

Sp.

987. Skýrsla

forsætisráðherra um kaup á togara fyrir Útgerðarfélag Norður-Þingeyinga h.f. á Þórshöfn.

Með vísan til 31. gr. laga um þingsköp Alþingis, hafa nokkrir þingmenn óskað eftir því, að forsætisráðherra flytji Alþingi skýrslu vegna kaupa á togara fyrir Útgerðarfélag Norður-Þingeyinga á Þórshöfn. Fram kemur í greinargerð með beiðni þessari, að flutningsmenn óska eftir því, að birtar verði m. a. samþykktir ríkisstjórnarinnar um málið og samþykktir stjórnar Framkvæmdastofnunar.

Verður hér á eftir gefin skýrsla um umgetin togarakaup og afskipti opinberra aðila af þeim.

Þann 12. maí 1980 rituðu þingmenn Norðurlandskjördæmis eystra forsætisráðherra bréf, þar sem þeir fara þess eindregið á leit við ríkisstjórnina, að hún geri sem allra fyrst ráðstafanir til, að Þórshöfn og Raufarhöfn fái í sameiningu leyfi og fyrirgreiðslu til kaupa á einum skuttogara. Má segja, að þetta bréf sé upphaf þess máls, sem orðið hefur tilefni til ofangreindr- ar skýrslubeiðni.

Bréf þingmanna til forsætisráðherra hljóðaði svo:

„Herra forsætisráðherra Gunnar Thoroddsen,

Forsætisráðuneytinu.

Þingmenn Norðurlandskjördæmis eystra fara eindregið þess á leit við ríkisstjórnina, að hún geri sem allra fyrst ráðstafanir til að Þórshöfn og Raufarhöfn fái í sameiningu leyfi og fyrirgreiðslu til kaupa á einum skuttogara.

Eins og meðfylgjandi afrit af símskeyti sýnir, sem er undirritað af sveitarstjóranum á Þórshöfn, Ólafi R. Jónssyni, og er til formanns Framkvæmdastofnunar ríkisins, Eggerts Haukdal, óskar hann eftir, að gerðar verði ráðstafanir til að fyrrnefndir aðilar fái aðstöðu til að kaupa b. v. Gubjörgu I. S. 46, sem á að seljast úr landi fyrir annan skuttogara.

Ef ekki reynist mögulegt að greiða fyrir því að Guðbjörg verði seld til Þórshafnar, þá leggjum við á það ríka áherslu, að leyfi verði veitt fyrir kaupum á skuttogara erlendis frá og gerðar verði viðhlítandi ráðstafanir af hendi ríkisstjórnarinnar til að gera það mögulegt.

Við teljum ekki þörf á að láta fylgja greinargerð með þessari beiðni okkar, þar sem ríkisstjórninni er kunnugt um aðstæður allar á þessum stöðum.

Hins vegar látum við fylgja með þessu bréfi afrit af ýmsum gögnum, er við teljum að rökstyðji þessa beiðni okkar, þó að við séum þeirrar skoðunar, að nægur fjöldi sé orðinn af skuttogurum í landinu ef dreifing þeirra væri með öðrum hætti. En eins og mál hafa þróast á Þórshöfn síðustu árin, þá teljum við að ekki verði undan því vikist, að gera nú þegar ráðstafanir til að fá keyptan skuttogara fyrir byggðarlagið.

Við erum reiðubúnir til að gefa frekari upplýsingar um þetta málefni, ef óskað er, og væntum þess að beiðni okkar verði tekin til jákvæðrar afgreiðslu, og það sem fyrst.

Virðingarfyllst, Reykjavík 12. maí 1980.

Stefán Valgeirsson, Lárus Jónsson, Stefán Jónsson, Guðmundur Bjarnason, Árni Gunnarsson, Ingvar Gíslason“

Þann 6. júní 1980 sendi forsætisráðuneytið ljósrit af bréfi þingmanna Norðurlandskjör-

dæmis eystra til Framkvæmdsstofnunar ríkisins og óskaði umsagnar stofnunarinnar um erindið.

Framkvæmdastofnunin svaraði þessu erindi með bréfi dags. 8. júlí 1980. Kemur þar fram, að stjórn stofnunarinnar ályktaði formlega um það hinn 4. júlí að nauðsynlegt væri að fá togara, sem rekinn verði sameiginlega af aðilum á Raufarhöfn og Þórshöfn. Býður stjórnin í þessari samþykkt fram aðstoð við skipulag og rekstur togaraútgerðar og fiskvinnslustöðvanna vegna þessa máls.

