

## Svensk marin krigsförsäkring under 100 år

av Sten Göthberg



Sten Göthberg  
sten.gothberg@sjoass.se

*De lärde tvistar från tid till annan om vilket yrke som räknas som världens äldsta. Jag vill dock inte inför detta lärda auditorium våga mig på att göra en egen bedömning i detta avseende. Orsaken till detta är att jag tror att jag i sådant fall kommer fram till ett svar som inte direkt har en bäring på sjö- eller krigsförsäkring.*

*Att handel och sjöfart är en utomordentligt gammal näringsgren torde dock stå utom allt tvivel. Trots den i titeln för detta anförande angivna tidsperioden vill jag för sammanhangets och förståelsens skull göra en kort tillbakablick några tusen år i tiden.*

### En inledande historisk tillbakablick

Vilken uppfattning man än må ha om det äldsta yrket kan man dock konstatera, och om detta råder det inte något som helst tvivel, att sjöförsäkring sett i ett internationellt perspektiv är en mycket gammal företeelse och de första spåren finner man redan i Hammurabis lagar från 1700-talet före Kristus. I dessa lagar finner man bl.a. ursprunget till det ännu existerande och för sjöfartsbranschen så välkända institutet Gemensamt Haveri (GH). Gemensamt Haveri bygger på den tanken att om man vid ett haveri avsiktligt offerar någon del av det gemensamma intresset ombord på ett fartyg, exempelvis genom att kasta last överbord, för att rädda den återstående lasten så skall denna förlust erhålla en proportionell ersättning av de övriga intressena. Sjöförsäkring är den i särklass äldsta av alla försäkringsgrenar och är i stort sett helt internationaliserad. Dess

historia sammanhänger naturligt nog med sjöfartens och handelns utveckling.

Den svenska sjöförsäkringsbranschen är inte lika gammal som den i Medelhavsländerna, Holland och Storbritannien. Det var först under förra hälften av 1600-talet som möjlighet gavs för svenska fartygs- och varuägare att försäkra sig mot faror på haven. Kopplat till denna möjlighet utvecklades också så småningom möjligheten att teckna krigsförsäkring under vissa omständigheter. I början tecknades sjöförsäkring uteslutande i utlandet, bl.a. i Holland och Storbritannien, men senare gavs också möjlighet att teckna sjöförsäkring i olika svenska institut.

Jur kand **Sten Göthberg** är verkställande direktör i Sjöassuradörernas Förening och kapten i Livgardets Dragoners reserv. Artikeln bygger på ett inträdesanförande hållet vid Kungl. Örlogsmannasällskapets ordinarie sammanträde i Göteborg den 19 januari 2004.

Den utökande handeln och de geografiska upptäckterna var naturligtvis starkt bidragande orsaker till denna utveckling.

De första lagreglerna som behandlade sjöförsäkring ingick i den svenska sjölagen av år 1667. År 1739 etablerades det första svenska sjöförsäkringsbolaget i Sverige. Bolaget hette "Assurance Compagniet" och hade sitt säte i Stockholm. Bolaget upphörde 1866. Det första bolaget i Göteborg grundades år 1814 och verkade fram till 1890.

De första spåren av internationell krigsförsäkring finner vi på 400-talet före Kristus då grekiska fartyg utsattes för rena krigshandlingar men även för piratdåd, kapningar och andra "terrorliknande" anfall. Likheten med dagens situation är således slående. Under medeltiden var dessa händelser mycket vanliga och den sjögående trafiken i bl.a. Medelhavet levde under ett ständigt hot. Som en form av försäkring mot blockadkrigens och sjöröveriets faror erbjöds i kejsartidens Rom en statlig krigsförsäkring där staten förband sig att hålla leverantörer av livsmedel och krigsmateriel skadeslösa vid en förlust. När svenska handelsfartyg allt oftare bedrev handel i Medelhavet under 1600-talet var ofta befälhavaren ombord beordrad av sina huvudmän och ägare att vara beväpnad och i många fall tvingad att bruka våld i försvarssyfte. Detta synsätt har som bekant helt förändrats i jämförelse med dagens situation och synen på säkerheten till sjöss. Nu är i stort sett situationen den omvända med starka rekommendationer att vara obeväpnad. Vid denna tid var det framför allt holländska försäkringsbolag som kunde erbjuda krigsförsäkring, i form av tilläggsförsäkring, till mycket höga premier. Detta var redan då oftast en mycket god tjänstbringande verksamhet.

