

1938. Samkvæmt því þykir rétt að vísa máli þessu sjálfkrafa frá dómi, en rétt þykir, að málskostnaður falli niður.

Guðmundur Jónsson borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt samdómendunum Eggert Kristjánssyni, löggiltum endurskoðanda, og Guðmundi Hjaltasyni skipstjóra.

Dómsorð:

Máli þessu er sjálfkrafa vísað frá dómi.

Málskostnaður fellur niður.

Mánudaginn 16. júní 1969.

Nr. 110/1969. **Hafsteinn Jóhannsson**

(Tómas Árnason hrl.)

gegn

Skiptaráðandanum í Kópavogi og

Birni Sveinbjörnssyni f. h. þrotabús

Stálskipasmiðjunnar h/f

(Björn Sveinbjörnsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Skiptamál.

Dómur Hæstaréttar.

Sigurgeir Jónsson, bæjarfógeti í Kópavogi, hefur kveðið upp hinn áfrýjaða úrskurð.

Áfrýjandi hefur, að fengnu áfrýjunarleyfi 11. júní 1969, skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu s. d. og krafist þess, að stefndu verði dæmt að greiða honum kr. 285.194.88 ásamt 7% ársvöxtum frá 24. janúar 1968 til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndu krefjast þess, að hinn áfrýjaði úrskurður verði staðfestur og áfrýjanda verði dæmt að greiða þeim málskostnað fyrir Hæstarétti.

Hinn 5. maí 1966 lánaði áfrýjandi Stálskipasmiðjunni h/f kr. 300.000.00 til bráðabirgða, og skyldi fjárhæð þessi ásamt

8% ársvöxtum endurgreiðast af fé því, sem Stálskipasmiðjan h/f átti ógildið hjá Flóabátnum Baldri h/f. Var atvinnu- og samgöngumálaráðuneytinu sem greiðsluadilja vegna Flóabátsins Baldurs h/f tilkynnt þetta samstundis. Kvaðst ráðuneytið eigi telja að óbreyttu ástandi nein vandkvæði á þessari ráðstöfun á nefndri innstæðu hjá því, ef um hana yrði að tefla.

Hinn 5. maí 1966 hafði áfrýjandi greitt Stálskipasmiðjunni h/f meira en umsamið smíðisverð skips þess, sem skipasmiðastöð þessi hafði í smíðum fyrir hann, og eftir þann tíma innti áfrýjandi af hendi til Stálskipasmiðjunnar allmiklar fjárhæðir, að því er séð verður, án tryggingar.

Stálskipasmiðjan h/f varð gjaldprotá hinn 17. október 1966. Af þeim sökum greiddi atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið innstæðu skipasmiðastöðvarinnar vegna Flóabátsins Baldurs h/f til skiptaráðandans í Kópavogi, kr. 285.194.88.

Með tilkynningu Stálskipasmiðjunnar h/f til atvinnu- og samgöngumálaráðuneytisins hinn 5. maí 1966 um greiðslu til áfrýjanda á innstæðu skipasmiðastöðvarinnar hjá ráðuneytinu vegna Flóabátsins Baldurs h/f stofnaðist áfrýjanda til handa veð í nefndri innstæðu, handveðsréttar eðlis. Handveðsréttarígildi þetta var sett til tryggingar láni, sem stofnað var á sama tíma. Var það gilt samkvæmt 20. gr. laga nr. 25/1929 um gjaldþrotaskipti, enda viðhafði áfrýjandi, eins og málavöxtum var háttað, eigi slíkt atferli, er firrti hann rétti til handveðsigildisins. Ber því að dæma hina stefndu til að greiða áfrýjanda hina kröfðu fjárhæð ásamt vöxtum og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem ákveðst kr. 60.000.00.

Dómsorð:

Stefndu, skiptaráðandinn í Kópavogi og Björn Sveinbjörnsson f. h. protabús Stálskipasmiðjunnar h/f, greiði áfrýjanda, Hafsteini Jóhannssyni, kr. 285.194.88 ásamt 7% ársvöxtum frá 24. janúar 1968 til greiðsludags og

svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, kr. 60.000.00.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lög-um.