Í bréfinu kemur einnig fram það álit forstjóra Framkvæmdastofnunar, Sverris Hermannssonar, að eina leiðin til að ná árangri, sem stefnt sé að, sé að útvegaður verði sameiginlegur viðbótartogari fyrir Raufarhöfn og Þórshöfn, og gerðar verði ráðstafanir til þess hið fyrsta. Jafnframt heitir hann því, að starfsmenn Framkvæmdastofnunar ríkisins séu „tilbúnir til að taka þátt í undirbúningi þess máls“.

Hér fer á eftir bréf Framkvæmdastofnunar frá 8. júlí 1980 og umsögn hennar um erindi þingmanna Norðurlandskjördæmis eystra.

„Með bréfi dags. 6. júní s. l. óskaði forsætisráðuneytið eftir umsögn Framkvæmdastofnunar ríkisins um bréf þingmanna Norðurlandskjördæmis eystra til forsætisráðherra dags. 12. maí s. l., þar sem þess var farið á leit, að ríkisstjórnin geri ráðstafanir til þess að Þórshöfn og Raufarhöfn fái í sameiningu leyfi og fyrirgreiðslu til kaupa á einum skuttogara.

Framkvæmdastofnun ríkisins hefur frá upphafi fylgst náið með þróun þessara staða, og hefur stofnunin gert tillögur um og staðið fyrir ýmsum aðgerðum til eflingar byggðar þar og til að treysta atvinnulíf staðanna. Reynsla þessara ára, og þegar skoðað er lengra tímabil, sýnir, að þegar atvinnuástand er gott fjölgar íbúum. Hins vegar er einnig ljóst að staðirnir eru viðkvæmir og að atvinnuleysi og lækkun tekna leiðir fljótt til brottflutnings fólks eins og á Þórshöfn s. l. tvö ár, þar sem fólki hefur fækkað um 4,5%. Norð-Austurland (Norður-Þingeyjarsýsla og tveir aðrir hreppar Norður-Múlasýslu) er strjálbýll landshluti og þar má enginn hlekkur breyta. Hnignun eins staðar mun innan tíðar hafa neikvæð áhrif á þróun annarra staða og síðan á landshlutann sem heild. Ekki ætti að vera þörf á að benda á hverja þýðingu þessi landshluti hefur haft á liðnum árum fyrir þjóðarbúi Íslendinga, sérstaklega í sambandi við síld- og loðnuveiðar.

Atburðarás sú, sem leitt hefur til þess ástands sem nú ríkir á Þórshöfn er svo kunn að hún þarfnast ekki nákvæmrar upprifjunar. Á Þórshöfn var, í samræmi við hraðfrystihúsaáætlun, byggt nýtt frystihús á árunum 1973—1976. Var hús þetta miðað við þann afla sem eðlilegt var talið að borist gæti þarna á land með eðlilegri eflingu þeirrar bátaútgerðar sem þar hafði verið stunduð um langt skeið. En um það leyti sem húsið tók til starfa brást afli á heimamíðum Þórshafnarbúa og einnig voru settar óvenjulega strangar reglur um fiskveiðar fyrir Norð-Austurlandi. Leiddi þetta til þess að b. v. Suðurnes, síðar b. v. Fontur, var keyptur til staðarins. Eins og kunnugt er var saga þeirrar útgerðar ein keðja óhappa og lauk henni með gjaldþroti Útgerðarfélagis Þórshafnar h. f. Síðan hefur ekki borist nóg hráefni á land á Þórshöfn til að tryggja sæmilega nýtingu frystihússins né jafna atvinnu. Voru atvinnuleysisdagar þar alls 3 147 á s. l. ári. Þetta hefur leitt til versnandi afkomu sveitarsjóðs og minnkandi framkvæmdagetu hans. Við þetta bætast svo ábyrgðarskuldir Hraðfrystistöðvar og sveitarsjóðs vegna gjaldþrots útgerðarfélagisins, sem eru þungur baggi.

Á Raufarhöfn er rekinn japanskur skuttogari, b. v. Rauðinúpur, sem sér gömlu og úreltu frystihúsi fyrir hráefni. Hefur útgerð þessa togara gengið sæmilega síðustu ár og hefur tekist að byggja upp á honum að mestu leyti áhöfn heimamanna. Vandinn á Raufarhöfn er sá að aflinn berst að í of stórum skömmtum sem leiðir til slæmrar nýtingar, mikillar yfirvinnu en atvinnuleysis í milli.