Den svenska sjölagen av år 1864 reglerade möjligheten att på frivillig basis erbjuda ett krigsförsäkringsskydd som också innefattade skydd mot piratdåd. I den reviderade sjölagen av år 1891 reglerades dock över huvud taget

inte denna fråga. I stället lades ansvaret på den kommersiella försäkringsbranschen att genom olika överenskommelser erbjuda ett försäkringsskydd på kommersiella grunder. I den ännu existerande 1957 års Sjöförsäkringsplan kom frågan om krigsförsäkring åter att regleras. I de av Svenska Transportförsäkringspoolen och Sjöassuradörernas Förening 2004-01-01 antagna nya "Krigsförsäkringsvillkor för fartyg" täcks även sabotage, terrordåd med politiska och religiösa motiv in. Till denna fråga vill jag återkomma. Försäkringsbranschen var under 1900-talets första hälft fortfarande privat och drevs på kommersiella villkor trots att frågan om förstatligande kommit upp till diskussion med jämna mellanrum.

### **Tiden före och under första världskriget**

Tiden kring sekelskiftet 1800–1900 var mycket expansiv för det svenska samhället och fick en mycket stor betydelse för den fortsatta svenska industri- och samhällsutvecklingen under 1900-talet. De stundom kraftiga konjunkturväxlingarna som förekom och som till stor del satte sin prägel på tidsperioden från 1890-talet fram till första världskriget kom att på ett framgångsrikt sätt utnyttjas av den svenska rederinäringen. Vid sekelskiftet omfattade världshandelsflottan ca 26 miljoner bruttoton. 13,5 miljoner av dessa ton var registrerade i det brittiska imperiet, 2,3 miljoner ton var registrerade i USA, 2 miljoner ton i Tyskland, 1,6 miljoner ton i Norge och 1,2 miljoner ton i Frankrike. Den svenska handelsflottan omfattade vid denna tid 523.000 bruttoton. Sverige hade genom framgångsrika köp av brittiskt andrahandstonnage under slutet av 1800-talet avancerat till en nionde plats i tonnagestatistiken strax före Holland.

Första världskrigets uppskrivade konjunktursituation medförde en för den svenska sjöförsäkringen till stor del mycket positiv uppgång och utveckling. Under årtiondena före

första världskriget hade den svenska sjöförsäkringsverksamheten svarat för 10 – 15 % av Sveriges totala försäkringspremier. Livförsäkringar var då, liksom nu, den försäkringsgren som uppvisade de största premieintäkterna. Detta motsvarade drygt 40 % av de totala intäkterna åren närmast före kriget. Under kriget expanderade de marina försäkringspremierna kraftigt på framför allt liv- och brandförsäkringarnas bekostnad. Under krigsåren växte sjöförsäkringspremierna till 27 % av den samlade svenska försäkringsbranschens totala premiebelopp.

Trots det ekonomiska uppsvinget i början av 1900-talet fanns det stora orosmoln som tonade upp sig. Den militära kapprustningen i Europa kände sig påmind och många länder arbetade hårt för att skjuta fram sina egna nationella positioner. Krigstekniken utvecklades starkt inte minst inom det marina området. Min- och vapenutvecklingen pågick för fullt och nya strategier utvecklades.

Utbrottet av första världskriget medförde stora omvälvningar för sjöfarten i sin helhet. Särskilt den inte obetydliga segelsjöfarten i Sverige bereddes stora olägenheter inte minst genom de krigförande parternas åsidosättande av folkrättsliga regler, som tidigare var allmänt erkända, släckning av fyror och intagning av sjömärken mm. En ytterligare omständighet som starkt påverkade den framgångsrika svenska segelsjöfarten var att då Statens Krigsförsäkringskommission inrättades strax efter krigsutbrottet 1914 undantogs försäkring av segelfartygen från kommissionens ansvarsområde. Man kan med fog påstå att det uppstod en icke oväsentlig grad av s.k. försäkringsnöd. På hösten 1914 uppvaktades den svenske finansministern av företrädare för den då i Sveriges Redareförening ingående Rederiföreningen för mindre fartyg. Resultatet av denna uppvaktning blev att krigsförsäkringsvillkoren utvidgades så att krigsförsäkringen även kom att omfatta försäkring av segelfartyg. Varje fartyg fick dock bara försäk-

ras för högst 200.000 kronor och lasten för högst samma belopp. Denna viktiga och fördelaktiga ändringen av krigsvillkoren blev dock relativt kortvarig. Kort tid efter ikraftträdandet av ändringarna förklarade Tyskland att trävaror till England och Frankrike var att betrakta som kontraband. Detta blev ett nytt bakslag för de redan hårt drabbade segelfartygsredarna vilka, till skillnad från konkurrenterna i Danmark och Norge, nekades krigsförsäkring för kontraband. För ångfartyg kunde krigsförsäkring tecknas via Statens Krigsförsäkringskommission både avseende fartyg och last.

