

## Nordlys – for egen kjøll 1858-2008

### Gjensidig felleskap mellom risiko og trygghet

av Bjørn Barth Jacobsen



Bjørn Barth Jacobsen  
bjorn.barth.jacobsen@hibo.no

*Norges eldste kystassuransforening – Nordlys Forsikring Gjensidig – i Bodø feirer 150-årsjubileum i år. Hva skapte et gjensidig felleskap som seiler videre på egen kjøll etter fem generasjoners navigasjon gjennom uryddig farvann der andre forsikringsforeninger havarerte.*

*Assuransvesenet var på 1800-tallet i sterk utvikling i kjøllvannet av den norske skipsfarts ekspansjon. Det førte til dannelser av sparebanker og gjensidige sjøforsikringsforeninger som var tuftet på samme prinsipp. Rederne og handelsfolk ville beskytte seg selv og slo seg sammen med likesinnede.*

Ingen gren av handelsvesenet er utsatt for større defraudsjoner og egenlystens bedrageriske kunstgrep, enn assuransvesenet.

*Anton M. Schweigaard 1836*

#### **Bacalao former Nordland Gjensidige Skibsassuranceforening**

Schweigaard – Norges første professor innen sosialøkonomi – var opptatt av å skape en liberal, moderne stat med institusjoner som bidro til nasjonal vekst. Banker og gjensidige assuranceforeninger som var nødvendige for å utnytte eksportmuligheter innen trelast og fisk. Fra Schweigaard til i dag går økonomi og politikk i bølger som forsikringsbransjen følger. Hva kan vi lære av det?

Utviklingen av Lofotfisket og handelen med fisk var fra 1830-tallet i kraftig omstilling. En av landets første sjøassuranceforeninger – *Den Bergenske Assuranceforening for Farten på Lofoden* – ble startet allerede i 1838, men havarerte etter få år. Overgangen fra tørrfisk

til klippfisk – bacalao – drev frem behovet for nye finansierings- og forsikringsinstitusjoner. Nye aktører kjøpte og solgte torsk i konkurranse med lokale væreiere. Samtidig tok Staten initiativ til en ny Lofotlov i 1857 som skulle sikre større inntekter fra landets største fiskerier.

Dette var bakteppet for en halvoffentlig dannelse av Nordlys' forløper; *Nordland Gjensidige Skibsassuranceforening* i 1857 hvor fogd Bartholomæus Michael Berg i Lofoten

---

*Bjørn Barth Jacobsen* er sivilingeniør og historiker fra NTNU. Han har internasjonal bakgrunn fra energi-bransjen og har siden 1987 drevet eget firma INTERACTION. Jacobsen har skrevet fem historiske bøker om næringsutvikling siden 1998. Boken om Nordlys sjøforsikring kommer ut 4. kvartal 2008. Boken kan på forespørsel skaffes fra Nordlys' direktør Kjell Iversen, email: iversen@nordlysforsikring.no

og Vesterålen inviterte 74 handelsmenn med oppkjøpsfartøy til å stifte en gjensidig forsikringsforening. Foreningen vokste raskt til en bestand på over 300 fartøy som fraktet saltet torsk til tørkeplassene langs kysten, for så å transportere den tørkede bacalao til eksporthavner på Møre. Bergenserne var også med.

Klippfiskeeksport og sildetid la det økonomiske grunnlag for Nordland og foreningens vekst frem til 1890-tallet, da silda ble borte og foreningens bæreevne ble kraftig redusert. Takket være koblingen til den nye Nordland Privatbank holdt det sterke gjensidige fellesskapet sammen. Bak bergningsaksjonen sto to innvandrede brødre fra Vestlandet – Rasmus og Ragnar Schjølberg. De la det industrielle grunnlaget for utviklingen av næringslivet i Nordland. Sildoljefabrikker og bearbeiding av klippfisk skapte et økonomisk nettverk mellom aktører som alle hadde forbindelser til den gamle assuranseforening.

Ragnar Schjølberg var også styreformann i Nordland Fiskeriforening, som samlet fylkets ledende menn til en felles politisk institusjon med stor innflytelse i det norske Storting. Utviklingen av Nordlands fiskerier ble et offentlig anliggende der bank og sjøforsikring var viktige omdreiningspunkt i samfunnsutviklingen.

### **Motorisering av fiskeflåten krever offentlig finansiering og forsikring**

Forsikring av fiskere og fiskebåter var fra slutten av 1880-tallet et viktig offentlig anliggende. Etableringen av "Det Ældre Havfiskefond" og Nordland Fiskeriforening ble viktige omdreiningspunkt<sup>1</sup> for utvikling av "Samhold", en offentlig finansiert forsikringsinstitusjon for de stadig flere fiskere. Sentralt i dette arbeidet sto handelsmann, fiskerinspektør og stortingsmann Jens O. Dahl (V) som selv hadde vært assurant i Nordland Gjensidige Skibsassuranseforening og lært prinsippene om risikoutjevning blant likesinnede.

