Sþ. **153. Skýrsla** [144. mál]

viðskiptaráðherra um viðskipti Útvegsbanka Íslands og Hafskips hf.

(Lögð fyrir Alþingi á 109. löggjafarþingi 1986.)

SKÝRSLA TIL VIÐSKIPTARÁÐHERRA
frá nefnd sem kannað hefur viðskipti Útvegsbanka Íslands og Hafskips hf.
skv. fyrirmælum laga nr. 119/1985.

1. INNGANGUR.

Hinn 6. desember 1985 varð hlutafélagið Hafskip í Reykjavík gjaldþrota.

Var þá þegar ljóst að viðskiptabanki félagsins, sem er Útvegsbanki Íslands,

mundi tapa mörgum hundruðum milljóna króna á gjaldþroti þessu auk tjóns annarra kröfuhafa svo og hluthafa. Upp var komið eitt stærsta gjaldþrotamál í sögu þjóðarinnar. Af þessu tilefni og einkum sökum þess, að ríkisbanki átti í hlut, samþykkti Alþingi lög nr. 119 frá 24. desember 1985 um nefnd til að kanna viðskipti Útvegsbanka Íslands og Hafskips hf. Samkvæmt 1. gr. laganna tilnefnir Hæstiréttur alla nefndarmennina, þrjá að tölu, og ákveður jafnframt hver skuli vera formaður nefndarinnar. Hinn 20. janúar 1986 voru eftirtaldir menn tilnefndir: Jón Þorsteinsson, hæstaréttarlögmaður, sem er formaður nefndarinnar, Brynjólfur I. Sigurðsson, dósent, og Sigurður Tómasson, löggiltur endurskoðandi.

Um hlutverk nefndarinnar segir í 2. gr. framangreindra laga:

"Hlutverk nefndarinnar er að kanna hvort um óeðlilega viðskiptahætti hafi verið að ræða í viðskiptum Útvegsbanka Íslands og Hafskips hf. á undanförnum árum eða í viðskiptum Hafskips hf við aðra aðila. Í því skyni skal nefndin m.a. athuga hvort lánafyrirgreiðsla bankans til fyrirtækisins, hafi verið í eðlilegu samræmi við starfsumfang fyrirtækisins, eiginfjárstöðu þess og tryggingar fyrir skuldum. Könnun nefndarinnar beinist ennfremur að öðrum viðskiptalegum þáttum málsins sem henni þykja þurfa athugunar við, þó ekki þeim atriðum sem unnin eru af opinberum rannsóknaraðilum lögum samkvæmt."

Þá segir í 3. gr. laganna, að nefndin setji sér sjálf starfsreglur og afli nauðsynlegra gagna og að bankaeftirlit Seðlabanka Íslands skuli veita nefndinni aðstoð við upplýsingaöflun. Í 4. gr. laganna er

svo tekið fram, að rannsóknarnefndin skuli hraða störfum og skila skýrslu til viðskiptaráðherra, sem geri Alþingi grein fyrir störfum og niðurstöðum nefndarinnar.

Rannsóknarsvið nefndarinnar er ekki skýrlega afmarkað í lögum nr. 119/1985, enda var ekki vitað með vissu, þegar lögin voru sett, um alla þá rannsóknaraðila, er kynnu að láta málið til sín taka. Ljóst var, að skiptaráðendur myndu samkvæmt nýgerðum breytingum á gjaldþrotaskiptalögunum, tengdum Hafskipsmálinu, sbr. lög nr. 98/1985, framkvæma rannsókn á gjaldþroti Hafskips og viðskiptum félagsins við marga aðila. Rannsókn skiptaráðenda, sem gerð var með aðstoð löggiltra endurskoðenda, varð mjög ítarleg. Gaf hún tilefni til þeirrar ákvörðunar ríkissaksóknara hinn 7. maí 1986 að senda málið til Rannsóknarlögreglu ríkisins, er nú hefur nýlokið mjög umfangsmikilli rannsókn, sem í ríkara mæli hefur beinst að ráðamönnum Hafskips en ráðamönnum Útvegsbankans. Bíður málið nú ákvörðunar ríkissaksóknara. Þá hafa bústjórar í þrotabúi Hafskips athugað viðskipti félagsins gaumgæfilega og samið skýrslur á sínu verksviði. Ennfremur má fastlega gera ráð fyrir, að ýmsir þættir málsins muni innan tíðar koma til athugunar hjá rannsóknardeild ríkisskattstjóra.

Þessar víðtæku rannsóknir, sem hér er vitnað til, hljóta að þrengja rannsóknarsvið nefndarinnar, þar sem hún á ekki að kanna atriði, sem opinberir rannsóknaraðilar fjalla um lögum samkvæmt, enda hefur nefndin gætt þess að trufla ekki rannsóknir annarra aðila. Svo sem málið er vaxið taldi nefndin rétt að beina meginþunga rannsóknar sinnar að

Útvegsbankanum, stjórn hans og starfsháttum, í ljósi viðskiptanna við Hafskip, sem lauk með stórfelldu tapi bankans, ásamt því hvort þróun þessara viðskipta milli lánastofnunar og lánþega samrýmist heilbrigðum viðskiptalögmálum. Á hinn bóginn er það ekki hlutverk nefndarinnar, þótt hún gagnrýni gerðir einstaklinga eða telji þá bera ábyrgð á mistökum, að láta í ljós álit á því hvort um refsiverða hátt-semi sé að ræða.

Nefndin hóf störf skömmu eftir tilnefninguna. Þegar í upphafi rann-sóknarinnar varð nefndinni ljóst að skoða þyrfti málið í sögulegu samhengi og að gjaldþrot Hafskips átti sér langan aðdraganda. Því ákvað nefndin að kanna viðskipti félagsins við Útvegsbankann yfir allt tímabilið frá 1. janúar 1974 til 6. desember 1985, er félagið varð gjaldþrota. Um þetta tímabil fjallar þessi skýrsla, nema annars sé sérstaklega getið. Það liggur þó í hlutarins eðli að nefndin skoðaði síðari hluta tímabilsins nánar en fyrri hlutann.

Gagnaöflun nefndarinnar hefur verið með margvíslegum hætti. Nefndin hefur fengið í hendur ítarlegar réttarskýrslur frá skiptaráðendum í þrotabúi Hafskips, ásamt ýmsum fylgigögnum, svo og skýrslur teknar af Rannsóknarlögreglu ríkisins og gögnum,er þeim fylgdu. Ennfremur hefur nefndin aflað margskonar upplýsinga frá bústjórum í þrotabúinu. Að beiðni nefndarinnar hefur Útvegsbankinn samið sérstaka greinargerð um viðskipti bankans og félagsins, en með greinargerð þessari bárust mörg fylgiskjöl. Nefndin hefur kannað fundargerðarbækur bankaráðs

Útvegsbankans og stjórnar Hafskips. Ennfremur hefur nefndin tekið munnlegar skýrslur af forráðamönnum bankans og félagsins svo og mörgum öðrum einstaklingum, er koma við sögu málsins. Nefndin hefur kannað blaðaskrif og lesið yfir umræður á Alþingi um málið. Síðast en ekki síst hefur nefndin notið margvíslegrar aðstoðar bankaeftirlitsins við öflun upplýsinga.

Á þeim árum, sem hér skipta máli, starfaði Útvegsbanki Íslands á grundvelli laga nr. 12/1961 um Útvegsbanka Íslands og reglugerðar um bankann nr. 31/1962. Þessi lög voru í gildi til ársloka 1985 er þau voru leyst af hólmi með lögum nr. 86/1985 um viðskiptabanka ríkisins. Samkvæmt lögunum frá 1961 er Útvegsbankinn sjálfstæð stofnun í eigu ríkisins og ber ríkissjóður ábyrgð á öllum skuldbindingum bankans. Yfirstjórn bankans er í höndum ráðherra, er fer með bankamál, og þingkjörins bankaráðs, sem skipað er fimm mönnum. Bankastjórar eru þrír og mynda þeir bankastjórn,sem hefur á hendi æðstu stjórn allrar daglegrar starfsemi bankans eftir nánari fyrirmælum reglugerðar og ákvörðun bankaráðs. Útvegsbankinn hefur löngum talið sig hafa sérstökum skyldum að gegna við sjávarútveginn. Erfiðleikar í þessari atvinnugrein hafa orðið bankanum þungir í skauti. Fjárhagur bankans hefur jafnan verið erfiður og eigið fé hans lítið. Viðskipti bankans við Hafskip voru alla tíð mikil og margvísleg og var félagið jafnan meðal allra stærstu lánþega bankans. Í upphafi rannsóknartímabilsins var Hafskip í fimmta sæti meðal stærstu lánþega bankans, en var komið í annað sætið, þegar yfir lauk.

Hlutafélagið Hafskip var stofnað 17. nóvember 1958 og hafði því starfað í 27 ár, er félagið varð gjaldþrota. Tilgangur félagsins var að kaupa og reka skip og annast skyldan atvinnurekstur. Miklir áhrifamenn í þjóðfélaginu voru jafnan meðal hluthafa og stjórnenda félagsins. Allt frá stofnun félagsins var Útvegsbankinn aðalviðskiptabanki þess, svo sem eðlilegt má telja, þar sem bankinn hafði gjaldeyrisréttindi, en aðalkeppinautur félagsins, H.F. Eimskipafélag Íslands, skipti við Landsbankann, en aðeins þessir tveir bankar höfðu lagaheimild til að versla með gjaldeyri. Hafskip átti löngum við erfiðan fjárhag að etja og var bankinn af þeim sökum oft hætt kominn í þessum viðskiptum. Þegar félagið varð gjaldþrota í árslok 1985 átti félagið fjögur kaupskip sem stunduðu siglingar að og frá landinu. Þetta voru gömul skip, smíðuð á árunum 1970 - 1972, en á árinu 1985 hafði félagið selt tvö elstu skip sín. Auk þess hafði félagið, sem rak umboðsskrifstofur og dótturfyrirtæki erlendis, til umráða fjögur stór leiguskip, er stunduðu farmflutninga milli Norður- Ameríku og Evrópu. Þegar gjaldþrotið bar að, voru hluthafar félagsins 590, bæði einstaklingar og fyrirtæki. Heildarhlutafé nam 93 milljónum króna, en þar af voru 77 milljónir króna nýtt hlutafé grundvallað á hlutafjárloforðum gefnum í upphafi ársins 1985. Þá voru íslenskir starfsmenn Hafskips 260. Hlutdeild félagsins í áætlunarsiglingum að og frá landinu var talin um það bil 30%. Hér var því sannarlega um stórt fyrirtæki að ræða, er gegnt hafði þýðingarmiklu hlutverki í atvinnulífi þjóðarinnar.

Viðskipti Útvegsbankans og Hafskips skiptu sköpum fyrir báða aðila eins og fram kemur í þessari skýrslu.

2. VIÐSKIPTI ÚTVEGSBANKANS OG HAFSKIPS HF. ÁRIN 1974 - 1985.

2.1. ALMENNT UM ÞRÓUN VIÐSKIPTANNA.

Rannsóknarnefndin óskaði eftir því við Útvegsbankann, að samin yrði greinargerð um viðskipti hans við Hafskip á árunum 1974 - 1985. Greinargerðin hefst með þessum orðum:

"Á árinu 1972 gekk rekstur Hafskips hf. mjög illa og á miðju ári 1973 stöðvaðist reksturinn og var fyrirtækið í reynd gjaldþrota".

Þróun skuldaviðskipta Hafskips við Útvegsbankann hafði þá verið mjög óhagstæð bankanum og á engan hátt "í samræmi við hagsmuni bankans", en með fyrirgreiðslu bankans á árinu 1973 og ýmsum ráðstöfunum sem bankinn setti að skilyrði fyrir fyrirgreiðslu sinni gat Hafskip haldið áfram rekstrinum. Skilyrðin sem bankinn setti voru m.a. um hlutafjáraukningu svo og persónulegar ábyrgðir hluthafa í formi tryggingarvíxla. Þessi endurskipulagning félagsins skilaði sér í bættri rekstrarafkomu fyrst í stað og þróun skuldaviðskiptanna varð "í veigamiklum atriðum bankanum í hag", að dómi bankaeftirlitsins. En þrátt fyrir þessa þróun, þá voru ýmis teikn á lofti sem bentu til, að viðskipti bankans við félagið yrðu erfið fyrir bankann. Sá fjárhagslegi bati í rekstri félagsins sem varð á árinu 1974 stóð ekki lengi, því að strax á árinu 1975 var um verulegan taprekstur að ræða (10% af veltu), sem síðan jókst mjög á árunum 1976 og 1977 (16% og 15% af veltu). Upp úr miðju ári 1977 var nánast komin upp sama staða og 1973 þótt rekstur félagsins stöðvaðist ekki.

Í september 1977 sótti félagið til Viðskiptaráðuneytisins, langlánanefndar

um heimild til erlendrar lántöku með ábyrgð Útvegsbankans. Umsókn þessi varð til þess, að bankaeftirlitinu var falið að gera athugun á viðskiptum Hafskips við Útvegsbankann. Niðurstaða þeirrar athugunar var mjög neikvæð og var þá talið "óráðlegt og óverjandi frá bankalegu sjónarmiði að Útvegsbankinn veiti fyrirtækinu frekari lán eða taki á sig frekari fjárhagslegar skuldbindingar, nema að undangengnum aðgerðum, er sýni ótvírætt, að eigendur fyrirtækisins muni framkvæma þá umfangsmiklu fjárhagslegu endurskipulagningu, sem er forsenda fyrir áframhaldandi rekstri". Á það var ennfremur bent, að ástæðulaust væri fyrir bankann og raunar tæpast í samræmi við hagsmuni hans að ganga fram fyrir skjöldu með stórfelldri viðbótarfyrirgreiðslu til að bjarga fyrirtækinu um stundarsakir.

Með hliðsjón af þeirri heildarathugun hjá Útvegsbankanum sem bankaeftirlitið gerði á árinu 1975 og sérstaklega með tilliti til viðskipta bankans og Hafskips og þeirrar umsagnar sem þau viðskipti fengu, þá varð athugun bankaeftirlitsins á árinu 1977 tilefni til eftirfarandi umsagnar:

> "Ekki verður annað sagt en að þær staðreyndir, sem nú blasa við um þróun viðskiptanna við Hafskip h.f. síðastliðin 2 - 3 ár og stöðu þeirra mála í dag, hafi komið bankaeftirlitinu á óvart. Með tilliti til fyrri reynslu bankans af þessum viðskiptum, og með hliðsjón af mjög erfiðri fjárhagsstöðu bankans sjálfs, mátti ætla að ítrasta aðhald og aðgát yrði sýnd í þessu máli".

Hin erfiða staða í viðskiptum félagsins og bankans á árinu 1977 og niðurstaða athugunar bankaeftirlitsins var að sjálfsögðu til umfjöllunar innan bankans. Í sérstakri greinargerð sem tveir áhrifamiklir starfsmenn

bankans sömdu fyrir bankastjórn í októbermánuði 1977, segir m.a.:

"Þegar stórmál sem þetta blasir við er það bankaleg venja að velja milli þess að stöðva fyrirtæki og athuga jafnframt gaumgæfilega afleiðingar þess fyrir bankann og þess að veita fyrirtæki aukna fyrirgreiðslu með skilyrðum, sem bankinn kann að setja og sem mögulegt er að framfylgja af hálfu fyrirtækisins á hæfilegum tíma. Verði um enga fyrirgreiðslu að ræða fyrir Hafskip h.f., má gera ráð fyrir því, að eignir fyrirtækisins fari á uppboð og alger vissa fyrir því að uppboðsverð skipa nær ekki áætluðu markaðsverði".

Ennfremur segir svo í þessari sömu greinargerð.

"Ef tekin verður ákvörðun um að fleyta fyrirtækinu áfram með því á ábyrgjast nýtt lán..... þá mundi skapast ráðrúm til þess að selja eitthvað af skipunum frjálsri sölu og jafnframt sköpuðust möguleikar á, ef ástæða þætti til, að hætta rekstri fyrirtækisins án meðferðar skiptaráðenda".

Í þessari greinargerð kemur vel fram, að það geti verið skynsamlegra af bankans hálfu að halda áfram áhættusömum lánveitingum fremur en að knýja fram gjaldþrot og eiga á hættu að þola tap. Út af fyrir sig geta þessi sjónarmið átt rétt á sér, en það hlýtur að verða íhugunarefni lánveitanda þegar sama fyrirtæki er fleytt framhjá gjaldþroti hvað eftir annað. Þrátt fyrir ýmsar neikvæðar hliðar á viðskiptum Hafskips og bankans á þessum tíma, þá var tekin sú ákvörðun að gera Hafskipi mögulegt að halda áfram rekstri, og setti bankinn skilyrði, m.a. um hlutafjáraukningu. Hlutafé fyrirtækisins var þá tvöfaldað og margir nýir aðilar með umfangsmikla innflutningsverslun bættust í hóp hluthafa. Jafnhliða þessu var gerð mikil endurskipulagning á rekstri félagsins og starfsskipulagi og mun bankinn hafa átt verulegan þátt í allri þeirri

endurskipulagningu. Bankinn átti m.a. þátt í ráðningu nýs framkvæmdastjóra til félagsins. Þá átti sérstakur starfsmaður bankans að fylgjast með framvindu helstu atriða, sem hefðu áhrif á fjárhagsstöðu fyrirtækisins og rekstrarskilyrði. Verkefnið varð þó aldrei jafn viðamikið og í upphafi var ætlað. Með aðgerðum sínum 1977 - 1978 lagði Útvegsbankinn grunninn að þeim rekstri, sem félagið byggði á árin 1978 - 1985. Má hér gjarnan vitna til atriða úr Ársskýrslu Hafskips árið 1982 en þar segir m.a. í stuttu ágripi af sögu félagsins.

> "Það er ekki hvað síst fyrir einbeitt frumkvæði viðskiptabanka félagsins, Útvegsbanka Íslands, að á árunum 1977 og 1978 var hafin gagnger úttekt á rekstri félagsins og starfsskipulagi öllu, enda það sem næst gjaldþrota. Gerð var áætlun um endurreisn félagsins og nýja sókn."

Þess má geta hér að það var bankaeftirlitið, sem benti Útvegsbankanum á alvarlega stöðu Hafskips og að ákveðinna aðgerða yrði þörf, ef reka ætti fyrirtækið áfram.

Viðskipti félagsins og bankans eftir endurskipulagninguna 1978 jukust jafnt og þétt með vaxandi umsvifum félagsins, endurnýjun og stækkun skipastólsins. Af hálfu bankans var fylgst betur með rekstri félagsins en áður hafði verið, auk þess sem endurskipulagningin skilaði sér í betri árangri. Á árinu 1982 og þar á eftir fór að halla undan fæti í rekstri félagsins - gengisþróun, óheppilegar fjárfestingar, ógætileg stjórn og ýmsar ytri aðstæður urðu til þess að félagið stefndi í gjaldþrot, sem það síðan ætlaði að vinna sig úr út með svonefndum Atlantshafssiglingum. Þegar ljóst þótti, samkvæmt áætlunum 1984, að hverju stefndi, þá gerði bankinn kröfu um mikla hlutafjáraukningu auk þess sem treyst var á áætlanir um arðsemi Atlantshafssiglinganna. Samkvæmt áætlunum

og uppgjörum félagsins, var það fyrst níu mánuðum eftir að Atlantshafssiglingarnar hófust, eða í júlímánuði 1985, að forráðamenn félagsins viðurkenna að þær væru reknar með stórfelldu tapi og létu þá bankastjórum Útvegsbankans þessa vitneskju í té. Þá var ekkert annað fram undan en gjaldþrot. Vegna þess hve vitneskjan kom seint og óvænt og tapið var orðið geigvænlegt skapaðist ekkert ráðrúm til að ráðstafa eignum Hafskips, aðstöðu félagsins og viðskiptasamböndum á hagkvæman hátt fyrir Útvegsbankann. Reynt var að selja skip, tæki og aðstöðu Hafskips með vilja og vitund Útvegsbankans. Fyrst var reynt við Eimskipafélag Íslands og síðan við Samband ísl. samvinnufélaga. Þá var stofnað Íslenska skipafélagið hf. með samþykki bankans sem að nafninu til keypti ákveðnar eignir Hafskips, en þau kaup gengu skjótt til baka. Allar þessar samningatilraunir fóru út um þúfur vegna þess að gjaldþrot var óhjákvæmilega fram undan og enginn kaupandi vissi fyrir fram hvernig þrotabú og kröfuhafar mundu bregðast við kaupsamningi af þessu tagi. Málinu lyktaði svo þannig að eftir gjaldþrot keypti Eimskipafélag Íslands eignirnar af þrotabúinu.

2.2. ORSAKIR GJALDÞROTS HAFSKIPS HF.

Svo sem áður er fram komið, varð Hafskip gjaldþrota hinn 6. desember 1985. Orsakir gjaldþrotsins eru margvíslegar. Hafskip var alla tíð févana fyrirtæki, sem þurfti mikið fé til rekstrar og fjárfestinga, en leysti þann vanda með mikilli og áhættusamri fyrirgreiðslu af hálfu Útvegsbankans. Þar naut félagið hinna sterku manna, er að baki því stóðu, svo og velvilja bankans, sem vildi gjarnan stuðla að aukinni samkeppni í siglingum að og frá landinu.

Helstu orsakir gjaldþrotsins má rekja til eftirfarandi staðreynda:

1. Langvarandi taprekstur félagsins.
2. Missis varnarliðsflutninganna vorið 1984.
3. Atlantshafssiglinganna, sem hófust haustið 1984.

Árin sem hallarekstur varð á félaginu, voru miklu fleiri en hin, sem sýndu hagnað. Þetta er augljóst þegar ársreikningar Hafskips eru brotnir til mergjar. Enginn vafi er á, að þessi langvarandi hallarekstur átti mikinn þátt í því, að félagið varð að lyktum gjaldþrota. Þessi varanlegi halli á sér margar skýringar eins og harða samkeppni, óhagstæða gengisþróun, óarðbærar fjárfestingar, ógætilega stjórn á félaginu o.fl. Einnig má tilgreina sérstök skakkaföll. Sumarið 1983 átti Hafskip aðild að útgerð farþegaskipsins Eddu og tapaði um 20 milljónum króna á þeim rekstri. Haustið 1984 stóð yfir verkfall BSRB sem stöðvaði kaupskipaflotann. Á þessu verkfalli tapaði Hafskip um 20 milljónum króna að áliti forráðamanna félagsins.

Hafskip hóf siglingar milli Íslands og Bandaríkjanna haustið 1980 og öðlaðist þá hlutdeild í hinum svonefndu varnarliðsflutningum. Hlutur Hafskips í varnarliðsflutningunum var 30 - 35% en hlutur Eimskipafélagsins 65 - 70%. Þessir flutningar fyrir varnarliðið voru Hafskipi mjög hagstæðir þar sem flutningsgjöldin voru há og jafnan staðgreidd, en tekjurnar af flutningunum voru um það bil 20% af heildartekjum félagsins af Íslandssiglingum. Þegar bandarískt skipafélag kom til sögunnar í maímánuði 1984, missti Hafskip meginhlutann af flutningunum fyrir varnarliðið, en hlutdeild þess féll þá úr áðurgreindum 30 - 35% niður í 10% eða því sem næst. Þetta var mikið áfall fyrir Hafskip. Að vísu rak félagið varnarliðsflutningana með leiguskipum og því varð áfallið minna en, ef félagið hefði notað eigin skip. Á hitt er að líta, að Hafskipsmenn brugðust ógætilega við þessari röskun. Þeir treystu á mátt stjórnvalda til þess að endurheimta þessa flutninga skjótlega og héldu því uppi kostnaðarsömum áætlunarferðum til Bandaríkjanna næstu mánuðina á eftir til þess að vera við því búnir að hreppa sinn skerf af varnarliðsflutningunum á ný, en þegar sú von brást var tapið af þessum vesturferðum orðið mikið.

Hafskip tók upp beinar siglingar milli Norður-Ameríku og Evrópu með stórum leiguskipum í októbermánuði 1984, þó að hluta til með viðkomu á Íslandi. Í fyrstu notaði félagið tvö erlend leiguskip til þessara flutninga, en síðar urðu þau fjögur, en öll mjög stór á íslenskan mælikvarða. Þessum siglingum var haldið uppi þar til Hafskip varð gjaldþrota. Ráðamenn félagsins höfðu undirbúið Atlantshafssiglingarnar um tveggja ára skeið, en til þeirra var stofnað sökum þess að til

þurfti að koma "erlend tekjuöflun og starfsemi óháð kollsteypum íslensks efnahagslífs" svo vitnað sé í fréttatilkynningu frá Hafskipi í janúarmánuði 1985. Þetta var tilraun félagsins, sem átti dótturfélög og umboðsskrifstofur erlendis, til þess að treysta framtíð félagsins og jafnframt þáttur í þeirri stefnu að byggja upp flutningafyrirtæki á alþjóðlegan mælikvarða. Á hinn bóginn var það glæfraspil af jafnfévana fyrirtæki og Hafskipi að ráðast í svo stórfelldan og áhættusaman rekstur sem Atlantshafssiglingarnar, en þær höfðu reynst skeinuhættar mörgum erlendum skipafélögum. Með Atlantshafssiglingunum tók félagið heljarstökk út í óvissuna og á þeim varð stórfellt tap. Einkum var það kostnaðurinn í Bandaríkjunum við þessar siglingar, sem fór langt fram úr áætlun. Hafskip hefði væntanlega orðið gjaldþrota þótt Atlantshafssiglingarnar hefðu ekki komið til, en þær flýttu fyrir gjaldþroti félagsins og gerðu það stærra en ella.