Úrskurður skiptadóms Kópavogs 20. janúar 1969.

Mál þetta, sem tekið var til úrskurðar að loknum munnlegum flutningi þess, hinn 16. þ. m., hefur Tómas Árnason hæstaréttarlögmaður f. h. Hafsteins Jóhannssonar kafara, Narfastöðum í Melasveit, höfðað gegn þrotabúi Stálskipasmiðjunnar h/f í Kópavogi með bókun í skiptarétti Kópavogs hinn 2. september 1968 um, að hann sætti sig ekki við þá tillögu skiptaráðanda, sem þann dag var lögð fyrir skiptafund sem frumvarp að úthlutunargerð, að krafa Hafsteins að fjárhæð kr. 285.194.88 samkvæmt ávísun frá 5. maí 1966 greiðist sem almenn krafa úr þrotabúinu, heldur fái hann greiðslu fjárhæðar þessarar að fullu úr búinu utan skuldaraðar. Allir aðrir kröfuhafar í búinu, sem mættu á skiptafundi þessum, mótmæltu kröfu þessari, og varð samkomulag um, að málið yrði lagt undir úrskurð og að skiparáðandi sæi um, að haldið yrði uppi vörnum fyrir búið. Réð skiptaráðandi Björn Sveinbjörnsson hæstaréttarlögmann til að sjá um málið fyrir hönd þrotabúsins. Kom málið síðan fyrir rétt hinn 3. desember 1968 með framlagningu greinargerðar af hendi sóknaraðilja ásamt nokkrum öðrum skjölum, en í sama þinghaldi lagði lögmaður varnaraðilja einnig fram greinargerð og nokkur skjöl.

Forsaga máls þessa er sú, að á árinu 1961 var hlutafélagið Stálskipasmiðjan stofnsett í Kópavogi með 300.000.00 króna hlutfé. Á árinu 1963 smíðaði fyrirtækið fyrsta skip sitt, m/s Dímon, 25 lestin, en í október 1964 var hafin smíði á m/s Baldri, Flóabát fyrir Breiðafjörð, og lauk henni vorið 1966. Þriðja nýsmíði fyrirtækisins var bátur fyrir sóknaraðilja máls þessa, en á þeirri nýsmíði var byrjað síðsumars 1965. Þegar Baldri var hleypt af stokkunum, var bolur skips þess, sem byrjað hafði verið á fyrir Hafstein, að einhverju leyti smíðaður í skipasmiðastöðvarhúsinu fyrir innan Baldur. Var síðan haldið áfram með smíði skipsins fyrir Hafstein, svo sem nánar verður vikið að síðar, en Hafsteinn hafði, áður en verulegur skriður komst á smíði skips hans, greitt mikið fé inn til Stálskipasmiðjunnar h/f. (Hinn 31. desember 1965 kr. 3.011.553.99 samkvæmt reikningum Stálskipasmiðjunnar

h/f). Á árinu 1965 er gerður samningur við Þórð Óskarsson á Akranesi um nýsmíði nr. 4, og hafði hann greitt Stálskipasmiðjunni h/f kr. 2.960.000.00 hinn 31. desember 1965 upp í smíðina (þar af mun um helmingur hafa verið efni) samkvæmt reikningum Stálskipasmiðjunnar h/f. Hinn 17. október 1966 óskaði stjórn Stálskipasmiðjunnar h/f eftir gjaldþrotaskiptum á búi félagsins. Var úrskurður um gjaldþrotaskipti kveðinn upp samdægurs og innköllun til skuldheimtumanna gefin út sama dag. Hafði Hafsteinn Jóhannsson þá rétt áður sjálfur tekið skip sitt út úr skipasmiðastöðinni, ófullgert, og var síðan stofnað til sérstaks bæjarþingsmáls milli hans og búsins um eignarrétt að skipinu. Dæmdist Hafsteinn eigandi skipsins, og var einróma samþykkt á skiptafundi að áfrýja ekki þeim dómi. Samkvæmt frumvarpi því að úthlutunargerð, sem frammi liggur, reyndust eignir búsins að afloknum uppboðssölum vera kr. 3.439.891.56, en lýstar kröfur, sem ekki er ágreiningur um, kr. 14.061.023.61.