Att behovet av ett utbyggt statligt krigsförsäkringsskydd var stort bekräftas av att den svenska handelsflottan i början av kriget, då ubåtsaktiviteterna var mycket omfattande, på grund av minsprängningar förlorade ca 280 fartyg och 684 besättningsmän miste livet.

Den tidigare omnämnda institutionen Statens Krigsförsäkringskommission bildades 1914 på statligt initiativ och kom att bestå av ämbetsmän från regeringskansliet, assuransdirektörer tillika sjöförsäkringsexperter samt skeppsredare. Syftet med kommissionen var i första hand att tillförsäkra Sverige import av nödvändiga råvaror till folkförsörjningen samt att i övrigt skydda den svenska handeln. Av detta skäl erbjöd kommissionen krigsförsäkringsskydd både för varor och fartyg. Intressant är att notera att den av kommissionen erbjudna statliga krigsförsäkringen enbart gällde under den politiska situationen 1914 och inte om Sverige råkade i krig. Skulle en sådan situation uppstå var alla svenska fartyg oförsäkrade vilket i sin tur innebar att de svenska redarna alltid tog en stor risk när fartygen sändes ut på haven för att tjäna Sverige.

Den svenska statliga krigsförsäkringen var vid denna tid i princip uppbyggd enligt det system som fanns i Storbritannien och var i princip frivillig. För krigsförsäkringen av fartyg tog staten över 80 % och den resterande andelen togs om hand av de traditionella fredstida svenska försäkringsbolagen. Från början

erbjöds enbart svenskflaggade fartyg krigsförsäkringsskydd men skyddet kom sedermera även att omfatta utlandsflaggade fartyg. Vad gällde lasterna tog staten via kommissionen över hela försäkringen men försökte ofta återförsäkra 20 %. Åtagandet gällde både import- och exportgods. Maximibeloppet per fartyg var 400.000 kronor för såväl fartyg som last. Till detta kom en olycksfallsförsäkring för de ombordanställda där staten i sin tur tecknade avtal med svenska traditionella försäkringsbolag.

I oktober 1917 utvidgades den statliga krigsförsäkringen till att gälla inte bara svenskt utan även utländskt tonnage för hela värdet oavsett värdets storlek av såväl last som fartyg. Orsaken till förändringen var det oinskränkta ubåtskriget som gjorde denna utökning av försäkringsskyddet nödvändigt i syfte att värna om den svenska folkförsörjningen.

Krigsförsäkringskommissionens verksamhet var under verksamhetsåren mycket intensiv och framgångsrik. Styrelsen sammanträdde så gott som dagligen och medlemmarna torde ha haft sitt uppdrag mer eller mindre på heltid. Verksamheten avsåg, som tidigare sagts, krigsförsäkringar avseende hela den svenska handelsflottan samt dess laster. 1917 när verksamheten var som störst var den sammanlagda fartygstaxeringen 1,5 miljarder kronor, en mycket ansenlig summa på den tiden.

### Mellankrigstiden

Bl.a. beroende på dyrköpta och i övrigt tragiska erfarenheter på krigsförsäkringsområdet under första världskriget bekräftades uppfattningen om behovet av ett väl fungerande krigsförsäkringssystem under mellankrigstiden. Vetskapen om den vapentekniska utvecklingen och minskningens förödande konsekvenser, inte minst för handelssjöfarten, gjorde sig starkt påmind. Redare och varuägare var fortsättningsvis i starkt behov av försäkringsskydd inte minst beroende på alla minor

som fortfarande fanns i farvattnen. Försäkringsbranschen tog erfarenheterna på stort allvar inte minst vad gäller kunskapen om den ibland bristande återförsäkringskapaciteten under det första världskriget. Dessa frågor diskuterades och behandlades på ett mycket seriöst sätt både i Sverige men även internationellt. Sjöförsäkring och den därtill hörande krigsförsäkringen var och är i allra högsta grad fortfarande mycket internationell.