Á árunum 1981 - 1985 varð verðhrun á kaupskipum, einkum eldri skipum, og fór Hafskip ekki varhluta af því. Talið er að verðlækkunin á þessu tímabili hafi numið 60 - 80%. Torvelt er að meta hvaða ár verðlækkunin varð mest, en sennilega var það árið 1985. Þessi mikla verðrýrnum kaupskipa þurfti ekki að verða félaginu fjötur um fót, ef afkoma þess hefði að öðru leyti verið viðunandi og félagið getað greitt afborganir af skipunum skilvíslega. Þannig átti verðlækkunin þátt í því að leigugjald fór lækkandi fyrir skip, sem félagið tók á leigu. Á hinn bóginn rýrði verðfellingin eignir félagsins og olli því, að gjaldþrotið varð mun stærra, en að öðrum kosti. Að sama skapi rýrnuðu veð Útvegsbankans í skipunum og varð það til þess að auka tjón bankans af gjaldþrotinu.

Þegar orsakir gjaldþrotsins eru kannaðar, kemur í ljós, að sumar voru óviðráðanlegar stjórnendum fyrirtækisins. Það blasir þó við að síðustu árin sem Hafskip starfaði, tóku forráðamenn félagsins margar rangar ákvarðanir, sem urðu félaginu örlagaríkar.

2.3. TÖLULEGAR UPPLÝSINGAR UM VIÐSKIPTIN.

Viðskipti Hafskips og Útvegsbankans voru alla tíð mikil og þannig hefur félagið lengst af verið með stærstu viðskiptaaðilum Útvegsbankans, ef miðað er við heildarskuldbindingar lántakanda við bankann. Hér á eftir verður í töflum gerð grein fyrir nokkrum tölulegum stærðum í þessum viðskiptum.

TAFLA NR. 1.

Í töflunni er greint frá árlegri veltu Hafskips, bókfærðu eigin fé þess í lok árs, hagnaði eða tapi ársins- allt samkvæmt ársreikningum félagsins - svo og heildarskuldbindingum við Útvegsbankann í lok hvers árs. Allar fjárhæðir í þessari töflu eru í milljónum króna á verðlagi 1. október 1986, og eru þær framreiknaðar eftir lánskjaravísitölu, og eru því sambærilegar.

Ár	Velta	Bókfært eigið fé	Hagnaður - tap	Skuld-bindingar við Ú.Í.
1974	439	- 11	8	152
1975	406	- 23	- 40	145
1976	413	- 48	- 66	170
1977	440	- 88	- 66	200
1978	527	- 59	- 13	211
1979	669	92	84	202
1980	836	62	- 24	288
1981	1.064	100	29	315
1982	1.333	42	16	467
1983	1.309	24	49	542
1984	1.592	- 157	- 161	762
1985	2.507			870

Rétt er að taka fram að velta 1985 nær fram að þeim tíma, er félagið fékk greiðslustöðvun 18.11.1985, en skuldbindingar 1985 miðast við gjaldþrotadag 6. desember 1985.

Svo sem yfirlitið ber með sér hefur árleg velta Hafskips farið hraðvaxandi frá og með árinu 1978 og þar til yfir lauk, þó að undanskildu árinu 1983. Veltuaukningin á árunum 1978 - 1980 á rót sína að rekja til ýmissa viðreisnaraðgerða hjá félaginu. Skipastóllinn var stækkaður, áætlunarferðum fjölgað og teknir upp gámaflutningar. Frá og með árinu 1981 gætir áhrifa Ameríkusiglinganna, þar með taldir varnarliðsflutningarnir, sem teknar voru upp haustið 1980. Langmest varð svo veltan árið 1985, en þar gætir sterkra áhrifa Atlantshafssiglinganna, sem hófust í októbermánuði 1984. Tæplega 2/3 hlutar veltunnar 1985 áttu rót sína að rekja til Atlantshafssiglinganna. Niðurstöður áranna 1982 og 1983 vekja athygli, þar sem rekstrarniðurstaða sýnir hagnað en bókfært eigið fé lækkar milli ára. Um það verður fjallað nánar í kaflanum um ársreikninga Hafskips. Þá skal tekið fram að mjög miklar breytingar urðu á ársreikningsgerð 1979 en að því verður vikið nánar í kaflanum um ársreikninga Hafskips.

TAFLA NR. 2.

Í eftirfarandi töflu er gerður samanburður á eigin fé Útvegsbankans og skuldbindingum Hafskips við bankann. Allar fjárhæðir eru í milljónum króna á verðlagi 1. október 1986, framreiknaðar miðað við lánskjaravísitölu. Í síðasta dálkinum eru skuldbindingar Hafskips sýndar sem hlutfall af eigin fé bankans.

Árslok	Eigið fé Ú.Í.	Skuld-bindingar Hafskips	Dálkur (2) í % af dálk (1)
	(1)	(2)	(3)
1974	330	152	46%
1975	278	145	52%
1976	289	170	59%
1977	303	200	66%
1978	270	211	78%
1979	274	202	74%
1980	279	288	103%
1981	645	315	49%
1982	605	467	77%
1983	640	542	85%
1984	635	762	120%

Eigið fé bankans á árunum 1978 - 1984 er bókfært fé, en á árunum 1974 - 1977 er um að ræða bókfært eigið fé að viðbættu endurmati vegna fasteigna bankans. Eins og sést á töflunni voru skuldbindingar Hafskips við Útvegsbankann árið 1980 álíka að stærð og eigið fé Útvegsbankans, en árið eftir námu skuldbindingar 49% af eigin fé bankans. Skýringin er í því fólgin, að á árinu 1981 fékk bankinn 50 milljóna króna framlag úr ríkissjóði, sem á verðlagi 1. október 1986 jafngildir 303 milljónum króna miðað við meðaltalsvísitölu 1981. Ef áhrif þessa framlags á batnandi eiginfjárstöðu bankans frá 1981 er dregið út úr, þá liti taflan þannig út:

Árslok	Eigið fé Ú.Í.	Skuld-bindingar Hafskips	Hlutfall
1981	342	315	92%
1982	302	467	155%
1983	337	542	161%
1984	332	762	230%

Ekki skal lagður á það dómur, hvort eðlilegra sé að miða við hlutfall skuldbindinga af eigin fé bankans að meðtöldu framlagi ríkissjóðs eða án þess. Seinni viðmiðunin er hér sett fram, þar sem ekki verður séð, að hið sérstaka framlag ríkissjóðs hafi haft áhrif til aukningar á beinum lánveitingum til félagsins. Í því sambandi er vísað til töflu nr. 3 hér á eftir, en þar kemur fram að vaxandi fyrirgreiðsla við félagið kemur fyrst og fremst fram í erlendum endurlánum og ábyrgðum. Samt er ljóst, að fyrirgreiðsla við Hafskip er allan tímann hættulega mikil og er þá sama hvor viðmiðunin er höfð í huga.

TAFLA NR. 3.

Hér er sýnd samsetning skuldbindinga Hafskips við Útvegsbankann í lok hvers árs og eru allar fjárhæðir í milljónum króna framreiknaðar með lánskjaravísitölu til verðlags 1. október 1986.

Árslok	Lán í ísl. kr.	Erlend endurlán	Ábyrgðir	Skuld-bindingar samtals
1974	78	-	74	152
1975	51	-	94	145
1976	37	22	111	170
1977	41	92	67	200
1978	55	58	98	211
1979	71	81	50	202
1980	60	166	62	288
1981	93	178	44	315
1982	74	326	67	467
1983	45	447	50	542
1984	87	552	123	762

Taflan ber með sér, að aukningin á skuldbindingum Hafskips á sér einkum stað í erlendum endurlánum og eru þau síðustu árin 70 - 80% af heildarskuldbindingum félagsins. Ábyrgðir á lánum eru að jafnaði nálægt 15% og fyrirgreiðsla í íslenskum krónum að jafnaði um 10 - 15% af heildarskuldbindingum.

TAFLA NR. 4.

Í lögum nr. 119/1985 segir m.a.,að nefndin skuli athuga hvort lánafyrirgreiðsla bankans við fyrirtækið hafi verið í eðlilegu samræmi við starfsumfang fyrirtækisins, eiginfjárstöðu þess og tryggingar fyrir skuldum. Gerð verður grein fyrir tryggingum í sérstökum kafla hér á eftir, en starfsumfang fyrirtækisins má einkum mæla með tvenns konar mælikvarða, þ.e. annars vegar veltu fyrirtækisins og hins vegar fjármunum þeim, sem notaðir eru til að reka fyrirtækið. Í töflu 4 eru heildarskuldbindingar við bankann sem hlutfall af veltu ársins sýndar í dálki A og í dálki B er lánafyrirgreiðsla (þ.e. heildarskuldbindingar að frádregnum ábyrgðum) sýnd sem hlutfall af veltu.

Árslok	A.	B.
1973	56%	-
1974	35%	18%
1975	42%	12%
1976	42%	14%
1977	45%	30%
1978	40%	21%
1979	30%	23%
1980	34%	27%
1981	30%	26%
1982	35%	30%
1983	41%	38%
1984	48%	40%

Ofangreind tafla sýnir verulegar sveiflur, og jafnframt þá niðurstöðu að skuldbindingar sem hlutfall af veltu ná hámarki á "gjaldþrotaárunum" 1973 og 1977 og þetta hlutfall fer hækkandi árin á undan gjaldþrotinu 1985. Tafla sem þessi gefur vísbendingar um þróun mála, en nánar verður fjallað um innihald hennar í kafla um lánveitingar til Hafskips.

TAFLA NR. 5.

Í eftirfarandi töflu eru sýndir heildarfjármunir, heildarskuldir og eigið fé Hafskips, allar fjárhæðir í milljónum króna á verðlagi hvers árs skv. ársreikningum félagsins. Þá eru til samanburðar tveir dálkar er sýna annars vegar lán frá bankanum og hins vegar heildarskuldbindingar við bankann, þ.e. lán og ábyrgðir.

Árslok	Fjármunir Hafskips alls	Skuldir Hafskips alls	Eigið fé Hafskips alls	Lán frá Útvegsbankanum	Heildar skuldbindingar við Ú.Í.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1979	35	27	8	14	17
1980	75	67	8	31	39
1981	136	123	13	55	63
1982	258	245	13	129	151
1983	561	548	13	276	304
1984	846	951	-105	426	508

Þessi tafla sýnir, að lán frá bankanum voru um hver áramót nálægt því að vera um helmingur af heildarskuldum félagsins (dálkur 4 í % af dálk 2) en ef ábyrgðir eru taldar með (dálkur 5) þá er þetta hlutfall 55 - 60% af heildarskuldum. Eins og dálkar 3 og 4 (eða 3 og 5) bera með sér, þá fór hlutfallið milli fyrirgreiðslu bankans og bókfærðs eigin fjár félagsins sífellt versnandi. Þannig jókst hlutfallið

greiðsla Útvegsbankans nam um tvöföldu eiginfé Hafskips í árslok 1979 en hins vegar var fyrirgreiðslan tuttugu og þrefalt eigið fé Hafskips í árslok 1983. Miðað við hlutfall fyrirgreiðslu og eiginfjárstöðu félagsins, þá hafði bankinn fullt tilefni til mikilla og ákveðinna aðgerða löngu áður en erfiðleikar ársins 1984 kæmu til sögunnar.

TAFLA NR. 6.

Í þessari töflu eru stærðir í töflu 5 færðar til verðlags 1. október 1986 miðað við lánskjaravísitölu. Allar fjárhæðir eru í milljónum króna.

Árslok	Fjármunir Hafskips alls	Skuldir Hafskips alls	Eigiðfé Hafskips alls	Lán frá Útvegsbankanum	Heildarskuldbindingar við Ú.Í.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1979	394	302	92	152	202
1980	553	491	62	226	288
1981	711	611	100	271	315
1982	799	757	42	400	467
1983	1001	977	24	492	542
1984	1270	1427	-157	639	762

2.4. HAGSMUNAGÆSLA ÚTVEGSBANKANS.

Viðskiptabanki á tveggja kosta völ til að gæta hagsmuna sinna í útlánum og ábyrgðum. Annars vegar er um að ræða töku greiðslutrygginga í formi veða, ábyrgða eða annarra réttinda. Hins vegar á bankinn þess kost að fylgjast reglulega með fjárhag lánþegans, þannig að tímanlega megi gera ráðstafanir til að tryggja hagsmuni bankans, ef á þarf að halda.

Bankaeftirlitið hefur gert athugasemdir við, hvernig haldið hefur verið á þessum málum í Útvegsbankanum og skal í því sambandi vísað til niðurstöðu í heildarathugun 30. nóvember 1978:

> "Nægilegar greiðslutryggingar vantar fyrir miklum fjölda stærri og smærri útlána og mjög háar útlánaupphæðir eru kyrrstæðar í þeim skilningi að bankinn getur ekki vænst eðlilegrar niðurgreiðslu þeirra"...
>
> "Veikleika í skipulagi og stjórn útlánamála hefur gætt hjá bankanum".....
>
> "Af hálfu bankans hefur t.d. ekki verið fylgst nægilega skipulega með fjárhag stærstu viðskiptaaðilanna og stefna því ekki mótuð í einstökum málum með hliðsjón af fyrirliggjandi gögnum, þ.á.m. rekstrar - og greiðsluáætlunum."

2.4.1. EFTIRLIT OG GAGNAÚRVINNSLA.

Athugun á rekstri og fjárhag lánþega er í höndum hagdeildar bankans, að svo miklu leyti sem bankastjórnin sjálf sér ekki um slík mál. Sú almenna regla gilti um þessa starfsemi hagdeildar, að einungis voru gerðar úttektir og athuganir á þeim fyrirtækjum, sem bankastjórnin óskaði eftir.

Þegar athugun bankaeftirlitsins 30. nóv. 1978 var gerð, þá lagði bankaeftirlitið áherslu á nauðsyn þess, að fyrirhuguð efling hagdeildar bankans yrði gerð hið fyrsta, þar sem gert var ráð fyrir, að öflug starfsemi slíkrar deildar mundi auka verulega öryggi í útlánum bankans. Bankastjórnin féllst fyrir sitt leyti á athugasemdir og sjónarmið í skýrslu eftirlitsins og í bréfi bankastjórnar dags. 10.05.1979 kemur fram, að hún hefur í hyggju að hrinda í framkvæmd nauðsynlegu eftirliti með fjárhag viðskiptaaðila bankans auk þess sem gerðar voru ráðstafanir til að afla fullnægjandi greiðslutrygginga. Að því er varðar Hafskip sérstaklega, þá lá fyrir að félagið var sem næst gjaldþrota bæði 1973 og 1977 og í bæði skiptin var það fyrir atbeina bankans, að rekstur félagsins stöðvaðist ekki. Fyrirgreiðsla bankans við félagið var mjög veruleg á árinu 1978, þegar endurskipulagning félagsins fór fram og bankaeftirlitið telur í skýrslum sínum 07.11.1977 og 30.11.1978, að greiðslutryggingar miðað við skuldbindingar félagsins við bankann væru ónógar. Öll þessi atriði og allar kringumstæður voru því ríkulegt tilefni fyrir bankann til að fylgjast með rekstri félagsins og sýna nauðsynlega og ýtrustu varfærni í viðskiptum við félagið.

Í samræmi við aukið eftirlit fékk bankastjórn löggiltan endurskoðanda til að gera athuganir á rekstri og fjárhagsstöðu Hafskips síðari hluta sumars 1979, og beindist athugunin að yfirstandandi ári. Auk þess var gerð áætlun um upplýsingastreymi frá félaginu sem ákvarðanir bankastjórnar um lánsviðskipti við félagið, skyldu byggjast á. Á þessu tímabili hafði verið unnið að endurskipulagningu hagdeildar, m.a. með tilstyrk sérfræðilegrar þekkingar frá Landsbankanum. Hagdeildin gerði síðan tvær athuganir á Hafskipi dags. 31.10.1980 og 01.04.1981 og ná þær til ársreikninga áranna 1978 - 1980 og áætlana um rekstur 1980 - 1981. Báðar þessar athuganir voru unnar að frumkvæði bankastjórnar. Í athugun þeirri sem hagdeildin

gerði 01.04.1981 eru dregin fram ýmis atriði sem sýna fram á nauðsyn þess að vel verði fylgst með rekstri félagsins. Skulu hér tilnefnd eftirfarandi dæmi:

"Fyrirtækið hefur vaxið mikið á síðustu 4 árum án þess að hagnaður hafi orðið nema á árinu 1979."

"Eiginfjárstaða fyrirtækisins er ekki nægilega góð....."

"Fjármálauppbygging (önnur en fjárfesting) byggist í auknum mæli á bankalánum til skamms tíma og spurning er hversu langt slíkt getur gengið."

Ofangreindar athugasemdir ásamt fleirum í skýrslu hagdeildar svo og ýmsar gagnlegar tölulegar upplýsingar ættu að hafa gefið bankastjórn tilefni til að úrvinnslu á gögnum frá Hafskipi yrði haldið áfram ekki síst fyrir þá sök, að endurreisn 1977 - 1978 skilaði sér ekki betur í rekstrarafkomu og eiginfjárstöðu en ársreikningur 1980 gaf til kynna. Ennfremur átti sér stað mikil breyting á reikningsskilaaðferðum frá og með ársreikningi 1979 sem gaf bankastjórn enn frekar tilefni til gagnaúrvinnslu. Má í þessu sambandi vitna til greinargerðar bankastjórnar til rannsóknarnefndarinnar, en þar segir m.a. þegar fjallað er um ársreikning Hafskips árið 1982.

"Hagnaður var á rekstri fyrirtækisins, en sem fyrr ruglar tekjufærsla v/verðlagsbreytinga raunverulega afkomu fyrirtækisins."

Að jafnaði sendi Hafskip bankanum ýmis gögn, er gera áttu bankanum mögulegt að fylgjast með rekstri félagsins. Auk ársreikninga fékk bankinn reglulega fjögurra mánaða milliuppgjör, og ýmsar rekstrar- fjárfestingar- og greiðsluáætlanir og aðrar upplýsingar frá félaginu. Hér skiptir svo máli á hvern hátt þessar upplýsingar voru sundurgreindar og meðhöndlaðar í bankanum. Eftir að hagdeildin gerði athugun sína 01.04.1981, þá liggur fyrir að engar frekari tölulegar úrvinnslur og athuganir á ársreikningum eða áætlunum Hafskips voru gerðar hjá hagdeild bankans

á árunum 1981 - 1984.

Upp úr miðju ári 1985 gerði hagdeild bankans úttekt vegna ársreiknings 1984 og áætlanagerðar 1985. Þá þegar hafði verið tekin ákvörðun um að hætta rekstri og selja fyrirtækið, en bankinn mundi aðstoða við að koma í veg fyrir skyndilega rekstrarstöðvun.

Þær athuganir sem hagdeildin gerði á ársreikningum og áætlunum Hafskips á árunum 1980 - 1981 má eflaust rekja til hugmynda bankaeftirlitsins að breyttu og auknu starfi hagdeildar, en það er eins og botninn hafi dottið úr öllum góðum áformum og minna orðið úr eflingu hagdeildar en fögur orð og fyrirheit gáfu tilefni til. Nú er það ekkert lögmál, að athugun hagdeildar á tölulegum upplýsingum sé einhlít sem mat á lánshæfni eða tryggi örugga endurgreiðslu á allri fyrirgreiðslu. Ljóst er að eftir 1981 nýtti bankastjórn sér ekki sérfræðilega þekkingu innan hagdeildar bankans til úrvinnslu á gögnum Hafskips, en það hefði hugsanlega getað orðið til að tryggja hagsmuni bankans betur en raunin varð. Reyndar hefði þurft ákveðnar reglur um útlánastefnu til að fylgja eftir niðurstöðum, sem úttekt á gögnum frá Hafskipi hefði gefið. Þau gögn sem bárust frá félaginu - ársreikningar, milliuppgjör, rekstrar- og greiðsluáætlanir - virðast hafa fengið þá einu meðhöndlun í bankanum á árunum 1981 - 1985, að vera yfirfarin eða yfirlesin á fundum bankastjórnar og að mestu treyst á upplýsingastreymið frá félaginu. Útilokað má telja, að slík yfirferð gefi nægjanlega og nauðsynlega innsýn í raunverulega stöðu svo stórs viðskiptaaðila. Þar sem bankastjórn taldi sig alla tíð hafa verið meðvitaða um það, að eiginfjárstaða félagsins væri veik, var enn meiri nauðsyn á úrvinnslu gagna. Ekkert liggur fyrir um það að bankinn hafi reynt að komast að því með sjálfstæðri athugun, hver væri hin "raunverulega afkoma fyrirtækisins". Bankastjórnin treysti þar af leiðandi fyrst og fremst á bær greiðslutryggingar sem félagið setti fram vegna

skuldbindinga sinna, og á þá aðila, sem að fyrirtækinu stóðu. Þau yfirlit, sem tekin voru saman tvisvar til þrisvar á ári og sýndu annars vegar heildarskuldbindingar félagsins við bankann og hins vegar þær greiðslutryggingar sem bankinn taldi sig hafa, voru í raun sú eina "úttekt" sem gerð var á félaginu.

Að öllu athuguðu telur rannsóknarnefndin, að bankinn hafi ekki fylgst með fjárhag Hafskips á þann hátt, að unnt hefði verið að gera ráðstafanir í tæka tíð til að tryggja hagsmuni bankans.

2.4.2. GREIÐSLUTRYGGINGAR.

Útvegsbankinn tók veð eða aðrar tryggingar í eigum Hafskips til tryggingar skuldbindingum félagsins við bankann. Svo sem vænta mátti, voru þessar tryggingar í ýmsu formi vegna umfangs viðskiptanna.

1. Veð í skipum félagsins. Þessar tryggingar skiptu mestu máli, enda um að ræða verðmætustu eignir félagsins. Áætluð veð í skipum stóðu að jafnaði fyrir 45 - 65% af heildartryggingum.
2. Veð í lausafjármunum félagsins og fasteignaveð. Veð í þessum eignum námu að jafnaði nálægt 15% af heildartryggingum, en hækkaði svo verulega á árinu 1985.
3. Handveð í skuldabréfum og víxlum. Þessi veð skiptu verulegu máli á árunum 1981 - 1982, en fóru hlutfallslega lækkandi 1983 - 1985 og voru á bilinu 15 - 20% af heildartryggingum.
4. Persónulegar ábyrgðir hluthafa eða annarra. Ábyrgðir þessar skiptu verulega máli þegar endurreisn félagsins (1977/1979) átti sér stað, en frá 1981 hefur þessi þáttur trygginganna verið 4 - 5% af heildinni.

Veðréttindin voru yfirleitt fyrir tiltekinni hámarksfjárhæð og þar sem stærstur hluti skuldbindinga fyrirtækisins við bankann var í erlendri mynt, þá voru tryggingarskjölin í sama mæli bundin við erlendan gjaldmiðil.

Þegar bankinn stóð að baki endurreisn félagsins 1977 - 1979, var settur sérstakur starfsmaður af hálfu bankans til að fylgjast með rekstri félagsins. Varð fyrir valinu forstöðumaður lögfræðingadeildar bankans, sem

gegndi þessu hlutverki þar til viðskiptunum lauk. Hin upphaflega hugmynd var sú, eins og lýst er áður í skýrslunni, að starfsmaðurinn fylgdist með rekstri og fjárhagsstöðu fyrirtækisins. Þeir aðilar, sem að þessari ákvörðun stóðu á sínum tíma, eru almennt sammála um, að verkefni umrædds starfsmanns hafi aldrei orðið jafn umfangsmikið og í upphafi var gert ráð fyrir. Meginverkefnið hafi verið að fylgjast með tryggingum fyrir lánum bankans til félagsins eða m.ö.o. að hann væri eftirlitsmaður bankastjórnar með eignastöðu félagsins gagnvart bankanum. Í þessu fólst m.a.að hafa eftirlit með því, að tryggingar væru nægar fyrir skuldbindingum félagsins við bankann. Að öðru leyti hafi starf eftirlitsmannsins verið fólgið í að vera einskonar tengiliður milli bankastjórnar og forráðamanna Hafskips, m.a. með undirbúningi funda með þessum aðilum.

