

Málskostnaður fellur niður, en ríkissjóður greiði málflutningslaun talsmanns stefnanda, Sigurðar E. Ólasonar hrl., og talsmanns stefndu, Egils Sigurgeirssonar hrl., kr. 12.000.00 til hvors.

Miðvikudaginn 25. maí 1960.

Nr. 9/1959.

**Kjartan Ingimarsson og
Ingimar Ingimarsson**

(Sveinbjörn Dagfinnsson hrl.)

gegn

fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs

(Egill Sigurgeirsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Árekstur bifreiða. Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjendur hafa skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 13. janúar 1959. Krefjast þeir þess, að stefnda verði dæmt að greiða þeim kr. 51.423.00 ásamt 6% ársvöxtum frá 19. janúar 1956 til greiðsludags svo og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar í Hæstarétti úr hendi áfrýjenda.

Stjórnandi varnarliðsbifreiðar þeirrar, er í málinu greinir, ók bifreið sinni keðjulausri á hálum vegi eftir áætlunar-bifreið áfrýjenda, er nálgadist biðskýli fyrir slíkar bifreiðar, og hafði áætlunarbifreiðin stöðvazt þar, þegar varnarliðsbifreiðinni var ekið aftan á hana. Verður að telja, að stjórnandi varnarliðsbifreiðarinnar hafi ekið svo hratt og á annan hátt svo mjög gálauslega, miðað við aðstæður, að eigi séu efni til annars en að leggja alla fébótaábyrgð vegna árekstrarins á stefnda, enda þótt stöðvunarljós bifreiðar áfrýjenda kunni að hafa verið hulin snjó, er þetta gerðist.

Tjón það, er áfrýjendur krefjast bóta fyrir, þykir hæfi-

lega metið kr. 25.000.00, og ber stefnda að greiða þá fjárhæð ásamt vöxtum, eins og krafizt er, svo og kr. 8000.00 í málskostnað fyrir héraðsdómi og Hæstarétti.

Dómsorð:

Stefndi, fjármálaráðherra f. h. rikissjóðs, greiði áfrýjendum, Kjartani og Ingimar Ingimarssonum, kr. 25.000.00 ásamt 6% ársvöxtum frá 19. janúar 1956 til greiðsludags svo og kr. 8000.00 í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 20. október 1958.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 17. þ. m., hefur Kjartan Ingimarsson bifreiðarstjóri, hér í bæ, höfðað á bæjarþinginu með stefnu, útgefinni 19. marz 1957, gegn fjármálaráðherra vegna rikissjóðs til greiðslu skaðabóta, að fjárhæð kr. 91.105.00 auk 7% ársvaxta frá 19. janúar 1956 til greiðsludags og málskostnaðar eftir mati dómarsins. Í þinghaldi hinn 10. f. m. gekk bróðir stefnanda, Ingimar, inn í málið, og reka þeir það nú í sameiningu, en bræðurnir eiga óskipta aðild að kröfu þeirri, sem uppi er höfð í málinu. Af hálfu stefnda var fallizt á breytingu þessa á rekstri málsins. Í þessu sama þinghaldi var fjárhæð stefnukröfunnar lækkuð í kr. 65.965.99, en stefnukröfunum haldið fram óbreyttum að öðru leyti. Jafnframt var gerð varakrafa þess efnis, að stefndi yrði dæmdur til greiðslu einhverrar lægri fjárhæðar eftir mati dómarsins. Við munnlegan flutning málsins hinn 17. þ. m. lækkuðu stefnendur fjárhæð aðalkröfu sinnar enn, nú í kr. 51.423.00.

Í greinargerð stefnda í málinu er aðallega krafizt sýknu, en til vara stórlegrar lækkunar á fjárhæð stefnukröfunnar. Í báðum tilvikum er þar krafizt málskostnaðar eftir mati dómarsins. Við munnlegan flutning málsins féll stefndi frá aðalkröfu sinni, en hélt fast við varakröfuna.

