

Ed. 161. Frumvarp til laga

um ráðstafanir til stuðnings togaraútgerðinni.

Flm.: Jón Baldvinsson, Sigurjón Á. Ólafsson.

I. KAFLI

Um stofnun togaraútgerðarfélags.

1. gr.

Stofna skal, með aðstoð ríkisins, eftir því sem síðar segir í lögum þessum, hlutafélag til að reka togaraútgerð og hverskonar starfsemi, sem rekin er í sambandi við hana, svo sem hagnýtingu, verkun og sölu sjávarafurða og innkaup á vörum til útgerðarinnar. Tilgangurinn með stofnun félagsins er að koma þeim hluta togaraflotans, sem hætta er á, að rekstur ella myndi stöðvast á eða truflast verulega vegna efnahags- og rekstrarafkomu fyrirtækjanna, á sæmilegan fjárhagslegan grundvöll og tryggja áframhaldandi rekstur skipanna á sömu stöðum og undanfarið.

Togaraútgerðarfélagið skal eiga lögheimili og varnarþing í Reykjavík. Sé togari eða togarar, sem eru eign félagsins, gerðir út frá kaupstað eða kauptúni utan Reykjavíkur, skal félagið hafa þar útibú. Heimilt er þó atvinnumálaráðherra að ákveða, að á slíkum stöðum skuli stofna sjálfstæð hlutafélög til togaraútgerðar, í samræmi við ákvæði laga þessara, til þess að yfirtaka togara samkvæmt II. kafla laganna, sem þar hefir áður verið gerður út. Skal slíkt félag kennt við kaupstað þann eða kauptún, sem það á heimili í.

2. gr.

Hlutafé félagsins skal vera eigi minna en sem nemur einum þriðja hluta af matsverði eigna þeirra, sem félagið yfirtekur samkvæmt II. kafla laganna. Upphæð hluta skal vera 100, 500, 1000, 5000 og 10000 krónur. Hlutabréf skulu hljóða á handhafa. Engum hlut fylgja nein sérréttindi.

3. gr.

Hlutafjár skal aflað sem hér segir:

1. Með almennu úthóði hlutabréfa.
2. Þeir innlendir skuldheimtumenn, sem eiga rétt til greiðslu af andvirði eigna þeirra, sem félagið yfirtekur samkvæmt II. kafla laga þessara, skulu skyldir að taka hlutabréf í félaginu með nafnverði sem greiðslu á $\frac{1}{3}$ hluta af nefndri innieign sinni. Ákvæði þetta tekur þó ekki til kröfu eða afgangskröfu, sem er undir 1000 krónum.
3. Með framlagi ríkissjóðs. Skal framlag hans nema þeirri upphæð, sem á vantar að hlutafé samkvæmt 1. og 2. lið nemi fullri hlutafjárupphæð samkvæmt 2. gr.

4. gr.

Heimilt er ríkisstjórninni að taka handa ríkissjóði lán, allt að 2 milljónum króna, til greiðslu á hlutafjárframlagi samkvæmt lögum þessum, eða jafngildi þess í erlendri mynt.

Ef ríkisstjórnin telur það hentara, er henni heimilt að gefa út ríkisskuldabréf, er hljóða á handhafa, og má fjárhæð þeirra nema allt að 2 milljónum króna. Vextir af bréfunum skulu vera $4\frac{1}{2}\%$ á ári. Skulu þau gefin út í einum flokki og skal innleysa eigi minna en $\frac{1}{30}$ hluta þeirra á ári hverju, samkvæmt útdrætti, er notarius publicus í Reykjavík framkvæmir, í fyrsta sinn á árinu 1939. Fjármálaráðherra ákveður nánar um gerð bréfanna, fjárhæð þeirra, greiðslu vaxta, innlausn og annað, sem þurfa þykir.

Ofangreind ríkisskuldabréf skulu með nafnverði vera gildur gjaldeyrir til greiðslu á kröfum skuldheimtumanna, sem rétt eiga til greiðslu af andvirði eigna þeirra, sem félagið yfirtekur samkvæmt II. kafla laga þessara. Þó skal enginn skuldheimtumaður skyldur að taka ríkisskuldabréfin sem greiðslu á meira en $\frac{1}{3}$ hlutum af nefndri innieign sinni. Skylda þessi nær ekki heldur til kröfu eða kröfuafgangs, sem er undir 1000 krónum.

