såväl nämnda kreditinstitutioner som lånefonden för den mindre skeppsfarten skärpes så att lån endast kan erhållas för fartyg, som byggts vid svenskt varv. Härjämte yrkas, att möjlighet öppnas för utländska redare att från kassan och berörda fonder erhålla lån för fartyg byggda vid svenskt varv. Föreningen uttalar, att den ledande principen bör vara att om statligt stöd baserat på allmänna medel lämnas för byggande av svenska fartyg bör detta stöd även komma de svenska varven tillgodo.

I fråga om det aktuella läget för de till varvsindustriföreningen anslutna varven anför föreningen bl. a. följande.

Sedan cirka ett år tillbaka har situationen för de till föreningen anslutna mindre varven — ett tiotal — stadigt försämrats. Dessa varv bygger huvudsakligen fartyg om högst 500 bruttoton såväl singel- som shelterdäckade. Endast en del av dessa varv har sin sysselsättning tryggad för det innevarande året.

Fartyg om just 300 bruttoton, som förmodades bli efterfrågade i samband med att statens lånefond för den mindre skeppsfarten beslutat ge företräde till lån avseende fartyg under 300 bruttoton, har endast i ett fall beställts vid ett av de nämnda varven och i det fallet gäller det en beställning för det rederi, som äger varvet.

För de varv, som bygger fartyg i storleksordningen 500—3 000 bruttoton är situationen något bättre, men även beträffande dessa varv har inga kontrakt tecknats på de sista nio månaderna.

Slutligen vill föreningen framhålla, att de svenska varv, vid vilka stålfartyg i storleksordning upp till 3 000 bruttoregisterton bygges, kan leverera sådana fartyg till internationellt konkurrenskraftiga priser. Detta framgår

bl. a. därav, att förutom svenska även engelska, norska, isländska, finska m. fl. utländska redare under senare år byggt eller har i beställning sådana fartyg vid dessa varv.

Även *Föreningen Sveriges mindre varv* finner det önskvärt att svenskbyggda fartyg ges företräde vid kreditgivning inte bara vid lån från skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden utan också beträffande utlämnandet av lån från lånefonden för den mindre skeppsfarten. Föreningen framhåller att sysselsättningsmöjligheterna för de mindre varven ger anledning till stor oro. Vissa varv har sysselsättning under innevarande år under det att andra saknar order. Det är enligt föreningens mening naturligt, att den fartygsbeställare, som vänder sig till inhemskt varv, bör ha företräde till lån ur en med svenska skattemedel finansierad lånefond. Dessa medel kommer därmed att ge arbete åt det egna landets företagare och deras anställda. Så länge de statsunderstödda lånefonderna har begränsade möjligheter att tillgodose lånebehoven är det rimligt om i första hand lån beviljas för fartyg, som skall byggas inom landet.

Föreningen erinrar om att inom Nordiska rådet under fjolåret behandlats fråga om ändring i de danska bestämmelserna för erhållande av fiskerilån, som innebär, att lån beviljas endast till fartyg byggda vid danskt varv och försedda med dansk motor. Någon ändring i nämnda bestämmelser är emellertid enligt föreningens uppfattning inte i sikte.

Lånenämnden för den mindre skeppsfarten tar i detta sammanhang upp en fråga om gränsdragningen mellan nämndens låneverksamhet å ena sidan och kreditgivningen från skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden å den andra. Lånenämnden påpekar, att till följd av bestämmelserna i 1957 års kungörelse om fonden för den mindre skeppsfarten långivningen från fonden i praktiken är begränsad till fartyg med en bruttodräktighet understigande 300 ton. Enligt tidigare bestämmelser utgjorde gränsen 500 ton. Emellertid lär skeppshypotekskassan och den med kassan sammankopplade sekundärlånefonden, av hänsyn till uttalanden som gjorts när kassans verksamhet i tidigare sammanhang reglerats, fortfarande anse sig förhindrade att lämna lån för fartyg under 500 ton, vilket medför att statliga lån för tonnagekategorien mellan 300 och 500 bruttoton ej står till buds. Lånenämnden anser, att de nya bestämmelserna för dess verksamhet bör få till följd, att skeppshypotekskassans kreditverksamhet och därmed även långivningen från sekundärlånefonden skall avse fartyg med en bruttodräktighet ned till 300 ton.