Tildrög málsins eru þau, að kl. 09.17 fimmtudaginn 19. janúar 1956 ók varnarliðsbifreiðin VL 2677, sem er stór vöruflutningabifreið, aftan á bifreiðina R 8338 á Keflavíkflugvelli, með þeim afleiðingum, að miklar skemmdir urðu á síðarnefndu bifreiðinni aftanverðri og nokkrir farþegar, sem sátu aftan til í

henni, slösuðust. Bifreið þessi er stór farþegaflutningabifreið, eign stefnenda, og var á þessum tíma í reglubundnum áætlunarferðum milli flugvallarins og Keflavíkur. Var hún fullskipuð farþegum í umrætt sinn.

Ökumaður R 8338, Arnar Sigurðsson, skýrir svo frá, að hann hafi verið að aka fjórðu áætlunarferðina umræddan dag, er áreksturinn varð. Hafi hann lagt af stað í ferð þessa frá Keflavík kl. 0900. Hann hafi tekið farþega í bifreiðina á auðkenndum viðkomustöðum hennar á leiðinni til flugvallarins. Er upp á flugvöllinn kom, hafi bifreiðin verið fullskipuð farþegum. Fyrsti viðkomustaðurinn þar hafi verið við afgreiðslu Aðalstöðvarinnar gegnt Flugvallarhótelinu. Þaðan hafi verið ekið suður götu þá, er Brunnland nefnist. Kveðst bifreiðarstjórinn ekki hafa ekið á mikilli ferð, enda sé skammt á milli viðkomustaða á þessum slóðum, en auk þess þurfi að aka þvert yfir flugbraut, þar sem vænta megi þess, að nema þurfi staðar vegna flugumferðar. Er hann var að aka yfir flugbraut þessa, hafi einhver farþeganna hringt bjöllu til merkis um, að hann hygðist fara úr bifreiðinni á næsta viðkomustað. Hafi hann því verið búinn að draga mikið úr hraða bifreiðarinnar, áður en hann stöðvaði hana alveg á þessum viðkomustað, er verið hafi við skúr með áletruninni „Bus Stop“. Er bifreiðin var orðin alveg hreyfingarlaus og vinstri framhurð hennar hafði verið opnuð, hafi hann skyndilega fundið, að þungt högg kom á bifreiðina aftanverða, svo að hún rann áfram nokkurn spöl. Við höggið hafi hann kippzt til í sæti sínu og heyrt um leið óp úr afturhluta bifreiðarinnar. Er þetta varð, hafi vinstri fótur hans verið á tengsli bifreiðarinnar, en hægri fótinn hafi hann verið búinn að fjarlægja af fóthemilsfetlinum. Bifreiðarstjórinn kveður snjó hafa verið á götunni, þar sem áreksturinn varð, en þó hafi ekki verið mjög hált. Fullbjart hafi verið orðið á þessum tíma. Bifreiðarstjórinn kveður innbyggt ljósker hafa verið á hvoru afturhorni R 8338, og kvikni á þeim rautt ljós, þegar hemlað sé. Snjólag hafi verið aftan á bifreiðinni, en eigi gat hann sagt um, hvort ljósker þessi hafi verið hulin snjó. Enn fremur hafi verið rauð ljósker efst á hvoru afturhorni bifreiðarinnar, og hafi ljós verið tendruð á þeim. Bifreiðarstjórinn kveður sýnilegar skemmdir á R 8338 eftir áreksturinn hafa verið þær, að afturgafi á yfirbyggingu bifreiðarinnar hafi verið gerónýtur, svo og hafi brotnað og ónýtt nokkuð af báðum hliðum yfirbyggingarinnar aftan til, og sæti fyrir níu farþega aftast í bifreiðinni eyðilagzt.