En särskild fråga som aktualiserades internationellt under mellankrigstiden beroende på den allt mer tilltagande politiska oron i framför allt västvärlden och upprustningen under 1930-talets senare del, gällde det internationella krigsförsäkringsansvaret. Vid en internationell konferens i Baden-Baden 1937 antogs en s.k. "Waterborn Agreement" Denna överenskommelse innebar att krigsriskansvaret begränsades till den tid som varan befann sig ombord på fartyget och att detta ansvar upphörde omedelbart efter det att varan förts i land. Denna överenskommelse trädde i kraft i början av 1938.

I Sverige tillsattes under hösten 1938 ett beredskapsorgan med namnet Statens Krigsförsäkringsnämnd. Nämnden fick inledningsvis i uppdrag att undersöka och sedermera fastställa den svenska statens medverkan och ansvar avseende svensk krigsförsäkring. En förutsättning var att staten tvingades att ingripa för att skydda svensk handel och sjöfart. Enligt nämndens uppfattning var ett statligt ingripande enbart aktuellt vid ett europeiskt stormaktskrig då förlusterna antogs vara mycket omfattande. Vid andra mer begränsade krig gjordes den bedömningen att den privata försäkringsbranschen kunde ge det totala försäkringsskydd som redare och varuägare behövde. Detta utan någon som helst statlig inblandning.

1935 hade den privata försäkringsbranschen tagit initiativet till bildandet av en sammanlutning som fick namnet Svensk Krigsförsäkringspool. Samma år bildades även Nordisk Krigsförsäkringspool. Den senare poolens

uppgift var i huvudsak att erbjuda ett bättre återförsäkringsskydd än vad som kunde erbjudas under första världskriget. Den Nordiska Krigsförsäkringspoolen hade också som medlemmar försäkringsbolag från Holland och Schweiz och kort tid efter bildandet bestod poolen av över 80 medverkande försäkringsbolag.

I början av 1939 ingicks ett avtal mellan Statens Krigsförsäkringsnämnd och Svensk Krigsförsäkringspool. Avtalet innebar att i händelse av ett europeiskt stormaktskrig skulle Krigsförsäkringsnämnden automatiskt inträda som återförsäkrare för medlemmarna i Krigsförsäkringspoolen för de belopp som poolen inte själv kunde täcka. Vid krigsslutet upphörde verksamheten inom Nordisk Krigsförsäkringspool och verksamheten ombildades till Nordisk Sjöförsäkringpool, en verksamhet som fungerar och bedrivs även idag men som enbart arbetar med civila gemensamma nordiska branschfrågor.

### **Andra världskriget**

Den 1 september 1939 anfölls Polen av Tyskland. Den 3 september samma år gick Storbritannien och Frankrike med i andra världskriget. Den 1 april 1940 ockuperades Danmark och Norge av Tyskland och den 9 april upprättade Tyskland den s.k. Skagerrackspärren. Vid denna tidpunkt befann sig närmare 7.000 svenska sjömän ute på internationellt vatten och dessa sjöfarare kom att under ett flertal år bli helt avskurna från Sverige. Denna spärr fick ödesdigra konsekvenser för Sverige och den svenska handelsflottan delades i två delar. 950.000 ton svenskt tonnage spärrades in av spärren. Utanför spärren hamnade ca 850.000 ton som huvudsakligen bestod av linjefartyg och tankfartyg. Dessa fartyg seglade ofta för de allierades räkning. Över hälften av denna s.k. uteflotta förlorades under andra världskriget under tjänstgöring i de allierades konvojer.

En del av de svenska fartyg som befann sig

utanför spärren under kriget fick göra några enstaka resor till Sverige som s.k. lejdbåtar. Detta innebar att de krigförande parterna garanterade dessa fartyg fri lejd. Av dessa fartyg gick 12 förlorade genom totalförlisning som var direkta krigshandlingar. Detta får nog anses vara en låg siffra då dessa fartyg passerade både Nordsjön och Nordatlanten.

Sverige var, som bekant, neutralt under kriget och ett stort och omfattande planerings- och förberedelsearbete hade vidtagits från den svenska statens och sjöfartsnäringens sida före krigsutbrottet. Strax före krigsutbrottet i september 1939 hade svenska lagar trätt i kraft vilka innebar att den svenska regeringen kunde kontrollera den svenska utrikessjöfarten och över fartygsförsäljningar till utlandet.