Den bristande överensstämmelsen mellan den tillämpade nedre tonnagegränsen för skeppshypotekskassans och sekundärlånefondens kreditgivning samt den övre tonnagegränsen enligt de bestämmelser, som reglerar låneverksamheten för den mindre skeppsfarten, påtalas även av *Sveriges varvsindustriförening* och *Föreningen Sveriges mindre varv*. Organisationerna hemställer, att den övre tonnagegränsen för lån ur fonden för den mindre skeppsfarten åter bestämmes till 500 bruttoton.

Departementschefen

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

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

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

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

För egen del anser jag det angeläget att man undanröjer sådana villkor vid den statliga kreditgivningen till rederinäringen som icke låter sig förena med strävandena mot vidgat internationellt samarbete. Jag vill erinra om att de från varvsindustrins håll under remissbehandlingen påtalade danska bestämmelserna om kredit till byggen av fiskefartyg, vilka regler ensidigt gynnar danska varv och installationer av danska motorer, givit anledning till en svensk framställning till Nordiska rådet om åtgärder till upphävande av ifrågavarande särställning för båtar och motorer av danskt ursprung. Rådet har den 22 februari 1957 rekommenderat den danska regeringen att överväga ändring av de angivna förutsättningarna för lån vid byggande av fiskefartyg och installation av motorer.

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

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

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

Försäkringsskyddet

Nuvarande bestämmelser

I 16 § förordningen angående skeppshypotekskassan upptages bestämmelser om försäkring av fartyg, i vilket kassan innehar inteckning. I huvudsak gäller följande. Fartyget skall vara i sin helhet kaskoförsäkrat mot såväl totalförlust som partiell skada och kostnad till minst det värde som av styrelsen åsättes fartyget. I den mån så finnes kunna ske utan åsidosättande av nödig trygghet för kassan såsom inteckningshavare äger kassans styrelse dock att, i stället för sådan kaskoförsäkring, godtaga s. k. intresseförsäkring i fartyget, ävensom medgiva att fartygsägaren står självrisk till högst 10 procent av nämnda värde. Dessutom skall finnas särskild försäkring, som i sedvanlig utsträckning bereder i kaskoförsäkringen icke innefattat skydd (protection and indemnity) mot den ersättningsskyldighet, som kan uppkomma för fartygets ägare.

Samma bestämmelser gäller för lån från sekundärlånefonden.

Rörande den huvudsakliga innebörden av de i författningsrunnet omnämnda försäkringsformerna lämnade föredragande departementschefen i den till 1929 års riksdag avlåtna propositionen nr 160 med förslag till förordning angående Svenska skeppshypotekskassan m. m. följande redogörelse, vilken fortfarande torde vara aktuell.

En vanlig försäkring å ett fartyg (kaskoförsäkring) avser i första hand att bereda ägaren ersättning för skada, som kan drabba själva fartyget. Om annat icke anges i försäkringspolisen, skall ersättning utgå såväl vid total förlust av fartyget som vid partiell skada därå. Det förekommer emellertid ej sällan, att vanlig kaskoförsäkring tages för en del av fartygets värde, medan återstoden försäkras endast mot totalförlust. För en försäkring

av sistnämnda slag brukar användas den något oegentliga benämningen intresseförsäkring. Är ett fartyg, värt 1 000 000 kronor, försäkrat genom vanlig kaskoförsäkring för 800 000 kronor och genom intresseförsäkring för 200 000 kronor, skola sålunda vid total förlust båda försäkringsbeloppen utbetalas. Vid partiell skada kan däremot endast kaskoförsäkringen tagas i anspråk; och beror det därvid på försäkringsvillkorens innehåll, huruvida ersättning skall utgå till fullo (försäkring för helt kasko) eller allenast efter förhållandet mellan försäkringsbeloppet och fartygets värde, d. v. s. i det valda exemplet med fyra femtedelar av skadan.