5. gr.

Heimilt er ríkisstjórninni að selja hlutabréf ríkissjóðs í félaginu, enda skal þá verja andvirði bréfanna til greiðslu á láni eða ríkisskuldabréfum samkv. 4. gr.

6. gr.

Á hluthafafundum skulu engar takmarkanir vera á atkvæðisrétti að því er hlutafé ríkissjóðs snertir.

7. gr.

Atvinnumálaráðherra kallar saman fyrsta aðalfund félagsins. Skal þá setja félaginu samþykktir.

II. KAFLI

Um rannsókn á hag togaraútgerðarfyrirtækja.

8. gr.

Á árinu 1937 skal fara fram rannsókn og mat á því, hvernig varið sé efnahag og rekstrarafkomu íslenskra togaraútgerðarfyrirtækja. Skal miða matsverð við sölu eigna í frjálsum viðskiptum.

9. gr.

Rannsókn og mat samkvæmt 8. gr. framkvæmir nefnd, skipuð 7 mönnum. Skulu 2 þeirra kosnir hlutfallskosningu af sameinuðu Alþingi, bankaráð Landsbanka Íslands og Útvegsbanka Íslands h/f tilnefna sinn manninn hvort, Alþýðusamband Íslands tilnefnir einn mann og togaraeigendur tilnefna einn, en hinn 7. skal tilnefndur af atvinnumálaráðherra, og sé sá formaður nefndarinnar.

Nefndin skal eiga óhindraðan aðgang að öllum gögnum og skilríkjum, sem nauðsyn ber til vegna matsins.

Þóknun nefndarmanna skal ákveðin af atvinnumálaráðherra og greidd úr rikissjóði.

10. gr.

Þegar að loknu mati gerir nefndin atvinnumálaráðherra nákvæma grein fyrir starfi sínu og niðurstöðum. Sérstaka skýrslu skal gefa um hvert það togaraútgerðarfyrirtæki, sem að dómi nefndarinnar er svo skuldum hlaðið, að fyrirsjáanlegt sé, að það geti ekki greitt þær að fullu, enda hafi fjárhagur þess versnað síðasta reikningsár, og vanskil orðið af þess hálfu á greiðslum afborgana eða vaxta af skuldum. Um slík fyrirtæki skal nefndin geta þess, hverjar séu aðaleignir þeirra, og hverjum og hve mikið þau skulda. Ennfremur hverjum af eignum þeirra sé heppilegt að hafa eignarrétt á fyrir félag það, sem um ræðir í I. kafla laganna, í sambandi við framhaldandi útgerðarstarfsemi. Allar slíkar eignir skulu metnar til peningaverðs af nefndinni, hver fyrir sig.

11. gr.

Togaraútgerðarfyrirtæki þau, sem svo er ástatt um sem í 10. gr. segir, skulu tekin til gjaldþrotaskipta, nema þau, að dómi nefndarinnar, hafi sett fullnægjandi tryggingar fyrir skuldum sínum eftir að mat fór fram.

12. gr.

Atvinnumálaráðherra hlutast til um, að nefndin haldi fund með skiptaráðanda og kröfuhöfum þeim, sem rétt eiga til greiðslu af andvirði þeirra eigna, er heppilegt þykir samkvæmt því, er segir í 10. gr., að renni til félags þess, sem um ræðir í I. kafla laganna. Skal þar um það samið, að hið nýja félag yfirtaki nefndar eignir fyrir matsverð nefndarmanna. Þó skulu kröfuhafar eiga kost á því, ef eigendur meiri hluta skuldanna óska þess, að verð eignanna sé metið af dómkvöddum mönnum, og er þeim þá skylt að hlíta því mati. Aðrar eignir fyrirtækjanna ganga til skipta samkvæmt lögum um gjaldþrotaskipti.

13. gr.

Sá hluti af kröfum skuldheimtumanna, sem greiðast skal af eignum þeim, sem hið nýja félag hefir yfirtekið, og ekki er greiddur á þann hátt, sem í 2. tölulið 3. gr. og 4. gr. segir, skal tryggður með veði í hlutaðeigandi eignum, þó þannig, að ekki raskist röð þeirra veða, sem við yfirtökuna hvíldu á eignunum. Afborganir af kröfum þessum er félaginu ekki skylt að greiða fyrr en eftir árslok 1939.