Den av rederinäringen tillsatta s.k. "Sjöfartskommittén av 1939" kom under hela andra världskriget att spela en utomordentligt viktig roll. Det blev denna kommittés uppgift att vara avtalsslutande part vid de olika handels- och andra avtal som slöts under kriget mellan de krigförande parterna. I detta avseende gjorde dåvarande verkställande direktören för Transatlantic, Gunnar Carlsson, helt avgörande, unika och ovärderliga insatser för Sverige.

Under andra världskriget förlorade Sverige sammanlagt närmare 270 fartyg och ca 1.400 sjömän. Tar man dessutom i beaktande de sjömän som seglade under främmande flaggor samt alla fiskare m.fl. torde siffran uppgå till närmare 2.000 sjömän.

Som nämnts tidigare inrättades Statens Krigsförsäkringsnämnd 1938. Nämnden undertecknade tillsammans med Svenska Krigsförsäkringspoolen ett s.k. krigsutbrottsavtal vars innebörd var att staten övertog krigsriskerna då ett Europeiskt storkrig utbröt. Så blev fallet i och med andra världskrigets utbrott och avtalet trädde i kraft redan den 3 september 1939. Redan dagen efter var verksamheten i full gång. Nämnden bestod av en ordförande, en vice ordförande som representerade regeringen, en representant för redar-

na, en för importörer resp. exportörer samt tre försäkringsrepresentanter som representerade varu- och kaskoförsäkringsgivarna. Nämnden arbetade i princip på kommersiella villkor men var samtidigt begränsad att erbjuda försäkringsskydd enbart för risker som bedömdes ha en direkt bäring på svensk handel och sjöfart. Enbart svenskflaggat tonnage var föremål för försäkringsskydd inom ramen för nämnden. Nämnden tillämpade också egna krigsförsäkringsvillkor.

Krigsförsäkringsnämndens arbete bedömdes som mycket lyckat och hade en stor framgång. En viktig fråga för nämndens ställningstagande var bl.a. fartygs- värderingen vid premiesättningen samt gränsdragningen mellan sjöskada och krigsskada. Arbetet med erbjudande av statligt försäkringsskydd avslutades den 1 januari 1947 efter att ha pågått i 7,5 år. Överskottet avseende premieinbetalningar beräknas ha uppgått till ca 300 miljoner kronor varav huvuddelen av denna summa betalades tillbaka till den svenska statskassan. Ca 25 miljoner kronor avsattes i en fond vars uppgift var att bistå sjömän i den svenska handelsflottan. Nämndens stora betydelse kanske framgår bäst när man konstaterar att ca 50 % av den svenska handelsflottan gick förlorad på grund av krigsaktiviteter under åren 1939 – 1945.

### **Suezkonflikten 1967**

Som tidigare antytts kan man betrakta krigsförsäkring utifrån två olika utgångspunkter. Den ena typen av krigsförsäkring tecknas i händelse av ett storkrig som direkt berör Sverige och dess fundamentala intressen och där staten tar över försäkringsansvaret via Statens Krigsförsäkringsnämnd. Den andra typen av krigsförsäkring kan vara aktuell då Sverige inte är i krig men då svenska intressen blir drabbade vid regionala konflikter. Ett tydligt och dramatiskt exempel på den senare situationen var Suezkrisen och det s.k. sexda-

garskriget 1967. Vetskapen av det senare förhållandet resulterade i att en svensk nationell krigskaskopool arbetades fram och trädde i funktion 1970. En utlösande faktor till detta var just Suezkrisen. Initiativtagarna till denna pool var framför allt Skandia, Assuransföreningen i Göteborg samt Sirius. Poolen hade vid ikraftträdandet en kapacitet på ca 15 miljoner kronor. De bildande försäkringsbolagen svarade tillsammans för ca 2/3 av insatserna.

Det s.k. sexdagarskriget mellan å ena sidan Israel och å andra sidan Egypten, Jordanien och Syrien drabbade på ett mycket påtagligt sätt svenska intressen och ställde krigsförsäkringens betydelse på sin spets.

De bägge svenska fartygen ”Nippon” och ”Killara” blev under kriget instängda i Suezkanalens mitt vid Great Bitter Lake på deras väg från Röda Havet ut i Medelhavet. Det tog mer än åtta år innan dessa fartyg, tillsammans med tolv andra utländska fartyg, kunde lämna kanalen. Efter långvariga och segslitna förhandlingar, där den svenske dispasschören Kaj Pineus hade en framträdande roll, kunde Assuransföreningen betala ut totalförlustersättning på tillsammans 46 miljoner kronor för de bägge fartygen samtidigt som äganderätten övergick till föreningen. Detta är ett tydligt exempel på betydelsen av krigsförsäkring under efterkrigstiden.