Liður í því eftirlitsstarfi að fylgjast með verðmæti trygginga, var að útbúa sérstök yfirlitsblöð, þar sem fram komu annars vegar sundurliðaðar heildarskuldbindingar við bankann og hins vegar tilgreindar þær tryggingar sem voru fyrir skuldbindingunum. Ekki voru þessi yfirlitsblöð gerð með neinu reglulegu millibili en að jafnaði gerð tvisvar til þrisvar á ári. Yfirlitsblöðin voru lögð fyrir bankastjórn og voru sá grunnur, sem byggt var á, þegar tryggingarstaða var borin saman við skuldbindingar. Komið hefur fram, að upplýsingar á yfirlitsblöðunum voru á stundum unnar á skrifstofu Hafskips, en lögfræðingadeild bankans, eða aðrar deildir eftir því sem við átti hafi yfirfarið og sannreynt það, sem ástæða þótti til hverju sinni. Rannsóknarnefndin telur ýmislegt aðfinnsluvert um það, hvernig að mati á tryggingum var staðið og nefnir hér eftirgreind atriði:

1. Alla tíð síðan 1975 hefur tryggingarvíxill DM 990.000 verið talinn meðal trygginga. Hann hefur verið umreiknaður hverju sinni á yfirlitsblöðunum miðað við gildandi gengi. Víxill þessi mun upphaflega hafa verið til tryggingar greiðslu ákveðinnar skuldar, sem síðan er löngu greidd. Samþykkjandi víxilsins er fyrrverandi aðaleigandi og framkvæmdastjóri Hafskips, en hann var keyptur út úr félaginu 1979. Í athugun sinni 1978 sagði bankaeftirlitið um þennan víxil og nokkra aðra lægri tryggingarvíxla, að þeir væru "þannig frágengnir, að þeir gætu reynst gagnslausir ef á reyndi, aðallega vegna formgalla, og metur bankaeftirlitið þá þar af leiðandi ekki gilda sem tryggingu fyrir skuldbindingum Hafskips gagnvart bankanum." Í greinargerð sinni pr. 30.06.1985 telur bankaeftirlitið "mjög óvarlegt að líta á skjal þetta sem raunhæfa tryggingu." Rannsóknarnefndin telur skjal þetta verðlaust og hafi verið svo um langt árabil. Engin ákvörðun hefur verið tekin í bankanum um það, hvort reynt verði að innheimta þennan tryggingarvíxil.

2. Í athugun bankaeftirlitsins segir svo í skýrslu 07.11. 1977:

   "Með hliðsjón af ríkjandi óvissu á flutningaskipamarkaði virðist óvarlegt að miða tryggingagildi í skipunum við hærra en 70% af áætluðu markaðsverði."

   Með þessu setur bankaeftirlitið reglu, sem Útvegsbankinn tekur síðan mið af á yfirlitsblöðunum árin 1979 - 1980. Á yfirlitsblaði dags. 01.03.1981 er hins vegar gerð sú breyting, að í stað þess að miða við 70% er hlutfallstalan hækkuð upp í 85% á þeirri forsendu, að "reynsla af sölu tveggja eldri skipa sýni, að óhætt er að byggja á allt að 85% af matsverði í stað 70%," eins og segir í skýringum með yfirlitsblaði. Við mat á veðhæfni kaupskipa er eðlilegt að miða

við tiltekið hlutfall af gildandi markaðsverði. Við mat á því, hvað talist getur eðlilegt hlutfall þarf veðhafinn að taka tillit til fjölmargra atriða, eins og forgangskrafna í formi sjóveða, skyndilegra verðsveiflna, hættu á að skip verði kyrrsett erlendis o.fl. Varfærnissjónarmiða ætti því að gæta hjá veðhafa. Án hliðsjónar af markaðsverði, þá hlýtur hlutfallstalan að endurspegla að nokkru öryggi veðsins. Kaupskip eldast og úreldast vegna tækninýjunga og markaðsverð sveiflast af ýmsum ástæðum. Að þessu athuguðu og með hliðsjón af sögu viðskipta bankans við félagið, þá sér rannsóknarnefndin enga forsendu fyrir því að hækka hlutfallstölu úr 70% í 85% og telur, að bankinn hafi ekki sýnt eðlilega varfærni í þessu mati. Rannsóknarnefndin telur heldur ekki víst að 70% sé hlutfallstala sem endilega sé raunhæf og vísar til þess, að við mat á veðhæfni ýmissa annarra eigna er notuð lægri hlutfallstala, enda þótt veðið mundi teljast vera í áhættuminni flokki en kaupskip. Mat á veðhæfni kaupskips getur verið brotajárnsvirði skips. Hins vegar hlýtur hver einstakur banki að setja sér matsreglur að teknu tilliti til þeirra varfærnissjónarmiða sem hann vill láta ráða í viðskiptunum.

3. Í ágúst 1982 var útbúið tryggingarbréf fyrir USD 1.000.000 til tryggingar hvers konar skuldum við bankann með 1. veðrétti í lausafjármunum samkvæmt viðfestri skrá. Við þinglýsingu var gerð svofelld athugasemd á tryggingarbréfið.

   "Um áhvílandi skuld á nokkrum bifreiða og lausafé við Útvegsbanka Íslands, sjá bréf dags. 07.03.1980."

Bréf það sem hér er vísað til er tryggingarbréf fyrir USD 400.000, sem bankinn hafði þinglýst á árinu 1980. Við athugun kom í ljós, að sömu eignir voru tilgreindar á báðum tryggingarskjölunum. Með hliðsjón af því að nafnverð beggja tryggingarskjalanna,

þ.e. USD 1,4 millj., var notað sem grunnur að reiknaðri tryggingu á yfirlitsblöðum bankans allt frá 20.09. 1982, þá var um tvítalningu á veðsetningu að ræða. Tryggingar hafa þannig verið oftaldar um USD 400.000 frá þeim tíma. Að auki ber að hafa í huga, að tryggingarupphæð þessara bréfa var alla tíð miðuð við gengi USD. Hins vegar eru þau verðmæti, sem að baki tryggingarbréfinu standa, lausafjármunir sem eldast og ganga úr sér. Í ágúst 1982 voru 40% af veðsettum lausafjármunum þriggja ára og eldri. Með hliðsjón af eignasamsetningu og hækkun á gengi USD, þá er næsta víst, að tryggingarupphæð þessara bréfa á yfirlitsblöðum bankans hefur verið allmiklu hærri en nam raunverulegu verðmæti eignanna.

4. Um skipið Rangá var gerður kaupleigusamningur á árinu 1982 með ákvæði um, að leigutaki (Hafskip) væri skuldbundinn til að kaupa skipið að ári liðnu á fyrir fram ákveðnu verði, sem nam USD 3.080.000. Á öllum yfirlitsblöðum frá 31.08. 1983 til og með 03.06.1985 er skipið metið til tryggingar skuldbindingum á USD 3,0 milljónir. Í skýringum með ársreikningi félagsins um verðgildi skipa þess, er Rangá metin á USD 2.500.000 bæði í árslok 1983 og 1984. Andstætt við annað verðmat skipa á yfirlitsblöðunum var verðmat á Rangá til tryggingar skuldbindingum ávallt skráð sem USD 3,0 milljónir. Viðmiðunin 70% eða 85% af matsverði var ekki notuð, heldur var miðað við sem næst 100% af kaupverði. Ómögulegt er að sjá hvers vegna þessi eign er metin á annan hátt en önnur skip.

Þessi fjögur atriði, sem hér að framan hafa verið nefnd, vega að sjálfsögðu þungt á þeim yfirlitsblöðum, sem sérstakur eftirlitsmaður sá um að útbúa fyrir bankastjórnina. Með því að leiðrétta yfirlitsblöðin um þær skekkjur, sem rannsóknarnefndin telur lágmark, en í því

felst að persónulegum tryggingarvíxlum er sleppt, veðhæfni skipa færð í 70% og verðmat lausafjár og Rangár leiðrétt, þá fæst eftirfarandi samanburðaryfirlit sem sýnir hlutfall trygginga af heildarskuldbindingum.

- Hlutfall trygginga af heildarskuldbindingum -

Dagsetning yfirlitsbl.	skv. yfirlitsbl. bankans	skv. leiðréttum yfirlitsblöðum
	A.	B.
30.04.1979	109%	83%
10.07.1979	112%	91%
31.12.1979	118%	94%
21.07.1980	135%	126%
31.10.1980	127%	119%
01.03.1981	122%	95%
12.10.1981	101%	77%
01.01.1982	112%	87%
30.04.1982	104%	79%
20.09.1982	91%	80%
06.05.1983	100%	79%
31.08.1983	103%	82%
10.10.1984	95%	76%

Hér hafa verið tilgreind þau yfirlitsblöð sem gerð voru fram að árslokum 1984. Ljóst er af tölum skv. dálki A, að bankastjórn hefur getað álitið sig hafa nægar tryggingar allt fram til þess yfirlits sem gert var 20.09.1982. Tölur samkvæmt dálki B sýna hins vegar, að hefði bankastjórn og/eða eftirlitsmaður skoðað samsetningu og verðmat trygginga með lágmarksgagnrýni og haft umsagnir bankaeftirlitsins að leiðarljósi, þá hefði fyrir löngu mátt sjá (árið 1981), að bankinn

þurfti verulega auknar tryggingar til að áhætta bankans væri hófleg. Ef ennfremur er höfð í huga veik eiginfjárstaða félagsins, sem bankastjórn var sér ávallt meðvitandi um, þá er ljóst, að varfærnissjónarmið af hálfu bankans voru ekki allsráðandi í viðskiptum við félagið. Rétt þykir ennfremur að benda á, að engin yfirlitsblöð um tryggingar voru gerð á tímabilinu 31.08. 1983 - 10.10. 1984 eða í tæpa 14 mánuði og má þó sjá af viðskiptum félagsins við bankann, að verulegir greiðsluerfiðleikar voru hjá félaginu og vanskil jukust á því tímabili.

Fyrri hluta árs 1985 voru tryggingar athugaðar nokkru oftar, en áður tíðkaðist eða í febrúar, mars og apríl og svo að lokum var útbúið yfirlit dags. 03.06.1985. Þessi yfirlitsblöð voru unnin á hliðstæðan hátt sem fyrr og sama verðmat lagt á fjármuni, sem athugasemdir hafa verið gerðar við hér á undan. Öll sýndu þessi yfirlitsblöð að verulega vantaði á að tryggingar væru nægjanlegar miðað við skuldbindingar. Sérstaklega ber svo að geta um þær tryggingar sem samkvæmt yfirlitsblöðunum eru taldar bætast við á árinu 1985. Á yfirlitsblaði 3.júní 1985 er almennt veð í tækjum og fasteign talið vera USD 4.700.000 eða kr. 195.050.000 og handveð í skuldabréfum vegna hlutafjáraukningar kr. 80.000.000. Almennt veð í tækjum sundurliðast þannig:

1.	Tryggingarbréf	USD	400.000	Útg. árið 1980
2.	Tryggingarbréf	USD	1.000.000	Útg. árið 1982
3.	Tryggingarbréf	USD	3.000.000	Mótt. til þingl. 08.02.85
4.	Tryggingarbréf	USD	300.000	Mótt. til þingl. 08.02.85
	Alls:	USD	4.700.000	

Miðað við fyrra yfirlitsblað bættust hér við liðirnir 3 og 4.

Um eða eftir áramótin 1984/1985, þegar erfiðleikar félagsins jukust enn, þá var að því unnið af hálfu bankans og félagsins að útbúa veð fyrir öllu því, sem ekki var áður veðsett bankanum. Í því sambandi útbjó félagið eignaskrá ásamt verðmati yfir þá lausafjármuni félagsins (bifreiðar, lyftara og önnur farartæki, tölvubúnað og meinta gámaeign) sem unnt var talið að veðsetja bankanum. Samkvæmt þessari eignaskrá og verðmati félagsins þá voru veðsettir lausafjármunir taldir vera að verðgildi um kr. 96 milljónir. Eftirlitsmaður bankans lét hins vegar útbúa tryggingarbréf fyrir USD 3,0 millj. eða kr. 124,5 milljónum til öryggis, ef eignirnar hefðu verið vanmetnar. Þegar þessu tryggingarbréfi var þinglýst, þá var eftirfarandi athugasemd skráð á bréfið:

> "Á undan áhvílandi á a.m.k. hluta hinna veðsettu eigna er USD 1.400.000 til Útvegsbanka Íslands samkv. tryggingarbréfum dags. 07.03.1980 og 12.08.1982 - Fyrirvari um dráttarvagnana RT 343 og 383 sem finnast ekki á skrá Bifreiðaeftirlits ríkisins."

Með samanburði kemur fram, að sömu lausafjármunir voru áður tilgreindir á öðru eða báðum eldri tryggingarbréfunum og þessir lausafjármunir þannig tví- eða þríveðsettir bankanum. Ljóst er því, að tryggingabréf 1 - 3 hér að framan, sem talin eru vera trygging fyrir samtals kr. 182.600.000 (USD 4,4 millj.), hafa að baki sér eignir, sem eru samkvæmt verðmati félagsins sjálfs 96 milljónir króna. Um 2/3 hlutar þessara eigna eru gámar. Á síðari stigum hefur komið í ljós, að hluti gámanna hefur verið á kaupleigusamningum og eignarréttur félagsins vefengjanlegur, þar sem endanleg kaup höfðu ekki átt sér stað. Ákvæði um, að óheimilt sé að veðsetja þessa gáma er í kaupleigusamningunum. Af hálfu bankans

voru engar athugasemdir gerðar við þessar skrár, sem liggja að baki tryggingarbréfinu og ekki var gerð athugun á þeim kaupleigusamningum sem hér skipta máli.

Tryggingarbréf samkvæmt lið 4 hér að framan, USD 300.000 eða kr. 12.450.000, er með þriðja veðrétti í fasteign við Njarðargötu (Tívolí) í Reykjavík. Hér var talið að fyrst og fremst væri um lóðarréttindi að ræða. Vegna kvaða á lóðinni eru réttindi þessi verðlaus.

Af því sem hér hefur verið rakið er ljóst, að þau vinnubrögð sem látin eru viðgangast við frágang og síðan við framsetningu skjala, þar sem greiðslutrygging er talin vera jöfn nafnverði tryggingarbréfs, hefur stórlega skekkt þá mynd sem áðurnefndum yfirlitsblöðum er ætlað að sýna.

Skuldabréf vegna hlutafjáraukningar kr. 80 milljónir er nýr liður í greiðslu-tryggingum 1985. Bankinn fékk handveð í skuldabréfum útgefnum til Hafskips vegna hlutafjárloforða í ársbyrjun 1985. Skuldabréfin eru alls að fjárhæð kr. 77 milljónir. Veðkröfu bankans í þessi skuldabréf ásamt handveðum bankans í víxlum, verðbréfum og sparisjóðsbók félagsins hafa bústjórar í þrotabúi félagsins hafnað vegna lagalegra annmarka.

Í byrjun árs 1985 sótti bankinn fast að taka ný veð í eignum félagsins. Rétt þykir hér að benda á, að hafnaraðstaða Hafskips í Reykjavíkurhöfn grundvallaðist á leigusamningi við hafnarstjórn, sem gilda átti til

ársins 2001. Leigurétt samkvæmt samningi þessum hefði mátt taka að veði. Í meðferð bústjóra þrotabús Hafskips fær þessi leiguréttur mikið verðgildi. Innifalið í verðmati bústjóra eru ýmsar endurbætur sem Hafskip gerði á hafnaraðstöðunni og eignfærði í ársreikningi sínum. Upplýst er, að hjá bankanum kom aldrei til tals, að í þessum samningi væru fólgin verðmæti sem hugsanlega mætti veðsetja. Miðað við þann framgang, sem mál þetta hefur fengið í meðferð bústjóra, þá er ljóst, að veð í hafnaraðstöðunni hefði styrkt mjög stöðu bankans.

Af því, sem að framan er rakið, má ráða að Útvegsbankinn gætti þess ekki að hafa nægar tryggingar fyrir skuldbindingum Hafskips við bankann. Veikleikar tryggingarstöðunnar voru löngum svo augljósir, að bankinn átti að gera sér grein fyrir þeim, auk þess sem bankaeftirlitið hafði hvað eftir annað aðvarað bankann í þessum efnum. Misbresturinn komst á mjög alvarlegt stig síðustu ár viðskiptanna, þegar kaupskipin lækkuðu stórlega í verði. Þótt ekki sé hægt að ætlast til að bankinn sæi fyrir slíkt verðfall, þá var þannig staðið að eftirliti með hagsmunum bankans, að við ekkert varð ráðið þegar endalokin nálguðust. Hversu illa tókst til má gleggst sjá af því, að Útvegsbankinn, sem ætlaði sér að hafa nægar tryggingar fyrir öllum skuldbindingum Hafskips, hefir þegar í ársreikningi sínum fyrir árið 1985 afskrifað 422 milljónir króna sem tap á þessum viðskiptum, og enn eru ekki öll kurl komin til grafar. Heildarkröfur bankans á hendur þrotabúi Hafskips nema um það bil 800 milljónum króna. Allar líkur benda nú til, að bankinn fái að hámarki 1/3 hluta af kröfum þessum greiddan. Mat bankans á tryggingum var með þeim hætti, að sú spurning hlýtur að vakna hvort meira var hugsað um að réttlæta lánveitingar til Hafskips en gæta hagsmuna

bankans. Í lok þessa kafla um greiðslutryggingar þykir rétt að vísa til reglugerðar fyrir bankann (nr. 31 4. apríl 1962) en þar segir í 22. grein:

> "Bankastjórn skal að jafnaði krefjast þess, að settar séu tryggingar fyrir útlánum bankans.....sem bankastjórnin telur fullnægjandi."

Og í erindisbréfi til bankastjóranna, útgefið 24. febrúar 1983 af bankaráðinu, segir m.a. svo:

> "Bankastjórar skulu gæta þess að ávallt séu settar fullnægjandi tryggingar fyrir útlánum bankans."

2.4.3. VERÐMAT SKIPA.

Þegar greiðslutryggingar bankans eru metnar þá vegur matsvirði skipanna þyngst. Hér að framan hefur verið fjallað um hlutfallstölu af markaðsverði sem bankinn notaði til að meta tryggingar sínar, og einnig hefur mati á einu skipanna, Rangá, verið gerð sérstök skil. Á árunum 1978 - 1985 átti félagið 4 - 6 skip, sem stóðu að öllu jöfnu fyrir 45 - 65% af tryggingum samkvæmt yfirlitsblöðum bankans. Í ársreikningum félagsins kom fram bókfært verð skipanna, en auk þess var í skýringum getið um markaðsverð þeirra, sem var byggt á mati sem fengið var frá útlöndum. Við rannsókn gjaldþrotamáls félagsins hefur komið fram, að allt verðmat skipa frá 1978 og fram á mitt ár 1985 var fengið frá erlendum skipamiðlurum fyrir milligöngu félagsins og að hvorki endurskoðandi reikninga félagsins né eftirlitsmaður bankans sáu nokkru sinni ástæðu til að afla sér sjálfstæðra upplýsinga um matsverð þessara skipa. Þessi vinnutilhögun ein sér leiðir ekki til, að matið þurfi að vera tortryggilegt. Engu að síður eru viss atriði sem geta bent til þess, að markaðsverð einstakra skipa hafi verið lægra en tilgreint var í upplýsingum til félagsins. Í því sambandi má nefna bréfaskriftir til félagsins á sínum tíma svo og upplýsingar sem aflað hefur verið síðar, þar sem erlendur skipamiðlari hefur gefið upp verðmat sitt á skipum Hafskips eins og hann taldi það vera á liðnum árum miðað við ákveðnar tímasetningar. Þar sem Rannsóknarlögregla ríkisins rannsakar þennan þátt verður ekki um hann fjölyrt hér, en með tilliti til þeirra miklu hagsmuna sem bankinn hafði í viðskiptum sínum við félagið, þá verður með engu móti séð, hvers vegna bankinn

aflaði sér ekki hlutlausra upplýsinga hjá öðrum en þeim sem gáfu Hafskipi upplýsingar. Á sama hátt má ætla að endurskoðandi reikninga félagsins hefði átt að afla sér sjálfstæðra upplýsinga ekki síst með tilliti til þess hversu mikilvægar slíkar upplýsingar í ársreikningi eru, bæði fyrir lánveitendur og aðra notendur.

Að því er varðar eftirlitsstarf bankans sérstaklega, þá skal þess getið, að nú er sú staðreynd kunn, að markaðsverð á kaupskipum hefur verið á niðurleið allt frá árinu 1981. Þótt þetta hafi á engan hátt dulist þeim aðilum sem fást við skiparekstur, þá var ekki að finna þá svartsýni almennt í spám sérfræðinga, að þeir teldu að markaðsverð kaupskipa mundi lækka jafn mikið, og að lækkunin yrði jafn varanleg og raunin varð. Skýringar með ársreikningum 1981 og 1982 gefa ástæðu til að bankinn gæfi matsverði skipa gaum. Skýringar þær sem hér um ræðir eru efnislega þannig:

Með ársreikningi 1981: Áætlað markaðsverð á 4 skipum félagsins, byggt á meðaltali á þrennu mati erlendra skipamiðlara, nemur USD 7.260.000, sem jafngildir ísl. kr. 59.423.100 á gengi í árslok 1981.

Með ársreikningi 1982: Áætlað markaðsverð á 4 skipum félagsins, byggt á meðaltali á þrennu mati erlendra skipamiðlara, nemur USD 5.998.000, sem jafngildir ísl. kr. 99,9 millj. á gengi í árslok 1982.

Samkvæmt upplýsingum úr skipaskrá er um að ræða sömu 4 skip, sem getið er um í skýringum við ársreikningana 1981 og 1982. Lækkandi markaðsverð í dollurum hefði því átt að gefa vísbendingu um, að markaðsverð færi lækkandi, eða að hér væri um að ræða gengishækkun USD gagnvart öðrum gjaldmiðlum, nema hvort tveggja væri. Ekkert liggur fyrir um, að bankinn hafi kannað þetta sérstaklega. Að því er varðar verðmat skipa má einnig benda á hvernig skipið Rangá (keypt 1983) var metið af bankanum

sem greiðslutrygging. Strax í lok árs 1983 lá fyrir mat skipamiðlara að upphæð USD 2,5 millj. Í apríl 1985 lá fyrir skeyti frá skipamiðlara um að skipið væri metið á USD 1,8 millj. Þrátt fyrir þessar staðreyndir var skipið metið á USD 3,0 millj. í tryggingayfirliti bankans frá fyrstu tíð og fram til þess síðasta. Hvort tveggja ofangreint skipamat var fengið fyrir tilstilli félagsins. Á árinu 1985 var aflað upplýsinga frá einum erlendum skipamiðlara um verðmæti skipa í árslok 1983 og 1984 auk þess sem bankinn og bankaeftirlitið öfluðu sér upplýsinga um mat skipanna. Samkvæmt þannig fengnum upplýsingum var matsverð Rangár talið vera:

Í árslok 1983 USD 1,400 þús.

Í árslok 1984 USD 1,100 þús.

Í ágúst 1985 USD 900 þús.

Í samningi þrotabúsins við Eimskip er áætlað að skipið sé metið á USD 6 - 700 þús. Má af þessu vera ljóst hversu bankinn hefur ofmetið tryggingargildi skipsins og blekkt sjálfan sig með því að nota ávallt töluna USD 3,0 millj.

Sú staðreynd, að skipin skipta mestu fyrir bankann sem veð eða greiðslutrygging, átti skilyrðislaust að gefa bankanum ástæðu til að fylgjast með markaðsverði kaupskipa með sjálfstæðri upplýsinga-öflun, ekki síst fyrir þá sök að veðhæfni þeirra er metin svo hátt eða 85% af markaðsverði og allt upp í 100% af kaupverði.

2.4.4. TRYGGINGAYFIRLIT DAGSETT 3. JÚNÍ 1985.

Um og eftir mitt ár 1985 var í opinberum umræðum um viðskipti Hafskips og Útvegsbankans vísað til skýrslu eða yfirlits um tryggingastöðu sem Útvegsbankinn hafði gert 3. júní 1985. Yfirlit þetta eða skýrsla var kynnt bankaráði Útvegsbankans 13. júní 1985 og í framhaldi af því var bankastjórn og bankaráðsformanni falið að senda fjölmiðlum athugasemdir vegna neikvæðra skrifa um viðskiptamál bankans og félagsins. Skýrsla þessi eða yfirlit var einnig sá grunnur, sem byggt var á, þegar bankastjórn Seðlabankans var kynnt erfið staða Hafskips gagnvart Útvegsbankanum. Ýmsar upplýsingar og ýmsar gerðir sem byggðu á þessu tryggingayfirliti urðu síðan tilefni umræðu á Alþingi og víðar. Af þessu tilefni telur rannsóknarnefndin rétt að fara nokkrum orðum um þetta tryggingayfirlit. Yfirlitsblað eða skýrsla bankans hafði að geyma eftirfarandi upplýsingar:

Skuldbindingar:

1.	Yfirdráttur á hlr.	Kr.	23.200	þús.
2.	Erlend endurlán	"	514.400	þús.
3.	- sama vanskil.....	"	18.500	þús.
4.	Víxlar v/annarra.....	"	24.300	þús.
5.	Ábyrgðir.....	"	57.500	þús.
	Skuldbindingar alls.....	Kr.	637.900	þús.