Men Samhold havarerte i 1905. Grunnkapitalen var for liten. Risikoen var for stor – i nord. Staten trakk seg ut. Det skapte et vakuum som ledet til dannelsen av det halvoffentlige *Nordkyn* i Finnmark. Behovene for sjøforsikring var sterkt stigende. Etter den store Titran-katastrofen i 1899, da 142 fiskere omkom og 29 fiskefartøy forsvant i havet, vokste det frem et samfunnskrav om å finne betryggende forsikringsordninger for fiskere.

Fiskerdirektør Johan Hjort ga derfor i 1907 den unge Bergensdispasjør Henrik Ameln i oppdrag å lede et offentlig utvalg som skulle skaffe mer betryggende forsikringsforhold for fiskeflåten. Men Staten nølte med å engasjere seg. Ameln ble fra nå en pådriver for å skape offentlige forsikringsordninger for fiskere og fiskefarkoster.

Hele fiskeflåten ble de neste ti år motorisert. Det drev frem behov for en bedre finansieringsstruktur for en viktig norsk eksportnæring. I 1915 nedsatte Stortinget en komité som skulle legge kjølen til en ny statlig Fiskeribank. I komiteen satt regionale politikere fra Nordland. En viktig føring for den foreslåtte fiskeribanken var at fartøyene hadde obligatorisk kaskoforsikring.

Ragnar Schjølberg var primus motor sammen med amtmannen og fiskeriselskapet for å dra i gang stiftelsen av ny forsikringsforening for fiskebåter. Han var på denne tiden Bodøs største skatteyder med stor innflytelse innen handels- og næringsutvikling. Nordlys ble formelt stiftet i 1917, men kom ikke i drift før 1919. Fellesskapet mellom fiskere og regional forvaltning formet en infrastruktur av likesinnede som la en ny og solid kjø for dagens jublant. Uten Schjølbergs initiativ og nettverk hadde det nep-



Ragnar Schjølberg

pe vært mulig å starte en nordlandsk gjensidig forsikringsforening.

### **Vanskelige år og vekst.**

Nordlys vokste raskt. Trolig for raskt. Egenkapitalen var lav og man måtte derfor reassurere seg dyrt i det halvoffentlige Norske Lloyd som plutselig gikk konkurs. Krisen var reell. Takket være gode forbindelser til Staten, ble foreningen berget av Stortinget i 1922. Nordland Privatbank gikk også på grunn etter å ha gapt over for store og risikable engasjementer. I krisen som fulgte, fikk banken og Nordlys samme styreformann – Harald Angell – som var tett familiært forbundet med fylkesmannen i Nordland, Olaf Amundsen, som hadde vært stortingsmann og justisminister for Venstre. Det ble derfor et viktig anliggende for fylket at både bank og sjøforsikring utviklet et sterkt fellesskap for næringsutvikling i regionen.

Flere mindre kystassuransforeninger gikk i 1920-årene etter hvert på grunn etter å ha gapt over for stor risiko. Særlig var ishavs-skuter usikre assuranceobjekter. Driften av bank og forsikring kom under et halvoffentlig regime som manglet en fast reguleringsstruktur.

I 1922 hadde mange små brannkasser for bønder behov for en større reassuransstruktur. Det ledet til stiftelsen av Samtrygd – dagens Gjensidige. Bak stiftelsen finner vi Bondelaget og sterke landbruksinteresser. I 1926 stiftes Norges Fiskarlag i Bodø. Fiskeflåten i Nordland vokste sterkt i mellomkrigstiden, og Nordlys fikk med den en stor bestand som vokste fra 200 til 1500 moderne dekkede fiskefartøy med motor. Mange fisket helt opp til Spitsbergen. Norge sloss også med England for å utvide fiskerigrenser og skapte rom for flere havgående større fiskefartøy. Nordlandsfiskere var her pionerer. Nordlys utnyttet de gode tider og bygget opp tette forbindel-

ser til de mange fiskarlagene som nå vokste frem i fylket. Schjølbergs fryseri og klippfisk-tørkeri ledet an i en eksportorientert industriutvikling som også krevde gode transportsystemer for fisk til markedet. Det skapte gode rammebetingelser for frakteskuter assurert i Nordland Gjensidige Skibassuranceforening.

Overraskende finner jeg i Nordlys-materialet lite belegg for myten om de ”fattige fiskere” i mellomkrigstiden som har vært kolportert av flere historikere. De mange Nordlandsfiskerne synes derimot å være pionerer på silde- og loddefiske i havområdene fra Vestlandet opp til Finnmark, Jan Mayen og Spitsbergen. Behovet for reassurans økte i takt med ekspansjonen i den havgående fiskeflåten.

### **Reassuransinstituttet – By og land, hand i hand**

Etter lobbying i Stortinget lyktes det til slutt Henrik Ameln i 1933 å få Stortinget med på å etablere en nasjonal overbygging for reassurans bak alle små og mellomstore kystassuransforeningene. Reassuransinstituttet for Fiskefarkoster ble etablert i Bergen med offentlig grunnkapital og Ameln som daglig leder. Han fikk med seg et lite grunnfond på en million kroner som kjø. Han brukte sin energi også på å tilføre lagene forsikringskyndighet. Denne tilnærmingen er viktig og forklarer mange forhold med utviklingen av Nordlys og de mindre sjøtrygdslagene. Nordlys ble medlem fra starten og fikk tidlig en klar forståelse av betydning av reassurans og katastrofesikring.