Samkvæmt upplýsingum Fiskifélags Íslands var afla landað á Raufarhöfn og Þórshöfn sem hér segir á s. l. ári.

Raufarhöfn, af bátum	1 157 tn.
Raufarhöfn, af togara	2.350 tn.
Þórshöfn, af bátum	2.384 tn.
Þórshöfn, af aðkomutogurum	762 tn.

Samtals: 6.653 tn.

Aflapörf beggja húsanna miðað við jafna vinnu allt árið er um 9.500 tn. Miðað við að 6% aflans verði að fara í söltun og herslu þurfa að berast þarna á land um 10.000 tonn og vantar því 3 300—3 500 tonn.

Á fundi sínum 4. júlí ályktaði stjórn Framkvæmdastofnunar ríkisins eftirfarandi:

„Stjórn Framkvæmdastofnunar ríkisins bendir á að jafnt fyrri sem síðari athuganir á vegum stofnunarinnar á atvinnumálum Þórshafnar leiði í ljós að nauðsynlegt sé að gera ráðstafanir til að auka og jafna fiskafla á staðnum. Með því móti einu verði full atvinna tryggð á Þórshöfn og jafnframt góð afkoma frystihússins og sveitarfélagsins. Stjórnin telur að líkleg leið til að ná þessu markmiði, miðað við ríkjandi aðstæður, sé, að fenginn verði togari, nægilega stór til að geta náð til fiskimiða allt frá Vestfjörðum til Suð-Austurlands. Sá togari verði rekinn sameiginlega af aðilum á Raufarhöfn og á Þórshöfn eins og gert er ráð fyrir í sérstöku samkomulagi. Jafnframt verði lögð áhersla á samræmingu rekstrar og náð samstarf fiskvinnslustöðvanna í þessum plássum. Mun Framkvæmdastofnunin bjóða fram aðstoð við skipulagningu þessa samstarfs og skipulag reksturs fiskvinnslustöðvanna og togaraútgerðar. Til þess að tryggja sem best árangur þessara aðgerða leggur stjórnin áherslu á að hraðað verði vegabótum á milli staðanna til að stuðla að hindrunarlitlum fiskflutningum á milli staðanna og öðrum nauðsynlegum samskiptum. Bent skal á að í starfsáætlun byggðadeildar er gert ráð fyrir gerð sérstakrar áætlunar um eflingu atvinnu og byggðar á Norð-Austurlandi.“

Eins og mál horfa í dag verður ekki annað séð en að eina leiðin til að ná þeim árangri, sem stefnt er að, sé að útvegaður verði sameiginlegur viðbótartogari fyrir Raufarhöfn og Þórshöfn og mæli ég eindregið með að gerðar verði ráðstafanir til þess hið fyrsta. Eru starfsmenn Framkvæmdastofnunar ríkisins tilbúnir til að taka þátt í undirbúningi þess máls.

Virðingarfyllst,
Sverrir Hermannsson,
forstjóri.

Greinargerð Byggðadeildar Framkvæmdastofnunar ríkisins.

(Lögð fram á stjórnarfundum Framkvæmdastofnunar ríkisins 4. júlí s. 1.)

Í samræmi við hraðfrystihúsáætlun var á árunum 1973—1976 byggt nýtt frystihús á Þórshöfn, sem miðað var við þann afla sem þar var talið víst að borist gæti á land með eðlilegri eflingu þeirrar bátaútgerðar sem þar hefði verið stunduð um langt skeið. En um það leyti sem frystihúsið tók til starfa brást afli á miðum Þórshafnarbúa. Leiddi þetta til þess að b. v. Fontur var keyptur til staðarins. Eins og kunnugt er tókst útgerð hans hörmulega og varð úgerðarfélagið gjaldþrota. Hraðfrystistöð Þórshafnar og Þórshafnarhreppur urðu fyrir verulegum fjárhagslegum áföllum vegna gjaldþrotsins. Síðan hefur ekki borist nóg hráefni á land á Þórshöfn til að tryggja þolanlegan rekstur frystihússins, atvinna hefur verið stopul, tekjur almennings og sveitarsjóðs hafa lækkað og íbúum hefur fækkað.