Málavextir eru að öðru leyti þessir: Með samningi, dags. 8. júní 1965 (rskj. nr. 8 í máli þessu), sömdu sóknaraðili, Hafsteinn Jóhannsson, og Stálskipasmiðjan h/f um smíði skips fyrir sóknaraðilja. Fyrir skipið fullsmíðað skyldi sóknaraðili greiða Stálskipasmiðjunni h/f kr. 5.070.000.00, en sjálfur skyldi sóknaraðili leggja til aðalvél skipsins með skrúfubúnaði, áttavita, talstöðvar, hjálparvél, vindudælur o. fl. hjálpartæki. Ákvæði var um breytingar samningsverðs vegna breytinga á kostnaði við vinnu og efni eftir nánari ákvæðum í smíðasamningi. Skipið skyldi afhenda fullbúið hinn 15. desember 1965, en um leið skyldi ljúka síðustu greiðslu fyrir smíðina. Svo sem að framan er frá greint, hafði verkkaupi (sóknaraðili í máli þessu) greitt í árslok 1965 upp í smíðina kr. 3.011.553.00, en smíði skipsins var þá mjög stutt á veg komin, þótt umsamin afhendingsdagur væri þá fyrir nokkru liðinn. Er þessi fjárhæð samkvæmt reikningum Stálskipasmiðjunnar h/f. Samkvæmt yfirliti sóknaraðilja á aðilja-skýrslu, sem lögð hefur verið fram í máli þessu á rskj. nr. 9, hafði hann fyrir 5. maí 1966 greitt Stálskipasmiðjunni samkvæmt smíðasamningi þeim, sem að framan er greint frá, kr. 5.492.825.00, en samkvæmt reikningsyfirliti Stálskipasmiðjunnar h/f á rskj. nr. 10 hafði Hafsteinn Jóhannsson fyrir hinn 5. maí 1966 greitt samtals kr. 5.498.255.00. Það er því ekki deila um, að fyrir 5. maí 1966 hafi Hafsteinn Jóhannsson verið búinn að greiða Stálskipasmiðjunni h/f tæplega 5½ milljón króna upp í skipið. Ljóst er af skjölum málsins, að því fór viðs fjarri, að skipið væri fullgert

um þetta leyti, en samkvæmt framburði Ólafs Hreiðars Jónssonar, fyrrverandi framkvæmdastjóra Stálskipasmiðjunnar, í bæjarþingi Kópavogs 5. júlí 1967 (rskj. nr. 12) taldi hann smíði skipsins nálægt hálfnaða um miðjan apríl 1966, en auk þess hafi þá þegar verið búið að kaupa nokkurt efni til framhalds smíðanna. Samkvæmt aðiljaskýrslu sóknaraðilja (rskj. nr. 9) var fyrirtækið (Stálskipasmiðjan h/f) raunverulega stopp í marz 1966 og honum þá ljóst, að peningar þeir, sem hann var þá búinn að greiða, hefðu að miklu leyti farið í Flóabátinn Baldur. Kemur það heim við framburð framkvæmdastjórans í bæjarþingi Kópavogs 5. júlí 1967, sem að framan er frá greint. Það verður því úr, að sóknaraðili lánar Stálskipasmiðjunni hinn 5. maí 1966 kr. 300.000.00 til að halda áfram smíði skipsins gegn því, að skuldari ávísi jafnframt á greiðslu þá, sem hann taldi sig eiga von á af framlagi ríkissjóðs til smíði Flóabátsins Baldurs, með 8% ársvöxtum af skuldinni. Hefur skuldaviðurkenningin verið lögð fram í máli þessu sem rskj. nr. 2. Í máli þessu er ekki deilt um gildi skuldaviðurkenningarinnar eða að féð hafi runnið til Stálskipasmiðjunnar h/f, heldur um það, hvort ávísun sú á greiðslu ríkissjóðs-framlags til Flóabátsins Baldurs skuli gilda eftir gjaldprot ávísandans, Stálskipasmiðjunnar h/f.