Amelns betydning for norsk sjøforsikring er undervurdert. Hans etterfølger Bjørn Stoltz forteller;

*Da Nordlys ble stiftet hadde de gjensidige foreningene svært enkle forsikringsvilkår, kanskje bare erstatning for totalforlis. Ofte var det vel styret som ut fra skjønn bestemte*

erstatningen. De opererte fordi kystens lokalbefolkning ikke fikk forsikring annet steds pga av de lå fjernt fra byene og selskapene der, og risikoen var stor.

På samme tid vokste det opp en rekke dampskipselskaper langs kysten i et system som betegnes som unikt i verden – sammen med sparebankene. Denne utviklingen førte med seg behov for mer avanserte sjøforsikringsvilkår. Det er der Sjøforsikringsplanene av 1871 og 1907 kom inn. Far Theodor – og sønn Henrik – var i kategori med Christian Michelsen i det Bergenske hierarki – og naboer.

Da fiskefartøyene etter hvert fikk dekk og maskiner på 1900-tallet, skjedde en tilnærming mellom disse på vilkårsiden. Ameln brukte energi på å tilføre lagene forsikringskyndighet som forklarer utviklingen av Nordlys og de mindre sjøtrygdslagene. Reminisansen av dette skimtes i dag med det forsikringsmessige skillet mellom kystkasko og «blue water».

Norge var samtidig inne i en dyp politisk krise, der sosialistene under slagordet *By og land, hand i hand* ble det største partiet på Stortinget. I 1935 dannet de sin første regjering, noe som fikk innflytelse på utviklingen av finans- og forsikringsbransjen de neste femti år. Samme år markerte den såkalte *Hovedavtalen* mellom arbeidsgivere og arbeidstakere et nytt og korporativt<sup>2</sup> fellesskap for å sikre arbeidsfred etter mange turbulente år. Det startet en ny tendens som skulle styre offentlig sektor i et halvt århundre.

Nordlys hadde denne perioden en halv-offentlig tilknytning til Fiskarlaget og det politiske system. Forsikringsrådet hadde det forvaltningsmessige ansvar for assuransefeltet. Regulering av bank og forsikring var en del av et korporativt regime som skulle sikre alle en plass i velferdssamfunnet. Bønder og fiskere fikk sterkere politiske rettigheter og økonomisk innflytelse. Det ga seg også utslag innen forsikringsbransjen.

## Krig og statlig styring

Under krigen inngikk Norges Råfisklag en lukrativ prisavtale med okkupantene som sikret fiskere og fryseriene gode inntekter. Det handlet om å sikre produksjon av mat. Fiskarlagets medlemmer fikk ekstra kvoter solar, tobakk og sprit. Blå dongeri ble uniformen for en stor gruppe fiskere med god økonomi. Også den regionale frakteflåten opplevde gode tider med stor etterspørsel etter transport av materialer i krigsøkonomien. For våre to foreninger var det gode tider. Etter krigen kom det en kraftig vekstperiode for nordlandske fiskere. Bodøs to sjøforsikringsforeninger flyttet under felles tak og ledelse. Staten engasjerte seg nå direkte på eiersiden for å bygge videre på de tyske fryserifabrikkene fra krigen. I en tiårsperiode var det sterk vekst i bransjen. Fiskarlagets medlemmer langs kysten bygde nye fartøy finansiert i den nye Statens Fiskarbank etter 1948. Pantelånene krevde kaskoforsikring som ga Nordlys og et femtitalls kyst-trygdslag en premieøkning som ga næringsgrunnlag for sterk vekst. Koassuransens ”ringer” strukturert av Reassuranse-instituttet sørget for gode provisjonsinntekter både til Ameln og kystassuranseforeningene. Det var gode tider for de fleste.

Prisutviklingen på det internasjonale marked for torskeprodukter var gunstig, og det ble bygget opp store midler i Prisreguleringsfondet for fisk som ble benyttet til å regulere fiskepriser og nedskrive priser på fiskefartøyer. Etter 1953 gikk fondsbeholdningene raskt nedover, og det var i 1959 tomt. Det ledet til nye offentlige støttesystemer for fiskerne. Fiskarlaget satte sin politiske kraft bak et korporativt avtaleverk på linje med bøndernes avtaler. Det ledet opp til den såkalte *Hovedavtalen* for fiskeriene i 1964 som skulle sikre fornyelse og effektivisering av fiskeflåten, og sikre det økonomiske næringsgrunnlaget for fiskerne.

En ny trend var at forsikringselskaperne

deltok i finansiering av nybygninger for å sikre seg kunder. Det skaffet Nordlys betydelig finansinntekter som styrket balansen – og selvtilliten. Modernisering av fiskeflåten med offentlige penger gjorde kystfiskeflåten mer attraktiv for nye og gamle forsikringselskap. Ekspansjon av kyst – og fergeflåten med statsgaranti ga sikrede toplån med gode renter for assuranceselskapene da statsbankene ikke hadde tilstrekkelig finansielle muskler. Bank- og forsikringsregimene var i en strukturell endringsprosess – regionalt, nasjonalt og overnasjonalt. Det skapte nye rammebetingelser som noen utnyttet bedre enn andre.

