

[Ministeren for handel, industri og søfart.] virksomhedens påbegyndelse måtte vise sig, at 60 mill. kr. af garantikapitalen var tabt, skulle yde instituttet et beløb på indtil 20 mill. kr. som foreløbig støtte til videreførelse af virksomheden, den såkaldte chockrisikogaranti.

Denne garanti blev aldrig effektiv. Den 9. april 1940 standsede instituttet sine betalinger, fordi dets risiko som følge af de indtrådte begivenheder måtte anses for uoverskuelig, således at det ikke kunne overses, om instituttet ville være solvent.

Ved lov nr. 211 af 29. april 1940 oprettedes derefter under ubegrænset statsgaranti en ny afdeling indenfor instituttet til overtagelse af forsikringer for skibe, der fremdeles sejlede under de danske rederiers kontrol, hjemmeskibene.

Ved lov nr. 38 af 3. februar 1941 blev den gamle afdelings ansvar udvidet til at omfatte de danske skibe, der efter den 9. april 1940 i overensstemmelse med regeringens opfordring havde søgt neutral havn, og for hvilke krigsforsikringens ansvar efter de hidtil gældende regler muligvis måtte anses for ophørt. Samtidig blev afdelingens garantikapital forhøjet med 30 mill. kr., hvoraf staten tegnede de 20 mill. kr., medens 10 mill. kr. blev pålignet rederne. Den gamle afdelings garantikapital udgjorde herefter 110 mill. kr. fordelt med 60 mill. kr. på staten, 40 mill. kr. på rederne, 5 mill. kr. på bankerne og 5 mill. kr. på forsikringselskaberne.

Den ny afdeling har drevet virksomheden indtil nu og har i øjeblikket et overskud på 8—9 mill. kr.

Spørgsmålet om den gamle afdelings solvens eller ikke-solvens måtte i væsentlig grad afhænge af, om instituttet skulle betale erstatning for de skibe, der var gået tabt, medens de sejlede i allieret tjeneste under krigen, og straks efter Tysklands kapitulation blev der derfor optaget forhandlinger med de lande, i hvis tjeneste danske skibe havde sejlet, i første række England, USA og Frankrig, med henblik på at opnå erstatning for sådanne tabte skibe og for brugen af skibene under krigen. Fra de pågældende landes side erkendtes det, at der forelå erstatningspligt eller dog i hvert fald et moralsk krav på erstatning, og forhandlingerne har derfor væsentligst drejet sig om erstatningernes størrelse. Ifølge overenskomst mellem de interesserede rederier og krigsforsikringen for danske skibe har forhandlingerne med de forskellige lande været ført af et udvalg for rederierne på begge de interesserede

parters vegne, og jeg skylder at sige, at det er min overbevisning, at forhandlingsudvalget har nået så gode resultater, som det efter omstændighederne har været muligt.

Forhandlingerne med England er fuldt afsluttede og de aftalte erstatninger betalt.

For USAs vedkommende er aftale ligeledes truffet for langt det overvejende antal skibe, idet kun enkelte rederier ikke har ment at kunne acceptere de fra amerikansk side fremsatte erstatningstilbud og derfor fortsat forhandler for at opnå et bedre resultat, for så vidt angår erstatning for brug af skibene. For de skibes vedkommende, hvor erstatning er aftalt, er beløbene i alt væsentligt betalt.

Også med Frankrig er aftale om erstatning opnået, og erstatningsbeløbene vil være betalt i løbet af 1949 og første halvdel af 1950.

Der henstår endnu kun forhandlinger med Den Sydafrikanske Union og Belgien samt for et enkelt skibs vedkommende med besættelsesmyndighederne i Japan, men det tør forudses, at der også vil blive nået et tilfredsstillende resultat af disse forhandlinger.

Når henses til de erstatninger fra andre lande, som således allerede er modtaget, eller som forventes at ville indgå i en nær fremtid, skønnes den gamle afdelings stilling nu at være således, at 55 mill. kr. af den oprindelige garantikapital på 110 mill. kr. må anses for at være tabt. Disse 55 mill. kr. er indkaldt på garantikapitalen og indbetalt med undtagelse af nogle ganske enkelte småbeløb, der muligvis må afskrives som uerholdelige.

Da det således nu har været muligt at danne sig et forsvarligt skøn over den gamle afdelings økonomiske stilling, måtte det være naturligt at tage op til overvejelse at lade den gamle afdeling genoptage sin virksomhed og standse den ny afdeling, idet det måtte findes urimeligt, at staten fortsat skal være inde i en ubegrænset hæftelse for krigsrisikoen for danske skibe. Det måtte på den anden side være klart, at den i behold værende del af den oprindelige garantikapital på 55 mill. kr. ikke kunne anses for at være tilstrækkelig til at danne et forsvarligt kapitalgrundlag for en krigsforsikring af hele den danske flåde, hvis forsikringsværdi med de nuværende skibspriser ligger på ca. 1,2 milliarder kr. og i løbet af de nærmeste år må antages at være vokset til 1,7—1,8 milliarder kr. som følge af gennemførelsen af de forskellige rederiers genopbygningsprogrammer.