Sóknaraðili rökstyður kröfu sína um að fá ávísunarfjárhæðina greidda utan skuldaraðar úr búinu ásamt vöxtum og málskostnaði með því, að hann hafi orðið löglegur eigandi að innstæðu Stálskipasmiðjunnar h/f hjá ríkissjóði, að svo miklu leyti sem til þyrfti, til að hann fengi lánið endurgreitt og innstæðan hrykki til, þegar forstjóri Stálskipasmiðjunnar h/f gaf fyrirmæli um, að féð skyldi greiðast til hans, og samgöngumálaráðuneytið lofaði, að svo skyldi gert. Það hafi gerzt samtímis, að hann greiddi af höndum kr. 300.000.00 og eignaðist ávísun á innstæðu hjá samgöngumálaráðuneytinu. Hann kveður viðskipti þessi eðlileg í alla staði, þar sem það viðgengst mjög, að ávísanir af ýmsu tagi séu notaðar í skiptum manna. Þess vegna verði ávísun þessi ekki heimfærð undir hugtakið óvenjulegur gjalddeyrir í 19. gr. laga nr. 25/1929. Hann kveðst álíta, að forstjóri Stálskipasmiðjunnar h/f hafi ekki vitað betur en að félagið ætti fyrir skuldum um þessar mundir og því síður hafi vakað fyrir honum nein ívilnun til handa honum. Hann kveðst hafa haft fulla ástæðu til að ætla, að Stálskipasmiðjan h/f ætti fyrir skuldum. Bæði hafi fyrirtækið miklar eignir, að því er virtist, og auk þess hafi fyrirtækið virzt vera virt, sem skýrast hafi komið fram í því, að Flóabáturinn

Baldur h/f trúði því fyrir smíði skips, en auk þess hafi Stjórnarráðið verið svo mikið viðriðið samningana um smíðina og framkvæmd hennar, að eðlilegt væri, að maður í hans aðstöðu teldi ekki athugavert að skipta við slíkan aðilja. Rekstrarfjárskortur hafi verið svo almennur um þetta leyti, að ekkert einsdæmi væri, þótt Stálskipasmiðjan h/f ætti í rekstrarfjárörðugleikum.

Auk framangreindrar skuldaviðurkenningar og ávísunar á rskj. nr. 2 hafa þessi gögn verið fram lögð til stuðnings kröfu sóknaraðilja:

1. Bréf Stálskipasmiðjunnar h/f, dags. 5. maí 1965, til samgöngumálaráðuneytisins, þar sem frá því er skýrt, að Hafsteinn Jóhannsson hafi þann dag lánað Stálskipasmiðjunni h/f kr. 300.000.00 til bráðabirgða og að fé þetta ásamt 8% vöxtum greiðist til baka af þeirri upphæð, sem Stálskipasmiðjan h/f eigi ógreidda hjá Flóabátnum Baldri h/f, og óskist fjárhæðin greidd til Tómasar Árnasonar hæstaréttarlögmanns (vegna Hafsteins Jóhannssonar).

2. Bréf Kristins Gunnarssonar hæstaréttarlögmanns, dags. 23. ágúst 1968, til Tómasar Árnasonar hæstaréttarlögmanns, þar sem staðfest er, að um það leyti, sem Hafsteinn Jóhannsson lánaði Stálskipasmiðjunni h/f kr. 300.000.00, sbr. yfirlýsingu félagsins hinn 5. maí 1966, hafi þeir hæstaréttarlögmennirnir ræðzt við og Tómas þá spurt, hvort ekki mundi vera í lagi, að þetta lán yrði endurgreitt af innstæðu skipasmíðastöðvarinnar hjá Flóabátnum Baldri h/f vegna smíði Flóabáts, en Kristinn svaraði því til, að hann teldi ekki nein vandkvæði á því að óbreyttu ástandi, ef um innstæðu yrði að ræða. Jafnframt er tekið fram, að eftir uppkvaðningu gerðardóms út af smíði skipsins hafi skipasmíðastöðin reynzt eiga ógreidda talsverða fjárhæð, sem afhent hafi verið skiptaráðandanum í Kópavogi, þar sem Stálskipasmiðjan h/f hafi þá verið orðin gjaldþrota. Samkvæmt bréfi samgöngumálaráðuneytisins til bæjarfógetans í Kópavogi (á rskj. nr. 5) reyndist innstæðan vera með vöxtum kr. 285.194.88, og var hún send bæjarfógetanum sem skiptaráðanda þann dag vegna gjaldþrots Stálskipasmiðjunnar h/f.