### **Konkurranse skaper nye strukturer**

Gjennom Skadeforsikringselskapenes Forening (SKAFOR) drev alle de store skadeforsikringselskapene med unntak for Samtrygd, Norges Brannkasse og Samvirke et omfattende pris- og vilkårssamarbeid. Etter 1958 gikk disse selskapene ut i åpen konkurranse på sjø og land samtidig som behovet for rasjonalisering trengte seg frem. Samtrygd var tidlig ute. Utover 1960-tallet utviklet det seg et praktisk samarbeid på flere nivå mellom Nordlys og Samtrygd. Begge ønsket ekspansjon mot fraktsektoren. Tilliten mellom styre og ledelse i begge foreninger var meget god, og Nordlys lærte av Samtrygd nye rutiner for å holde orden på de stadig voksende verdier i bestanden

Nordlys hadde forsikringskonsesjon for Nordland, mens Nordland Gjensidige Skibassuranceforening hadde konsesjon inn i Trøndelag og Troms. Det ledet opp til en fusjon mellom de to foreningene fra 1964. Den fusjonerte foreningen fikk navnet *Nordland gjensidige Skibsassuranceforening – Nordlys – 1858/1919*. Det nye Nordlys kapitaliserte dermed verdien av en lang historie med aner tilbake til jektefart og klippfiskgjennombruddet i eksporthandelen.

Behovet for mer kompetanse og sterkere kapitalstrukturer ledet også samme år til dannelsen av Tromstrygd – en overbygning over mange mindre kysttrygdslag. Arkitekten bak det hele var dispassør Henrik Ameln jr. som så behovet for sterkere forsikringsstrukturer for den moderne kystfiskerflåten. Som leder av Reassuranseinstituttet i Bergen skapte han bransjeføringer fra internasjonale reassuransekontrakter til ny sjøforsikringsplan. Ameln anbefalte Nordlys å bli agenter for ansvarsforsikring for Samtrygd, samtidig som de skulle overta kaskoforsikring på rutebåter og fiskebåter fra Samtrygd. Et viktig kvantesprang i assurancesamarbeidet mellom sjø og land.

Parallelt med denne ekspansjonen hadde Norges Brannkasse i 1961 startet med bilforsikring og forenklede forsikringsvilkår med to skadeklasser som skapte stor oppslutning blant mange nye bileiere, og fikk store markedsandeler. Samvirke gikk også bredt ut i markedet mot LO, Norsk Bonde- og Småbrukarlag, Norske Boligbyggelags Landsforbund og Fiskarlagets medlemmer med bedre vilkår for brann-, hus og hjem- samt kasko for fiskebåter.

Konkurransen ble møtt med flere fusjonsrekker innenfor SKAFOR-samarbeidet der Storebrand og Vesta ledet an på Øst- og Vestlandet. Mange mindre selskaper trengte reassuranse og sterkere soliditet. Jakten på markedsandeler økte, og forsikringselskapene som kreditinstitusjoner fikk en økende innflytelse på finanssektoren. I Bergen økte Amelns forretninger til Kjøbenhavnske Re og Jauch & Hübener i Hamburg. Norges fiskeflåte ble i stigende grad reasurert utenlands. Ameln startet i 1969 A/S Skipsgaranti sammen med 11 sjøtrygdslag, Fiskernes Bank og Bergen skipsassuranceforening. I 1973 kom også Norges Brannkasse og Samtrygd med på eiersiden i en emisjon. Kreditt til nye fiskefartøy la grunnlaget for samarbeid mellom sjø og land – hand i hand. Nye forsikringstyper skulle skape enda flere band.

### **Kampen om ulykkesforsikring**

Behovet for sosialforsikring for fiskere og deres familier hadde siden 1880-tallet drevet frem kravet om en ulykkes- og trygdeforsikring for fiskere. I 1966 ble det introdusert nye former for forsikring for fiskere. Etter politisk press fra Norges Fiskarlag ble det fremmet krav om frivillig ulykkestygd forsikring gjennom fiskernes eget gjensidige trygdeselskap *Fiskernes Gjensidige Ulykkestygd* i samarbeid med fagforeningens assuranseselskap Samvirke. Etter Folketrygdens innføring i 1967 ble det fremmet krav om sosiale trygdeordninger for fiskere i offentlig regi. Forslaget møtte motstand fra redere og fiskere som både var arbeidsgivere og -takere. Det oppsto nå politiske konfliktlinjer rundt dette tema hvor Samtrygd/Gjensidige og Samvirke var blant hovedaktørene. Statens rolle var omdiskutert.