14. gr.

Nefndin hefir á hendi stjórnarstörf í hinu nýja félagi, unz félagsstjórn hefir verið kosin á fyrsta aðalfundi félagsins.

15. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Það er alkunnugt, að allmörg hin síðari ár hafa verið mjög erfið fyrir íslenzka togaraútgerð, eins og raunar fyrir sjávarútveginn allan. Valda þar að sjálfsgöðu miklu um hinir almennu örðugleikar á sölu saltfisksins vegna ástandsins í þeim löndum, sem voru aðalmarkaðurinn fyrir þessa vöru, svo sem Spánn og Ítalía. Þótt hin margháttaða nýhreytni í veiði-, sölu- og verkunaraðferðum, sem hafin hefir verið síðustu árin, aukning síldveiðanna og hetri hagnýting síldarinnar ásamt öflun nýrra markaða fyrir saltfisk hafi hætt upp að verulegu leyti óviðráðanlega minnkun saltfisksútflutningsins til okkar fornu höfuðmarkaða, þá vantar samt enn mikið á, að það skarð sé fyllt.

En auk þessara meginástæðna eru margar aðrar, sem eiga sinn þátt í því að auka á erfiðleika þessarar útgerðar. Útgerðarfyrirtækin eru mörg algerlega ofhlaðin skuldum og eiga oft löngum stundum allt í óvissu um það, hvort þau fái nægilegt rekstrarfé. Gerir slíkt að sjálfsgöðu allar framkvæmdir erfiðar. Stjórn þeirra er í margra höndum og misjafna, og samvinna milli hinna ýmsu útgerðarfyrirtækja lítil.

Með lögnum um skuldaskilasjóð vélbátaeigenda var vélbátáutveginum veitt mikilsverð hjálp til þess að losna við þær skuldir, sem á honum hvíldu umfram sannvirði eignanna, og komast á sémilegan fjárhagsgrundvöll. Hliðstæðar ráðstafanir er nauðsynlegt að gera vegna togaraútgerðarinnar, þótt ófært sé með öllu að fara þar sömu leiðir. Þar er um svo óskyld fyrirtæki að ræða, að slíkt væri hvorki eðlilegt né heppilegt. Vélbátáutvegurinn er yfirleitt rekinn þannig, að eigendur bátanna vinna sjálfir að útgerð þeirra á landi og sjó, oft með skylduliði sínu, og myndu því almenn eigendaskipti hafa haft í för með sér stórfellt rask á atvinnulífinu og atvinnumissi og hjargarleysi fyrir fjölda fólks, sem svipt hefði verið starfstækjum sínum og sinna.

Allt öðru máli er að gegna um togaraútgerðarfyrirtækin. Flest þeirra eru eign hlutafélaga, og eru ýmsir hluthafanna sémilega efnum búnir, þótt fjárhagur fyrirtækjanna sé í kalda koli. Minnstur hluti hluthafanna starfar nokkuð við útgerðina, svo að segja allt starfsfólk fyrirtækjanna á sjó og landi vinnur fyrir kaup eingöngu, án þess að eiga nokkuð í fyrirtækjunum eða hafa nokkur áhrif á stjórn þeirra og starfsemi. Eigendaskipti á þessum skipum valda því engu raski á atvinnulífinu, ef aðeins er tryggt, að skipin stöðvist eigi, heldur haldi rekstur þeirra áfram. Hinsvegar er enginn efi á því, að ef fyrirtækin lenda í algerðu fjárþroti án þess samtímis séu gerðar ráðstafanir til þess að tryggja áframhaldandi rekstur skipanna, þá hlýtur af því að leiða stórfellda atvinnuminnkun og fjárhagslegt tjón bæði fyrir einstaklingana og þjóðarheildina.