Ökumaður varnarliðsbifreiðarinnar, William Edward Peyton, skýrir svo frá, að hann hafi í umrætt sinn verið að aka særðum manni til sjúkrahúss flugvallarins. Er hann ók inn á svo nefndan Meeksveg, aðalveginn frá flugvallarhliðinu, hafi hann orðið var við bifreið stefnenda framundan. Er hann var kominn inn á Brunnland, hafi hann komið auga á vörubifreið framundan, hlaðna timbri. Hafi timbur fallið af bifreið þessari og nokkuð af því lent á akbrautinni. Hafi hann orðið að sveigja bifreiðinni framhá hindrun þessari. Er hér var komið, hafi bifreið stefnenda enn verið næsta bifreið á undan og nú í um 5—10 feta fjarlægð. Afturhluti þeirrar bifreiðar hafi verið þakinn ís og snjó, og hafi hann því ekki vitað, hvort bifreiðin hafði numið staðar eða var enn á ferð. Er hann var að tengja vél bifreiðar sinnar úr fjórða ganghraða í þriðja, hafi farþeginn, sem með honum var í bifreiðinni, sagt honum að vara sig, Hafi hann þá samstundis stigið á fóthemilsfetilinn, en hemlarnir hafi ekki virkað vegna ísingar á götunni. Hafi bifreiðin því runnið áfram og skolið aftan á áætluar bifreiðina. Bifreiðarstjórinn kveður hraða bifreiðar sinnar hafa verið 10—15 mílur, miðað við klukkustund, áður en áreksturinn varð. Hann kveðst hafa vitað, að viðkomustaður áætlunarvagna varnarliðsins var á þeim slóðum, þar sem áreksturinn varð, en á hinn bóginn hafi honum verið ókunnugt um, að þar var einnig viðkomustaður íslenzkra áætlunarvagna.

Vitnið Tyrfingur Hafsteinn Sigurðsson kveðst hafa staðið rétt utan vegarins skammt frá árekstursstaðnum og því séð greinilega, er áreksturinn varð. Bifreið stefnenda hafi ekki virzt vera á mikilli ferð, er hana bar þarna að, og hún hafi numið staðar á hinum auðkennda viðkomustað. Rétt í sama mund kveðst vitnið hafa orðið vart við varnarliðsbifreiðina. Gizkar það á, að hún hafi þá verið í um 50 metra fjarlægð frá bifreið stefnenda. Bifreið þessari hafi verið ekið á allmiklum hraða, en ekki treystir vitnið sér til að gízka á, hver hraðinn var. Það kveðst hafa heyrt hljóð frá varnarliðsbifreiðinni, líkast því, að stjórnandi hennar hefði stigið á benzíngjöfina, en ekki kveðst vitnið vita, hvort bifreiðarstjórinn hafi verið að tengja vél bifreiðarinnar í annan ganghraða eða auka hraða hennar. Það hafi svo engum togum skipt, að rétt í þann mund, er það heyrði umgetið hljóð, hafi varnarliðsbifreiðin rekizt aftan á bifreið stefnenda. Vitnið kveðst ekki hafa séð þess merki, að ekill varnarliðsbifreiðarinnar gerði nokkra tilraun til þess að sveigja bifreið sinni á annan hvorn veginn til þess að koma í veg fyrir árekstur, en það telji, að þess hefði verið kostur,

sakir þess hve langt var á milli bifreiðanna, er bifreið stefnenda var stöðvuð. Vitnið kveður örskamman tíma hafa liðið, frá því að það fyrst veitti varnarliðsbifreiðinni athygli, unz áreksturinn varð. Það kveður bifreið stefnenda hafa runnið áfram nokkurn spöl eftir áreksturinn.

Vitnið Billy Joe McAvoy var farþegi í varnarliðsbifreiðinni og sat við hlið bifreiðarstjórans. Kveður það bifreiðarstjóran hafa tengt vél bifreiðarinnar í lægra ganghraðastig, er hann sveigði fram hjá timburhrúgu þeirri á veginum, er áður getur. Hafi hraði bifreiðarinnar þá verið 10—12 mílur miðað við klukkustund. Er bifreiðinni var sveigt aftur inn á réttan vegarhelming, hafi það komið auga á bifreið stefnenda framundan. Hafi sú bifreið numið staðar. Er um 25 yardar voru á milli bifreiðanna, hafi varnarliðsbifreiðinni verið hemlað, en eftir það hafi hún runnið áfram 10—12 yarda. Vél bifreiðarinnar hafi verið búin að tengja í lægra ganghraðastig, rétt áður en áreksturinn varð. Vitnið kveður afturenda R 8338 hafa verið alþakinn snjó og ís, þannig að hemlaljós og stefnuljós bifreiðarinnar hafi verið hulin. Vitnið kveður veður hafa verið gott, en færi hafi verið varasamt vegna ísingar og snævis á götunni. Er vitnið var sérstaklega innt eftir orsök árekstrarins, svaraði það því til, að aðgæzluleysi ökumanns varnarliðsbifreiðarinnar væri þar að vissu markj um að kenna.