### **11 september-attackerna**

De fasansfulla terroristattackerna i New York och Washington den 11 september 2001 var naturligtvis en chock för oss alla och ett brutalt angrepp mot västerländska värderingar och synsätt. Konsekvenserna av dessa terrordåd kom på ett eller annat sätt, mer eller mindre, att drabba alla försäkringsgivare världen över. Detta beroende på det sätt på vilket försäkringssystemet med ett internationell återförsäkring är uppbyggt. Vad hände då rent försäkringsmässigt inom det marina försäkringsområdet och inom krigsförsäkringssyste-

met i samband med 11 september-attackerna? Många internationella krigsförsäkringar sades upp med 7 dagars varsel. Omförhandlingar avseende många försäkringskontrakt startade omgående vilket ledde till en icke oväsentlig premiehöjning. En premiehöjning, som i många fall hade startat redan före den 11 september. Nya områden exkluderades i försäkringspoliserna och ett utökat försäkrings-skydd krävdes av många kunder. I stort sätt drabbades, direkt eller indirekt, alla försäkringsmarknader världen över beroende på systemet med internationell återförsäkring. Att försöka förklara varför en svensk sakförsäkringspremie eventuellt kommer att höjas beroende på terroristangrepp på andra sidan Atlanten var naturligtvis en delikat pedagogisk uppgift. Dessutom krävdes förklaringar om terroristskyddet, som ingår i de svenska krigsvillkoren. Att försöka göra en uppskattning av kostnaderna för konsekvenserna av de fasansfulla attackerna är naturligtvis alldeles för tidigt och det kommer att ta många år innan den slutliga räkningen föreligger. För några månader sedan gjordes en uppskattning att försäkringskostnaderna då låg på mellan 60 och 70 miljarder USD. En ofattbar kostnad som drabbar den internationella försäkringsrörelsen. Attackerna har medfört att det internationella försäkringssamfundet på ett mycket seriöst sätt ser över villkor, täckningsgrader mm för att i görligaste mån kunna erbjuda ett tillfredsställande försäkringsskydd. De nu i Sverige gällande krigsförsäkringsvillkoren för fartyg som antagits av Svenska Transportförsäkringspoolen omfattar skada på eller förlust av fartyg direkt orsakad av bl.a. terroråd med politiska eller religiösa motiv.

### Dagsläget

Planeringen av totalförsvarets civila del grundas på försvarsbeslut av statsmakterna. Ett inslag i denna planering är att de olika myn-

digheternas verksamhet vid krig eller krigsfara indelas i olika funktioner. Funktionen Finansiella Tjänster omfattar bl.a. betalningar och andra finansiella tjänster inom försäkringsområdet. Finansinspektionen är funktionsansvarig myndighet med Krigsförsäkringsnämnden (KFN) som beredskapsorgan inom denna funktion. Dess verksamhet regleras av lagen (1999:890) om försäkringsverksamhet under krig eller krigsfara mm.

Denna lag är en beredskapslag som bemyndigar regeringen att förordna att KFN skall träda i verksamhet. KFN har i detta läge till uppgift att vid krig eller krigsfara med automatik överta gällande krigsriskförsäkringar på transportområdet i syfte att säkerställa att för försvaret och den svenska folkförsörjningen nödvändiga transporter kan fortgå utan avbrott. Efter övergångsfasen har KFN till uppgift att meddela statlig krigsförsäkring som behövs för försvarets och folkförsörjningens behov.

I KFN:s uppgifter ingår att under fredstid vidta de åtgärder och förberedelser som behövs för att nämnden skall kunna träda i verksamhet med kort varsel. Personalplaner har uppdaterats och uppdateras kontinuerligt. De avtal som krävs för att nämnden vid krig eller krigsfara kan överta befintliga krigsriskförsäkringar är för närvarande under revision. Dessa krigsutbrottsavtal har under föregående år godkänts av regeringen och är för närvarande under cirkulation till övriga parter inklusive Svenska Transportförsäkringspoolen.

\*\*\*

Herr ordförande, av innehållet i mitt inträdesanförande framgår att många av de risker som fanns vid tiden för ikraftträdandet av Hammurabis lagar i dag fortfarande existerar, måhända i en något annan form. Behovet av krigsförsäkring torde därför i dag vara lika stort som då, för att inte säga ännu större.