Á tímabili voru vonir bundnar við að b. v. Dagný frá Siglufirði myndi landa afla sínum reglulega á Þórshöfn og bæta þar með ástandið. Sú von hefur brugðist. Þá hafa og farið fram athuganir á möguleikum til að leysa vandann með eflingu bátaútgerðar en án raunhæfs árangurs.

Frá Raufarhöfn er gerður út b. v. Rauðinúpur, japanskur 500 brl. togari. Hefur útgerð hans tekist samilega síðustu ár, og hefur tekist að byggja upp á honum að mestu leyti áhöfn heimamanna. Frystihúsið á Raufarhöfn er hins vegar mjög lélegt og er við erfiðleika að etja í rekstri þess.

Gert er ráð fyrir að viðbótartogari yrði rekinn með Rauðanúpi og nyti hið nýja skip þannig þess árangurs, sem náðst hefur í útgerð hans. Báðir togarnir mundu í reynd þjóna báðum frystihúsunum. Með því móti verður magn hráefnis nægilegt og með réttri stjórn útgerðarinnar og með fiskmiðlun á milli staðanna má einnig tryggja að aðstreymi hráefnisins verði mun jafnara en verið hefur og í betra samræmi við afkastagetu húsanna. Með þessu verður reksturinn allur hagkvæmari og atvinna jafnari en verið hefur. En skilyrði þess að þetta samstarf takist er að vegurinn á milli staðanna verði samilega vetrar- og vorfær. Ekki vantar mikið á að svo verði og er lögð áhersla á að nauðsynlegum vegabótum verði hraðað.

Efling atvinnu á Raufarhöfn og Þórshöfn og bætt afkoma þar mun hafa mjög hagstæð áhrif á þróun byggðar á Norð-Austurlandi öllu. Stefnt er að því að vegasamband allt frá Kópaskeri til Vopnafjarðar verði stórbætt á næstu árum. Standa þá vonir til að tengsl við öflugt atvinnulíf á Raufarhöfn og Þórshöfn ásamt öruggum vegatengslum við Vopnafjörð verði til þess að unnt verði að tryggja jafna og stöðuga atvinnu bæði á Kópaskeri og í Bakkafirði og að á svæðinu sem heild gætu framfarir orðið sambærilegar við það sem gerist annars staðar á landi hér.“

Að fengnum meðmælum Framkvæmdastofnunar og jákvæðri umsögn hennar um nauðsyn þess að afla togara til Þórshafnar og Raufarhafnar, auk yfirlýsinga um, að stofnunin væri reiðubúin að taka þátt í undirbúningi málsins, gerði ríkisstjórnin svofellda samþykkt á fundi sínum 1. ágúst 1980:

„Ríkisstjórnin fellst á tillögu Framkvæmdastofnunar ríkisins um lausn á því atvinnuleysi, sem verið hefur á Þórshöfn og þeim byggðavanda, sem skapast hefur á svæðinu. Því samþykkir ríkisstjórnin, að heimiluð verði kaup erlendis á notuðum togara, sem rekinn verði sameiginlega af útgerðaraðilum á Þórshöfn og Raufarhöfn. Með tilliti til þess, að hér er um að ræða undantekningu frá gildandi reglum um innflutning fiskiskipa og sérstakt byggðamál, telur ríkisstjórnin rétt, að fjármögnun verði tryggð með sérstakri fjáröflun til Framkvæmdastofnunar ríkisins á lánsfjáráætlun 1981.“

Var Stefáni Valgeirssyni, alþingismaðni, greint frá samþykkt þessari í bréfi frá sjávarútvegsráðherra.

Þessi samþykkt ríkisstjórnarinnar er hin eina, sem hún gerði í togaramáli Útgerðarfélags Norður-Pingeyinga h. f. þar til 14. apríl s. l. Í framhaldi af henni var ákveðið að tryggja 80% ríkisábyrgðar til kaupanna. Samþykktin var gerð að fenginni jákvæðri umsögn Framkvæmdastofnunarinnar og eftir tillögu hennar um, að ráðstafanir yrðu gerðar hið fyrsta til þess að afla viðbótartogara á umgetið atvinnusvæði.

Næst gerist það í málinu, að kaupsamningur er gerður, dags. 19. september 1980, milli Útgerðarfélags Norður-Pingeyinga h. f. og Brödrena Iversen, Nordsmöla, Noregi, um kaup á notuðum togara, m/s „Ingar Iversen,“ fyrir 21 millj. norskra króna.