Vitnið Edward Gilbert kveðst hafa verið sjónarvottur að árekstrinum. Kveðst það hafa verið að vinnu sinni við veginn gegnt árekstrarstaðnum. Það kveðst hafa séð bifreið stefnenda, er hana bar þarna að, og hafi hún numið staðar á umgetnum viðkomustað. Litlu síðar hafi varnarliðsbifreiðin rekizt aftan á hana. Vitnið kveður báðar bifreiðarnar hafa verið á svipuðum hraða, um 10—15 km, miðað við klukkustund, og um það bil 30—40 fet hafi verið á milli þeirra. Kveðst vitnið hafa hugsað með sér, áður en áreksturinn varð, að ef til vill myndi varnarliðsbifreiðin rekast á bifreið stefnenda. Kveður það þá bifreið hafa verið stöðvaða allsnögg. Varðandi orsaker árekstrarins tekur vitnið fram, að mjög hafi verið hált á akbrautinni og varnarliðsbifreiðin keðjulaus. Þá hafi bifreið stefnenda verið þakin snjó að aftanverðu, svo að stöðvunarljós hennar hafi ekki sézt.

Vitnið Warren Alton Page kveðst hafa verið sjónarvottur að árekstrinum. Hafi það staðið utan vegar gegnt árekstrarstaðnum. Það kveðst fyrst hafa veitt bifreið stefnenda athygli, er

henni var ekið yfir flugbraut þá, er áður getur. Um það leyti hafi það og séð til ferða varnarliðsbifreiðarinnar. Hafi þá verið um 30—40 fet á milli bifreiðanna. Gizkar vitnið á, að ökuhraði varnarliðsbifreiðarinnar hafi verið um 15 mílur, miðað við klukkustund, og það kveðst telja, að bifreið stefnenda hafi ekki verið ekið á miklum hraða. Kveðst það telja, að búið hafi verið að draga úr hraða hennar, nokkru áður en áreksturinn varð, og það haldi, að búið hafi verið að stöðva hana alveg, er varnarliðsbifreiðin skall á henni. Vitnið kvaðst hafa veitt því at-
hygli, að varnarliðsbifreiðinni var hemlað, áður en áreksturinn varð. Hafi bifreiðin þá verið í um 10 feta fjarlægð frá bifreið stefnenda. Þrátt fyrir þetta hafi svo virzt, að bifreiðin rynni áfram með sama hraða, unz hún rakst á hina bifreiðina. Vitnið kveður afturgafli R 8338 hafa verið þakinn snjó, svo að stöðvunarljós hennar hafi ekki sézt.

Vitnið Kristín Guðbjörg Jónsdóttir var farþegi í bifreið stefnenda í umrætt sinn. Sat vitnið í aftasta sæti bifreiðarinnar. Vitnið kveður bifreiðina hafa verið stöðvaða á umgetnum viðkomustað, þar sem áreksturinn varð, í því skyni að hleypa þar út farþega. Kveðst vitnið halda, að farþeginn hafi verið að fara út um vagndyrnar, þegar áreksturinn varð.

Vitnið Einar Ingimundarson lögregluþjónn kom á vettvang, rétt eftir að áreksturinn hafði átt sér stað. Kveður vitnið snjó hafa verið á veginum og hálfu, „greinilegt keðjufæri“. Bifreið stefnenda hafi haft snjókeðjur á afturhjóllum, en varnarliðsbifreiðin hafi verið keðjulaus. Vitnið kveður spjöld hafa verið beggja megin vegarins, þar sem áreksturinn varð, með áletruninni „Bus Stop“.

Vitnið Albert Albertsson lögregluvarðstjóri kveðst hafa komið á vettvang um 10 mínútum eftir áreksturinn. Kveður það öllum vitnum, er það átti þar tal við um tildrög árekstrarins, hafa borið saman um, að varnarliðsbifreiðin hafi verið á allmikilli ferð, er áreksturinn varð, og að bifreið stefnenda hafi þá staðið kyrr á réttum vegarhelmingi. Vitnið kveður bifreið stefnenda hafa haft snjókeðjur á hjólum, en varnarliðsbifreiðin ekki.