Tryggingar:

1.	Sameiginlegt veð í Langá/Laxá. Mat skipamiðlara 19.04.1985 USD 750 þ. Íkr. 31.125 þ. - 85% af því.....	Kr.	26.456	þús.
2.	1. veðr. í Selá/Skaftá USD 793 þ....	"	32.900	þús.
3.	2. og 3. veðr. í Selá/Skaftá USD 2.200 þ.	"	91.300	þús.
4.	1. veðr. Rangá USD 3.000 þ.	"	124.500	þús.
5.	Skuldabréf/víxlar.....	"	28.968	þús.
6.	Persónul. ábyrgðir, DEM 990 þús.....	"	13.400	þús.
7.	Alm. veð í tækjum og fasteign USD 4.700 þ.	"	195.050	þús.
8.	Skuldabréf v/hlutafjáraukningar	"	80.000	þús.
	Tryggingar alls	Kr.	592.574	þús.

Slíkt yfirlitsblað hlýtur að vera samið í þeim tilgangi að notendur þess geti gert sér grein fyrir hvort tryggingar séu nægar fyrir skuldbindingum. Samkvæmt þessu yfirliti sést, að skuldbindingar umfram tryggingar eru kr. 45.326 þús. Töluleg þekking manna á stöðu viðskiptamála bankans og félagsins var reist á þessu yfirliti og í ljósi þess verður að líta til yfirlýsinga og umræðna sem í kjölfarið fylgdu.

Ljóst er, að niðurstaða tryggingayfirlitsins gaf villandi upplýsingar. Þeim aðila er yfirlitið gerði mátti vera ljóst, að það mundi gefa ranga mynd af tryggingastöðu bankans gagnvart félaginu. Í kafla 2.4.2 hér að framan hefur verið getið um veikleika í mati trygginga, m.a. þeirra liða, sem í yfirlitinu eru merktir nr. 6 og 7. Með vísan til þess, þá eru þessir tveir liðir ofmetnir um samtals kr. 112.450 þús. Þá skal bent á, að skv. tryggingalið nr. 1 er vísað til mats skipamiðlara dags. 19.04.1985. Í sama skeyti kemur fram mat skipamiðlarans á Rangá, og er skipið þar metið á USD 1.800 þús. Sú vitneskja kemur

ekki í veg fyrir, að Rangá er skv. yfirlitsblaði bankans (liður nr.4) metin á USD 3.000 þús. eða ofmetin um kr. 61.005 þús. ef miðað er við 85% matsreglu bankans. Leiðréttingar á þessum augljósu skekkjum færa verðmæti greiðslutrygginga alls niður í kr. 419.119 þús. og þannig verða skuldbindingar umfram greiðslutryggingar kr. 218.781 þús. Í framhaldi af þessu má geta þess, að við athugun bankaeftirlitsins, sem gerð var 30.06. 1985 kemur fram, að skuldbindingar umfram tryggingar eru taldar vera að lágmarki kr. 282.600 þús.

Af þeim vinnubrögðum, sem viðhöfð voru af hálfu Útvegsbankans við gerð þessa yfirlits eða skýrslu 3. júní 1985, er greinilegt, að niðurstöður gefa alranga mynd af tryggingastöðu bankans gagnvart félaginu. Tvennt kemur sennilega til greina hjá þeim aðilum, sem síðan notuðu niðurstöður yfirlitsins í umfjöllun sinni um viðskiptamál bankans og félagsins. Annaðhvort að þeim hafi ekki verið ljóst, hversu mikið vandamál blasti við bankanum, eða þeim hafi verið ljóst að um stærra vandamál var að ræða en yfirlitið gaf til kynna, en viljað kveða niður óhagstæða opinbera umfjöllun, meðan leitað væri ráða til að selja félagið eða koma eignum þess í verð.

2.5. VIÐHORF Í ÚTVEGSBANKANUM.

Af framanrituðum köflum skýrslunnar er ljóst, að bankinn lét hvorki eigin úttekt á fjárhagslegri stöðu félagsins né gagnrýnið mat á tryggingum ráða ákvörðunum sínum um þá fyrirgreiðslu, sem hann veitti. Nokkur atriði um viðhorf bankans til viðskipta við félagið koma fram í þeim gögnum er nefndin hefur kannað. Í greinargerð dags. 1. apríl 1981, sem forstöðumaður hagdeildar bankans sendi bankastjórn um úttekt á félaginu, koma fram eftirfarandi atriði, sem forstöðumaðurinn taldi rétt að hafa í huga. Þar segir orðrétt:

"1. Stuðningur Útvegsbankans við Hafskip kemur í veg fyrir einokun og stuðlar að heilbrigðri samkeppni og þar með betri nýtingu fjármuna, þegar til lengdar lætur.

2. Forsvarsmenn fyrirtækisins eru duglegir og hæfir sjórnendur, sem hafa sterkt afl á bak við sig.

3. Ekki er beinlíns um áhættusaman atvinnurekstur að ræða.

4. Vel er fylgst með rekstrinum, og ætti að vera tiltölulega auðvelt fyrir bankann að grípa í taumana, ef hætta er á ferðum.

5. Bankinn kom fyrirtækinu á réttan kjöl og honum ber að aðstoða það við að komast heilu í höfn."

Enda þótt ofangreind sjónarmið komi fram í skýrslu hagdeildar þá hefur bankastjórnin sýnt í verki stuðning við þau sjónarmið, sem þarna koma fram. Um einstaka liði má segja eftirfarandi:

Um 1. Vissulega er unnt að taka undir það, að stuðningur bankans við félagið hafi stuðlað að heilbrigðri samkeppni í farmflutningum. Tilvera Hafskips, sem tryggð var af bankanum hefur án efa leitt til lægri flutningsgjalda að og frá landinu en ella og þannig stuðlað að lægra vöruverði.

Um 2. Með þeirri staðhæfingu, að forsvarsmennirnir hafi sterkt afl á bak við sig, er átt við hluthafa og stjórnarmenn Hafskips. Í þeirra hópi voru margir landskunnir athafnamenn úr atvinnu- og viðskiptalífinu. Þar var einnig að finna áhrifamenn í stjórnmálum. Þar við bætist að hluthafahópurinn var mjög fjölmennur, og að margir hluthafanna áttu mikil viðskipti við félagið. Í greinargerð bankastjórnar Útvegsbankans til nefndarinnar kemur fram að um mánaðamótin febrúar - mars 1985, eða aðeins níu mánuðum fyrir gjaldþrotið, hafi bankinn talið "að þrátt fyrir lélega eignastöðu Hafskips væri fjöldi hluthafa og viðskiptavild fyrirtækisins trygging fyrir því, að hægt væri að tryggja sölu fyrirtækisins eða áframhaldandi rekstur án verulegrar taphættu fyrir bankann". Í þessu áliti bankans kemur fram það sjónarmið sem sterkar líkur benda til að bankastjórnin hafi alla tíð haft um viðskipti sín við fyrirtækið, þ.e. að hið sterka afl væri trygging fyrir því að hagsmuna bankans væri nægjanlega gætt í viðskiptunum við félagið.

Um 3. Þótt ekki kæmi fleira til, þá hlaut bankinn að þekkja af fyrri viðskiptum við félagið, að kaupskipaútgerð er beinlínis áhættusamur atvinnurekstur. Staðhæfingin undir þessum lið er því lítt skiljanleg, þó að draga mætti þá ályktun af lánveitingum til félagsins og hvernig staðið var að tryggingum að um áhættulítinn atvinnurekstur væri að ræða.

Um 4. Þegar þessi orð voru skrifuð er ástæða til að ætla, að um þær mundir hafi verið fylgst betur með rekstri fyrirtækisins en síðar varð. Bankastjórn vissi þó ekki, hve mikil hætta væri

á ferðum fyrr en allt var orðið um seinan. Því var ekki unnt að grípa í taumana í tæka tíð, enda hafði slaknað á öllu eftirliti eftir árið 1980.

Um 5. Hér er því haldið fram, að bankanum bæri að veita aðstoð til þess að koma fyrirtækinu heilu í höfn, þar sem hann hefði komið því á réttan kjöl. Á þessa röksemd er unnt að fallast að vissu marki. Aðstoðin mátti bara ekki ganga svo langt, að bankinn sjálfur missti kjölfestuna eins og kom á daginn.

2.6. ÁRSREIKNINGAR HAFSKIPS HF.

Hinn 1. janúar 1979 tóku gildi ný lög um hlutafélög og ný lög um tekju- og eignaskatt. Bæði þessi lög fólu í sér grundvallarbreytingar á kröfum um framsetningu reikningsskila í þá átt, að reikningsskilin gæfu ítarlegri og vandaðri upplýsingar um afkomu og stöðu fyrirtækja. Skattalögin fela í sér mörg nýmæli, er snerta skattlagningu fyrirtækja, m.a. ákvæði sem er ætlað að taka tillit til verðbólgu og leiðrétta reikningsskilin fyrir áhrifum hennar. Þessi leiðrétting er gerð með reiknuðum stærðum, sem byggja á hækkun byggingarvísitölu milli ára. Skattyfirvöld reikna hækkunina í prósentustigum. Þessi reiknings-skilaaðferð, skattalagaaðferðin, er sú aðferð sem notuð er við gerð ársreikninga flestra fyrirtækja. Hins vegar eru ákvæði skattalaga um útreikning á áhrifum verðbólgu mjög einfölduð og geta leitt til ónákvæmrar niðurstöðu um rekstur og efnahag. Við gildistöku skattalaganna var álitið að reglurnar þyrfti að endurskoða að fenginni reynslu. Enda þótt endurskoðun skattalaga hafi ekki enn farið fram, þá hefur það verið álit reikningsskilamanna, að skattalagaaðferðin gæfi ekki nægjanlega rétta mynd af rekstrarafkomu og eiginfjárstöðu fyrirtækja. Þótt skattlagning fari í öllum tilvikum fram eftir skattalagaaðferðinni, hefur reikningshaldsmönnum þótt ástæða til að beita svonefndri frá-viksaðferð, svo stjórnendur, eigendur og aðrir, sem á þyrftu að halda, fengju réttari mynd af fyrirtækjunum. Kjarni fráviksaðferðarinnar er í því fólginn að miðað er við verðlagsbreytingar innan reikningsársins þ.e. frá 1. janúar til 31. desember. Í skattalagaaðferðinni er aftur á móti miðað við meðaltalshækkun byggingarvísitölu milli tveggja ára.

Auk þess eru ýmis atriði einfölduð í skattalagaaðferðinni, og má nefna útreikning afskrifta sem dæmi þar um. Það er mikið óhagræði fyrir fyrirtæki að þurfa að semja fleiri en einn ársreikning fyrir hina ýmsu notendur þeirra og það er viss tregða hjá reikningsskilamönnum að gera það. Engu að síður hefur það orðið reynsla undanfarinna ára, að mörg fyrirtæki, einkum þó hin stærri, hafa notað fráviksaðferð við sín reikningsskil, auk þess að fá niðurstöður samkvæmt skattalagaaðferð. Ástæða þess að þetta er nefnt hér er, að ársreikningar Hafskips voru gerðir með báðum þessum útreikningsaðferðum um áhrif verðbólgu. Framlagðir ársreikningar Hafskips fyrir árin 1979 - 1981 voru gerðir með skattalagaaðferðinni, en fráviksaðferð, með mismunandi áherslum á byggingarvísitölu og gengisskráningu, var beitt við ársreikninga fyrir árin 1982 - 1984. Þar sem útreikningsgrundvelli var breytt í framlögðum ársreikningi Hafskips frá 1982 og þar sem ýmsar ástæður gáfu til þess tilefni, þá hafa ársreikningar félagsins fyrir árin 1982 - 1984 verið skoðaðir bæði út frá skattalaga- og fráviksaðferð. Í þeirri endurvinnslu voru eftirfarandi atriði athuguð: Reiknaðar tekjur vegna verðlagsbreytinga, endurmat varanlegra rekstrarfjármuna og afskriftir þeirra. Hér á eftir er sýnd rekstrarafkoma áranna 1982 - 1984 eftir fyrrgreindum aðferðum og til samanburðar eru sýndar niðurstöður í dálki 1 um rekstrarafkomu samkvæmt framlögðum ársreikningum Hafskips.

Ár	Ársreikningur Hafskips hf. (1)	Skv. viðurk. fráviksaðferð (2)	Skv. skattalagaaðferð (3)
1982	+ 4,0 m.kr.	- 22,3 m.kr.	- 32,1 m.kr.
1983	+ 22,2 "	- 19,6 "	- 33,1 "
1984	- 95,7 "	-113,6 "	-126,9 "

Allar fjárhæðir eru í milljónum króna á verðlagi hvers árs. Plústölur tákna hagnað, en mínustölur tap. Þegar hér er sagt "skv. viðurkenndri fráviksaðferð", þá er verið að vísa til leiðbeinandi reglna, sem reikningsskilanefnd Félags löggiltra endurskoðenda sendi frá sér á árinu 1982. Í þeim reglum er það grundvallaratriði að notuð sé sama vísitala á reikningsárinu við útreikning á áhrifum verðlagsbreytinga í ársreikningi og í þeim útreikningi á rekstrarafkomu sem hér að framan er sýnd, þá er stuðst við vísitölu byggingarkostnaðar. Notkun nefndra reglna er almennt viðurkennd meðal reikningsskilamanna, þegar fráviksaðferð er beitt við ársreikningagerð. Yfirlitið um rekstrarafkomu 1982 - 1984 sýnir, að verulegur munur er á niðurstöðum annars vegar samkvæmt viðurkenndri fráviksaðferð (dálkur 2) og hins vegar samkvæmt ársreikningi félagsins (dálkur 1). Sá munur er að langmestu leyti vegna breytinga, sem gerðar eru á reiknuðum tekjum en að nokkru leyti einnig vegna fyrninga. Engin skýring hefur fengist á því hvernig útreikningar vegna reiknaðra tekna skv. ársreikningum Hafskips árin 1982 - 1984 voru gerðir í einstökum atriðum.

Niðurstaða þessa endurreiknings og samanburðar er sú, að reiknaðar tekjur vegna verðlagsbreytinga samkvæmt ársreikningum Hafskips eru ekki í samræmi við viðurkenndar reikningsskilavenjur og rekstrarreikningar gáfu verulega ranga mynd af rekstrarafkomu félagsins á árunum 1982 og 1983. Af yfirlitinu má og sjá, að rekstrarafkoma skv. dálkum nr. 2 og 3 sýnir að í reynd hafi verið um taprekstur að ræða þrátt fyrir jákvæða niðurstöðu samkvæmt framlögðum rekstrarreikningum félagsins.

Ef notuð hefði verið skattalagaaðferðin við ársreikningagerð 1982 - 1984, þá hefði eigið fé félagsins verið sem hér greinir:

Árslok	Eigið fé skv. ársreikningi Hafskips:	Leiðrétt eigið fé skv. skattalagaaðferð:
1981	+ 13,1 m.kr.	+ 13,1 m.kr.
1982	+ 13,5 "	- 8,4 "
1983	+ 13,4 "	- 50,3 "
1984	- 104,9 "	- 182,7 "

Skattalagaaðferðin sýnir að félagið var með eignarhalla í árslok 1982 en hins vegar gat matsverð varanlegra fastafjármuna umfram bókfært verð komið félaginu í jákvæða eiginfjárstöðu. Hins vegar gefa endurgerðir ársreikningar Hafskips til kynna, að félagið hafi í raun verið með eignarhalla í árslok 1983, en hækkun varanlegra rekstrarfjármuna með endurmati umfram raunverðmæti þeirra og röng verðbreytingafærsla dylji þessa staðreynd. Notendur reikningsskilanna hafa því á þeim árum ekki fengið rétta mynd af rekstri og stöðu félagsins með niðurstöðutölum ársreikninganna. Þótt ársreikningi 1984 hafi verið áfátt í ýmsum veigamiklum atriðum, þá þurfti samt enginn að vera þess dulinn, að félagið var gjaldþrota í árslok 1984. Ársreikningar félagsins árin 1979 - 1983 voru allir áritaðir af löggiltum endurskoðanda kjörnum af aðalfundi félagsins. Áritunin er eins öll árin og efnislega þannig: Ársreikning fyrir Hafskip hefi ég endurskoðað. Ársreikningurinn gefur glögga mynd af rekstri félagsins á árinu, efnahag þess í árslok og breytingum á hreinu veltufé.

Athugun nefndarinnar á ársreikningi 1982, 1983 og 1984 beindist að afmörkuðu efni þeirra, þ.e., reiknuðum áhrifum almennra verðlagsbreytinga, endurmati rekstrarfjármuna og afskriftum þeirra. Rétt

þykir að vekja hér athygli á, að umfangsmikil athugun og rannsókn hefur verið gerð af öðrum opinberum rannsóknaraðilum á milligjöri í ágúst 1984 og ársreikningi 1984. Sú rannsókn er nú í höndum ríkissaksóknara, en hún tengist öðrum þáttum reikningsskilagerðar en athugun nefndarinnar. Í þeirri rannsókn voru athuguð m.a. ýmis atriði er tengjast reikningsskilavenjum, s.s. lotun flutningstekna og - gjalda, eignfærsla rekstrarútgjalda, framsetning liða í efnahagsreikningi og fleiri atriða sem öll lutu að því að sýna aðra rekstrarafkomu og betri eiginfjárstöðu en hún í raun var. Í nokkrum þeirra atriða náði sú rannsókn yfir árin á undan 1984. Að svo miklu leyti sem þau atriði, er rannsóknin nær yfir í ársreikningi 1984, eru ekki í samræmi við góðar reikningsskilavenjur, þá gildir sú niðurstaða einnig um samskonar atriði í ársreikningagerð 1982 og 1983, þar sem í meginatriðum var beitt sömu reikningsskilaaðferðum öll árin 1982 - 1984.

Enda þótt tölulegar niðurstöður ársreikninga félagsins árin 1982 og 1983 hafi þannig gefið aðra rekstrarafkomu en hún í raun var, þá voru í ársreikningunum ýmsar aðrar upplýsingar, sem einar sér og/eða með samanburði milli ára bentu til annarrar þróunar, en hinar tölulegu niðurstöður sögðu til um. Bent skal sérstaklega á eftirfarandi atriði:

a) Í ársreikningi 1982 er í skýringum getið um breytingar á reikningsskilaaðferðum og segir m.a. að "þessi breyting hefur nú áhrif til hækkunar á reiknuðum tekjum vegna verðlagsbreytinga um kr. 36 millj. króna". Þessi skýring þýðir, að breyttur útreikningur í reikningsskilum sýni 36 millj. króna betri afkomu en sú reikningsskilaaðferð sem notuð var við uppgjör fyrir árið 1981. Þessi mikla breyting kallar ein sér á sérstaka athugun notanda reikningsskilanna. Til samanburðar má hér nefna að þessi sveifla er 11% af rekstrartekjum þessa árs.

b) Í ársreikningi 1983 er í skýringum um skattamál greint frá því, "að ójöfnuð skattaleg töp í árslok 1983 nemi 133,3 millj. króna". Borið saman við ársreikning 1982, þá hefur þessi upphæð hækkað um 73,8 millj. króna en á sama tíma sýnir ársreikningur 1983 22,2 millj. króna hagnað. Hér kemur fram mismunur að fjárhæð 96 millj. króna, sem notandi ársreikningsins hefði þurft að leita eftir skýringum á.

c) Ef reiknað er hlutfall skulda af eignum, annars vegar samkvæmt ársreikningi félagsins og hins vegar samkvæmt ársreikningi að viðbættum mismun bókfærðs verðs og áætlaðs markaðsverðs skipa samkvæmt skýringum í ársreikningi félagsins, þá er niðurstaðan eftirfarandi:

	Skv. niðurst. ársreikninga Hafskip hf.	Skv. ársreikningi + viðbót vegna markaðsverð skipa
Árslok 1979	76,9%	76,9%
Árslok 1980	88,8%	82,4%
Árslok 1981	90,4%	82,5%
Árslok 1982	94,8%	88,1%
Árslok 1983	97,6%	89,7%

Þessi einfalda tafla sem er unnin úr framlögðum ársreikningum félagsins, sýnir hversu hlutfall skulda af eignum fer vaxandi öll árin frá því að svonefnd endurreisn 1978 var gerð. Þessi niðurstaða er í samræmi við það álit bankastjórnar, að eiginfjárstaða félagsins hafi alla tíð verð veik. En niðurstaðan segir ennfremur, að bankastjórn hefði löngu fyrr en raun bar vitni átt að krefjast bættrar eiginfjárstöðu af hálfu hluthafa, ef halda átti áfram rekstri.

d) Breytingar á eigin fé í árslok 1982 og 1983 eru misvísandi miðað við niðurstöður rekstrareikninga. Samkvæmt ársreikningum félagsins eru niðurstöður eftirfarandi í millj. króna

	Rekstrar-niðurst.	Eigið fé í árslok
1981	+ 4,8 m.kr.	+ 13,1 m.kr
1982	+ 4,0 "	+ 13,5 "
1983	+ 22,2 "	+ 13,4 "

Á sama tíma og rekstrarniðurstaða er talin vera jákvæð, þá fer eigið fé lækkandi í krónum talið og það á tímum mikillar verðbólgu. Rekstrarreikningur á að sýna þá aukningu (eða skerðingu) sem verður á eigin fé fyrirtækisins, eftir að það hefur verið leiðrétt fyrir áhrifum verðbólgu. Þessi misvísun á rekstri og eigin fé, eins og það kom fram í ársreikningum Hafskips á árunum 1982 og 1983, á rætur sínar að rekja til þess, að sama vísitala var ekki notuð til að mæla hækkun fastafjármuna annars vegar og áhrif verðbreytinga á rekstur hins vegar. Misræmið eitt sér var augljóst í ársreikningunum og hefði mátt kalla fram viðbrögð af hálfu notanda reikningsskilanna.

Í stuttu máli þá hefur hér verið bent á, að ársreikningagerð árin 1982 og 1983 hafi verið ábótavant. Ónákvæm aðferð við útreikning á reiknuðum tekjum vegna verðbreytinga gaf þannig notanda ársreikninga félagsins 1982 og 1983 allt aðra mynd af rekstrarafkomu félagsins en hún í raun var. En þrátt fyrir ágalla mátti lesa um hættumerki í skýringum og öðrum upplýsingum, sem í ársreikningunum voru.

Í þessari skýrslu hefur áður verið lýst, að bankinn lét ekki framkvæma neina úttekt eða skoðun á ársreikningum félagsins árin 1981 - 1983. Af þeim sökum m.a. gerðu ráðamenn bankans sér aldrei grein fyrir raunverulegri stöðu félagsins. Jafnvel þótt tekjufærsla vegna verðlagsbreytinga hafi verið misreiknuð og rekstrarreikningar áranna 1982 og 1983 þannig sýnt þóknanlegri niðurstöðu, þá átti sú niðurstaða ekki að afvegaleiða notanda þegar öll önnur atriði eru tekin inn í myndina, hvort sem þau voru sérstaklega skýrð í ársreikningunum eða ekki.

2.7. LÁNVEITINGAR TIL HAFSKIPS HF.

Samkvæmt lögum nr. 119/1985 er nefndinni ætlað að athuga hvort lánafyrirgreiðsla Útvegsbankans til Hafskips hafi verið í eðlilegu samræmi við starfsumfang fyrirtækisins, eiginfjárstöðu þess og tryggingar fyrir skuldum. Einkum koma tvenns konar mælikvarðar til greina, þegar mæla skal starfsumfang fyrirtækis. Annars vegar velta fyrirtækisins og hins vegar hve miklir fjármunir (eignir) eru notaðir til starfseminnar. Í kafla 2.3. um tölulegar upplýsingar um þróun viðskipta Hafskips og Útvegsbankans er í töflu 1 sýnd velta Hafskips á verðlagi 1. október 1986. Í töflu 3 eru sýnd lán til fyrirtækisins og í töflu 4 eru sýndar hlutfallstölur miðaðar við veltu. Þessar stærðir eru endursýndar hér í töflu 7.

TAFLA NR. 7.

Árslok	(1) Velta	(2) Lán í ísl.kr.	(3) Erlend endurlán	(4) Dálkar (2)+(3) Heildar-lán	(5) Heildar lán sem hlutfall af veltu	(6) Ábyrgðir	(7) Skuld-bindingar samtals (4)+(6)	(8) Skuldbind-ingar sem hlutfall af veltu
1974	439	78	-	78	18%	74	152	35%
1975	406	51	-	51	12%	94	145	42%
1976	413	37	22	59	14%	111	170	42%
1977	440	41	92	133	30%	67	200	45%
1978	527	55	58	113	21%	98	211	40%
1979	669	71	81	152	23%	50	202	30%
1980	836	60	166	226	27%	62	288	34%
1981	1.064	93	178	271	26%	44	315	30%
1982	1.333	74	326	400	30%	67	467	35%
1983	1.309	45	447	492	38%	50	542	41%
1984	1.592	87	552	639	40%	123	767	48%
1985	2.507							

Eins og dálkur (1) ber með sér hefur starfsumfang fyrirtækisins, mælt með veltu, nær fjórfaldast á árunum 1975 til 1984, en dálkur (5) ber með sér að hægt og sígandi aukast heildarlán Útvegsbankans sem hlutfall af veltunni. Ábyrgðir sem hlutfall af veltu fara hins vegar minnkandi frá 1976 þar til hlutfall þeirra vex úr tæpum 4% 1983 í tæp 8% af veltu 1984.