Forsikringshistoriker Kristian Trosdahl har forsket på ”sosialiseringsspøkelset” som truet bank- og forsikringsbransjen da Arbeiderpartiet gikk inn for å få full ”samfunnsmessig” styring i begge bransjer. Etter 1973 ble det lagt politisk press for å fusjonere Samvirke, Samtrygd og Norges Brannkasse, uten at det lyktes. Statsråd Nordlis aktive innspill ble møtt med en høflig og kjølig respons av Samtrygds direktør Jæger Dokk. Det ble heller ikke flertall for fusjon med Samvirke i Brannkassens generalforsamling. Brannkassen ble da omgjort fra et offentlig forsikringsselskap til et gjensidig selskap. Konkurransen mellom *lensmann-, bonde-selskapet* og Samvirke utenfor SKAFOR-samarbeidet var kraftig, i et marked med stor vekst. Bilektoren var i stor vekst og da det kapitalsterke Samtrygd overtok det skakkjorte Norsk Bilforsikring Gjensidige (NBG), samtidig som man gikk inn i en samarbeidsavtale med Gjensidige Liv var det duket for en ny tung, nasjonal aktør på land og sjø. SKAFOR-samarbeidet fungerte dårligere utover 1970-tallet.

Da kampen om en halvoffentlig ulykkes-

forsikring for fiskere hardnet til i 1975, valgte Ameln å gå til frontalangrep mot forslaget om en offentlig løsning i Samvirke/FGU-regi. Som våpendragere valgte han Nordlys, Troms-trygd og Sunnmøre Båttrygdslag sammen med Samtrygd/Gjensidige og Norges Brannkasse i kampen mot sosialiseringsspøkelset og Samvirke. Ameln tapte slaget. For Arbeiderpartiet, LO og Samvirke var ulykkestygd en prinsipp sak og § 5 – ”pakkeforsikring” – for fiskere ble tilslutt vedtatt av Norges Fiskarlag.

### **Krise i Bergen skaper nye reassuransestructurer**

På slutten av 1970-tallet vaklet Amelns hege-  
moni i reassuransemarkedet for fiskefartøyer. Etter shippingkrisen i 1975 kom A/S Skips-  
garanti i økonomiske vanskeligheter og måtte ha inn ny kapital fra store og små eiere. Det ble en stor belastning for både banker og kystforsikringsforeninger, og skepsisen til Amelns disposisjoner økte. For å berge stumpene tok Gjensidige ansvar og ryddet opp i kaoset. Verken styremedlemmene Helge Kvamme eller J. Teiler-Johnsen ønsket at Brannkassens og Gjensidiges omdømme skulle bli involvert i en konkurs og satte den unge juristen Bjørn Stoltz på saken.

Etter oppryddingen var ferdig i 1982, ble Stoltz spurt om å overta ledelsen av Reassuranselinstituttet i Bergen. Han var en dyktig jurist med erfaring fra Justisdepartementet og satte i gang med frisk mot. Egenkapitalen var på beskjedne 12 millioner kroner, garantiansvaret var over to milliarder. Bestanden som skulle reassureres, besto av flere tusen fartøyer, fra store trålere taksert til over 100 millioner pr. kjø til snurrevadbåter til 2-3 millioner kroner. Og mange små sjarker.

Uten soliditet var man avhengig av gode reassuransavtaler. Gjensidige var sterkt opp-tatt av å posisjonere seg langs kysten som reassurandør og inngikk avtaler med Nordlys og flere kystforeninger som en strategisk del

av sitt helkunde-konsept. Sjø og land – hand i hand. Det handlet om tillit og ansvarsdeling.

Høyre-regjeringen med Willoch ved roret ønsket Staten ut av rollen som garantist for fiskeflåten. Både Forsikringsrådet og Fiskeridepartementet tok derfor vel imot Stoltz' forslag om å privatisere Reassuranselinstituttet, noe som krevde en lovendring for å overføre statens egenkapital til et nytt forsikrings-selskap. Stoltz samlet 27 sjøtrygdslag til å danne Sjøtrygdgruppen Gjensidige Skadeforsikrings-selskap (SGS) med over 100 millioner kroner i årlige premieinntekter, samtidig som han startet byggingen av Zacharias-bryggen i Bergen. En "indrefilet" i bykjernen med stort inntektspotensial.

Risikoen var stor, men takket være reassuranseløsninger sammen med Peter Bernehed i det tyske meglerfirma Jauch & Hübener utviklet SGS seg til en lønnsom assuranseforretning. Bernehed var svensk, utdannet i Frankrike og kjente det nordiske assuransemarked både på sjø og land og hadde stor tillit blant internasjonale reassurandører som Münchener Rück. Stoltz og Bernehed laget en ny type sjøforsikring tilpasset den norske fiskeriflåten som ga gode fortjenestemuligheter med begrenset risiko.