Kaupendur togarans lögðu kaupsamninginn frá 19. september (og 25. september) fyrir forstjóra Framkvæmdastofnunar, þar sem fram kemur, að gera þarf allmiklar breytingar á togaranum. Með tilvísun til þessa kaupsamnings staðfestir Framkvæmdastofnun 17. október 1980 skriflega ábyrgð stofnunarinnar á 10% kaupverðs.

Þann 6. október 1980 ritar síðan fjármálaráðherra Framkvæmdastofnun eftirfarandi bréf:

„Hér með er staðfest, að ráðuneytið mun nýta heimild í lögum nr. 28/1972 til að veita sjálfsskuldarábyrgð á lánum til kaupa á skuttogara, er Útgerðarfélag N-Pingeyinga h. f. hefur samið um kaup á í Noregi. Ákvörðun þessi er þó með þeim fyrirvara, að veð og skilmálar á lánum, er tekin verða í sambandi við kaupin, séu í samræmi við reglur ríkisábyrgðasjóðs.“

Á fundi stjórnar Framkvæmdastofnunar hinn 29. september 1980 greindi forstjóri hennar stjórninni frá samþykkt ríkisstjórnarinnar í málinu og taldi nauðsynlegt, að bóka í fundargerð skilning stofnunarinnar á málinu. Lá fyrir fundinum tillaga um eftirfarandi bókun, sem forstjórinn skýrði:

„Með vísun til samþykktar ríkisstjórnarinnar frá 1. ágúst s. l. um leyfi til handa útgerðar- aðilum á Raufarhöfn og Þórshöfn að kaupa notað skuttogskip erlendis frá, lítur stjórn Framkvæmdastofnunar ríkisins svo á, að Byggðasjóði sé ætlað að reiða af höndum 20% kaupverðsins og verði þess fjár aflað með sérstökum hætti. Á hinn bóginn beinir stjórn stofnunarinnar þeim tilmælum til ríkisstjórnarinnar, að hún veiti sjálfsskuldarábyrgð á 80% láni erlendis vegna skipakaupanna skv. lögum um heimild fyrir ríkisstjórnina að veita sjálfsskuldarábyrgð á lánum til kaupa á skuttogurum frá 3. maí 1972.“

Málið var þó ekki afgreitt heldur frestað til næsta fundar stjórnarinnar, 14. október 1980. Í millitíðinni, eða 6. okt. hafði fjármálaráðherra samþykkt þá ósk stofnunarinnar, sem fram kom í ofangreindri bókun, að nýtt yrði heimild í lögum 28/1972 til að veita sjálfsskuldarábyrgð á lánum til kaupa á skuttogara til Útgerðarfélag N-Þingeyinga h. f.

Tillagan um bókun stjórnar Framkvæmdastofnunarinnar í málinu, sem frestað var, var síðan samþykkt óbreytt á fundi stjórnarinnar 14. október 1980 með 6 atkvæðum gegn 1.

Á þessum fundi greindi forstjóri Framkvæmdastofnunarinnar stjórnarmönnum frá því, að kostnaður við nauðsynlegar breytingar á skipinu yrði 3—4 milljónir norskra króna, og leit hann svo á, að þessi tala bættist við kaupverð og skuldbindingar Byggðasjóðs.

Á fundi í stjórn Framkvæmdastofnunar þann 12. desember 1980 var bókað það álit Matthíasar Bjarnasonar að hann teldi skuldbindingar Byggðasjóðs, 20%, aðeins taka til umsamins kaupverðs, en að viðgerðir og endurbætur teldust þar ekki með. Voru allir stjórnarmenn samþykkir þessari skilgreiningu nema Stefán Guðmundsson, sem vildi skoða málið nánar. Formleg samþykkt var þó ekki gerð.

Á þessum fundi kom fram, að stjórn Framkvæmdastofnunar hafði nú gert sér ljóst, að heildarverð skipsins færi langt fram úr áætlun. Einnig skýrði forstjóri stofnunarinnar frá því á fundinum, að hann hefði fengið bréf frá tilteknum skipaumboðsmanni með tilboði um ódýrara skip fyrir Þórshöfn. Barst Framkvæmdastofnun þetta tilboð í bréfi 10. desember 1980. Sagðist forstjórinn hafa sagt umboðsmanninum, að Framkvæmdastofnun væri ekki kaupandi að togaranum og bent á aðila málsins fyrir norðan.