3. Hinn 3. desember 1968 kom Kristinn Gunnarsson hæstaréttarlögmaður fyrir dóm sem vitni í sambandi við mál þetta. Kom þar fram, að vitnið hafði fjallað um ávísunarmál þetta í samgöngumálaráðuneytinu, sem það starfar í. Einnig kom fram, að símasamband var haft við vitnið og því samráð við ráðuneytið, þegar ávísunin var gefin út. Aðspurt kveðst vitnið gera ráð fyrir, að samgöngumálaráðuneytið hefði greitt ávísunarfjárhæðina, ef

ekkert gjaldþrot hefði orðið, og einnig teldi það, að samgöngu-málaráðuneytið mundi hafa greitt sóknaraðilja ávísunarfjárhæðina, þótt Stálskipasmiðjan hefði krafizt fjárhæðarinnar til sín og bannað greiðslu til sóknaraðilja. Kvaðst vitnið telja, að ráðuneytið hafi skuldbundið sig til að greiða sóknaraðilja ávísunarfjárhæðina, en ekki Stálskipasmiðjunni, að óbreyttu ástandi, að svo miklu leyti sem innstæða væri fyrir hendi, og aðspurt skýrði það þýðingu orðanna „að óbreyttu ástandi“ þannig, að fyrirtækið hefði ekki orðið gjaldþrota.

4. Samgöngumálaráðuneytið hefur með bréfi, dags. 7. janúar 1969, til lögmanns þrotabúsins lýst því yfir, að það telji framan-greindan framburð starfsmanns síns, Kristins Gunnarssonar, í alla staði sannleikanum samkvæman.

Svo sem að framan er frá greint, mótmæltu allir mættir kröfuhafar á skiptafundi 2. september kröfu sóknaraðilja um forgangs-rétt kröfu hans til kr. 285.194.88 úr búinu og kröfðust þess, að málið yrði lagt undir úrskurð skiptaréttarins. Í greinargerð á rskj. nr. 6 gerir varnaraðili, þrotabú Stálskipasmiðjunnar h/f, kröfu um algera sýknu af kröfu sóknaraðilja og málskostnað sér til handa að mati réttarins.

Varnaraðili rökstyður sýknukröfu sína með því, að hinn 5. maí 1966, þegar Hafsteinn Jóhannsson greiddi Stálskipasmiðjunni þær kr. 300.000.00, sem um ræðir í máli þessu, hafi smiðjan raun-verulega verið gjaldþrota og hafi forsvarsmönnum hennar þá samkvæmt 2. málsgrein 1. gr. laga nr. 25 frá 1929 borið skylda til að gefa bú hennar upp til gjaldþrotaskipta. Þetta hljóti for-stjóranum að hafa verið ljóst. Stórkostlegt tap hafi orðið á rekstri Stálskipasmiðjunnar h/f á árinu 1965 og þó enn meira það, sem af var árinu 1966. Sóknaraðilja hljóti einnig að hafa verið það ljóst eftir það, sem á undan var gengið, að gjaldþrot hlytu að vera yfirvofandi. Hann hafi verið búinn að greiða miklu meira upp í verð skipsins en samningar gerðu ráð fyrir miðað við það, hve smíði þess var stutt á veg komin. Umræddar kr. 300.000.00 hafi átt að ganga til smíði skipsins og þar með hafi sóknaraðili verið að skapa sér tvöfalda tryggingu fyrir greiðslu þessari, annars vegar verðaukningu þá, sem verða mundi á skipinu við áfram-haldandi smíði þess og jafnframt ávísun á innstæðu Stálskipa-smiðjunnar h/f hjá samgöngumálaráðuneytinu. Þannig sé ljóst, að ráðstöfun þessi miðaði í þá átt að bæta aðstöðu hans á kostnað annarra kröfuhafa í búíð. Af þessum ástæðum hafi samningurinn verið ógildur samkvæmt 32. gr. laga nr. 7 frá 1936. En jafnvel