Nøkkelen lå i at SGS tok større risiko på egen kjø. Fremover mot 1995 økte premiene jevnt og trutt med gode provisjonsinntekter til eierne. Nordlys valgte først å stå utenom samarbeidet og avdekke seg i Gjensidige som nå øket sitt engasjement innen maritim assuranse. Men sjøforsikring var et høyrisikofelt som krevde nærhet til kundene og kompetanse til å vurdere risiko. En nærhet som Gjensidige manglet. I en selskapshistorie fra 1997 skrev de; *"Dette var et uoversiktlig farvann som viste seg å være belagt med farlige synkeminer som skulle påføre selskapet dype sår. Gjensidige-skuta hadde vokst til et stort og tungt fartøy, men manøvreringsdyktigheten var for dårlig og farvannet var farefullt og uoversiktlig."*

I klartekst betydde det store økonomiske tap. I 1994 tok de derfor konsekvensene av tapene og gikk ut av rollen som reassurandør. Nordlys avdekket seg nå gjennom SGS, mens Gjensidige gikk direkte ut og konkurrerte med kysttrygdslagene om fiskernes premier. Deres strategi var langsiktig. De hadde tilstrekkelige ressurser fra landsektoren til å tåle tapene som utviklet seg til sjøs de neste årene. Båndene mellom sjø og land ble anstrengte.

### **Store tap tvinger frem veiskille**

For Nordlys og de andre sjøtrygdslagene bak SGS skapte Gjensidiges satsing på fiskerisektoren en tøff periode for felleskapet av fiskere som sto som eiere av foreningene. Lave premier, mange havarier og skader satte SGS' internasjonale reassuransesystem under press. Münchener Rück økte premiene, Kjøbenhavn RE måtte avvikle etter store tap. Interessemotsetninger blant SGS-eierne økte konfliktnivået da erstatningene etter 2001 oversteget premieinntektene og eksponerte kysttrygdslagene for finansiell risiko. Som eiere av SGS skapte det et økende konfliktnivå. Som kunder ønsket de at andre skulle ta avdekningen.

Etter 2003 startet derfor sonderinger mellom Gjensidige, SGS og noen av sjøtrygdslagene for å finne samarbeidsformer som kunne sikre fiskernes økonomiske trygghet i en verden preget av økende risiko. I 2006 vedtok eierne å avvikle Sjøtrygd-gruppen samt realisere og fordele kapitalen tilbake til eierne. En prosess preget av indre konflikter mellom aktørene. Fra 2007 inngikk Gjensidige en samarbeidsavtale med flere av kysttrygdslagene om koassuranse.

Gjensidiges direktør Petter Bøhler kommenterte avtalen slik: *"Den marine forsikringsvirksomheten har gradvis blitt sterkere integrert i den mer tradisjonelle skadeforsikringsvirksomheten. Dette har vært en naturlig utviklingsprosess da betydningen av produkt-*

*bredde i et kundeforhold har økt, behov for sterkere kapitalstyring og erkjennelsen av at de forretningsmessige prosessene er mer like enn ulike. Etter mange år med svak lønnsomhet og begrenset fokus på egenkapitalavkastning, har den marine skadeforsikringsvirksomheten hatt behov for drastiske endringer. Dette har de ulike aktørene i ulik grad tatt innover seg, men en påstand er at den marine forsikringsbransjen står ved et viktig veiskille. Noen av de historiske samarbeidsformene er avleggse og bransjen gjennomgår nå en nødvendig modernisering.”*

Hva karakteriserer dette veiskille? Jeg er verken forsikringseksperter, profet eller professor. Som historiker er det interessant å se hvordan et stort finans- og forsikringskonsern som Gjensidige som konkurrerer med nordiske aktører som TrygVesta, If og Codan, har funnet en fornuftig arbeids- og ansvarsfordeling med Nordlys, Havtrygd og Bud & Hustad. De regionale foreningene har kundekontakten som avgrensede inngående risiko og står ansvarlige for polise- og skadebehandling, mens Gjensidige forvalter brutto premieinntekter på over en halv milliard kroner inn i sitt system. Til forskjell fra de øvrige nordiske konkurrenter går Gjensidiges overskudd tilbake til forsikringstakerne – som hos Nordlys. Det skaper en lojalitet som holder på de gode kundene. Et fellesskap av forsikringstakere som stoler på hverandre.

Veiskillet innebærer også at Nordlys og de øvrige samarbeidspartnerne langs kysten har ansvar og kompetanse til å vurdere de maritime risiki som avdekkes hos Gjensidige. Den reelle risiko overføres til Gjensidige. Risikovurdering handler da om de stoler på Nordlys' risikovurdering, om de er tiltrukket av premievolum og andre momenter. Man må imidlertid ikke glemme at det er de som har makten. Veiskillet innebærer en maktdeling mellom sjø og land tuftet på gjensidig tillit. Kunnskapen om næringen innen sine regionale geografiske områder sikres ved kundenærhet.

Hos Nordlys blir forsikringstakere vurdert ut fra personlig kontakt i fiskerimiljøene langs kysten. Dermed reduseres Gjensidiges risikoeksponering og kostnadene med ”moral(e) hazard”. Hva ligger bak dette risiko-området?

For forsikringsinstitusjoner som Nordlys og Gjensidige spiller ikke bare en passiv, tapsfordelende rolle, men tar aktivt del i den sosialt konstruerte virkelighet de deltar i. Moral(e) Hazard har de siste femti år vokst frem som et forskningsfelt som fortjener noen refleksjoner.

### **Beyond Moral(e) Hazard**

Insurance is not a material good. Transactions involving insurance are an exchange of money for money, not money for something which directly meets needs.