Næsti þáttur þessa máls er sá, að þann 28. janúar 1981 er haldinn sérstakur fundur á vegum Framkvæmdastofnunar, þar sem mættir voru fulltrúar frá Þórshöfn og 4 þingmenn kjördæmisins. Á þessum fundi virðist í fyrsta sinn hafa komið fram áætlað endanlegt verð skipsins. Kom fram á fundinum, að kaupverðið hafi upphaflega átt að vera 21 millj. norskra króna, en lokaverð yrði 30.3 millj. norskra króna eða um 3.5 milljarðar g. kr.

Á næsta fundi stjórnar Framkvæmdastofnunar, sem haldinn var 12. febr. 1981 eru togarakaupin enn til umræðu. Var þar gerð eftirfarandi bókun:

„Samþykkt að fela forstjóra að ræða við kaupendur og stjórnvöld og ítreka fyrri samþykkt stjórnarinnar um að Byggðasjóður sjái sér ekki fært að lána til þessara kaupa meira en 20% af erlendu kaupverði, þ. e. 21 millj. Nkr. Rætt var um að kalla saman aukafund stjórnarinnar, ef ný viðhorf kæmu fram í þessu máli.“

Enn var mál þetta rætt á fundi stjórnar Framkvæmdastofnunar þann 17. febr. s. l., og var þar m. a. rætt um þann möguleika, að hætt yrði við kaupin vegna hækkunar kaupverðs. Í fundargerð segir síðan orðrétt.

„Á meðan að framangreindar umræður áttu sér stað, hringdi sjávarútvegsráðherra í forstjóra stofnunarinnar. Forstjóri skýrði svo frá, að sjávarútvegsráðherra hefði tjáð honum, að togaramálið hefði verið til umræðu á ríkisstjórnarfundum, sem stæði yfir. Hann kvað ríkisstjórnina ekki hafa gert nýja samþykkt í málinu. Hins vegar væri viðhorf manna það, að það væri að fara úr öskunni í eldinn að hætta við togarakaupin nú. Lagði ráðherrann á það áherslu,

að reynt yrði að lækka endurbótakostnað sem unnt væri. Ráðherrann sagði það skoðun ríkisstjórnarinnar að lánveiting Byggðasjóðs yrði með þeim hætti, að helmingur hennar, 10% yrði tekinn af 1 500 m. g. kr., sem ríkisstjórnin hefði ákveðið að auka við lántökuheimild Byggðasjóðs, en það fé er með sjálfsskuldarábyrgð ríkissjóðs. Steingrímur ítrekaði að ríkisstjórnin hefði ekki gert nýja samþykkt í málinu.“

Fer hér á eftir frásögn ráðherrans sjálfs, af þessu samtali, í neðri deild Alþingis 18. febrúar s. l.:

„Ég gat vitanlega ekki getið um það sem ríkisstjórnin teldi í því sambandi. Hún gerði enga samþykkt. En ég vísaði til þess sem áður hafði farið á milli fjármálaráðherra og mín og staðfesti þá skoðun mína, að ég teldi að það væri að fara úr öskunni í eldinn að hlaupa frá þessu máli nú. Kann að vera að einhver misskilningur sé okkar á milli, en aðalatriðið er það, eins og ég tók fram bæði í upphafi viðtalsins og á eftir, að þeir gætu ekki gert ráð fyrir nýrri samþykkt frá ríkisstjórninni í málinu. Til þess var samtalið gert.“

Á þessum fundi var eftirfarandi bókun gerð af stjórn stofnunarinnar:

„Með tilvísun til orðsendingar ríkisstjórnarinnar í morgun, þar sem hún leggur til að veitt skuli sjálfsskuldarábyrgð ríkissjóðs á viðbótarlán, er nemi 10% af kaupverði og endurbótakostnaði alls Nkr. 28 milljónir, vegna kaupa Útgerðarfélags N-Þingeyinga h. f. á togara frá Noregi, sem hefur í för með sér að áhættufé Byggðasjóðs lækkar úr 4,2 millj. Nkr. í 2,8 millj. Nkr., gerir stjórn Framkvæmdastofnunar ríkisins eftirfarandi bókun:

Stjórn Framkvæmdastofnunar ríkisins samþykkir að lána 10% úr Byggðasjóði af Nkr. 28 millj. kaupverðs og endurbótakostnaðar vegna kaupa Útgerðarfélags N-Þingeyinga h. f. á togara frá Noregi, enda verði önnur 10% af kaupverði og endurbótakostnaði lánuð af sérstöku fé, sem ríkisstjórn hefur ákveðið að fá Byggðasjóði til ráðstöfunar, 1.500 millj. Gkr., sem verður með sjálfsskuldarábyrgð ríkissjóðs.