Um ýms íslensk togaraútgerðarfyrirtæki er það orðið vitanlegt, að þau skortir mjög á að eiga fyrir skuldum, og að þau hafa verið rekin með rekstrartapi undanfarið ár. Mun eigendum sumra fyrirtækjanna vera orðið skylt samkvæmt gjaldþrotaskiptalögnum að framselja fyrirtækin til skiptameðferðar. Þegar svo er komið, er dráttur á uppgerð fyrirtækjanna til ills eins. Af hálfu stjórnenda þeirra er drátturinn lögbrot, en eftir að í óefni er komið reyna þeir að fleyta fyrirtækinu áfram í lengstu lög. Þetta hefir aftur í för með sér sívaxandi skuldaaukningu, til hins mesta tjóns fyrir hankana og aðra lánardrottna. Eru mörg slík dæmi kunn

úr íslenskri útgerðarsögu, og hin stærstu töp bankanna, sem síðan hafa verið yfirfærð á ríkið, stafa einmitt frá fyrirtækjum, sem hafa verið látin ganga of lengi, eftir að vonlaust var orðið um, að þau gætu rétt við. Er hér um að ræða eina hina mestu og háskalegustu meinsemd í atvinnurekstri og bankastarfsemi þjóðarinnar.

Nú er það vitanlegt, að þegar hag fyrirtækja er svo komið, að vonlaust er orðið um, að þau geti greitt skuldir sínar að fullu, þá er það aðeins tímaspursmál, hvenær þau verða gerð upp. En við venjuleg gjaldþrot verður að jafnaði langvarandi truflun á rekstri atvinnutækja hlutaðeigandi fyrirtækis. Það er því hin mesta nauðsyn vegna alls þess fjölda manna, sem á atvinnu sína og afkomu undir rekstri togarafloðans, að til sé löggjöf, er komi í veg fyrir stöðvun á rekstri togaranna við það, að útgerðarfyrirtækin verða gjaldþrota.

Frumvarp það, sem hér liggur fyrir, er borið fram með framangreind sjónarmið fyrir augum. Samkvæmt því er það tilætlunin að koma þeim hluta togarafloðans, sem nú er ofhlaðinn skuldum, á samilega traustan fjárhagsgrundvöll og tryggja áframhaldandi rekstur hans með því að sameina öll skip og nauðsynleg útgerðartæki þeirra togarafyrirtækja, sem ekki geta starfað framvegis á heilbrigðan hátt, í eigu eins útgerðarfélags, er hafi yfir að ráða hlutafé, sem nemi eigi minna en þriðjung af verðmæti þeirra eigna, sem það yfirtekur og útgerðin þarfnast. Áhvilandi skuldir á eignunum mega því ekki nema meira en í hæsta lagi $\frac{2}{3}$ hlutum af verðmæti skipa og annara nauðsynlegra útgerðartækja.

Hlutaféð er atlazt til, að fengið sé með þeim hætti, að hlutabréfin séu boðin til sölu, og er þess þá sérstaklega að vanta, að bæir og kaupsún, sem skipin eru gerð út frá, og ef til vill eitthvað af starfsfólki við útgerðina kaupi hlutabréf, auk þeirra annara, er kynnu að vilja kaupa slík bréf. Ennfremur er til þess ætlazt, að kröfuhafar, sem munu aðallega vera bankarnir, taki greiðslu á $\frac{1}{3}$ hluta krafna sinna í hlutabréfum, og að ríkissjóður leggi svo fram það, sem á vantar, að nægilegt hlutafé sé tryggt. Bankarnir, og þar með ríkissjóður, bera í raun réttir nú þegar alla áhættu við rekstur þeirra fyrirtækja, sem ekki eiga fyrir skuldum. Virðist því í alla staði eðlilegra, að þeir, sem bluthafar, ráði stjórn þeirra og starfsháttum, en ekki svokallaðir eigendur, sem ekkert eiga lengur í fyrirtækjunum og því enga áhættu bera, en geta hirt gróðann, ef vel gengur.

Auk þess er það fullvíst, að með því að sameina í eitt stórt félag rekstur þeirra skipa, sem svo er ástatt um sem að framan greinir, má gera reksturinn bæði hagnanlegri og ódýrari en unnt er þegar skipin eru dreifð á margra hendur. Og slíkt félag myndi miklu fremur en einstaklingar telja sér skylt að taka tillit til hagsmuna þjóðarheildarinnar í starfsemi sinni og rekstri. Með stofnun slíks félags eru þeim fjölda fólks, sem hjá togarafyrirtækjunum vinnur, tryggðir atvinnumöguleikar áfram, þótt núverandi togarautgerðarfyrirtæki, fleiri eða færri, stöðvist, en þau verða að sjálfsögðu að blíta landslögum um uppgerð, þegar vonlaust er orðið um, að þau geti staðið í skilum.