Þótt velta gefi óneitanlega mynd af starfsumfangi, þá getur velta aukist án þess að þörf fyrirtækis fyrir aukið fjármagn aukist hlutfallslega. Ef flutningar aukast verður þörf fyrir aukið fjármagn ólík, hvort flutningaþörfinni er mætt með leiguskipum eða hvort fyrirtækið kaupir skip. Við lánveitingar er því ekki tekið mið af hlutfallstölum á borð við þær, sem sýndar eru í dálkum (5) og (8) í töflu 7. Slíkar tölur eru aðeins hafðar til hliðsjónar, því að þær geta undir vissum kringumstæðum lýst þróun, þegar til lengri tíma er litið.
Með tilliti til þess sem hér er sagt, er þess ekki að vænta, að unnt sé að gefa neitt viðunandi svar við spurningunni um eðlilegt samræmi lánafyrirgreiðslu og starfsumfangs, ef mælikvarðinn velta er notaður á starfsumfangið.
Hinn mælikvarðinn, sem nefndur var til að mæla starfsumfangið, voru fjármunir fyrirtækisins, þ.e. bókfærðar heildareignir án frádráttar á skuldum. Í kafla 2.3. eru þeir sýndir fyrir tímabilið 1979 - 1984, í töflu 5 á verðlagi hvers árs og í töflu 6 á verðlagi 1. október 1986. Í töflu 6 má sjá, að fjármunir Hafskips eru 3,22 sinnum meiri 1984 en 1979. Velta fyrirtækisins jókst aftur á móti 2,38 sinnum á sama tímabili. Starfsumfang Hafskips hefur því vaxið meira, ef það er mælt með fjármunum, en væri það mælt með veltu.

Þegar fyrirtæki er veitt lán, er eðlilegt, að lánveitandinn horfi til þess, hvernig eignir fyrirtækisins eru fjármagnaðar. Því stærri sem hlutur eigin fjár er í fjármögnuninni, þeim mun meiri er styrkur fyrirtækisins til að þola tap. Miðað við ársreikninga Hafskips þá fer hlutfall eigin fjár sífellt minnkandi af heildarfjármagni, eða eins og eftirfarandi tölur sýna:

Eigið fé sem hlutfall af heildarfjármagni

Ár	Skv. niðurst. ársreikninga Hafskip hf.	Skv. ársreikningi + viðbót vegna markaðsverð skipa
1979	23,1%	23,1%
1980	11,2%	17,6%
1981	9,6%	17,5%
1982	5,2%	11,9%
1983	2,4%	10,3%
1984	-	-

Af ofangreindum talnaröðum er ljóst, að eiginfjárstaða fyrirtækisins fór versnandi allar götur frá síðustu endurreisn og í árslok 1984 var eiginfjárstaðan neikvæð. Hvað talið er eðlilegt hlutfall eigin fjár af heildarfjármagni getur verið mismunandi eftir atvinnugreinum og einnig eftir löndum. Eftir því sem nefndin hefur komist næst má hlutfallið vart vera undir 25% miðað við íslenskar aðstæður, ef hlutfall eigin fjár af heildarfjármagni á að teljast eðlilegt. Allt frá 1980 var hlutfallið orðið hættulega lágt. Í töflu nr 5 hér fyrr í skýrslunni sést, að lán frá Útvegsbankanum námu að jafnaði helmingi af lánsfé fyrirtækisins. Til viðbótar komu síðan ábyrgðir Útvegsbankans, og að þeim meðtöldum var hlutfallið 55 - 60%. Því er aðeins hægt að svara spurningunni um, hvort lánafyrirgreiðsla Útvegsbankans við Hafskip hafi verið í eðlilegu samræmi við starfsumfang og eiginfjárstöðu þess, á einn veg, neitandi.

Þegar gjaldþol fyrirtækis er veikt, er eðlilegt, að lánveitandi reyni að styrkja stöðu sína með því að taka veð í eignum fyrirtækisins og jafnvel í eignum annarra en fyrirtækisins, ef þess er kostur. Um þann þátt var fjallað í kafla 2.4.2 um greiðslutryggingar. Af þeirri lesningu er aðeins hægt að draga þá ályktun, að lán Útvegsbankans til Hafskips hafi ekki verið í eðlilegu samræmi við tryggingar fyrir skuldum. Í því sambandi ber samt að hafa í huga, að lán geta aukist án þess að um beinar nýjar lánveitingar sé að ræða. Þar er átt við að fyrirtæki getur skuldað lán sem er t.d. bundið erlendum gjaldmiðli. Þróun gengis getur verið fyrirtækinu óhagstæð. Þetta átti sér stað um skeið hjá Hafskipi, sem skuldaði umtalsverðar fjárhæðir í dollurum á þeim tíma þegar gengi dollarans hækkaði gagnvart flestum öðrum gjaldmiðlum. Ákvarðanir stjórnenda fyrirtækis um, í hvaða gjaldmiðlum skuldir fyrirtækisins eru hafðar, eru hliðstæðar öðrum ákvörðunum. Þær geta leitt af sér hagnað eða tap, en tap leiðir til verri eiginfjárstöðu. Aukning á fjármunum Hafskips og veltu endurspeglar að sjálfsögðu athafnir stjórnenda fyrirtækisins. Ákvarðanir um fjölgun ferða, gámavæðingu þess og margt fleira stórjuku fjármagnsþörf. Fyrirtækið óx, en dafnaði ekki að sama skapi, þar sem vöxturinn var nær allur fjármagnaður með skuldum.

Eins og getið er að framan hafði bankinn ástæðu til aðgerða, t.d. í formi kröfu um aukið hlutafé, löngu áður en erfiðleikarnir 1984 komu til sögunnar, ef tekið er mið af bágborinni eiginfjárstöðu félagsins og greiðslutryggingum. Í þessu sambandi er rétt að vekja athygli á, að á rannsóknartímabilinu varð þrisvar sinnum hlutafjáraukning í félaginu og í öll skiptin að kröfu Útvegsbankans. Að auki fjár-

magnaði bankinn hlutafjáraukninguna hverju sinni að meira eða minna leyti. Stjórn félagsins og hluthafar tóku ákvarðanir um aukið hlutafé, en í öll þrjú skiptin var það gert að kröfu Útvegsbankans. Á öðrum tímum var aldrei til umræðu hjá félaginu að styrkja eiginfjárstöðuna með auknu hlutafé. Miðað við hvernig niðurstöður í starfsemi og ársreikningum félagsins voru túlkaðar, hefur líklega ekki verið talin sérstök ástæða til þess. Á aðalfundi félagsins 1982 sagði stjórnarformaður þess í skýrslu sinni:

> "Ég leyfi mér fyrir hönd félagsins að lýsa því afdráttarlaust yfir, að endurreisn Hafskips hf. hefur tekist."

Þetta er síðan endurtekið í prentaðri Ársskýrslu 1982 með þeim skýringum að auki, að rekstrarárangur ársins 1982 hafi staðfest þessa yfirlýsingu. Ef litið er til kaflans um ársreikninga Hafskips og töflu hér að framan um eigið fé sem hlutfall af heildarfjármagni, þá kemur í ljós, að þær niðurstöður sem þar er að finna, eru í engu samræmi við þá mynd sem stjórnarformaður félagsins gaf af fyrirtækinu með þessari yfirlýsingu.

Í. 2. gr. laga nr. 119/1985 segir m.a. að hlutverk nefndarinnar sé að kanna, hvort um óeðlilega viðskiptahætti hafi verið að ræða í viðskiptum Útvegsbanka Íslands og Hafskips hf. Hér að framan hefur verið gerð grein fyrir lánafyrirgreiðslunni og tekin afstaða til, hvort hún væri eðlileg með tilliti til þeirra þátta sem getið er í lögunum. Þegar meta á hvort viðskiptahættirnir séu eðlilegir eða óeðlilegir, má alveg eins líta á dæmið með tilliti til eiginfjárstöðu bankans og með tilliti til eiginfjárstöðu lánþegans. Hér á landi er engin löggjöf fyrir hendi sem takmarkar lánveitingar banka til fyrirtækis. Í flestum nágrannalandanna er slík löggjöf fyrir hendi. Í Danmörku er banka

t.d. óheimilt að veita einum lánþega meiri fyrirgreiðslu en 35% af eigin fé á hverjum tíma og gildir sama um fleiri lánþega, sem eru svo fjárhagslega tengdir, að skoða beri fyrirgreiðslu til þeirra í einu lagi. Að uppfylltum sérstökum skilyrðum má hlutfallið fara í 50%. Hliðstæðar hugmyndir komu fram við undirbúning löggjafar um viðskiptabankana, en þær fengu ekki náð fyrir augum þeirra sem sömdu frumvarpið. Slíkt ákvæði gæti þó örvað til sameiningar banka.

Í kafla 2.3. um tölulegar upplýsingar um þróun viðskipta Hafskips og Útvegsbankans eru í töflu 2 sýndar skuldbindingar Hafskips við Útvegsbankann í hlutfalli við eigið fé Útvegsbankans. Flest árin er hlutfallið hærra en 50%, og á ellefu ára tímabili, sem taflan nær yfir, er hlutfallið yfir 70% sex áranna, en þar skera árin 1980 og 1984 sig úr þar sem hlutfallið nær 103% og 120%. Miðað við íslenskar aðstæður, er enginn löggiltur mælikvarði til að skera úr um, hvort skuldbindingar Hafskips við Útvegsbankann sem hlutfall af eigin fé bankans teljist eðlilegar eða óeðlilegar. Bankaráðið hafði heldur ekki sett nein mörk á þessu sviði. Hins vegar hafa komið fram sjónarmið frá opinberum aðila, bankaeftirliti Seðlabanka Íslands um skuldamál Hafskips og Útvegsbankans. Einnig er ljóst að miðað við erlendar aðstæður teldust hlutfallstölurnar óeðlilegar. Þótt ekki sé til nein opinber viðmiðun ætti þó sú grundvallarregla að vera eðlileg og í heiðri höfð að banki geti haldið sjálfstæði sínu gagnvart hvaða viðskiptavini sem er. Óhætt er að fullyrða, að sérstakrar aðgæslu hafi verið þörf gagnvart svo stórum lántakanda, sem Hafskip var, hjá banka með eins veika eiginfjárstöðu og var hjá Útvegsbanka Íslands. Sú aðgæsla reyndist ekki næg, og því getur Útvegsbankinn ekki staðið af sér gjaldþrot Hafskips án hjálpar.

2.8. YFIRSTJÓRN ÚTVEGSBANKANS - SKYLDUR OG ÁBYRGÐ.

Stjórn Útvegsbankans er í höndum bankastjórnar, það er að segja bankastjóranna þriggja, en með yfirstjórn fara ráðherra og bankaráð. Í lögum um Útvegsbanka Íslands nr. 12/1962 segir í 8. gr., að yfirstjórn bankans sé í höndum ráðherra þess, sem fer með bankamál, og bankaráðs svo sem fyrir er mælt í lögunum, en að öðru leyti sé stjórn bankans í höndum þriggja manna bankastjórnar. Hvorki í lagagreininni né lögunum í heild er að finna nein ákvæði um það hvernig samskiptum ráðherra og bankaráðs skuli háttað.

Af orðalagi lagagreinarinnar mætti ætla að yfirstjórnin eigi að vera sameiginlega á hendi ráðherra og bankaráðs sem jafnrétthárra aðila. Þetta ber þó ekki að skilja þannig. Ráðherra sem æðsti handhafi framkvæmdavalds hlýtur að standa bankaráðinu ofar. Þessi niðurstaða styðst við 18. gr. stjórnarskrárinnar, en þar segir að ráðherra beri ábyrgð á stjórnarframkvæmdum öllum. Ennfremur skal vísað til 14. gr. reglugerðar um Stjórnarráð Íslands frá 1969 en þar kemur fram að viðskiptaráðuneytið fer með bankamál og þar á meðal málefni Útvegsbanka Íslands. Þannig er ljóst að Útvegsbankinn heyrir undir viðskiptaráðherra. Því til áréttingar skipar viðskiptaráðherra formann bankaráðsins samkvæmt 1. mgr. 9. gr. áðurgreindra laga um Útvegsbanka Íslands.

Það liggur í hlutarins eðli að yfirstjórn ráðherrans er fjarlæg. Hann skiptir sér ekki af málefnum bankans og skerst ekki í leikinn nema mikið beri út af og alveg sérstakt tilefni gefist. Í þessu sambandi má benda á, að bankaeftirlitinu ber að tilkynna það ráðherra

þegar í stað, ef það telur hag eða rekstur innlánsstofnunar vera óheilbrigðan, sbr. 2. mgr. 10. gr. laga nr. 10/1961 um Seðlabanka Íslands, en þó er dregið nokkuð úr þessari fyrirvaralausu tilkynningarskyldu með 3. mgr. 23. gr. reglugerðar nr. 809/1981. Fullyrða má að í reynd hafi viðskiptaráðherra sárasjaldan bein afskipti af stjórn þeirra ríkisbanka, sem undir hann heyra. Aftur á móti er það hlutverk ráðherra að vera talsmaður ríkisstjórnar á Alþingi þegar málefni Útvegsbankans ber á góma og þar getur hann beitt sér fyrir breytingum á lögum um bankann með ríkisstjórn að bakhjarli. Einnig er það í verkahring ráðherra að setja reglugerð um starfsemi bankans að fengnum tillögum bankaráðs.

Yfirstjórnin, sem bankaráð Útvegsbankans fer með, er á hinn bóginn miklu virkari en yfirstjórn ráðherra. Þetta leiðir af ýmsum ákvæðum áðurgreindra laga nr. 12/1962, þar sem hlutverki bankaráðs eru gerð skil. Samkvæmt 9. gr. laganna er bankaráð skipað fimm mönnum, kosnum hlutbundinni kosningu af Alþingi til fjögurra ára í senn. Bankaráð skal halda reglulega fundi tvisvar í mánuði, sbr. 11. gr. Bankaráð ræður bankastjóra, ákveður verkaskiptingu þeirra og setur þeim erindisbréf. Það gerir tillögur um reglugerð fyrir bankann. Síðast en ekki síst segir í 12. gr. laganna að bankaráðið hafi yfirumsjón með starfsemi Útvegsbankans. Það er einmitt þetta síðastgreinda ákvæði, sem ótvirætt leggur bankaráðinu mikið vald í hendur.

Í 35. gr. reglugerðar fyrir Útvegsbanka Íslands nr. 31/1962 er ítarleg upptalning á verkefnum bankaráðs. Þar kemur fram, að bankaráð hafi yfirumsjón með starfsemi bankans og eignum. Þessi reglugerðargrein undirstrikar mikilvægi bankaráðsins og yfirstjórnarvalds þess

í málefnum Útvegsbanka Íslands.

Viðskiptaráðherra fjallaði stundum um vandamál Útvegsbankans í víðtækri merkingu, en bankinn átti jafnan við fjárhagsörðugleika að stríða og naut af þeim sökum sérstakrar aðstoðar ríkisvaldsins á árunum 1980 - 1981. Hafskipsmálið eitt og sér barst á borð ráðherra á árinu 1977. Bankaeftirlitið tók saman skýrslu haustið 1977 um þróun og stöðu í viðskiptum Hafskips við Útvegsbankann, en þar kom fram, að fjárhagsstaða Hafskips var komin á mjög alvarlegt stig. Tilefni skýrslunnar var beiðni Hafskips um erlenda lántöku að fjárhæð USD 600 þús. með ábyrgð Útvegsbankans. Seðlabankinn sendi skýrslu bankaeftirlitsins til viðskiptaráðherra með bréfi, dags. 8. nóv. 1977. Viðbrögð ráðherra við þessari skýrslu voru þau ein að svara Seðlabankanum með bréfi, dags. 10. nóv. 1977, á þá lund að ráðuneytið vildi ekki standa gegn beiðni Hafskips um heimild til lántökunnar, þar sem bankastjórn Útvegsbankans, að höfðu samráði við bankaráð, hefði samþykkt að ábyrgjast lánið og Seðlabankinn hefði lýst því yfir að hann gæti fallist á lántökuna.

Athyglisverð eru viðbrögð viðskiptaráðherra við skýrslu bankaeftirlitsins um fjárhagsstöðu Útvegsbankans, sem miðuð er við 30. nóvember 1978, en barst ráðherra 4. maí 1979. Hinn 14. júní 1979 skrifar ráðherra bréf til bankaráðs Útvegsbankans og segir þar meðal annars:

> "Niðurstöður þessarar rannsóknar bera með sér að um mjög alvarlegan misbrest virðist vera að ræða í rekstri og stjórnun Útvegsbankans. Vanrækt hefur verið að taka fullnægjandi tryggingar fyrir útlánum bankans, svo veruleg hætta er á töpum af þeim sökum, óeðlilega

mikil fyrirgreiðsla veitt til einstakra fyrirtækja, ekki hefur verið farið eftir settum reglum um tékkaviðskipti, og skýrslugjöf Útvegsbankans til bankaeftirlitsins verið ófullnægjandi og jafnvel röng. Telur ráðuneytið niðurstöður þessar alvarleg tíðindi."

Í bréfinu er tekið undir tillögur Seðlabankans um tafarlausar ráðstafanir til úrbóta og þess krafist að bankastjórn Útvegsbankans framkvæmi þær undanbragðalaust. Í niðurlagi bréfsins segir síðan:

"Með vísan til 12. gr. laga nr. 12/1961 um Útvegsbanka Íslands, sbr. 8. gr. sömu laga, er hér með jafnframt lögð áhersla á að bankaráð Útvegsbankans hafi ábyrga yfirumsjón með framkvæmd þeirra ráðstafana, sem grípa verður hér til og hafi náið samráð við bankastjórn Seðlabankans í þessum efnum."

Hafskipsmálið kom enn til kasta viðskiptaráðherra síðari hluta árs 1985, en þá fékk ráðherrann þrívegis í hendur skýrslur frá bankaeftirlitinu um síversnandi stöðu Hafskips. Þessar skýrslur voru sendar ráðherranum með bréfum Seðlabankans dags. 30. júlí, 9. september og 21. október. Út af þessum málum hélt ráðherrann sameiginlegan fund með bankastjórnum Útvegsbankans og Seðlabankans hinn 13. september, og hinn 19. nóvember 1985 fól hann ríkislögmanni að fylgjast með samningaviðræðum Útvegsbankans og Hafskips um fjárhagsvanda félagsins.

Þegar á allt er litið verða vandkvæði Útvegsbankans vegna viðskiptanna við Hafskip ekki rakin til afskipta viðskiptaráðherra eða afskiptaleysis og því ekki ástæða til, að dómi nefndarinnar, að fella ábyrgð á þá menn, sem gegnt hafa stöðu viðskiptaráðherra á rannsóknartímabilinu.

Bankaráð Útvegsbankans hefur eins og áður segir mikil völd að lögum en því fylgja að sjálfsögðu miklar skyldur. Í raun og veru lét bankaráð ekki mikið að sér kveða sem stjórnvald og átti sjaldan frumkvæði að lausn mála. Flest mál, sem bankaráð fjallar um, eru lögð fyrir það af bankastjórum en þeir sitja að jafnaði fundi ráðsins. Bankaráð heldur fundi tvisvar í mánuði og færir gerðarbók. Fundargerðir eru ekki nægilega ítarlegar og greina ekki skilmerkilega frá því hvaða málefni hafi verið rædd. Bankaráð hefur ekki afskipti af einstökum lánveitingum til viðskiptamanna, nema í algjörum undantekningartilfellum.

Með skírskotun til Hafskipsmálsins er það einkum tvennt, sem bankaráð Útvegsbankans hefir látið undir höfuð leggjast:

1. Að marka almenna útlánastefnu fyrir bankann. Meðal annars þurfti að kveða á um hámark útlána og ábyrgða til einstakra viðskiptamanna með hliðsjón af stöðu bankans á hverjum tíma.
2. Að fylgjast vel með stærstu lánþegum bankans, skuldbindingum þeirra og tryggingum.

Þessum verkefnum bar bankaráði tvímælalaust að sinna þar sem bankaráð fer ásamt ráðherra með yfirstjórn bankans og á auk þess að hafa yfirumsjón með allri starfsemi hans og eignum. Að vísu má segja að bankaráði hafi ekki beinlínis borið lagaskylda til að marka útlánastefnu og kveða á um hámarksútlán. Engu að síður eru þetta viðfangsefni, sem sérhver bankayfirstjórn á að láta til sín taka.

Nauðsynlegt var að setja takmarkanir á lánveitingar til stærstu lánþega bankans til þess að dreifa áhættunni af lánveitingum hans

enda var aldrei neinn skortur á lánþegum. Þar sem bankaráð mótaði ekki skýra útlánastefnu og setti engin mörk, fengu bankastjórarnir of frjálsar hendur til þess að ráðstafa fé bankans. Á hinn bóginn átti bankaráð að fylgjast vel með viðskiptastöðu stærstu lánþeganna á hverjum tíma, en þar var mest í húfi fyrir bankann og mest um vert að forðast mistök. Má hér minna á skýrslur bankaeftirlitsins frá árunum fyrir 1981 þar sem almennt útlánaeftirlit bankans var gagnrýnt og varað við hættulegri stöðu bankans gagnvart mörgum af stærri lánþegum hans. Að því er Hafskip varðar þá voru málefni þess samkvæmt fundargerðarbók aldrei rædd í bankaráðinu frá því í nóvember 1977 þar til í mars 1985. Síðla árs var Hafskipsmálið nokkrum sinnum rætt í bankaráðinu, en þá var of seint að byrgja brunninn.

Þegar litið er til þess, að Útvegsbankinn varð fyrir það miklu tapi við gjaldþrot Hafskips, að allt eigið fé bankans glataðist er eðlilegt að viðbrögð "kerfisins" séu skoðuð nánar. Þar sem stjórnendur bankans sitja áfram þrátt fyrir áfall bankans, þá er eðlilegt að spurt sé, hvort ríkisbankakerfið sé þannig upp byggt, að enginn beri ábyrgð á því sem gerst hefur.

Þegar stjórnvald á í hlut telja sumir að starfsábyrgð, pólitísk ábyrgð og siðferðileg ábyrgð sé einungis hluti einnar og sömu ábyrgðar, þar sem mörkin milli þessara greina ábyrgða eru engan veginn ljós. Hér verður þó einungis fjallað um starfsábyrgð með þá merkingu hennar í huga að yfirsjón starfsmanns sé svo mikil, að hann eigi að glata starfi sínu.

Bankaráð Útvegsbankans er kosið hlutfallskosningu á Alþingi til fjögurra ára í senn og svo er einnig um bankaráð hinna ríkisbankanna. Samt hefur bankaráð engum skyldum að gegna við Alþingi, hvorki upplýsingaskyldu né skyldu til að leita álits þingsins. Þetta stafar meðal annars af lagafyrirmælum um bankaleynd. Í raun réttri má orða það svo að í starfi sínu heyri bankaráð ekki undir Alþingi sem stofnun. Á hinn bóginn er vitað að flestir stjórnmálaflokkanna, sem fulltrúa eiga á Alþingi, sækjast mjög eftir því að koma sínum mönnum í bankaráð ríkisbankanna. Verða þá gjarnan fyrir valinu þingmenn eða stjórnmálamenn. Nú er til dæmis þannig ástatt, að formenn bankaráða ríkisbankanna þriggja eru allir starfandi alþingismenn. Með þessar staðreyndir í huga er hætt við því að sérhver bankaráðsmaður líti fyrst og fremst á sig sem fulltrúa þess flokks, sem kom honum í ráðið, og að hann beri ábyrgð gagnvart flokknum svo sem með því að hlíta fyrirmælum flokksins um val á bankastjórum. Síðan er það flokkurinn sem ræður hvort bankaráðsmaðurinn verður endurkjörinn eða ekki.

Hvernig sem málum er háttað verður að líta svo á, að Alþingi geti ekki vikið bankaráðsmönnum í ríkisbanka úr starfi, hvorki um stundarsakir né endanlega fyrir kjörtímabilið, nema með lagabreytingu. Aðallega yrði það gert með þeim hætti að fella úr gildi umboð bankaráðs að kjósa nýtt, en þá er auðvitað undir hælinn lagt hvort einhverjir fyrri bankaráðsmenn hlytu ekki endurkosningu þrátt fyrir allt, ef þeir væru boðnir fram, og flokkar þeirra veittu þeim áframhaldandi brautargengi. Spurningin um starfsábyrgð bankaráðsmanna getur á endanum orðið spurningin um það, hvort þingflokkarnir vilja taka ábyrgð á sínum mönnum eða ekki.

Tvennt verður að taka fram þegar hlutur bankaráðsmanna er veginn og metinn. Í fyrsta lagi að það sátu ekki alltaf sömu menn í bankaráðinu allt rannsóknartímabilið heldur urðu þar nokkrar mannabreytingar, og í öðru lagi að aldrei verður vart ágreinings milli bankaráðsmanna um afstöðu til viðskiptanna við Hafskip.