Frekari vitnaframburðir en nú hafa verið raktir, er máli geti skipt um tildrög að árekstrinum, liggja ekki fyrir í málinu.

Samkvæmt gögnum uppdrætti lögreglunnar af árekstrarstaðnum hafa báðar bifreiðarnar verið yzt á réttum helmingi ak-

brautarinnar, er áreksturinn varð. Hefur uppdráttur þessi ekki verið vefengdur.

Samkvæmt vottorði læknis, er til var kvaddur eftir áreksturinn, slösuðust meira eða minna sex af farþegunum, er voru í bifreið stefnenda. Voru það allt konur, sem setið höfðu aftast í bifreiðinni, utan ein, sem mun hafa verið í þann veginn að stíga út úr henni, er áreksturinn varð.

Í málinu liggja ekki fyrir upplýsingar um aðgerðir af hálfu ákærvaldsins af tilefni slyss þessa.

Kröfur sínar í málinu reisa stefnendur á því, að sök stjórnanda varnarliðsbifreiðarinnar á margnefndum árekstri sé alger og tvímælalaus. Beri því stefndi, sem komi hér í stað eiganda bifreiðarinnar, fulla fébótaábyrgð á öllu því tjóni, er stefnendur hafi beðið af völdum árekstrarins. Skírskota stefnendur í þessu efni til 35. gr. bifreiðalaga nr. 23/1941 og 2. tl. 12. gr. fylgiskjals með lögum nr. 110/1951.

Stefndi vefengir ekki fébótaábyrgð sína á tjóni stefnenda af völdum árekstrarins, að því leyti sem ökumanni varnarliðsbifreiðarinnar kunní að verða gefin sök á honum. En kröfu sína í málinu reisir hann öðrum þræði á því, að stefnendur verði að nokkru að bera þetta tjón sitt sjálfir. Færir hann fram þessu til rökstuðnings þau atriði, er nú skal greina. Í fyrsta lagi hafi engar áletranir verið aftan á bifreið stefnenda, er gæfu til kynna, að um strætisvagn væri að ræða. Í öðru lagi hafi ökumanni varnarliðsbifreiðarinnar verið ókunnugt um, að umræddur viðkomustaður væri notaður af íslenskum áætlunarvögnum. Í þriðja lagi hafi afturhluti R 8338 verið alþakinn snjólagi, þannig að stöðvunarljós bifreiðarinnar hafi verið hulin, og eigi verði séð, að ökumaður bifreiðarinnar hafi gefið nokkur merki, er gæfu til kynna, að hann hygðist stöðva bifreiðina, svo sem honum þó hafi borið skylda til.

Af skýrslu ökumanns varnarliðsbifreiðarinnar og öðru því, sem fram er komið í málinu um tildrög árekstrarins, er ljóst, að þeirri bifreið hefur verið ekið óhæfilega nálægt bifreið stefnenda, eins og aðstæðum var hér háttað, og einnig að öðru leyti án nægrar aðgæzlu. Var þó rík ástæða til fyllstu varúðar af hendi ökumanns varnarliðsbifreiðarinnar, þar sem hálka var á akbrautinni, bifreið hans keðjulaus, en bifreiðin, sem á undan fór, áætlunarvagn, sem átti skammt ófarið að greinilega auðkenndum viðkomustað slíkra bifreiða, þar sem gera mátti ráð

fyrir, að numið yrði staðar, eins og raun varð á. Varð bifreiðarstjóri varnarliðsbifreiðarinnar með þessum gálausa akstri að verulegu leyti valdur að árekstrinum. Á hinn bóginn þykir nægilega sannað með framburðum vitna, að stöðvunarljósin aftan á bifreið stefnenda hafi verið hulin snjó, og verður á það fallið með stefnda, að þar hafi verið um vanrækslu að ræða, sem líkur eru til, að átt hafi þátt í því, hvernig hér tókst til, þar sem ætla verður, að ljós þessi hefðu skerpt athygli ökumanns varnarliðsbifreiðarinnar á hættu þeirri, sem framundan var.