Av bestämmelserna i lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal följer, att om i försäkrat fartyg finnes inteckning, försäkringen gäller till förmån för inteckningshavaren. Denne äger framför fartygets ägare njuta betalning ur utfallande ersättningsbelopp utan hänsyn till huruvida fordringen är förfallen eller icke. Endast om ägaren genom att reparera fartyget eller på annat sätt bereder inteckningshavaren samma säkerhet som före skadans inträffande, äger han lyfta ersättningen hos försäkringsgivaren.

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

Det må nämnas att försäkringsbestämmelserna vid lån ur statens lånefond för den mindre skeppsfarten i stort sett överensstämmer med de regler som gäller i fråga om skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden. Enligt 1957 års kungörelse äger dock numera lånenämnden för den mindre skeppsfarten att, i den mån nämnden finner erforderligt, utöver den obligatoriska protection and indemnity-försäkringen föreskriva ytterligare försäkring som bereder skydd, vilket ej innefattas i kaskoförsäkringen.

Framställning från skeppshypotekskassan

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

Kassan har till motivering av sitt förslag anfört i huvudsak följande.

Det finns åtskilliga risker, mot vilka en redare hittills inte kunnat försäkra sig när det gällt hans fartyg. De viktigaste av dessa är bristande sjövärdighet och otillåten deviation. Därest fartyget är belånat har därför långgivaren i dylika fall ingen försäkring som täcker dessa risker utan har i haverifall eller vid otillåten deviation endast redaren respektive fartyget att hålla sig till, vilket försvagar långgivarens inteckningssäkerhet.

Frågan om att avhjälpa denna brist i försäkringsskyddet har på senare tid, efter anmärkning från bank- och fondinspektionen, tagits upp till behandling av aktiebolaget Svensk fartygskredit, som driver samma slags rörelse som kassan. Det har därvid visat sig att formella svårigheter möter mot att skapa skyddet mot ifrågavarande risker inom kaskoförsäkringen. Nämda bolag har i stället lyckats att i England ordna en särskild försäkring kallad Mortgagees' Indemnity Insurance, som visserligen inte täcker alla de risker som redaren själv inte kan försäkra sig mot, men som dock i de förut nämnda fallen av bristande sjövärdighet och otillåten deviation skyddar den som lämnat lån mot inteckningssäkerhet. Försäkringen gäller endast för långgivaren och endast i händelse av faktisk eller konstruktiv totalförlust, om denna inte åstadkommits uppsåtligen och i bedräglig avsikt. Årspremien utgör för civilrisk 0,075 procent och för krigsrisk 0,0083 procent av den lånesumma, för vilken fartyget svarar. Bolaget har från och med den 1 januari 1957 uppställt försäkringens tecknande som ett villkor för sina låntagare. Bolaget tecknar självt försäkringen för samtliga låntagare och debiterar dem den på deras lånebelopp belöpande premien.

Enligt skeppshypotekskassans mening bör kassan ha möjlighet att av sina låntagare påfordra samma försäkringsskydd som Svensk fartygskredit numera kräver.

Över kassans framställning har, efter remiss, *yttranden* inkommit från fullmäktige i riksbanken, fullmäktige i riksgäldskontoret, statskontoret, sjöfartsstyrelsen och försäkringsinspektionen. Sjöfartsstyrelsen har överlämnat av styrelsen inhämtat yttrande från Sveriges redareförening.

Yttrandena över framställningen

Skeppshypotekskassans framställning har tillstyrkts eller lämnats utan erinran i samtliga yttranden.

Statskontoret förklarar sig i sak icke ha något att erinra mot bifall till skeppshypotekskassans framställning men anser, att jämkningen i författningsrummet icke bör givas en alltför generell innebörd utan närmast avfattas så, att den anknyter till den försäkringstyp, som anges i framställningen.

Försäkringsinspektionen anför, att den nya form av tilläggförsäkring som av Svensk fartygskredit ordnats i England för den svenska marknaden inte torde representera slutskedet i den utveckling som påbörjats genom

den svenska aktionen i frågan. Sålunda har inspektionen under hand inhämtat att det svenska försäkringsaktiebolaget Mälaren för kort tid sedan beslutat tillgodose efterfrågan på ytterligare försäkringsskydd genom att konstruera en långgivareintresseförsäkring, som på ett par punkter är avsedd att ge ännu mera vidgat skydd än den engelska försäkringen. En jämförelse mellan de engelska villkoren och Mälarens preliminärt utformade villkor visar nämligen följande.