þótt talið yrði, að samningurinn hafi verið gildur, verði að telja, að ávísunin hafi fallið úr gildi við gjaldþrotaskiptin, þar sem ekki var búið að fá hana greidda. Ávísunin hafi ekki verið greiðsla og þar sem samgöngumálaráðuneytið hefði ekki skuldbundið sig til að greiða hana, hvorki gagnvart Hafsteini né Stálskipasmiðjunni h/f, hafi þar ekki verið um skuldabréf að ræða. Stálskipasmiðjan h/f hafi því hvenær sem var getað afturkallað ávísunina og bannað ráðuneytinu að greiða hana, en það hafi skiptaráðandi gert, eftir að búið var tekið til gjaldþrotaskipta, en þar með hafi sóknaraðilja verið skipað í flokk almennra kröfuhafa. Við munnlegan flutning málsins bætti varnaraðili því við, að þótt samþykki ráðuneytisins yrði talið fólgið í þeim samtölum, sem lögmaður sóknaraðilja hafi átt við starfsmann ráðuneytisins, þá hafi það samþykki verið bundið tveimur skilyrðum: 1) að innstæða yrði fyrir hendi og 2) að óbreyttu ástandi, sem þýddi, að fyrirtækið yrði ekki gjaldþrota, áður en greiðsla færi fram. Fyrira skilyrðið hafi aðeins verið uppfyllt að nokkru leyti, en hið síðara alls ekki.

Skulu nú raktar nokkrar staðreyndir úr skjölum málsins, sem varpa ljósi á raunverulegan efnahag Stálskipasmiðjunnar h/f á þeim tíma, sem marggreind lánveiting fór fram, og önnur atriði, er máli skipta:

1. Hlutfé var kr. 300.000.00 (rskj. nr. 7).
2. Í efnahagsreikningi 31. desember 1965 (saminn af endurskoðanda, eftir að gjaldþrotaskipti hófust, rskj. nr. 7) eru áhöld bókfærð á kr. 578.324.33, en þau seldust á nauðungaruppboði fyrir rúmlega 600.000.00 krónur brúttó, og verkstæðisbygging á kr. 2.876.987.02, en hún seldist á nauðungaruppboði fyrir kr. 2.550.000.00. Skip nr. 2 (Baldur) er fært á kostnaðarverði, kr. 12.767.753.70, og var þá ekki lokið smíði. Á efnahagsreikningi þessum eru skuldir taldar kr. 1.716.766.33 umfram eignir (hlutfé meðtalið skulda megin). Bókfært verð skipsins, kr. 12.767.753.70, var kr. 3.607.753.76 umfram samningsverð (rskj. nr. 8), en kr. 2.254.647.88 umfram samningsverð, er við það hafði verið bætt hækkunargreiðslum, kr. 1.100.000.00, og kr. 253.105.88 samkvæmt gerðardómsákvörðun. Voru því skuldir umfram eignir samkvæmt niðurstöðu efnahagsreikningsins og þegar áfallins taps af smíði Baldurs hinn 31. desember 1965 kr. 3.971.414.11, eða kr. 3.671.414.11, er hlutfé er frá dregið.