Í þessu máli stóð alveg sérstaklega á fyrir bankaráðsmönnum Útvegsbankans. Hafskip varð gjaldþrota 6. desember 1985 og þá þegar var ljóst að um stórgjaldþrot var að tefla og að Útvegsbankinn riðaði til falls. Tveim vikum síðar, eða 21. desember, kaus Alþingi nýtt bankaráð Útvegsbankans. Þetta kom til af því að ný lög höfðu verið sett um viðskiptabanka, sem mæltu fyrir um kosningu nýrra bankaráða fyrir ríkisbankana og felldu niður umboð starfandi bankaráða frá árslokum 1985 að telja. Þannig átti Alþingi þess kost að skipta um bankaráðsmenn í Útvegsbankanum í kjölfar gjaldþrotsins, ef því bauð svo við að horfa. Svo fóru leikar að fjórir af fimm bankaráðsmönnum voru endurkjörnir en hinn fimmti var ekki boðinn fram.

Þess ber að minnast að Hafskipsmálið hafði ekki verið rannsakað þegar kosning bankaráðsins fór fram og því var hlutdeild bankaráðsmanna í hrakförum Útvegsbankans óviss á þeim tíma. Á hitt er að líta að daginn fyrir kosninguna hafði Alþingi samþykkt lög um sérstaka rannsókn á viðskiptum Hafskips og Útvegsbankans og jafnframt gert breytingar á lögum um gjaldþrotaskipti í því skyni að auka rannsóknarvald skiptaráðanda með hliðsjón af gjaldþroti Hafskips. Alþingi leit þannig gjaldþrotamálið og stöðu Útvegsbankans mjög alvarlegum augum. Eins og málin stóðu var sá möguleiki ekki fyrir hendi að víkja bankaráðsmönnum úr starfi um stundarsakir. Alþingismenn, eða með öðrum orðum þingflokkarnir, urðu því að ráða fram úr þeim vanda,

hvort endurkjósa ætti bankráðsmennina eða ekki. Með því að endurvelja fjóra af fimm bankaráðsmönnum Útvegsbankans sýndi Alþingi lítinn áhuga á því að beita starfsábyrgð á því stigi málsins og gætir þar nokkurs ósamræmis samanborið við rannsóknarvilja þingsins.

Þegar hið nýkjörna bankaráð tók til starfa í ársbyrjun 1986 hefði verið eðlilegt að það viki öllum bankastjórum Útvegsbankans úr starfi um stundarsakir meðan rannsóknaraðilar væru að störfum. Það er góð og gild regla þegar mál af þessu tagi koma upp að víkja ráðamönnum frá meðan rannsókn stendur yfir, því það er ekki viðeigandi að maður gegni starfi sínu á meðan afleiðingarnar af verkum hans og hugsanleg mistök eru í rannsókn, hver svo sem niðurstaðan verður að lokum. Að lokinni rannsókn á svo að taka ákvörðun um það hvort frávikningin verði endanleg eða starfsmaðurinn hljóti stöðu sína aftur. Um þetta efni er rétt að vísa til III. kafla laga um réttindi og skyldur starfsmanna ríkisins nr. 38/1954. Hér var frávikningartilefnið óvenjusterkt þar sem Alþingi hafði sett sérstök rannsóknarlög auk þess sem miklar líkur bentu þegar í upphafi til aðgæsluskorts og mistaka af hálfu bankastjórnar Útvegsbankans.

Bankaráðsmenn Útvegsbankans hafa lýst því yfir við rannsóknarnefndina að af þeirra hálfu hafi ekki komið til álita að víkja bankastjórunum frá um stundarsakir. Bankinn hefði ekki mátt við því að missa af reynslu þeirra og þekkingu á málefnum bankans. Nefndin getur ekki fallist á þessa röksemd, þótt því fylgi óneitanlega einhverjir örðugleikar að skipta um menn. Til eru aðrar ástæður, er að vissu marki geta afsakað aðgerðarleysi bankaráðsins í þessum efnum, þ.e. að Alþingi fór mjúkum höndum um bankaráðsmennina

sjálfa. Þeir voru ekki látnir víkja úr sæti þrátt fyrir nokkurt tilefni og voru því illa í stakk búnir til að víkja öðrum frá. Enn fremur voru það fyrirætlanir stjórnvalda, sem kunnar hafa verið árum saman, að sameina Útvegsbankann öðrum banka eða raska tilveru hans með öðrum hætti. Bankaráðið hefur getað hugsað sem svo að uppkoma Hafskipsmálsins hlyti að knýja á um framkvæmd þessara fyrirætlana. Bankinn ætti því hvort sem er tæpast langa lífdaga fyrir höndum og best væri að láta ákvörðun um framtíð bankastjóranna bíða uns örlög bankans yrðu ráðin.

Á árinu 1975 kom upp nokkuð hliðstætt mál í Alþýðubankanum. Þar var um að tefla miklu minni fjármuni en í Hafskipsmálinu og líka minni banka. Málið var ekki talið svo alvarlegt að þörf væri á skipan sérstakrar rannsóknarnefndar. Því lyktaði fyrir sakadómi. Þegar málið kom upp tóku bankaráðsmenn Alþýðubankans ákvörðun um að víkja báðum bankastjórunum frá um stundarsakir meðan rannsókn stæði yfir. Áttu þeir ekki afturkvæmt að bankanum. Nokkrum mánuðum eftir að frávikningin átti sér stað var haldinn aðalfundur bankans þar sem kjósa átti nýtt bankaráð. Enginn bankaráðsmaður gaf kost á sér til endurkjörs. Þetta fordæmi gátu bankaráðsmenn í Útvegsbankanum haft að leiðarljósi.

Bankaráðsmenn Útvegsbankans bera ábyrgð á gjörðum sínum eins og aðrir opinberir trúnaðarmenn, þótt ýmsir annmarkar séu á því að koma fram starfsábyrgð á hendur þeim. Á hinn veginn ber ráðherra ekki ábyrgð gagnvart Alþingi á störfum bankaráðsmanna þar sem þeir eru þingkjörnir.

2.9. ÞÁTTUR BANKASTJÓRANNA.

Bankastjórar Útvegsbankans eru þrír og mynda þeir saman bankastjórn. Samkvæmt 14. gr. laga nr. 12/1961 fer bankastjórnin með æðstu stjórn allrar daglegrar starfsemi bankans eftir nánari fyrirmælum reglugerðar bankans og ákvörðun bankaráðs. Bankastjórnin ráðstafar fé bankans og stendur fyrir rekstri hans og ber henni að sjá um að reksturinn sé í öllum greinum samkvæmt lögum og reglugerð bankans. Samkvæmt 38. gr. reglugerðar nr. 31/1962 þarf undirskrift tveggja bankastjóra til að skuldbinda bankann eða gera meiri háttar ráðstafanir í nafni hans. Samkvæmt 20. gr. reglugerðarinnar þarf samþykki tveggja bankastjóra til lánveitinga. Í reglugerð og erindisbréfi er tekið fram, að bankastjórar skuli gæta þess að fullnægjandi tryggingar séu fyrir útlánum bankans.

Bankastjórar Útvegsbankans tóku sameiginlega ákvarðanir um lánveitingar, ábyrgðir og tryggingar í viðskiptum við Hafskip. Samkvæmt upplýsingum frá þeim hafði enginn þeirra öðrum fremur forræði í málefnum Hafskips. Þeir voru yfirleitt sammála um ákvarðanir, og aldrei verður þess vart, að mismunandi stjórnmálaskoðanir bankastjóranna hafi raskað samstöðu þeirra. Að dómi nefndarinnar er það engum vafa undirorpið, að bankastjórar Útvegsbankans bera meginábyrgð á þeim áföllum, sem bankinn varð fyrir við gjaldþrot Hafskips, enda þótt bankastjórarnir eigi sér líka nokkrar málsbætur.

Máltækið segir, að það sé auðvelt að vera vitur eftir á. Þetta má gjarnan hafa í huga þegar Hafskipsmálið er skoðað. Þrátt fyrir varúð

og fyrirhyggju fylgir bankastarfsemi ávallt nokkur áhætta, því að viðskiptin eru margslungin og menn sjá ekki alla hluti fyrir. Naumast verður það talið ámælisvert fyrir banka, þótt það komi stöku sinnum fyrir, að viðskiptavinir hans verði gjaldþrota og bankinn tapi nokkru fé svo framarlega sem bankinn þolir tapið. Þessi áhætta er meiri hjá ríkisbönkunum en öðrum bönkum sökum þess, að ríkisvaldið ætlar þeim að gegna skyldum við áfallagjarna atvinnuvegi landsmanna. Bankastjórar eru heldur ekki óskeikulir fremur en aðrir menn og þess verður ekki krafist með sanngirni, að þeim takist ávallt að firra stofnun sína skakkaföllum í viðskiptum. En þegar litið er sérstaklega til Útvegsbankans og viðskipta hans við Hafskip er greinilegt að mistökin eru of mörg, of mikil og of afdrifarík til þess að unnt verði að afgreiða þau með þessum hætti. Hér var ekki um neitt venjulegt gjaldþrot að ræða því bankinn tapar öllu eigin fé sínu á þessum viðskiptum. Helstu mistök bankastjóranna í viðskiptum við félagið eru fólgin í eftirfarandi:

1. Að gæta þess ekki að hafa nægar tryggingar fyrir skuldbindingum Hafskips.
2. Að fylgjast ekki nægjanlega vel með rekstri og fjárhag Hafskips einkum eftir 1981.
3. Að gera ekki ráðstafanir til að knýja fram gjaldþrot eða sölu á eignum fyrirtækisins löngu fyrr en raun varð á.
4. Að gjalda ekki varhug við Atlantshafssiglingunum, sem hófust haustið 1984.

Þessi mistök, sem hér eru upp talin, ásamt alvarlegum mistökum og óhöppum í rekstri Hafskips, runnu saman í einn óheillafarveg.

Stærsta yfirsjón bankastjóranna var að hafa tryggingar ekki í lagi og á þetta við um allt rannsóknartímabilið, þótt síðustu árin ráði úrslitum í því efni. Hlutdeild í þessari yfirsjón verður að skrifa á reikning forstöðumanns lögfræðingadeildar bankans, sem á árunum 1978 - 1985 fylgdist með tryggingunum og samdi yfirlit yfir stöðu þeirra, með tilliti til skuldbindinga félagsins. Mikil verðlækkun kaupskipa eftir 1981 virðist að mestu hafa farið fram hjá bankastjórunum og forstöðumanni lögfræðingadeildarinnar. Það var fyrst í ágúst 1985, að bankinn leitaði eftir sjálfstæðum upplýsingum erlendis frá um markaðsverð skipa. Að öðru leyti vísast til sérstaks kafla um greiðslutryggingar hér að framan, þ.e. 2.4.2.

Það er augljóst að bankastjórar Útvegsbankans fylgdust ekki nægjanlega vel með rekstri og fjárhag Hafskips, einkanlega eftir 1981. Þetta kemur glöggt fram í kafla 2.4. hér að framan. Eftirlit bankans var svo slakt að jafnvel siendurteknar beiðnir um skuldbreytingar og ný langtímalán til að standa undir eldri skuldbindingum virðast ekki hafa gefið bankanum tilefni til heildarendurskoðunar á þessum viðskiptum. Þegar litið er til baka má ætla, að hefði bankinn fylgst rækilega með öllum þáttum viðskiptanna, hefðu viðskipti bankans við félagið verið tekin til gagngerrar endurskoðunar ekki síðar en á árunum 1982 - 1983.

Samkvæmt útreikningi hefði þurft 70 milljón króna aukið eigið fé í árslok 1983 til þess að Hafskip væri jafnvel sett í lok ársins og í upphafi þess, og er þá ekki tekið tillit til verðbreytinga skipa. Á verðlagi 1. október 1986 samsvarar þetta 125 milljónum króna.

Til úrlausnar þessu mikla vandamáli hefði þurft að koma stóraukið hlutafé, en að því frágengnu sala á fyrirtækinu eða gjaldþrot þess. Með þannig fjárhagsstöðu í árslok 1983, sem öllum virtist ókunn þá, en fól í raun í sér gjaldþrot, hófst starfsárið 1984. Þau áföll sem þá verða í rekstri félagsins lýsa sér í vaxandi erfiðleikum er leið á árið. Hlutafjáraukningin í ársbyrjun 1985 kom hins vegar of seint. Hún dugði hvorki til að mæta áföllum ársins 1984 né hinu stórfellda tapi á Atlantshafssiglingunum 1985.

Í greinargerð bankastjórnar Útvegsbankans til rannsóknarnefndarinnar segir að "í október 1984 taldi bankastjórn sig ekki geta aukið fyrirgreiðslu sem neinu nami, en myndi vernda fyrirtækið fyrir stóráföllum meðan viðræður færu fram við Eimskipafélag Íslands um samvinnu eða sameiningu." Þessar viðræður, sem fóru fram í október-desember 1984, voru teknar upp að frumkvæði Hafskips. Bankinn átti ekki beina aðild að viðræðunum þótt hann vissi af þeim. Samningaviðræðum þessum, sem aldrei komust á neitt fastmótað stig, lyktaði í lok ársins 1984 án þess í odda skærist. Af hálfu Hafskips var þessu máli sýnilega ekki fylgt eftir af fullri einurð. Það var mjög misráðið af bankastjórum Útvegsbankans að nota ekki þetta tækifæri til þess að þvinga Hafskip til að semja í alvöru.

Í desember 1984 tilkynnti hins vegar Hafskip bankanum, að ekkert yrði úr frekari viðræðum við Eimskip. Aftur á móti yrði mætt kröfum bankans um aukið hlutafé Hafskips auk þess sem Atlantshafssiglingarnar eigi að skila stórkostlegum árangri. Fékk félagið þá fyrirgreiðslu sem svaraði til hlutafjárloforðanna.

Atlantshafssiglingarnar voru meginviðfangsefni Hafskips síðasta árið, sem félagið starfaði, en þeim lyktaði með geigvænlegu tapi. Bankastjórar Útvegsbankans vöruðu sig ekki á þeirri stórfelldu áhættu, sem Hafskip tók með þessum siglingum, og héldu áfram fyrirgreiðslu til félagsins. Þetta var enn varhugaverðara fyrir þá sök að hér var um að tefla atvinnustarfsemi, er að mestu fór fram utan íslenskrar lögsögu. Áhættan var svo enn meiri, þar sem félagið átti ekkert eigið fé til að treysta á, ef illa færi. Bankinn lét ekki fara fram neina viðhlítandi könnun á fjármagnsþörf, arðsemi og áhættuþáttum þessara flutninga áður en til þeirra var stofnað. Atlantshafssiglingunum eru gerð fyllri skil í kafla um orsakir gjaldþrotsins.

Þá skal vikið að málsbótum bankastjóranna. Bankastjórar Útvegsbankans hafa uppi þær skýringar á þessu bankaslysi að þeir hafi einfaldlega treyst Hafskipi. Þeir treystu því að ársreikningar félagsins, undirritaðir af löggiltum endurskoðanda þess, væru öruggir. Þeir treystu upplýsingum frá Hafskipi um verðmæti eigna félagsins. Þeir treystu því að Hafskip fengi varnarliðsflutningana aftur. Þeir treystu fyrirætlunum Hafskips um Atlantshafssiglingarnar. Þeir treystu á styrk hluthafanna í félaginu og fjármálareynslu stjórnarmanna þess. Svo kom það í ljós að Hafskip brást þessu trausti og því fór sem fór. Þetta takmarkalausa traust bankastjóranna var óhyggilegt og sýndi skort á aðgæslu. Hafskip var ávallt einn af mestu skuldurum bankans og var oft í vanskilum við hann. Bankinn var stundum hætt kominn í þeim viðskiptum. Af hálfu bankans var því nauðsynlegt

að sýna ýtrustu varfærni, afla sjálfstæðra upplýsinga og láta skoða ofan í kjölinn öll gögn, sem frá félaginu bárust um fjárhag þess og fyrirætlanir. Þetta var að mestu vanrækt og því fór svo illa sem raun varð á.

Bankastjórarnir stóðu löngum frammi fyrir þeim vanda í viðskiptunum við Hafskip að velja á milli þess að hætta lánveitingum til félagsins og stöðva rekstur þess eða gera það gjaldþrota, og eiga þá víst nokkurt tap fyrir bankann, ellegar að halda áfram áhættusömum lánveitingum í von um batnandi hag félagsins. Þetta kom greinilega fram árin 1973 og 1978 þegar ákveðið var að bjarga félaginu. Það er skiljanlegt að banki vilji halda tryggð við gamalgróinn viðskiptavin og knýi hann ekki til uppgjafar eða gjaldþrots nema brýna nauðsyn beri til, en valið í þessum efnum er vandasamt.

Hafskip átti lengst af í harðri samkeppni við önnur íslensk kaupskipafélög um flutninga að og frá landinu. Enginn vafi leikur á að þessi samkeppni lækkaði flutningsgjöldin og varð þannig þjóðinni til hagsbóta. Út frá þessu sjónarmiði var eðlilegt að bankinn vildi halda Hafskipi á floti í lengstu lög, en Útvegsbankinn tefldi hagsmunum sínum í alltof mikla tvísýnu til þess að þetta viðhorf réttlæti gerðir hans.

Svo er málum háttað að bankastjórar Útvegsbankans sem og annarra ríkisbanka eru valdir á flokkspólitískum grundvelli. Sérhver bankastjóri að heita má hlýtur stöðu sína fyrir tilstyrk einhvers stjórnmálaflokks. Sama máli gegnir um bankaráðin eins og áður er frá skýrt. Í ríkisbönkunum ríkir þannig pólitískt valdajafnvægi. Þetta fyrirkomulag hefur það í för með sér að fyrirtæki með sterk

pólitísk sambönd eins og til dæmis Hafskip, eiga greiðari aðgang að fjármunum ríkisbankanna en hin, sem ekki njóta slíkra sambanda. Hin mikla fyrirgreiðsla, sem Hafskip hlaut í Útvegsbankanum, var því að hluta til af pólitískum rótum runnin, þar sem bankastjórunum var ætlað að þjóna kerfinu. Í þessu sambandi er rétt að vekja athygli á því að bankaeftirlitið segir um skuldir Hafskips við Útvegsbankann í skýrslu frá miðjum októbermánuði 1985: "Ljóst er að bankaleg sjónarmið hafa ekki ráðið þróun þessa skuldamáls." Hins vegar lætur bankaeftirlitið ósagt hvaða sjónarmið voru lögð hér til grundvallar, en það voru greinilega ekki heilbrigð viðskiptasjónarmið.

Í framhaldi af þessu skal vakin athygli á, að það tíðkast nokkuð hjá ríkisbönkunum að fleyta áfram stórum, illa stæðum, atvinnufyrirtækjum, sem hafa fjölda manns í vinnu og njóta stuðnings margra hagsmunaaðila, sem eiga mikið undir því að reksturinn haldi áfram. Þær ákvarðanir bankastjóra Útvegsbankans að halda sífellt áfram lánveitingum til Hafskips í stað þess að stöðva þær þegar við átti kunna að eiga rót sína að rekja til þess, að bankastjórarnir hafi ekki treyst sér til að standa gegn þeim pólitíska þrýstingi úr ýmsum áttum, sem þeir áttu von á að beitt yrði til björgunar fyrirtækinu og rekstri þess. Pólitískt ríkisbankakerfi ýtir undir þau viðhorf bankastjórnenda að meta ekki allar lánafyrirgreiðslur út frá hreinum peningalegum sjónarmiðum.

Svo sem reifað er hér að framan hafa bankastjórarnir í Útvegsbankanum ýmsar málsbætur, sem draga úr sök þeirra á örlagaríkum mistökum. Það kann einnig að milda sök bankastjóranna, ef réttur reynist sá

grunur, sem fram kemur í bréfi ríkissaksóknara til rannsóknarlögreglunnar dags. 7. maí 1986 að Hafskipsmenn hafi blekkt bankann með vísvitandi röngum upplýsingum á árunum 1984 og 1985.

Nefndin leggur engan dóm á fyrrgreindar grunsemdir ríkissaksóknara. Þar verður sannleikurinn að koma síðar í ljós, þegar rannsókn Hafskipsmálsins utan valdsviðs nefndarinnar er lokið. En hér er á tvennt á líta. Að öðru leytinu, ef bankinn hefði fylgst gaumgæfilega með málum Hafskips og aflað sér sjálfstæðra upplýsinga varð blekkingum naumast við komið. Að hinu leytinu hafa vísvitandi blekkingar aðeins að hluta til getað valdið mistökum bankastjóranna.

2.10. BANKAEFTIRLIT OG ÞINGKJÖRNIR ENDURSKOÐENDUR.

Samkvæmt 10. gr. laga nr. 10/1961 um Seðlabanka Íslands hefur bankinn með höndum eftirlit með starfsemi banka, sparisjóða og innlánsdeilda samvinnufélaga. Þessi starfsemi Seðlabankans nefnist bankaeftirlitið. Hlutverk þess er samkvæmt tilgreindu lagaákvæði að fylgjast með því að innlánsstofnanir fylgi lögum og reglum. Bankaeftirlitinu er heimilt að gera athugasemdir, ef það telur hag eða rekstur innlánsstofnunar óheilbrigðan, en slíkar athugasemdir skulu tilkynntar ráðherra þegar í stað. Innlánsstofnun er skylt að láta bankaeftirlitinu í té reikninga sína og aðrar upplýsingar, sem óskað er eftir. Einnig er bankaeftirlitinu heimilt að rannsaka bókhald og eignir innlánsstofnana, hvenær sem ástæða þykir til.

Í 30. gr. reglugerðar fyrir Seðlabanka Íslands nr. 52/1962 segir að fulltrúi bankaeftirlitsins skuli koma í innlánsstofnun til eftirlits svo oft sem þurfa þykir, en þó aldrei sjaldnar að jafnaði en annað hvert ár. Með nýrri reglugerð fyrir Seðlabankann nr. 809/1981, sbr. 1. mgr. 23. gr. hennar, eru fyrirmælin um að koma í innlánsstofnun eigi sjaldnar en annað hvert ár felld niður. Jafnframt eru með 3. mgr. 23. gr. þessarar nýju reglugerðar settar ítarlegri reglur en áður um meðferð athugasemda bankaeftirlitsins, en málsgreinin hljóðar svo:

> "Telji bankaeftirlitið, að innlánsstofnun hafi brotið í bága við lög og reglur, eða efnahagur eða rekstur stofnunar sé með öðrum hætti óheilbrigður, skal eftirlitið koma athugasemdum eða ábendingum á framfæri við stjórnendur og endurskoðendur stofnunarinnar. Bankaeftirlitið leggur skýrslu um eftirlit sitt fyrir bankastjórn

Seðlabankans, þar sem m.a. sé getið um athugasemdir eða ábendingar, sem framvæmd eftirlitsins kann að hafa gefið tilefni til og um svör stjórnenda hlutaðeigandi stofnunar. Bankastjórn ákveður, hvort einstakar skýrslur skuli sendar viðskiptaráðherra ásamt tillögum bankastjórnar um frekari málsmeðferð. Athugasemdir banka-eftirlitsins um óheilbrigðan hag og rekstur stofnunar, ásamt tillögum bankastjórnar um frekari málsmeðferð, skulu sendar viðskiptaráðherra."

Með nýjum lögum um Seðlabanka Íslands nr. 36/1986 eru sett fyllri ákvæði um bankaeftirlitið en áður hafa gilt. Þessi lög tóku gildi 1. nóvember 1986.

Sérstakur forstöðumaður hafði daglega stjórn bankaeftirlitsins á hendi og að jafnaði var einum af bankastjórum Seðlabankans falið að fylgjast með málefnum bankaeftirlitsins fyrir hönd bankastjórnarinnar allrar. Bankaeftirlitið hefur haft óbundnar hendur um val á eftirlits-verkefnum, en auk þess gat bankastjórnin beðið um sérstakar athuganir.

Bankaeftirlitið hefur á liðnum árum haft mikil afskipti af málefnum Útvegsbankans og gert heildarúttektir á stöðu bankans auk þess sem úttekt hefur verið gerð á fjárhagsstöðu og viðskiptum einstakra aðila við bankann. Þannig var gerð grein fyrir viðskiptum Hafskips við bankann í heildarúttekt á bankanum í mars 1975 og í nóvember 1978 og auk þess var sérstök athugun gerð á viðskiptum félagsins við bankann í okt./nóv. 1977.

Auk þess fékk bankaeftirlitið í hendur yfirlit frá Útvegsbankanum í marsmánuði 1980 yfir skuldastöðu Hafskips, en sá þá ekki ástæðu til að kanna það mál frekar. Á árinu 1985 gerði bankaeftirlitið þrívegis ítarlega könnun á skuldastöðu Hafskips við Útvegsbankann, þ.e. í júlí, í september og í október. Þessar athuganir bankaeftirlitsins voru þó of seint á ferðinni til þess að koma að verulegu gagni. Í öllum þessum athugunum var fundið að því hvernig að útlánamálum af hálfu bankans var staðið, ekki einungis í viðskiptum við Hafskip heldur einnig nokkuð almennt um útlánastarfsemi bankans, sbr. upphaf kafla nr. 2.4. Um starf bankaeftirlitsins, að því er snertir eftirlit í bankanum skal hér vísað til greinargerðar bankaeftirlitsins til viðskiptaráðherra og skýrslu viðskiptaráðherra um afskipti bankaeftirlitsins af málefnum Útvegsbankans, sem lögð var fram á Alþingi 25. mars 1986.