*K. J. Arrow 1963*

Nobelprisvinner Kenneth Arrow forsket etter krigen på menneskelig adferd for å håndtere risiko i vanskelige situasjoner og satte navn på ”moral hazard”-problematikken innen økonomisk sosiologi og forsikring. Det handler for våre assuranseforeninger om tre omdreiningspunkt; avgrense risikoappetitt (Embracing Risk), vurdere uforsettlig skader måte som skaper økonomisk trygghet samt forfølge forsettlig skader og mulig kriminell atferd for å forhindre misbruk av andres penger.

Det første punktet er i sosiologisk sammenheng det viktigste. Assuransevesenet har alltid vært utsatt for ”defraudsjoner”, utenfra og innenfra. Nøkkelen til suksess for et gjensidig selskap er å sikre seg gode kunder som kjenner og stoler på hverandre. Fiskere og handelsfolk med respekt for havet. Ikke gape over større risiki enn nødvendig, samt unngå tvilsomme poliser. Sjekke at fartøylene er i forskriftmessig stand, og at eiere tar vare på båt, mannskap og redskap.

Det andre punktet er selve kjølen på Nordlys-skuta; å skape økonomisk trygghet mot



*Forsikringsbedrageri: Hålogaland lagmannsrett antyder langt på vei at brannen av fiskebåten lang på vei var av en slik karakter at den burde og kunne ha vært slukket slik at man hadde unngått totalhavari.*



### **Knusende dom mot eierne**

**Eierne av den brannhavarerte fiskebåten tapte kravet om forsikringsutbetaling.**

Hålogaland lagmannsrett har kommet til motsatt konklusjon av tingrettens dom. Retten har ikke festet lit til eieres forklaringer rundt omstendighetene til at fartøyet ble totalskadet av brann mens fartøyet lå for anker.

Lagmannsretten skriver i en knusende dom at eierne verken gjorde nok for å hindre at brannen fikk utvikle seg, eller vært aktive i forhold til både varslingen av brannen samt å sørge for at brannen ble slukket. I dommen går lagmannsretten langt i å beskrive flere sprik i forklaringene og antyder at man ikke kan feste lit til forklaringene.

Hålogaland lagmannsretts dom er av stikk motsatt konklusjon til dommen i Lofoten tingrett dømte assurandørene til å utbetale forsikring på over 8,3 millioner kroner. Dommen ble anket og lagmannsretten har i ankebehandlingen gitt de ankende partene fullt medhold. I tillegg til at lagmannsretten slår fast at det ikke er grunnlag til forsikringsutbetaling, må motparten bære forsikringsselskapenes saksomkostninger.

uforsettlige hendelser. På havet eller ved kai. Uvær, synkning eller brann er hyppige årsaker til erstatninger. I de senere år har en også opplevd mulige sabotasjeforsøk fra hvalfangstmotstandere. Alle skader blir seriøst, raskt og personlig behandlet uten forskjellsbehandling mellom små og store fiskebåtreidere. Denne tilliten er fundamental. Havarisjefens vurderinger er saklige og nøytrale. Er det tvil, kommer den forsikringstaker til gode.

Moral(e) Hazard betyr for Nordlys at man aksepterer at forsikringsatferden tøyes mot grensene for erstatning. Men ikke over. Nordlys strekker seg dog langt for å hjelpe yrkesfiskere etter havari for at de raskest mulig skal kunne komme seg på havet og utnytte de fiskekvoter som er på fartøyet.

Problemene oppstår rundt det tredje omdreiningspunkt der det oppstår tvil om forsettelige handlinger som grenser til kriminell atferd. Arrows Moral(e) Hazard omgrep tøyes over i et grenseland som krever stor fagkompetanse. Ekspert og jurister.

Særlig gjelder det branntilløp der assurandøren pålegges bevisbyrden om forsettlig slurv eller manglende innsats for å slukke. Det krever innsikt og mot å gå til rettsak der det foreligger tvil om kundens moral. Det koster også mye tid og penger. Noen saker tapes, andre ankes og vinnes. Artikkelen fra Fiskeribladet illustrerer en fersk sak hvor saksomkostningene oversteg en million kroner, men sparte reassurandøren for erstatning på mange millioner.

Nordlyshistorien viser at det lønner seg for medlemmene og for samfunnet å forfølge tvilsomme havarier. Forsøk på forsikringssvindel er et stadig økende problem hvor det er nødvendig med preventive tiltak for å bevare foreningens omdømme blant de øvrige forsikringstakere. I ”Moral(e) Hazard”-feltet vokser det frem et økonomisk sosiologisk forskningsfelt mellom kriminologi og forsikring som vokser frem i Norden. Tom Bakers bok ”Embracing RISK”<sup>3</sup> har for meg åpnet

opp perspektiver som kan anvendes både på sjø og land.

Baker er opptatt av fordeling av ansvar. Forsikringsinstitusjonene avlaster forsikringstakeren fra å bære ansvar alene. Et toveis system hvor forsikringstakere som er medeiere i institusjonen opptrer mer ansvarlig – enn de som ikke har forsikring. Det skapes kulturelle og sosiale nettverk preget av fem karakteristika; Accountability, Trustworthiness, Causation, Freedom, Solidarity som i stor grad passer inn i Nordlys-historien. Det gir refleksjoner om økonomisk risikoens vesen. Er det som Arrow hevder en transaksjon som involver penger for penger – eller er det noe mer?