Með hliðsjón af atvikum þykir rétt að líta svo á, að öku- maður varnarliðsbifreiðarinnar hafi átt sök á árekstrinum að $\frac{4}{5}$ hlutum. Ber stefndi, sem eins og áður greinir kemur hér í stað bifreiðareigandans, fébótaábyrgð að þeim hluta á tjóni stefnenda af völdum árekstrarins.

Bótakrafa sú, er stefnendur hafa uppi í málinu, kr. 51.423.00, er fyrir tjón, er þeir telja sig hafa beðið við það að hafa ekki afnot umræddrar bifreiðar sinnar, frá því hún varð fyrir tjóni því, er um ræðir, hinn 19. janúar 1956, og þar til viðgerð á bifreiðinni lauk hinn 24. febrúar s. á. Eins og áður getur, notuðu stefnendur bifreið þessa til farþegaflutninga á vegum varnarliðsins á Keflavíkurflugvelli og víðar. Kveðast þeir hafa fengið fyrir þessa þjónustu kr. 90.149.18 mánaðarlega. Meðan umrædd bifreið var á verkstæði til viðgerðar eftir áreksturinn, tóku stefnendur á leigu aðra bifreið í hennar stað til þess að geta haldið áfram umsömdum mannflutningum. Samkvæmt reikningi, sem fram hefur verið lagður, urðu þeir að greiða í leigu fyrir bifreið þessa kr. 91.105.00. Telja þeir tjón sitt það, er hér ræðir um, nema þeirri fjárhæð að frádregnum kr. 39.682.00, er þeim hafi sparast, meðan þeirra eigin bifreið var ekki í notkun. Nemur mismunurinn kr. 51.423.00, þeirri fjárhæð, sem krafizt er greiðslu á í málinu.

Stefndi hefur mótmælt fjárhæð þeirri, sem krafizt er vegna afnotamissis bifreiðarinnar, sem hreinni fjarstæðu. Á hinn bóginn vefengir hann ekki, að bifreiðin hafi verið ónothæf í 37 daga eftir áreksturinn.

Með hliðsjón af gögnum málsins og öðrum þeim atriðum, sem hér skipta máli, þykir tjón stefnenda vegna afnotamissis bifreiðarinnar umgetinn tíma hæfilega metið kr. 22.000.00.

Úrslit málsins verða þá þau, að stefndi verður dæmdur til

að greiða stefnendum $\frac{1}{2}$ þeirrar fjárhæðar, kr. 17.760.00, ásamt 6% ársvöxtum frá 19. janúar 1956 til greiðsludags.

Eftir þessum úrslitum verður stefndi dæmdur til að greiða stefnendum málskostnað. Þykir hann hæfilega ákveðinn eftir atvikum kr. 2200.00.

Einar Arnalds borgardómari kvað upp þenna dóm.

Dómsorð:

Stefndi, fjármálaráðherra vegna ríkissjóðs, greiði stefnendum, Kjartani og Ingimar Ingimarssonum, kr. 17.760.00 ásamt 6% ársvöxtum frá 19. janúar 1956 til greiðsludags og kr. 2200.00 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Föstudaginn 27. maí 1960.

Nr. 30/1960. **Ákærvaldið** (Ragnar Jónsson hrl.)

gegn

Hermanni Sigurðssyni (Sigurður Ólason hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Ölvun við akstur bifreiðar. Rangur framburður.

Dómur Hæstaréttar.

Þorgeir Þorsteinsson, fulltrúi lögreglustjórans á Keflavíkurflugvelli, hefur kveðið upp hinn áfrýjaða dóm.

Af ástæðum þeim, sem tilgreindar eru í dóminum, ber að staðfesta hann, þó með þeirri breytingu að svipta ákærða leyfi til að aka bifreið ævilangt.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin málflutningslaun skipaðs sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, kr. 1800.00 til hvors.

Það er aðfinnsluvert við málsmeðferð í héraði, að vitni hafa ekki verið heitfest samkvæmt 100. gr. laga nr. 21/1951.