Með endurteknum afskiptum sínum af viðskiptum bankans varaði bankaeftirlitið sterklega við þróun samskipta Hafskips og bankans. Á árunum 1977 - 1980 voru helstu athuganirnar gerðar og í framhaldi af þeim áttu sér stað viðræður milli bankastjórna Seðlabankans og Útvegsbankans, bæði um heildarvanda bankans og að einhverju leyti einnig um vandamál einstakra viðskiptamanna. Þá voru gerðar ráðstafanir af hálfu Útvegsbankans til eflingar útlánaeftirliti og loks átti sér stað endurskipulagning á rekstri Hafskips á þessum árum. Allar þessar aðgerðir í málefnum bankans og félagsins á árunum 1977 - 1980 hafa án efa gefið ástæðu til að ætla, að viðskipti þessara aðila mundu í framtíðinni leiðast inn á braut eðlilegra viðskipta, þar sem bankaleg sjónarmið fengju notið sín betur en áður. En reynslan hefur nú sýnt að fyllsta ástæða var til af hálfu bankaeftirlitsins að fylgjast

áfram með þessum viðskiptum. Í ljósi þess má segja að eftirtekt veki, að engin afskipti skuli höfð af viðskiptum bankans og félagsins á tímabilinu frá mars 1980 til júlí 1985, einkum og sér í lagi þar sem bankaeftirlitinu var kunnugt um þá áhættu sem bankinn tók í þessum viðskiptum. Sérstaklega má benda á, að haustið 1984 fékk Seðlabankinn vitneskju um mikla greiðsluerfiðleika Hafskips vegna áhrifa þeirra á stöðu Útvegsbankans. Þessi vitneskja átti að gefa Seðlabankanum tilefni til að láta bankaeftirlitið kanna stöðu Útvegsbankans og Hafskips. Ef bankaeftirlitið hefði þá látið til skarar skríða hefði að öllum líkindum mátt draga úr þeim áföllum, er síðar komu fram.

Þegar á heildina er litið hefur bankaeftirlitið sýnt bæði skarpskyggni og vandvirkni í þeim athugunum, sem það hefur gert, og hvað eftir annað varað sterklega við þróun mála í samskiptum Hafskips og Útvegsbankans. Á hinn bóginn verður að gagnrýna bankaeftirlitið fyrir það að hafa aldrei á tímabilinu frá því í marsmánuði 1980 og þar til í júlímánuði 1985, eða í meira en fimm ár, skoðað skuldastöðu Hafskips við Útvegsbankann.

Stjórnendur bankans fengu þær athugasemdir, sem bankaeftirlitið gerði, og það var þeirra að framkvæma breytingar og gera þær leiðréttingar sem færðu viðskiptin í eðlilegan farveg. Hins vegar hafa ítrekaðar athugasemdir, álit og tillögur bankaeftirlitsins um fjárhagsstöðu bankans, rekstur hans og stöðu mála gagnvart einstökum lánþegum ekki borið tilætlaðan árangur. Heimildir eða skyldur Seðlabankans og bankaeftirlitsins til þess að grípa frekar inn í rekstur bankans en gert var voru ekki fyrir hendi samkvæmt gildandi lögum á þeim tíma.

Í 15. gr. laga nr. 12/1961 um Útvegsbanka Íslands segir, að reikningar bankans skuli endurskoðaðir af tveimur endurskoðendum, sem Alþingi kýs hlutbundinni kosningu til tveggja ára í senn. Í lögunum eru ekki gerðar neinar kröfur um faglega menntun þessara manna. Reglugerð bankans, sbr. 43. - 45. gr., kveður nánar á um hlutverk endurskoðenda. Þar kemur meðal annars fram, að endurskoðendur skuli hafa stöðugt eftirlit með rekstri bankans, rannsaka reikninga hans og bera saman við bækurnar og við sjóð bankans og eignir. Þeir skulu að minnsta kosti tvisvar á ári fyrirvaralaust sannreyna hvort eignir bankans séu fyrir hendi, en hliðstæð rannsókn skal fara fram í útibúum bankans eigi sjaldnar en einu sinni á ári. Verði endurskoðendur þess varir að vanræksla eigi sér stað í einhverju eða þá að nauðsynlegar endurbætur þurfi að gera, þá skulu þeir benda bankastjórn og bankaráði á það og gera tillögu um endurbætur. Ennfremur skulu þeir gefa skýrslu um störf sín til bankaráðs og ráðherra, og skal hún fylgja ársreikningi bankans, svo og endranær þegar þeim þykir ástæða til.

Endurskoðendur Útvegsbankans hafa skýrt svo frá að starfskjör þeirra og starfsaðstaða gefi ekki tilefni til umfangsmikilllar endurskoðunar. Þeir hafi fyrst og fremst beint athygli sinni að útibúum bankans, en síður að aðalbankanum þar sem starfandi eru bæði lögfræðingadeild og hagdeild. Endurskoðendurnir könnuðu sjóði bankans og aðrar eignir og þar með talin veðskuldabréf og tryggingarbréf. Athugasemdir bankaeftirlitsins varðandi Útvegsbankann og viðskiptamenn hans voru ekki sendar þeim fyrr en eftir að ný reglugerð um Seðlabankann, nr. 809/1981, tók gildi og hafi í fyrsta skipti reynt á það í júlí 1985 þegar viðskipti við Hafskip voru könnuð.

Rétt er að skoða starfshætti og starfsskyldur þingkjörinna endurskoðenda Útvegsbankans með þau áföll í huga, sem bankinn hlaut af viðskiptunum við Hafskip. Ljóst er að það er ekki í verkahring endurskoðenda að líta eftir því hverjum bankinn lánar og hversu háar fjárhæðir hver lánþegi fær. Aftur á móti er það spurning, hvort endurskoðendur eigi að kanna raungildi veða og annarra trygginga, sem bankinn tekur. Venjan var að athuga einungis nafnverð tryggginganna, þ.e. þær fjárhæðir sem tilgreindar voru í tryggingaskjölum, en ekki raungildi þeirra eigna, sem tryggingarnar tóku til. Þessi vinnubrögð voru í samræmi við það, sem tíðkast hefur hjá þingkjörnum endurskoðendum annarra ríkisbanka.

Meginhlutverk endurskoðenda Útvegsbankans var að ganga úr skugga um að bókhaldið sýndi rétta mynd af því, sem fram hafði farið í bankanum. Sérþekkingu til mats á raungildi eigna, er bankinn tók að veði, höfðu endurskoðendurnir ekki til að bera, og því verða þeir ekki ásakaðir fyrir að láta slíkt mat undir höfuð leggjast.

Endurskoðunarmálin horfa öðruvísi við nú eftir að viðskiptum Hafskips og Útvegsbankans lauk. Með lögum um viðskiptabanka nr. 86/1985, sem tóku gildi 1. janúar 1986, eru gerðar strangari kröfur um endurskoðun. Endurskoðun hjá ríkisviðskiptabanka skal samkvæmt lögunum gerð af tveimur skoðunarmönnum, sem Alþingi kýs, og að auki skipar ráðherra skoðunarmann, sem er löggiltur endurskoðandi, eða endurskoðunarstofu. Skoðunarmennirnir eiga auk almennrar endurskoðunar að athuga greiðslu-tryggingar útlána eða önnur atriði, sem veikt geta fjárhagslega stöðu hlutaðeigandi banka. Þá er í lögunum sagt að hjá viðskiptabanka skuli starfa endurskoðunardeild, sem annast innri endurskoðun bankans, en slík deild hefur ekki starfað hjá Útvegsbankanum.

3. STAÐA ÚTVEGSBANKANS Í BANKAKERFINU.

Náin tengsl einstakra banka við einstaka atvinnuvegi setja mjög sterkan svip á íslenska bankakerfið. Ástæður þessa eru eflaust margslungnar. Getum má leiða að því, að á síðari áratugum hafi skortur á lánsfé ýtt undir stofnun fleiri banka og forystumenn einstakra atvinnugreina viljað með því liðka fyrir lánveitingum til sinnar atvinnugreinar. Tengsl Útvegsbankans við aðalatvinnuveg landsmanna, sjávarútveginn, eru nátengd atvinnusögu landsmanna. Tilkoma erlends fjármagns með stofnun Íslandsbanka lagði grundvöll undir tækni-byltingu í fiskveiðum. Útvegsbanki Íslands hf. var reistur á rústum Íslandsbanka 1930, en með lögum nr. 34/1957 var bankinn gerður að ríkisbanka. Allar götur frá 1930 hefur hlutverk Útvegsbankans verið, samkvæmt lögum, að bankinn skyldi sérstaklega styðja sjávar-útveg, iðnað og verslun landsmanna. Vert er að veita athygli, að sjávarútvegur er nefndur fyrstur atvinnuveganna, sem bankanum er ætlað að styðja. Saga bankans, lög um bankann og nafn hans, allt ber þetta að sama brunni, þ.e. að áhersla er lögð á að bankinn þjóni fyrirtækjum í sjávarútvegi.

Hér að framan var getið um tengsl banka við einstaka atvinnuvegi. Til að varpa ljósi á það samband, er í töflu 8 sýnd staða lán-veitinga, þar með talið endurlánað erlent lánsfé, til atvinnuveganna í árslok 1985.

TAFLA NR. 8.

Lánveitingar, skipt á atvinnuvegi, þar með talið endurlánað erlent lánsfé í árslok 1985. Fjárhæðir eru í milljónum króna.

	Landsb. Ísl.	Útvegsb. Ísl.	Búnaðarb. Ísl.	Iðnaðarb. Ísl.	Versl.b. Ísl.	Samv.b. Ísl.	Alþýðu-bankinn	Spari-sjóðir	Samtals
Sjávar-útvegur	9.313	3.444	649	8	3	205	3	257	13.882
Land-búnaður	1.888	18	1.811	12	2	284	7	148	4.170
Verslun	4.327	1.426	1.503	476	569	423	68	606	9.398
Iðnaður	3.262	644	856	868	42	46	64	517	6.299
Annað	6.528	2.482	2.403	1.140	522	1.142	514	2.770	17.501
	25.318	8.014	7.222	2.504	1.138	2.100	656	4.298	51.250

Af töflunni má sjá, að lánveitingar Landsbanka Íslands námu um helmingi alls lánsfjár í árslok 1985. Útvegsbanki Íslands lánaði 15 - 16% lánsfjárins en Búnaðarbankinn um 14%. Af heildarlánveitingum bankakerfisins komu um 27% í hlut sjávarútvegsins. Landsbanki Íslands lánaði um 67% af því lánsfé, sem lánað var til sjávarútvegsins, en Útvegsbanki Íslands um 25%. Samtals stóðu því bankarnir tveir að baki um 92% af lánveitingum til sjávarútvegsins. Lánveitingar Útvegsbankans til sjávarútvegsins námu um 43% af heildarlánveitingum bankans í árslok 1985. Lánveitingar Búnaðarbankans til landbúnaðar námu um 25% af lánveitingum bankans. Lánveitingar Iðnaðarbankans til iðnaðar námu um 35% af lánveitingum Iðnaðarbankans en lánveitingar Verslunarbankans til verslunar námu 50% af lánveitingum þess banka.

Í skýrslum bankaeftirlits Seðlabanka Íslands um athuganir, sem gerðar voru á Útvegsbanka Íslands 1975, 1978 og 1980, er vikið að lánveitingum til aðila í sjávarútvegi. Í þeim öllum kveður við sama tón. Í skýrslunni frá 1978 segir t.d.:

> "Bankaeftirlitið vill leggja á það áherslu, að Útvegsbankinn hefur í reynd engar þær skyldur að ræka við sjávarútveg eða aðra viðskiptaaðila, að hann neyðist til fjárráðstafana, sem ekki fá staðist frá bankalegu sjónarmiði. Óheppileg sérhæfing í útlánadreifingu, eins og áður er getið, hefur leitt til a) lausafjárkreppu b) afleitrar rekstrarafkomu og c) lélegrar eiginfjárstöðu."

Þess má geta að lánveitingar Útvegsbankans til sjávarútvegs sem hlutfall af heildarlánveitingum voru nálægt 60% árin 1975, 1978 og 1980.

Í árslok 1980 samþykkti ríkisstjórnin sérstakar aðgerðir til styrktar Útvegsbankanum. Auk beins fjárstuðnings úr ríkissjóði var um að ræða nokkurn flutning á viðskiptum sjávarútvegsfyrirtækja frá Útvegsbankanum til annarra innlánsstofnana. Nú getur það verið eðlilegt áhyggjuefni yfirstjórnar bankamála á Íslandi, að bankar séu sérhæfðir. Afkoma getur verið mismunandi hjá einstökum atvinnugreinum frá ári til árs, sem aftur getur haft óheppileg áhrif á stöðu banka, sem mjög er tengdur hlutaðeigandi atvinnugrein. Einnig getur smæð banka verið áhyggjuefni, þar sem fyrirtæki geta verið það stór, að bankinn hafi ekki burði til að veita þá fyrirgreiðslu, sem stærð fyrirtækisins krefst. Þessar ástæður munu fyrst og fremst hafa legið að baki umræðum um að sameina Útvegsbankann og Búnaðarbankann, þegar um það var rætt á árunum upp úr 1970. En tilvitnunin í skýrslu bankaeftirlitsins og stuðningurinn við Útvegsbankann gefur meira til kynna, en að sérhæfing í bankakerfinu og smæð banka sé óheppileg. Sú staðreynd, að viðskipti fyrirtækja í sjávarútvegi voru færð frá Útvegsbankanum til annarra innlánsstofnana í þeim tilgangi að bæta afkomu Útvegsbankans, gefur tilefni til að draga þá ályktun, að ekki hafi verið eins hagkvæmt að lána til sjávarútvegs og annarra atvinnugreina.

Ef meta á af sanngirni aðstæður Útvegsbankans til að fara eftir ábendingum bankaeftirlitsins, er nauðsynlegt að hafa samhengið aðeins víðara en kemur fram í skýrslum þess. Í riti próf. Ólafs Björnssonar um sögu Íslandsbanka hf. og Útvegsbanka Íslands (bls. 160 - 164) er komið inn á nokkur lykilatriði í vandamálum Útvegsbanka Íslands.

Þar segir m.a.:

"Á dögum Íslandsbanka, eða fram að heimskreppunni á 4. áratugnum, var það ekki talið hlutverk ríkisvaldsins að veita sjávarútvegi eða öðrum atvinnugreinum fjárhagslegan stuðning." "En eftir síðari heimsstyrjöld verður hér veruleg stefnubreyting. Hér eftir er það talin a.m.k. siðferðileg skylda ríkisins að sjá til þess, með viðeigandi ráðstöfunum í efnahagsmálum, að tryggja rekstrargrundvöll "undirstöðu" - atvinnuveganna, þ.e. landbúnaðar og sjávarútvegs."

Í riti sínu víkur Ólafur Björnsson víða að því, að stjórnvöld hafi um ýmiss konar leiðir að velja, þegar þörf hefur verið á að tryggja rekstrargrundvöll atvinnugreinarinnar. Í því skyni að auka tekjur sjávarútvegs hafa helst komið til greina gengisbreytingar eða uppbætur á útflutningsverð. Báðum þessum leiðum fylgja ákveðin vandkvæði eins og verðhækkanir innanlands eða skattaálögur. Því er eðlilegt að stjórnvöld leiti annarra ráða til að tryggja rekstrargrundvöll útvegsins. Kemur þá helst til greina lækkun tilkostnaðar. Þar er einkum tveggja kosta völ, lækkun skattálagna og/eða lækkun vaxta. Eftir lok síðari heimsstyrjaldar hafa stjórnvöld oft gripið til efnahagsaðgerða til að tryggja rekstrargrundvöll sjávarútvegsins. Mikilvægur þáttur í þeim aðgerðum hefur verið að tryggja útveginum sem hagstæðust lánskjör. Lágir útlánsvextir leiða til lágra innlánsvaxta, ef bankastarfsemi á geta þrifist, en lágir innlánsvextir draga úr sparifjármyndun. Því hefur verið erfitt að tryggja nægjanlegt lánsfé ekki síst á tímum neikvæðra raunvaxta, en það ástand hefur ríkt langtímum saman frá síðari heimsstyrjöld. Síðan segir í fyrrgreindu riti eftir próf. Ólaf Björnsson.

"En jafnhliða því, að stefna stjórnvalda hefur verið sú að halda vöxtum niðri vegna þarfa atvinnuveganna, ákveður löggjöfin um Seðlabankann frá 1961 að hlutverk Seðlabankans sé í fyrsta lagi það, "að annast seðlaútgáfu og vinna að því, að peningamagn í

umferð og lánsfé sé hæfilegt miðað við það að verðlag sé stöðugt og framleiðslugeta atvinnuveganna sé hagnýtt á sem fyllstan og hagkvæmastan hátt," sbr. 3. gr. 1. nr. 10 um Seðlabanka Íslands frá 1961. Þetta lagaákvæði hefur stjórn Seðlabanka Íslands túlkað þannig gagnvart viðskiptabönkum og öðrum innlánastofnunum, að þeim beri að takmarka útlán sín við það, sem þeim berst af innlánsfé, en lántökur í Seðlabankanum komi ekki til greina nema í undantekningartilvikum og þá aðeins um skemmri tíma. Ekki verður sagt að þessi túlkun sé óeðlileg. Til þess að framfylgja þessu gagnvart innlánastofnunum hefur Seðlabankinn því ákveðið svo háa vexti af yfirdráttarlánum, er þessar stofnanir kynnu að taka, að þeim er fjárhagslega ókleift að fjármagna útlán sín þannig. Þessi mótsögn í þeirri stefnu, sem þannig hefir verið mörkuð af stjórnvöldum er kjarni þess vandamáls, sem viðskiptabankar og aðrar lánastofnanir hafa um alllangt skeið átt við að etja. Alveg sérstaklega á þetta við um Útvegsbankann, þar sem lánveitingar til sjávarútvegs hafa verið meginhlutverk hans."

Til viðbótar því, sem hér er sagt, má geta þess, að auk lánskjara hafa stjórnendur viðskiptabankanna til skamms tíma ekki heldur ráðið upphæðum mikilvægra lána til sjávarútvegsins, t.d. afurðalána. Góð aflabrögð gátu því leitt til mikils útstreymis fjár frá viðskiptabönkunum án þess að bankastjórar einstakra banka réðu þar nokkru um. Í því sambandi verður þó að hafa í huga endurkaup Seðlabankans vegna þeirra lánveitinga. Þá má einnig geta útstreymis fjár vegna olíuviðskipta, þegar illa árar hjá útgerðinni. Ef útgerðarfyrirtæki fær ekki olíu vegna greiðsluerfiðleika, getur atvinnulíf jafnvel heils bæjarfélags stöðvast. Slíkar kringumstæður hljóta mjög að reyna á viðskiptabanka olíufélaganna þar með talið Útvegsbankann.

Ef horft er til þess, að um langt skeið hafa stærstu útibú Útvegsbankans verið í helstu verstöðvum landsins og að Alþingi hefur hvað eftir annað kosið fulltrúa í bankaráð Útvegsbankans frá útgerðarstöðum, fulltrúa sem hafa næman skilning á hvar skórinn kreppir að í atvinnumálum slíkra staða og ennfremur þegar litið er til sögu og uppruna Útvegsbankans, þá er ljóst, að erfitt getur reynst að feta þá leið, sem bankaeftirltið bendir á, þ.e. að beina viðskiptum í meira mæli til annarra atvinnuvega en sjávarútvegs.

Þótt það væri verðugt rannsóknarefni að sýna í tölum grundvöll lánsviðskipta við einstaka atvinnuvegi t.d. sjávarútveginn á mismunandi tímabilinum, verður ekki farið út í það hér. Slík athugun væri til hliðar við meginverkefni nefndarinnar og yrði of umfangsmikil. Umræður um framtíð Útvegsbanka Íslands hafa skotið upp kollinum af og til í tæpa tvo áratugi. Það vekur athygli, að í þeim umræðum hefur mjög lítið borið á umfjöllun um opinber afskipti af vaxtakostnaði á lánum til atvinnuveganna. Sjávarútvegur er og verður um langt skeið mikilvægasti atvinnuvegur landsmanna. Gera má ráð fyrir sveiflum í aflabrögðum, markaðsverði og afkomu. Slíkar sveiflur geta haft áhrif á atvinnustig ekki síst úti á landsbyggðinni þar sem atvinnulíf er mjög háð sjávarútvegi, en atvinnuleysi er sennilega mesti ógnvaldur allra ríkisstjórna. Sem stendur er vextir frjálsir, og raunvaxtastefna ríkjandi. Verður það til frambúðar, eða er hætta á að stjórnvöld grípi til þess ráðs, þegar illa árar, að ætla viðskiptabönkunum að leysa hluta vandans með lækkun vaxta á ákveðnum lánum til sjávarútvegsins?

Ástæðan fyrir því að staða Útvegsbanka Íslands í bankakerfinu er gerð hér að umtalsefni er tvíþætt. Annars vegar að Útvegsbankinn er samtengdur og háður hinni almennu efnahagsstefnu stjórnvalda og að þær aðstæður hafa m.a. leitt til veikrar eiginfjárstöðu Útvegsbankans. Hins vegar hlýtur að vera afar mikilvægt að sýna mikla varkárni í útlánum og vera sérstaklega á varðbergi gagnvart ónógum tryggingum, þar sem ekki þarf stóran skell til að banki með veika eiginfjárstöðu riði til falls.

4. ÖNNUR RANNSÓKNAREFNI.

4.1. ÞÁTTUR ALBERTS GUÐMUNDSSONAR.

Í greinargerð með frumvarpi til laga um nefnd til að kanna viðskipti Útvegsbanka Íslands og Hafskips segir svo m.a.:

> "Sérstakur þáttur í rannsókn þessa máls lýtur að ásökunum sem beinst hafa að iðnaðarráðherra nýverið í þá veru að hann hafi misnotað aðstöðu sína sem formaður bankaráðs Útvegsbankans til að greiða fyrir viðskiptum Hafskips hf."

Albert Guðmundsson, núverandi iðnaðarráðherra og fyrrum fjármálaráðherra, var stjórnarformaður Hafskips á tímabilinu frá 11. maí 1979 til 10. júní 1983. Ennfremur átti hann sæti í bankaráði Útvegsbankans og var jafnframt formaður þess frá 1. janúar 1981 til 2. júní 1983, en hann tók við embætti fjármálaráðherra 26. maí 1983. Þannig er ljóst að Albert Guðmundsson var um tveggja og hálfs árs skeið samtímis formaður bankaráðs Útvegsbankans og stjórnarformaður Hafskips, sem var einn af stærstu lánþegum bankans. Þessi tvö hlutverk fóru illa saman að margra dómi, meðal annars var þetta gagnrýnt á Alþingi.

Almennt eiga ráðamenn að forðast að komast í þá aðstöðu að vera á sama tíma í fyrirsvari fyrir tvo aðila, sem geta lent í hagsmunaárekstri, en það getur augsýnilega hent þegar um lánveitanda og lánþega er að ræða. Eigi fer vel á því að fulltrúar skuldaranna stjórni bankastofnun. Á þessum forsendum liggur beint við að gagnrýna Albert Guðmundsson fyrir það að gefa kost á sér til setu í bankaráði Útvegsbankans án þess að víkja úr stjórn Hafskips. En sökin er ekki fyrst og fremst hans heldur Alþingis, sem kaus

hann í bankaráðið vitandi um stöðu hans hjá Hafskipi, en Albert Guðmundsson og aðrir bankaráðsmenn urðu sjálfkjörnir í ráðið. Síðan hnykkti viðskiptaráðherra á þessari andvaralausu kosningu með því að skipa Albert Guðmundsson formann bankaráðsins.

Tekið skal fram að hér er ekki um einsdæmi að ræða. Það hefur komið fyrir áður að fyrirsvarsmenn mestu skuldunautanna hafi átt sæti í bankaráði hlutaðeigandi ríkisbanka.

Vandamál Hafskips voru aldrei rædd í bankaráði Útvegsbankans á því tímabili, sem Albert Guðmundsson sat þar. Þetta gæti stafað af tillitssemi bankastjóranna. Þeir hafi forðast að setja bankaráðsformanninn í vanda. En þetta þarf ekki að vera rétt skýring. Árum saman var aldrei minnst á Hafskip í bankaráði meðan Albert Guðmundsson var utan þess.

Það má skoða málið frá annarri hlið og spyrja: Fjallaði Albert Guðmundsson um viðskiptin við Útvegsbankann á stjórnarfundum Hafskips? Það gerðist ótvírætt einu sinni, en það var á stjórnarfundi hjá Hafskipi 29. júlí 1982. Þar samþykktu allir stjórnarmenn félagsins, sem sóttu fundinn, umsókn um lán til Útvegsbankans að fjárhæð USD 2,1 milljónir. Í þessu tilviki hefði miklu betur farið á því að Albert Guðmundsson hefði setið hjá við atkvæðagreiðsluna.

Sem stjórnarformaður Hafskips undirritaði Albert Guðmundsson nokkur tryggingarskjöl til bankans á meðan hann var bankaráðsformaður. Þetta verður naumast talið ámælisvert þar sem hann hafði ekkert lagt til málanna um innihald þessara skjala.