Skilyrði fyrir fyrirgreiðslu Byggðasjóðs er að skipið verði gert út sameiginlega og með togaranum Rauðanúp frá Raufarhöfn.

Fyrri samþykkt stjórnar um 20% af Nkr. 21 millj. kaupverði er þar með fallin úr gildi.“

Þessari bókun greiddu fimm stjórnarmenn atkvæði, en tveir sátu hjá, þeir Eggert Haukdal, formaður, og Karl Steinar Guðnason.

Sérstakar yfirlýsingar og greinargerðir voru bókaðar frá einstökum stjórnarmönnum um afgreiðslu málsins, Eggert Haukdal, sameiginleg greinargerð Ólafs G. Einarssonar og Matthíasar Bjarnasonar, og yfirlýsing frá Karli Steinari Guðnasyni.

Daginn eftir, þann 18. febrúar s. l., fóru fram umræður á Alþingi um mál þetta. Í ræðu, sem forsætisráðherra flutti við þær umræður í efri deild sagði hann m. a.:

„Í þessu máli hafa orðið alvarleg mistök. Að einhverju leyti eiga stjórnvöld hér sök á með skorti á eftirliti. Hvaða þáttum stjórnvaldsins hér var áfátt, get ég ekki dæmt um nú. Það verður kannað, til þess fyrst og fremst að koma í veg fyrir slík mistök eftirleiðis.“

Tveimur dögum síðar, þann 20. febr. s. l., þingaði stjórn Framkvæmdastofnunar enn um málið og var sá fundur kallaður saman vegna umræðna á Alþingi og umfjöllunar í blöðum um togarakaupin og samþykkt stjórnar stofnunarinnar á fundi 17. febrúar, varðandi þau kaup. Samþykkt var á fundinum eftirfarandi tillaga:

„Eftir að stjórn Framkvæmdastofnunar ríkisins samþykkti á fundi sínum þann 17. þ. m. tillögu um afgreiðslu á togarakaupum Útgerðarfélags N.-Þingeyinga h. f. hafa farið fram umræður á Alþingi um málið.

Í tilefni af þeim umræðum óskar stjórn Framkvæmdastofnunar ríkisins að upplýst verði afstaða ríkisstjórnarinnar til þeirrar lausnar málsins, sem fyrrgreind tillaga gerir ráð fyrir.“

Matthías Bjarnason og Ólafur G. Einarsson óskuðu eftir sameiginlegri bókun um málið. Eggert Haukdal óskaði einnig eftir bókun, svo og Karl St. Guðnason.

Vegna þessarar samþykktar Framkvæmdastofnunar gaf ríkisstjórnin út fréttatilkynningu um málið þann 26. febrúar 1981, er hljóðaði svo:

Á fundi ríkisstjórnarinnar í dag var gerð svofelld ályktun:

„Þann 4. júlí 1980 samþykkti stjórn Framkvæmdastofnunar ríkisins, að atvinnumál Þórshafnar verði leyst með því að keyptur verði togari og rekinn sameiginlega frá Raufarhöfn. Með þeirri samþykkt bauð stjórn Framkvæmdastofnunar jafnframt aðstoð við að skipuleggja rekstur slíks togara.

Á grundvelli ofangreindrar samþykktar ályktaði ríkisstjórnin 1. ágúst s. l., að heimila innflutning á togara vegna Þórshafnar enda ekki þá falur togari innanlands. Jafnframt fól ríkisstjórnin Framkvæmdastofnun að annast meðferð málsins, enda í samræmi við fyrrgreint tilboð stjórnar stofnunarinnar. Í framhaldi af því ákvað ríkisstjórnin að tryggja 80% ríkisábyrgð til kaupanna.

Þá er upplýst, að kaupendur hafa verið á tíðum fundum með starfsmönnum Framkvæmdastofnunarinnar um fyrirhuguð kaup.