Den engelska försäkringen lämnar ersättning endast vid faktisk eller konstruktiv totalförlust, medan Mälarens försäkring ersätter långgivaren även då låntagaren brister i betalningsförmåga till följd av förluster vid partiell skada på det belånade fartyget. Mälarens försäkring är vidare avsedd att lämna ersättning vid skada på grund av »avsiktliga åtgärder eller underlåtenhet av låntagaren eller av hos honom anställd person i ledande ställning eller befraktare eller agenter eller personer i dessas tjänst», medan de engelska försäkringsvillkoren gör undantag för skadevällande av nämnd art. En formell skillnad mellan de här avhandlade försäkringarna är att den engelska försäkringen tecknas av försäkringstagaren till långgivarens förmån, medan den svenska försäkringen tecknas av långgivaren på låntagarens bekostnad.

Försäkringsinspektionen finner det, med hänsyn till de intressen inspektionen har att företräda såsom tillsynsmyndighet för obligationsköpande företag, tillfredsställande att skeppshypotekskassan såsom obligationsutgivare, fränsett det formella hindret, numera har möjlighet att utvidga sina lånevillkor till att omfatta tilläggsförsäkringar av ovan angivet slag. De exempel på skillnader i fråga om försäkringsvillkor som lämnats visar, att stadgarna för en kreditanstalt icke bör binda denna vid vissa för ögonblicket kända former av försäkringsskydd utan att anstaltens styrelse bör ges frihet att kräva det ytterligare skydd som försäkringsmarknaden efter hand må kunna erbjuda.

Även *sjöfartsstyrelsen* understryker skeppshypotekskassans behov av att trygga värdet av utgivna obligationer. Styrelsen finner det därför skäligt att kassan äger att som lånevillkor föreskriva de försäkringar, som den finner erforderliga såsom komplettering av inteckningssäkerheterna.

Departementschefen

Skeppshypotekskassan äger enligt 8 § förordningen angående kassan bevilja lån endast mot säkerhet av fartygsinteckning. I 16 § anges för närvarande uttömmande vilka försäkringar i fartyget, som skeppshypotekskassan kan kräva såsom lånevillkor. De försäkringstyper som där nämnes är kaskoförsäkring, intresseförsäkring samt protection and indemnity-försäkring. Dessa försäkringsformer erbjuder icke en kreditgivare fullt betryggande skydd. Långgivarens rätt såsom inteckningshavare på grund av försäkringen är nämligen i regel beroende av att försäkringen är giltig gentemot försäkringstagaren. Denne kan emellertid på olika grunder ha förverkat sin

rätt enligt försäkringsavtalet. De vanligaste fallen är att försäkringstagaren låtit fartyget gå till sjöss trots att det icke är sjövärdigt eller att han låtit det taga en i försäkringspolisen förbjuden route (s. k. otillåten deviation). Någon möjlighet att täcka nämnda risker medelst försäkring har intill helt nyligen inte stått till buds. Såsom framgått av den tidigare redogörelsen föreligger dock numera möjligheter att få försäkring, som skyddar långivaren i sådana fall där försäkringstagaren själv inte åtnjuter försäkringsskydd. Sådan långgivarentressförsäkring utnyttjas redan vid icke-statlig kreditgivning. Enligt vad jag under hand erfarit överväges inom lånenämnden för den mindre skeppsfarten att kräva försäkring av denna typ såsom villkor för lån ur den av nämnden förvaltade fonden.

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

I enlighet med vad i det föregående anförts har inom handelsdepartementet upprättats förslag till *förordning om ändrad lydelse av 8 och 16 §§ förordningen den 6 juni 1929 (nr 129) angående Svenska skeppshypotekskassan*.

Föredragande departementschefen hemställer, att nämnda författningsförslag måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

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

Ur protokollet:
Göran Appelgren