Flutningsmenn eru að sjálfsögðu reiðubúnir til þess að ræða um breytingar á einstökum atriðum frv. þessa, ef með því fæst samkomulag um að ná höfuðtilgangi þess: að koma togarautgerðinni á samilega traustan fjárhagsgrundvöll og tryggja heilbrigðan rekstur hennar framvegis með almenningshag fyrir augum. Einnig eru þeir að sjálfsögðu reiðubúnir til þess að benda á leiðir til að sjá ríkissjóði fyrir fé til þess að standa straum af framlögum hans til fyrirtækisins. Má í því sambandi benda á, að láta mun nærri, að kola- og salttollur sá, sem útgerðin nú greiðir, myndi nægja til að standa straum af lántöku þeirri, sem frv. gerir ráð fyrir.

Um einstakar greinir frv. skal þessa getið:

Um 1. gr.

Gert er ráð fyrir því, að við útgerð þeirra togara, sem vegna skulda fyrirtækjanna verða að skipta um eigendur, taki hlutafélag, þar sem ríkið á helming til tvo þriðju hluta hlutabréfanna. Á það er lögð áherzla, að togararnir verði framvegis

gerðir út frá sömu stöðum og áður. Heimilað er að hafa fleiri félög en eitt, ef það þykir heppilegra en að hafa útibú.

Um 2. gr.

Hér er ákveðið, að hlutfé félagsins verði að upphæð minnst jafnt $\frac{1}{3}$ hluta matsverðs þeirra eigna, sem félagið yfirtekur til rekstrar. Að öðru leyti hvíla sem veð á eignunum $\frac{2}{3}$ hlutar af matsverði þeirra, sbr. 13. gr.

Um 3. gr.

Hér er sagt, hvernig hlutfjár er aflað. Ætlazt er til, að $\frac{1}{3}$ þess komi frá skuldheimtumönnum þeim, sem eiga að fá greiðslur af andvirði yfirtekinna eigna. Oftast myndu það vera veðhafar, og nær undantekningarlaust bankar landsins. Þá verða og hlutabréf boðin út, en að öðru leyti leggur ríkissjóður fram hlutféð.

Um 4. gr.

Hér er ákvæði um það, hvernig ríkið aflar sér fjár til hlutfjárframlags, og þarfnast ekki skýringar.

Um 5.—7. gr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um 8.—9. gr.

Rannsókn og mat samkvæmt þessum greinum á að ná til allra togara landsins. Mat skal einnig fara fram á öllum eignum hlutaðeigandi fyrirtækja.

Um 10.—11. gr.

Þegar svo er ástatt orðið fyrir fyrirtæki, sem lýst er í 10. gr., ber því skylda til samkv. 1. gr. 5. mgr. laga um gjaldþrotaskipti að gefa sig upp til gjaldþrotaskipta. Hér er því ekki verið að skylda menn til þess að framselja bú sín til skipta fram yfir það, sem skylt er eftir núgildandi lögum. Ef atvinnurekandi brýtur nefnda gr. gjaldþrotaskiptalaganna, varðar það hann refsingu eftir 39. gr. sömu laga. Er því full ástæða til þess, að eftirlit sé með því haft af hálfu hins opinbera, að menn brjóti ekki nefnt ákvæði.

Um 12. gr.

Liklegt má telja, að samkomulag verði um yfirtöku eignanna fyrir matsverð nefndarinnar, þar sem vart mun verða við aðra en bankana að eiga. Rétt þykir þó að gefa skuldheimtumönnum kost á mati dómkvaddra manna.

Um 13. gr.

Kröfur skuldheimtumanna skulu samkv. gr. tryggðar með veði í hlutaðeigandi eignum og standa afborgunarlausar til ársloka 1939. Mundi dráttur á greiðslu andvirðis einnig hafa átt sér stað, ef eignum hefði verið ráðstafað af skiptaráðanda á venjulegan hátt.

Um 14. gr.

Hér er ákveðið, að nefnd sú, sem framkvæmir matið, taki við eignunum og stjórn hinu nýja félagi til bráðabirgða, eða þangað til stjórn hefir verið kjörin á aðalfundi.