3. Í sakadómsrannsókn út af gjaldþroti Stálskipasmiðjunnar h/f (rskj. nr. 11) segir Ólafur H. Jónsson, fyrrverandi forstjóri

Stálskipasmiðjunnar h/f, að hann hafi ekki gert sér grein fyrir, hve miklu tap á m/s Baldri hafi numið, en hann kveðst þó viss um, að tap á vinnu einni saman miðað við áætlun hafi eigi verið undir kr. 2.500.000.00, en auk þess hafi orðið verulegt tap á öðrum þáttum smíðinnar miðað við áætlun. Hann kvað þá félagar hafa gert sér grein fyrir því á árinu 1965, að tap yrði á smíði Baldurs, en það hafi ekki verið fyrr en í júní 1966, að þeir gerðu sér grein fyrir, hve gífurlegt tapið var. Í sömu sakadómsrannsókn segir annar stjórnarmaður í Stálskipasmiðjunni h/f, Bogi Þórir Guðjónsson, að í áætlun um smíði Baldurs hafi verið reiknað með 36.000 vinnustundum með 80 króna meðalkaupi, en reynslan hafi orðið sú, að yfir 50.000 vinnustundir hafi þurft í skipið. Hann kveðst hafa reiknað með yfirborgunum (umfram 80 kr. á klst.), en reiknað með, að góð fagþekking og þjálfun mundi bera þær uppi, en reynslan varð önnur. Sami stjórnarmaður segir í sakadómsrannsókninni, að á árinu 1965 hafi þeir tekið 1 milljón króna lán með 2½ % mánaðarvöxtum, sem hann leiðrétti í bæjarþingi Kópavogs 4. apríl 1967 (rskj. nr. 12), að hafi verið 5% mánaðarvextir.

4. Í aðiljaskýrslu sóknaraðilja (rskj. nr. 9) kemur fram, að marggreint 300.000.00 króna lán var notað til að greiða ál (aluminium) og greiða vinnulaun vegna smíði skips hans.

5. Samkvæmt yfirliti um greiðslu sóknaraðilja vegna skipasmiðinnar, rskj. nr. 10, greiddi hann samtals kr. 341.673.65 til Stálskipasmiðjunnar h/f vegna skipsins á tímabilinu 14. maí til 10. júní 1966. Er það í samræmi við aðiljaskýrslu sóknaraðilja.

Samkvæmt gögnum þeim, sem að framan eru rakin, verður að telja sannað, að stjórnendum Stálskipasmiðjunnar h/f hlaut að vera ljóst hinn 5. maí 1966, að félagið átti þá hvergi nærri fyrir skuldum. Þótt þeir vegna vanrækslu í bókhaldi hefðu þá ekki fyrir hendi önnur fullkomin bókhaldsgögn en efnahagsreikning frá 31. desember 1964, þar sem jafnaðarreikningur var kr. 127.103.14 (yfir 40% hlutafár þá tapað), þá var þeim ljóst, að aðeins tapið vegna vinnustundafjöldans við smíði Baldurs umfram áætlun nam að fjárhæð margföldu upphaflegu hlutafé félagsins. Þeir stunduðu þá engan atvinnurekstur samhliða skipasmiðinni, sem gaf þeim neitt tilefni til að búast við verulegum ágóða á móti tapi þessu, og engar líkur voru til skyndilegra stórfelldra verðhækkana á eignum félagsins á þessu tímabili. Þeir voru þá búnir að taka milljónir króna í fyrirframgreiðslur upp í skip umfram það, sem í þau hafði verið lagt af félagsins hálfu, og að eigin

sögn höfðu þeir tekið okurlán, sem að ársvöxtum hafði numið tvöföldu upphaflegu hlutafé félagsins.

Svo sem að framan er slegið föstu, var Stálskipasmiðjan h/f insolvent hinn 5. maí 1966, og stjórnendum hennar hlaut að vera það ljóst. Kemur þá til álita, hvort sóknaraðili hafði vitað það eða „að ætla megi“ eða „líkur séu til“, að hann hafi vitað það.

Í aðiljayfirheyrslu á rskj. nr. 12 skýrði sóknaraðili frá því, að um áramótin 1965—1966 hafi sig verið farið að gruna, að peningar, sem hann hafði greitt vegna síns skips, væru notaðir til að ljúka smíði Baldurs. Hafi Ólafur H. Jónsson forstjóri játað það fyrir sér, en sagt, að peningar Þórðar Óskarssonar yrðu notaðir til að ljúka hans skipi, þessu yrði velt svona áfram (þessu neitar Ólafur H. Jónsson). Í aðiljaskýrslu á rskj. nr. 9 segir, að hinn 25. marz 1966 hafi báturinn verið miklu meira en greiddur og þá hafi fyrirtækið verið raunverulega algerlega stopp, og raunar fyrr. Í sömu aðiljaskýrslu segir, að peningar þeir, sem sóknaraðili hafði þá áður greitt, hafi víst farið að miklu leyti í Flóabátinn Baldur, sem þá var í smíðum og afhentur seinni partinn í marz 1966.