Meðal annars er ljóst að kaupendur lögðu kaupsamning frá 19. september og 25. september fyrir forstjóra Framkvæmdastofnunar ríkisins þar sem fram kemur, að gera þarf allmiklar breytingar á togaranum. Með tilvísun til þessa kaupsamnings staðfestir Framkvæmdastofnun 17. október s. l., skriflega ábyrgð stofnunarinnar á 10% kaupverðs.

Þetta mál hefur þannig verið í höndum kaupenda og Framkvæmdastofnunar eins og gert var ráð fyrir. Virðist eðlilegt að Framkvæmdastofnun ríkisins leiði þetta mál til lykta í samræmi við ályktun stjórnar stofnunarinnar frá 4. júlí s. l.

Vegna fyrirspurnar frá stjórn Framkvæmdastofnunarinnar dags. 20. febrúar s. l. vill ríkisstjórnin þó taka fram að hún getur fallist á niðurstöðu stofnunarinnar en telur eðlilegt að staðið verði við fyrri samþykkt stjórnar stofnunarinnar um 20% lán úr Bygðasjóði miðað við kaupverð 21 millj. norskar krónur.

Þann 27. febrúar kom stjórn Framkvæmdastofnunar saman til fundar. Miklar umræður urðu þar um ályktun ríkisstjórnarinnar frá deginum áður og kom fram, að fundarmenn töldu svar ríkisstjórnarinnar „óljóst og ófullnægjandi“. Ítrekað var, að fyrri samþykkt stjórnarinnar um lánveitingu er næmi 20% af 21 milj. N. kr. væri úr gildi fallin.

Á næsta stjórnarfund, 13. mars, lagði stjórnarformaður, Eggert Haukdal, fram eftirfarandi tillögu: „Stjórn Framkvæmdastofnunar ríkisins samþykkir að hafa ekki frekari afskipti af kaupum Útgerðarfélagis Norður-Pingeyinga h. f. á skuttogara frá Noregi. Jafnframt lýsir stjórn stofnunarinnar yfir vilja sínum um að aðstoða íbúana við Þistilfjörð við lausn atvinnuvandamála sinna.“

Í greinargerð með tillögunni segir m. a.: Það liggur ljóst fyrir, að fulltrúar Útgerðarfélagis Norður-Pingeyinga hafa haldið þannig á málum í sambandi við togarakaupin, að með öllu er óviðunandi. Í fyrsta lagi hefur skipið meira en tvöfaldast í verði frá því sem upphaflega var áformað. Í öðru lagi er áformað að búa skipið sem verksmiðjuskip. Í þriðja lagi er áformað að gera skipið ekki út sameiginlega með togaranum, sem fyrir hendi er á Raufarhöfn.“

Tillagan var samþykkt með 4 atkvæðum gegn 3.

Í umræðum um tillöguna ítrekaði forstjóri stofnunarinnar, að hann liti svo á, að síðasta samþykkt stjórnarinnar í þessu máli væri enn í fullu gildi og myndi hann haga framkvæmd málsins samkvæmt því, þó svo að framangreind tillaga yrði samþykkt.

Þessi fyrri samþykkt stjórnarinnar var efnislega sú, að lána skyldi 10% af 28 miljónum N. kr. og önnur 10% af kaupverði og endurbótakostnaði af sérstöku fé, sem ríkisstjórnin hefði ákveðið að fá Bygðasjóði til ráðstöfunar með sjálfskuldarábyrgð ríkissjóðs.

Á fundum ríkisstjórnarinnar 14. apríl og 21. apríl var þetta mál rætt að nýju. Lögð var fram tillaga fjármálaráðherra um að heimilað yrði að færa á annað skip en upphaflega var ætlað heimild til ríkisábyrgðar vegna skipakaupa Útgerðarfélagis Norður-Pingeyinga.

Stjórnarfundur í Framkvæmdastofnun tók málið fyrir að nýju 30. apríl s. l. Á þeim fundi var samþykkt eftirfarandi tillaga:

„Stjórn Framkvæmdastofnunar ríkisins samþykkir að áður gefin lánsloford til Útgerðar-

félags Norður-Þingeyinga h. f. vegna togarakaupa í Noregi yfirfærast á nýsmíði togara sem félagið hefir gert kaupsamning um við Storvik Mek. Verksted í Kristjansund.”

Samþykktin er háð því skilyrði að tryggingar verði metnar gildar og að endurgreiðsla lánsins verði tryggð með hlut af aflaverðmæti skipsins. Öðrum skilyrðum, sem sett voru við fyrri afgreiðslu, verði fullnægt.”