Aðrar skjalfestar heimildir um hugsanleg áhrif Alberts Guðmundssonar á viðskipti Hafskips og Útvegsbankans hafa ekki komið fram.

Þegar litið er til lánveitinga Útvegsbankans til Hafskips verður ekki séð að fyrirgreiðsla bankans við félagið aukist miðað við starfsumfang þess á bankaráðsárum Alberts Guðmundssonar. Á þessum árum var hins vegar slakað á hagsmunagæslu bankans, t.d. kröfum um raungildi veða.

Því verður ekki á móti mælt, að Albert Guðmundsson komst í alveg sérstaka aðstöðu til áhrifa á samskipti Útvegsbankans og Hafskips. Þar með er ekki sagt, að hann hafi misnotað þessa aðstöðu, þótt hann sjálfur telji sig "fyrirgreiðslureddara", og nefndin dragi þá staðhæfingu út af fyrir sig ekki í efa. Ekkert hefur komið á daginn, sem bendir til þess að Albert Guðmundsson hafi beitt áhrifum sínum í Útvegsbankanum til hagsbóta fyrir Hafskip. Bankastjórarnir, sem á umræddu tímabili störfuðu í Útvegsbankanum, hafa allir lýst því yfir, að Albert Guðmundsson hafi aldrei farið þess á leit við þá, að þeir veittu félaginu fyrirgreiðslu.

Eigi verður séð að Albert Guðmundsson hafi á því skeiði, er hann var bæði bankaráðsformaður og stjórnarformaður, fylgst neitt að ráði með vinnubrögðum framkvæmdastjóra Hafskips og annarra ráðamanna varðandi reikningsskil og verðmat skipa. Hann telur þetta tímabil hafa verið blómaskeið Hafskips, en það er mikill misskilningur eins og fram kemur í þessari skýrslu.

Á hitt er að líta að staða Alberts Guðmundssonar sem bankaráðsformanns og stjórnarformanns var almennt til þess fallin að styrkja stöðu Hafskips hjá Útvegsbankanum með óbeinum áhrifum án þess að hann, sem þar að auki var áhrifamikill maður í þjóðfélaginu, þyrfti að beita sér persónulega.

Um stöðu Alberts Guðmundssonar sem bankaráðsmanns vísast að öðru leyti til kaflans um Yfirstjórn Útvegsbankans - skyldur og ábyrgð, eftir því sem við á.

4.2. REYKVÍSK ENDURTRYGGING HF.

Sumarið 1981 eignuðust þáverandi framkvæmdastjórar Hafskips, Ragnar Kjartansson og Björgólfur Guðmundsson, ásamt eiginkonum sínum, samtals 37% hlutabréfa í Reykvískri endurtryggingu hf. Jafnframt tóku þeir Ragnar og Björgólfur sæti í stjórn félagsins og voru þar í meirihluta þar sem stjórnarmenn voru þrír. Var Ragnar Kjartansson stjórnarformaður en Björgólfur Guðmundsson meðstjórnandi. Að svo komnu máli leituðu þeir Ragnar og Björgólfur eftir því að koma á tryggingaviðskiptum milli Hafskips og Reykvískrar endurtryggingar.

Á stjórnarfundi hjá Hafskipi 13. ágúst 1981 var rætt um vátryggingamál. Þar skýrði Ragnar Kjartansson frá viðræðum beggja framkvæmdastjóra félagsins við Reykvíska endurtryggingu. Á þessum fundi kom fram, að framkvæmdastjórarnir höfðu persónulega gerst aðilar að tryggingafélaginu. Jafnframt upplýsti stjórnarformaður Hafskips, Albert Guðmundsson, að þessi tilhögun mála væri gerð í samráði við hann. Á þessum fundi var engin ályktun gerð um tryggingamálin.

Vátryggingamál Hafskips voru aftur tekin fyrir á stjórnarfundi 21. september 1981. Þar kom fram tillaga um að Hafskip gengi til samstarfs við Reykvíska endurtryggingu einkum á þann veg að kaupa hlut í tryggingafélaginu. Ýmsar fyrirspurnir voru bornar fram á fundinum varðandi persónulega þátttöku framkvæmdastjóranna í Reykvískri endurtryggingu og fyrirhugaða samninga milli félaganna. Eftir ítarlegar

umræður var ákveðið að fresta þátttöku Hafskips í Reykvískri endurtryggingu en taka málið fyrir á næsta fundi til frekari umfjöllunar. Í reynd var mál þetta ekki tekið fyrir aftur á stjórnarfundi, en framkvæmdastjórar Hafskips gerðu upp á sitt eindæmi samning um skipatryggingar við Reykvíska endurtryggingu, sem tók gildi 1. október 1981, og lét stjórn Hafskips það kyrrt liggja.

Til viðskiptanna við Reykvíska endurtryggingu, sem á þessum tíma tók að sér frumtryggingar, var stofnað með þeim hætti haustið 1981 að Hafskip óskaði eftir tilboðum í skipatryggingar til eins árs hjá tveimur aðilum en það voru annars vegar Reykvísk endurtrygging og hins vegar Almennar Tryggingar hf., sem áður hafði verið skipt við. Tilboð Reykvískrar endurtryggingar reyndist mun hagstæðara og var það samþykkt. Mismunur tilboðanna grundvallaðist á mismunandi endurtryggingamörkuðum erlendis, sem keppinautarnir höfðu að bakhjarli. Reykvísk endurtrygging byggði á franska markaðinum en Almennar Tryggingar á hinum breska.

Málin þróuðust þannig að Hafskip hélt áfram að tryggja skip sín hjá Reykvískri endurtryggingu allt þar til Hafskip varð gjaldþrota, en auk þess bættust við gámatryggingar á árinu 1984. Þetta voru mikil viðskipti út frá sjónarmiði Reykvískrar endurtryggingar, sem var lítið tryggingarfélag, og urðu þau til þess að efla hag félagsins. Nærri lætur að á þessum árum hafi um það bil 1/6 hluti af iðgjaldatekjum Reykvískrar endurtryggingar komið frá Hafskipi. Jafnframt þessum viðskiptum átti Hafskip veruleg tryggingaviðskipti við önnur vátryggingafélög.

Samskipti Hafskips og Reykvískrar endurtryggingar voru rannsökuð ítarlega af skiptaráðendum og löggiltum endurskoðendum, er störfuðu á þeirra vegum. Ennfremur voru þau athuguð af Rannsóknarlögreglu ríkisins og bústjórum í þrotabúi Hafskips. Því eru ekki efni til að rannsóknarnefndin, sem að hluta hefur skoðað þetta mál sjálfstætt, fjalli um þessi viðskipti í einstökum atriðum, heldur fyrst og fremst með þeim hætti að láta í ljós álit sitt á því, hvort hér sé í höfuðatriðum um heilbrigð og eðlileg viðskipti að ræða eða ekki.

Viðskipti Hafskips og Reykvískrar endurtryggingar bera óneitanlega sterkan keim af því að Ragnar Kjartansson og Björgólfur Guðmundsson sitja beggja megin við samningaborðið. Á árinu 1984 þegar Hafskip átti í miklum erfiðleikum vanrækti félagið greiðslur iðgjalda til Reykvískrar endurtryggingar. Þessi vanskil urðu langt umfram það, sem eðlilegt getur talist. Á síðari hluta ársins 1985 þegar Hafskip átti í enn meiri erfiðleikum snerist dæmið hins vegar við. Þá borgaði félagið ört niður skuldir sínar við Reykvíska endurtryggingu. Þetta var sýnilega gert til að forða Reykvískri endurtryggingu frá taphættu, ef Hafskip yrði að þola gjaldþrot. En það var fleira sérstakt við þessi viðskipti. Á árinu 1984 tók Reykvísk endurtrygging á sig ábyrgð á skuld Hafskips við erlent gámaleigufyrirtæki, en losnaði þó undan þeirri ábyrgð um síðir. Í febrúarmánuði 1985 gaf Reykvísk endurtrygging út tvö skuldabréf til Hafskips að fjárhæð samtals 5 milljónir króna, en bréf þessi voru sett Útvegsbankanum að handveði. Í septembermánuði 1985 var þessum bréfum skilað en Útvegsbankinn fékk í staðinn skuldabréf frá öðrum aðila. Öll þessi viðskipti voru því marki brennd, að þau áttu sér stað milli skyldra aðila þar sem gagnkvæm greiðasemi sat í fyrirrúmi fyrir eðlilegum viðskiptaháttum.

Á tveimur síðustu mánuðum ársins 1985 skoðaði Tryggingaeftirlitið viðskipti Hafskips og Reykvískrar endurtryggingar. Niðurstaðan varð sú, að ekki væri tilefni til athugasemda. En þess ber að gæta að Tryggingaeftirlitið skoðaði málið fyrst og fremst með hagsmuni tryggingafélagsins í huga og leiddi hjá sér að víkja að nánum tengslum þessara aðila.

Eftir að Hafskip varð gjaldþrota reis upp ágreiningur milli þrotabúsins og Reykvískrar endurtryggingar um endanlegt uppgjör iðgjalda og tjóna. Allar horfur eru á, að þessi ágreiningur leysist með samkomulagi.

Þegar litið er í heild á tryggingaviðskipti Hafskips og Reykvískrar endurtryggingar, sem stóðu yfir í fjögur ár, er alls ekki hægt að fullyrða að þessi viðskipti hafi verið Hafskipi óhagstæð. Þvert á móti voru þau áreiðanlega hagstæð fyrir Hafskip í upphafi. Miklu erfiðara er meta þetta þegar líður á tímabilið. Tryggingar og tjónauppgjör eru flókin mál og í raun ógerningur að segja til um það með nokkurri vissu hvaða tryggingakjara Hafskip hefði notið, ef félagið hefði ekki endurnýjað samninginn við Reykvíska endurtryggingu, en það var gert árlega. Það bendir þó til þess að tryggingakjörin hafi verið fremur hagstæð, að Eimskipafélag Íslands hélt áfram tryggingum hjá Reykvískri endurtryggingu á þeim skipum, er keypt voru af þrotabúi Hafskips. Samt sem áður er það aðfinnsluvert að framkvæmdastjórar Hafskips, Ragnar Kjartansson og Björgólfur Guðmundsson, báru ekki samninginn við Reykvíska endurtryggingu upp til staðfestingar

á stjórnarfundi hjá Hafskipi, þar sem þeir sjálfir voru ekki hæfir til að ráða þessu máli til lykta fyrir Hafskips hönd sökum tengsla við Reykvíska endurtryggingu. Jafnframt hefði stjórn Hafskips þurft að fá allar upplýsingar um þessi tengsl, og eiga þess kost að fela öðrum en framkvæmdastjórum sínum að fara með tryggingaviðskipti við Reykvíska endurtryggingu.

Svo sem áður er getið eignuðust þeir Ragnar Kjartansson og Björgólfur Guðmundsson stóran hlut í Reykvískri endurtryggingu sumarið 1981. Ennfremur tóku þeir sæti í stjórn félagsins og þágu stjórnarlaun. Þeir eignuðust og allstóran hlut í Líftryggingafélaginu Verði hf. sem stofnað var 1984, og Staðarstað hf., sem stofnaður var 1985, en bæði þessi félög voru stofnuð að tilhlutan Reykvískrar endurtryggingar sem samstarfsfélög. Öll hlutabréf sín í ofangreindum þremur félögum seldu þeir Ragnar og Björgólfur vorið 1986 með góðum hagnaði, enda hafði Reykvísk endurtrygging eflst mjög meðan þeir áttu hlut í félaginu, meðal annars vegna viðskiptanna við Hafskip.

Líklega hafa allir aðilar hagnast á þessum viðskiptum og því ekki ástæða til að amast við þeim. Það viðgengst í veruleikanum að skyldir aðilar eiga með sér viðskipti og að menn nota aðstöðu og sambönd sér til ávinnings. Slíkt sætir fremur öfund en ámæli. En það breytir því ekki í þessu tilviki að ströngustu leikreglur viðskiptalífsins voru ekki í heiðri hafðar.

4.3. ÍSLENSKA SKIPAFÉLAGIÐ HF.

Hinn 17. nóvember 1985 var Íslenska skipafélagið hf. stofnað af fimm einstaklingum. Stofnendurnir voru allir velunnarar Hafskips. Tveir þeirra voru í stjórn Hafskips en einn þeirra var lögfræðingur Hafskips. Hlutafé Íslenska skipafélagsins var ein milljón króna og ekkert af því innborgað í peningum. Tilgangur félagsins samkvæmt stofnsamningi var rekstur skipa og farmflutningar, kaup og sala fasteigna, lánastarfsemi og umboðsviðskipti. Íslenska skipafélagið var stofnað að undirlagi Útvegsbankans. Raunverulegur tilgangur félagsins var að reyna að bjarga Hafskipi og Útvegsbankanum út úr ógöngum með því að kaupa meginhlutann af eignum Hafskips á háu verði og forða þannig Hafskipi frá gjaldþrotaskiptum en bæta jafnframt veðstöðu Útvegsbankans. Þáttur í þessum ráðagerðum var að bægja frá hættunni á því að kaupskipin, sem verið höfðu í eigu Hafskips, yrði kyrrsett í erlendum höfnum vegna skulda.

Daginn eftir að Íslenska skipafélagið var stofnað, eða 18. nóvember 1985, keypti félagið svonefndar Íslandssiglingar Hafskips, þ.e. kaupskipin fjögur ásamt ýmiss konar tækjum og búnaði, svo og viðskiptavild og aðstöðu fyrir 15 milljónir dollara. Kaupverðið átti Íslenska skipafélagið að greiða með yfirtöku á skuldum Hafskips við Útvegsbankann. Í þessum kaupsamningi milli félaganna var ákvæði um að vinna skyldi sameiginlega að því, að hluthafar í Hafskipi gætu orðið hluthafar í hinu nýja félagi. Kaupandi gerði samninginn með fyrirvara um að viðunandi samningar næðust, að hans mati, um greiðslu kaupverðsins við Útvegsbanka Íslands innan eins mánaðar, ella mætti rifta

þessum kaupsamningi.

Útvegsbankinn tók hlutabréfin í Íslenska skipafélaginu að handveði hinn 26. nóvember 1986 til tryggingar skuldbindingum við bankann. Jafnframt veittu hluthafarnir bankanum fullt umboð til að ráðstafa hlutabréfunum, hvort heldur með sölu eða veðsetningu. Þá gaf bankinn samtímis út yfirlýsingu um að hann mundi halda Íslenska skipafélaginu skaðlausu af eðlilegum rekstrarútgjöldum. Af þessu er ljóst að Útvegsbankinn hafði öll ráð félagsins í hendi sér.

Það var rás atburðanna, sem leiddi til stofnunar Íslenska skipafélagsins. Í því skyni að komast hjá gjaldþroti reyndi Hafskip haustið 1985 að selja Eimskipafélagi Íslands meginhlutann af eignum sínum. Eftir nokkurt þóf slitnaði upp úr þessum viðræðum. Ágreiningur varð einkum um það hvernig meta ætti aðstöðu og viðskiptavild Hafskips til söluverðs svo og um gildi samningsins, ef Hafskip gæti ekki afstýrt gjaldþroti.

Um það leyti sem samningaumleitunum við Eimskipafélag Íslands var að ljúka án árangurs tóku fulltrúar hluthafa í Hafskipi upp viðræður við Samband ísl. samvinnufélaga. Meginhugmyndin að baki þeim viðræðum var að sameina í einu hlutafélagi, Skipadeild SÍS og Íslandssiglingar Hafskips. Til að gera þetta mögulegt þurfti að skilja Íslandssiglingarnar frá Hafskipi og fá þeim nýja staðfestu um stundarsakir. Var Íslenska skipafélaginu ætlað að gegna þessu hlutverki.

Eftir stofnun Íslenska skipafélagsins héldu viðræður við SÍS áfram. Að því var stefnt að stofna nýtt hlutafélag með 60% aðild Skipadeildar

SÍS en 40% aðild Íslenska skipafélagsins eða hluthafanna í Hafskip. Viðræðurnar komust ekki á það stig að rætt væri um verðmæti skipa og annarra eigna, og SÍS gaf aldrei í skyn að meta ætti eignir Íslenska skipafélagsins á því verði, sem þær höfðu verið keyptar. Viðræðunum lauk 23. nóvember 1985 þegar stjórn Sambands ísl. samvinnufélaga samþykkti að hafna þessum fyrirætlunum.

Nú stóð Íslenska skipafélagið eitt uppi með Íslandssiglingarnar, sem það rak frá 18. nóvember 1985. Skipafélagið ætlaði sér þegar hér var komið að auka hlutaféð upp í 200 milljónir króna og halda siglingunum áfram, og var það hugmyndin, að þetta aukna hlutafé kæmi frá hluthöfum Hafskips. Uppi höfðu verið ráðagerðir um að gefa hluthöfum Hafskips kost á að eignast hlutabréf í Íslenska skipafélaginu með bréfaskiptum á þann veg að láta af hendi hlutabréf sín í Hafskipi en fá í staðinn hlutabréf í Íslenska skipafélaginu. Með hliðsjón af hlutafélagalögum voru þessar ráðagerðir óskiljanlegar, þótt hluthafarnir væru að sjálfsögðu fúsir til að skipta á verðlausum pappírum fyrir aðra pappíra, sem kunnu þó að vera einhvers virði. En þessum fyrirætlunum var aldrei hrundið í framkvæmd.

Þegar hér var komið réðst framhaldsrekstur Íslenska skipafélagsins af því, sem Útvegsbankinn gerði. Bankinn taldi rekstrargrundvöll félagsins ótraustan og áætlanir um hlutafjáraukningu ekki raunhæfar og neitaði því skipafélaginu um lánveitingar og aðra fyrirgreiðslu. Þar með voru dagar Íslenska skipafélagsins taldir. Íslenska skipafélagið rifti kaupunum við Hafskip 5. desember 1985 og hætti rekstri, en daginn eftir var Hafskip tekið til gjaldþrotaskipta. Í kjölfar þessara atburða reis upp mikill fjármálaágreiningur milli þrotabús Hafskips og Íslenska skipafélagsins. Kröfur og gagnkröfur voru

settar fram, og eru þau deiluefni ekki til lykta leidd.

Stofnun Íslenska skipafélagsins, sem Útvegsbankinn stóð á bak við, var örvæntingartilraun af hálfu bankans til að draga verulega úr tapi sínu af viðskiptunum við Hafskip og jafnframt tilraun til að forða Hafskipi frá gjaldþroti. Á þeim tíma gerðu menn sér einhverjar vonir um að eftir kaup Íslenska skipafélagsins á Íslandssiglingunum gæti Hafskip komið nýrri skipan á fjármál sín með nauðasamningum. Til þess bendir líka greiðslustöðvun sú, sem Hafskip fékk hjá skiptaráðanda 18. nóvember 1985. En þetta reyndist tálvon og gjaldþrotinu varð ekki afstýrt.

Tilraunin með Íslenska skipafélagið fór út um þúfur og bar margt til, viðræðuslit af hálfu SÍS, kyrrsetning m.s. Skaftár í Antwerpen og gjaldþrot Hafskips. Höfuðveilan í öllu þessu ráðabruggi með Íslenska skipafélagið var þó sú, að Útvegsbankinn gat ekki vænst þess að fá einn að njóta alls andvirðis Íslandssiglinganna, sem var 15 milljónir dollara, en það var út af fyrir sig mjög hátt verð og naumast raunhæft. Verulegur hluti af þessari fjárhæð var fyrir aðstöðu og viðskiptasambönd, en Útvegsbankinn átti ekki tilkall til þessara verðmæta umfram aðra kröfuhafa Hafskips, þó að hann hefði veð í skipum og tækjum félagsins.

Útvegsbankinn gerði sér alltaf grein fyrir því að eignir Hafskips færu á lágu verði, ef félagið yrði gert gjaldþrota. Því væri skynsamlegast, ef hætta þyrfti rekstrinum, að selja meðan starfsemin væri í fullum gangi. Svo sem málum var komið um miðjan nóvember 1985 mátti

búast við því, að þeir sem höfðu áhuga á að kaupa eignir Hafskips, mundu halda að sér höndum og bíða eftir því, að gjaldþrotið yrði að veruleika. Til að sporna gegn þessu var Íslenska skipafélaginu hleypt af stokkunum og látið kaupa meirihlutann af eignum Hafskips. Í framkvæmd hafði þessi hugmynd marga annmarka, sem að lokum gerðu hana að engu, og sætir það furðu að mönnum skyldi detta í hug, að með stofnun Íslenska skipafélagsins væri hægt að forða Hafskipi undan gjaldþroti. Líklega tapar Útvegsbankinn 20 - 30 milljónum króna á tilveru Íslenska skipafélagsins. Á hinn veginn gat stofnun þessa félags minnkað tap bankans vegna gjaldþrots Hafskips um 100 - 150 milljónir króna, ef framvinda mála hefði öll orðið á annan og betri veg.

5. NIÐURLAG.

Í lögum nr. 119/1985 er lagt fyrir rannsóknarnefndina að athuga hvort lánafyrirgreiðsla Útvegsbankans til Hafskips hafi verið í eðlilegu samræmi við starfsumfang fyrirtækisins, eiginfjárstöðu þess og tryggingar fyrir skuldum. Athuganir þessar og niðurstöður liggja fyrir í einstökum köflum skýrslunnar. Niðurstöður eru í stuttu máli þær, að lánafyrirgreiðslan við Hafskip var hvorki í eðlilegu samræmi við starfsumfang fyrirtækisins né eiginfjárstöðu þess og að tryggingum fyrir skuldum var mjög ábótavant. Því má bæta við að lánafyrirgreiðslan var heldur ekki í eðlilegu samræmi við eiginfjárstöðu Útvegsbankans.

Þróun viðskiptanna er rakin í þessari skýrslu. Meginástæðan fyrir því að viðskiptin fóru svo mjög úr skorðum var tvíþætt. Annars vegar var það mikill aðgæsluskortur af hálfu Útvegsbankans ásamt veilum í ríkisbankakerfinu. Hins vegar var það mikil og vaxandi lánsfjárþörf Hafskips. Félagið jók sífellt umsvifin þrátt fyrir ört versnandi efnahag. Með þessum umsvifum sýndu ráðamenn félagsins óraunsæja bjartsýni, en þeim tókst lengi vel að dylja raunverulega afkomu félagsins með vinnubrögðum, sem ekki voru í samræmi við eðlilega viðskiptahætti. Síðustu árin voru þessi viðskipti orðin bankanum ofviða.

Með lögum nr. 119/1985 er ennfremur lagt fyrir nefndina að kanna aðra viðskiptalega þætti málsins, sem hún teldi þurfa athugunar við, þó ekki þeim atriðum, sem unnin eru af opinberum rannsóknaraðilum lögum

samkvæmt. Hér er það lagt á vald nefndarinnar að ákveða rannsóknarefnið innan tiltekinna marka, en þessi mörk eru þó ekki glögg á sumum sviðum. Nefndin tók þann kost að beina könnun sinni að því, sem hún taldi mikilvægast að skoða í þessum efnum án þess að bregðast þeim fyrirmælum laganna að hraða störfum eftir föngum. Rannsóknarefninu á þessum vettvangi eru gerð skil í köflum 3 og 4 í skýrslu þessari.

Um endanlegt tap Útvegsbankans af viðskiptunum við Hafskip verður ekkert fullyrt fyrr en skiptum á þrotabúinu lýkur.
Bankaeftirlit Seðlabanka Íslands áætlar að tap þetta nemi um það bil 600 milljónum króna. Er sú áætlun ekki fjarri lagi þegar tekið er mið af kröfulýsingu bankans á hendur þrotabúinu og undirtektum bústjóra eða skiptastjóra. En vakin skal athygli á því að eftir stendur að útkljá ýmis fjármálaleg ágreiningsefni milli búsins og bankans, þar á meðal ágreining um gildi ýmissa veðtrygginga. Aðrir aðilar en bankinn, sem eiga lögmætar kröfur á hendur þrotabúinu,munu einnig tapa stórfé. Þar við bætist tap hluthafanna. Þessir aðilar munu einnig standa í málaferlum við þrotabúið út af ýmis konar ágreiningsefnum. Því er sýnt að dómsrannsóknir og dómar eru framundan á þessu sviði. Þegar allt er skoðað er ósennilegt að heildartap af gjaldþrotinu verði undir einum milljarði króna.

Málefni Hafskips og Útvegsbankans, einkum þó hlutur Hafskips og ráðamanna þess, hafa sætt ítarlegri rannsókn hjá skiptaráðanda og Rannsóknarlögreglu ríkisins. Rannsóknargögnin eru nú hjá ríkissaksóknara og er beðið ákvörðunar hans um ákæru. Af þeirri ákvörðun gætu sprottið umfangsmikil málaferli með viðeigandi rannsóknum fyrir dómi.

Af framangreindu er ljóst að þessi skýrsla verður einungis einn þáttur þeirra víðtæku rannsókna, sem fram fara á gjaldþroti Hafskips og afleiðingum þess.

Reykjavík, 6. nóvember 1986

Jón Þorsteinsson.
Brynjólfur I. Sigurðsson.
Sigurður Tómasson.