Samkvæmt eigin framburðum sóknaraðilja var honum því ljóst 6 vikum fyrir lánveitinguna 5. maí 1966: 1) að hann hafði greitt milljónir króna umfram það, sem lagt hafði verið í skip hans þá, 2) að forstjóri Stálskipasmiðjunnar h/f hafði viðurkennt, að það fé hafði verið notað til smíði Baldurs, 3) að fyrirtækið var þá raunverulega stopp og 4) að forstjóri Stálskipasmiðjunnar h/f sagði honum, að hann ætlaði að ljúka smíði skips hans fyrir fé, sem Þórður Óskarsson greiddi. Sóknaraðilja hlaut að vera ljóst, að Stálskipasmiðjan h/f hafði ekki önnur verkefni með höndum en smíði Baldurs og skip hans sjálfs og hefði samning við Þórð Óskarsson. Án þess að fullyrt verði í þessum úrskurði, að sóknaraðili hafi hinn 5. maí 1966 með allar þessar upplýsingar í höndum vitað, að Stálskipasmiðjan h/f ætti þá ekki fyrir skuldum, þykir þó ekki varhugavert að ætla, að hann hafi haft vitneskju um insolvens og þrot Stálskipasmiðjunnar h/f (lög nr. 7/1936, 32. gr.) og að líkur bentu til þess, að lánardrottinn hafi verið kunnugt um ástæður þrotamanns, þegar greiðsla eða ráðstöfun fór fram (lög nr. 25/1929, 23. gr.). Samkvæmt 32. gr. laga nr. 7/1936 og 23. gr. laga nr. 25/1929 þykir ekki varhugavert að slá því föstu, að sóknaraðili geti ekki borið fyrir sig marggreindan löggæring frá 5. maí 1966, og að hann sé riftanlegur samkvæmt 23. gr. laga nr. 25/1929, enda naut sóknaraðili fjárgreiðslunnar

frá 15. maí 1966 að fullu í verðaukningu skips síns, svo sem greint hefur verið frá.

Þykir því þegar af þeirri ástæðu bera að sýkna þrotabú Stálskipasmiðjunnar h/f af kröfum sóknaraðilja.

Eftir atvikum, sérstaklega með tilliti til hins mikla vafa, sem telja má um úrslit deiluefnis í máli þessu, þykir rétt, að málskostnaður falli niður.

Ályktunarorð:

Þrotabú Stálskipasmiðjunnar h/f skal vera sýknt af kröfu sóknaraðilja, Hafsteins Jóhannssonar, í máli þessu um forgangsrétt á kr. 285.194.88, en sú fjárhæð skal njóta sama réttar og aðrar viðurkenndar kröfur sóknaraðilja í þrotabúið, þ. e. sem almenn krafa.

Málskostnaður falli niður.

Mánudaginn 16. júní 1969.

Nr. 112/1969. **Valdstjórnin**

gegn

Sveinbirni Gíslasyni.

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Kærumál. Gæzluvarðhald.

Dómur Hæstaréttar.

Varnaraðili hefur samkvæmt heimild í 3. tl. 172. gr. laga nr. 82/1961 skotið máli þessu til Hæstaréttar með kæru 2. júní 1969, er barst dóminum 12. júní 1969, og krafizt þess, að úrskurður sakadóms verði úr gildi felldur og hann látinn laus úr gæzluvarðhaldi. Þá krefst varnaraðili og kærumálskostnaðar.

Eins og sakarefni og sönnunaratriðum máls er háttað, ber að staðfesta niðurstöðu hins kærða úrskurðar.

Kærumálskostnaður verður ekki dæmdur í þessum þætti málsins.