### **”Risicare” – fra fortid til fremtid?**

Min Nordlys-historie speiler forsikringsbransjen i Norgeshistorien over 150 år. Først det private initiativ med offentlig engasjement i Schweigaards periode over i en fase med økende sosialt ansvar der staten i stigende grad gikk inn som aktør på mange samfunnsfelt. En epoke som kulminerte utover 1960 årene med private frislipp og sterkere konkurranse. Overgangen fra Forsikringsrådet til Kredittilsynet midt på 1980-tallet representerte en sammensmelting mellom bank og forsikringsbransjene og ledet opp til nye nasjonale og overnasjonale institusjoner. For meg handler derfor forsikring om mye mer enn transaksjoner av penger. Det er få foretak som består uberørt og intakt i en slik utvikling. I alle fall ingen forsikringsselskaper. Man kan fabulere over grunnen: Lokal tilknytning, persongalleriet og ambisjoner, forretningsfilosofi, organisasjonsformer?

For meg handler det om å leve med risiko i et såkalt risikosamfunn som forandrer seg gjennom historien. Om overlevelse og vekst og håndtere livets risiki på en fornuftig og rasjonell måte.

Det latinske ordet ”Risicare” betyr etymologisk ”å gå utenom skjæret” og stammer fra italiensk sjøforsikring på 1200-tallet. På fallrepet kan det da være dags å reflektere en dypere mening bak en slik risikoforståelse.

For alle som har gått på grunn noen ganger i livet, vet vi at de fleste ”havarier” er overkommelige, selv når man går på skjæret. Venter man til floa kommer, går det oftest bra, og havariet kan være en god erfaring videre i livet. Og man lærer seg å gå utenom skjærene. Ta forholdsregler og ta mindre sjanser. Samt forsikre seg mot det en ikke har helt kontroll over.

Skjærene finnes over alt. Forsikringsbransjen lever av at mange nok betaler premier for å unngå konsekvenskostnadene av utilsiktede handlinger. For bransjen gjelder det alltid å finne et fornuftig balansepunkt. Ikke gape over for store risiki uten tilstrekkelig soliditet og reassurans. Nordlys’ strategi har overlevd mellom skjærene ved ikke å favne om for store risiki, være ”lykkelig som liten” samtidig som man søker avdekning hos sterkere ”venner” som Norske Lloyd, Reassuransinstituttet, Kjøbenhavn RE, SGS, Norges Brannkasse, Münchener Rück og Gjensidige. Reassurandører bestemmer premier og vilkår – til besvær og mannefall<sup>4</sup>. En ømfintlig dialog og kommunikasjon – som er det spesielle i denne sagaen. Uten dem hadde det ikke vært noen historie å fortelle.

Dialogen – interaksjonen – mellom institusjoner inneholder mye mer enn økonomiske transaksjoner. Min gode historikerkollega Lars Thue forsker på interaksjoner i kontekst av utviklingen av marked, handel og kapitalisme i kontekst av ”flow”:

”The *interaction* between flows and institutional change is one important force in the transitions between these stages. Growth, fluctuations and increasing complexities of flows creates both pressure and possibilities for institutional change. Institutional change affects the growth, fluctuations and increas-

ing complexities of flows. Interacting strongly both with institutions and flows.”<sup>5</sup>

Jeg finner Thues tilnærming interessant. Interaksjon og fellesskap mellom forsikringstakere og forsikringsinstitusjoner former samfunnsutviklingen. Det krever bedre forståelse av grupper av menneskers forhold til risiko, ”flow” og forandring – og ny sosiologisk innsikt. Forsikring er mer enn transaksjoner av tall, som musikk er mer enn noter. Det handler for meg om samspill, resonans og skape meningsfylte fellesskap. Som tar ansvar og bidrar til samfunnsutviklingen. Slik fiskere og Nordlys har gjort gjennom 150 år.

#### Noter

- <sup>1</sup> Det sosiologiske begrepet *Omdreiningspunkt* brukes her for å forklare et fokalt punkt i min narrative fremstilling som binder sammen tekst, kontekst og dramaturgi.
- <sup>2</sup> Trond Nordby(1994): *Korporatisme på norsk : 1920-1990* – Universitetsforlaget, Osl.o
- <sup>3</sup> Tom Baker et. al ( 2002); *Embracing RISK, The changing culture of insurance and responsibility*. University of Chicago Press.
- <sup>4</sup> I denne artikkelen om medaljens forside er det lite rom for å vise forsikringsbransjen skyggesider. Jeg takker mine mange informanter som har beskrevet disse og gitt stoffet kontrast og kulør.
- <sup>5</sup> Lars Thue, Centre for Business History, Norwegian School of Management; “*Wanted: A History of Economic Flows – The long-term interaction of economic flows, logistics and institutions*”, EBHA-conference, 21-23 2008, Bergen.