Fimmtudaginn 12. janúar 1995.

Nr. 322/1992. **Ólafur R. Sigurðsson**
(Jón Hjaltason hrl.)
gegn
fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs og samgönguráðherra f. h. Flugmálastjórnar
(Jón G. Tómasson hrl.)

Skaðabætur. Matsgerð.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Hrafn Bragason, Guðrún Erlendsdóttir, Haraldur Henrysson, Hjörtur Torfason og Pétur Kr. Hafstein.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 27. júlí 1992. Hann krefst þess, að stefndu verði gert að greiða sér 489.621 krónu með dráttarvöxtum af 461.621 krónu frá 5. febrúar 1989 til 18. mars 1990 og af 489.621 krónu frá þeim degi til greiðsludags ásamt málskostnaði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndu krefjast aðallega staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti. Til vara krefjast þeir lækkunar á kröfum áfrýjanda, og verði málskostnaður þá felldur niður.

Nokkur ný gögn hafa verið lögð fyrir Hæstarétt.

Íbúðarhús áfrýjanda að Stapa í Vestmannaeyjum stendur í suðurjaðri þéttbýlisins á Heimaey, eins og nánar er greint í hinum áfrýjaða dómi. Er það næsta hús til vesturs frá norðurenda Vestmannaeyjaflugvallar, þ. e. frá enda þeirrar flugbrautar, er liggur norður-suður. Braut þessi var lengd til norðurs í núverandi horf eftir eldgosið á Heimaey 1973 og þá lögð eftir jarðfyllingu, sem stendur nokkra metra upp úr landinu í kring. Milli fyllingarinnar og húss áfrýjanda er grasi gróið land, og er fjarlægðin frá húshorni að henni 110-120 metrar samkvæmt mælingu lögreglumanna. Brautarendinn er sem næst beint austur af húsinu, en austan hans í nokkurri fjarlægð eru Helgafell og Eldfell.

Mál þetta hefur áfrýjandi höfðað vegna skemmda, er urðu af grjótfoki á hús hans í fárviðri af austri, sem gekk yfir Vestmannaeyjar 5. febrúar 1989. Kveður hann grjótmylsnu hafa dunið á plast-

klæðningu og gluggum á tveimur hliðum hússins, sem sneru skáhallt við austri, meðan veðrið stóð hæst síðari hluta dagsins. Vegna veðurofsans var ekki unnt að kanna, hvaðan grjótflugið kom, en áfrýjandi taldi það stafa frá flugvellinum. Sannað er með skoðun matsmanna, sem fram fór síðar á árinu, að klæðning á umræddum hliðum hússins mátti þá heita ónýt af götum og ákomum, sem á henni voru. Gögn um ástand hússins fyrir óveðrið hafa ekki verið lögð fram.

Um atburð þennan liggur fyrir vitnisburður frá einum nágranna áfrýjanda, sem fór út úr húsi til að koma vinnuvél sinni í skjól vegna grjóthríðar í óveðrinu. Treysti hann sér ekki til að fullyrða, hvaðan malarfokið kom. Jafnframt liggur fyrir stutt skýrsla lögreglumanns, sem áfrýjandi kvaddi á vettvang að kvöldi þessa dags, þegar hríðin var afstaðin og veður að ganga niður. Skoðaði hann skemmdir á húsinu og spurðist fyrir um veðurhæð hjá flugumferðarstjóra við flugvöllinn. Hins vegar verður ekki séð, að hann hafi skoðað ummerki á flugbrautinni eða kannað með öðrum hætti, hvaðan grjótið væri komið. Jafnframt sér þess engan stað, að áfrýjandi hafi þá eða síðar borið málið upp við flugvallarvörð, sem hafði umsjón með flugvellinum, og var hann ekki kvaddur fyrir dóm til skýrslugjafar. Þegar áfrýjandi leitaði bóta fyrir tjónið, gerði hann það með bréfi til Flugmálastjórnar 21. mars 1989.

Um tjónið á húsinu hefur áfrýjandi ekki lagt fram önnur gögn en þá matsgerð dómkvaddra manna, sem rakin er í hinum áfrýjaða dómi. Í henni er einvörðungu fjallað um tjónið sjálft, en ekki um orsakir þess, enda verður matsbeiðni áfrýjanda ekki skilin þannig, að matsmenn hafi átt að kanna þær eða virða. Hefur áfrýjandi þannig ekkert aðhafst til að renna nánari stoðum undir þá staðhæfingu sína, að tjónið stafi frá flugvellinum.

Fram er komið í grófum dráttum, hvernig gerð umræddrar flugbrautar og viðhaldi hennar var háttað. Miðað við afstöðu hennar er ekki útilokað, að grjóthríðin á hús áfrýjanda hafi að einhverju leyti verið úr henni komin, enda er viðurkennt af hálfu stefndu, að fokið hafi úr flugvellinum í stórviðrum. Hins vegar liggur ekki ljóst fyrir, að þetta sé meginorsökin að hinum umfangsmiklu skemmdum á húsinu. Þannig er staðhæft í hinum áfrýjaða dómi, að á austanverðri Heimaey hafi víða verið að finna vikur og önnur óbundin jarðvegs-

efni, sem fokið gátu við aðstæður eins og þær, er hér reyndi á. Verður ekki fram hjá því gengið, að orsaka tjónsins geti einnig verið þar að leita. Hefur áfrýjandi ekki fært að því nægileg rök, eins og málatilbúnaði hans er háttað, að ástand flugbrautarinnar og lega hennar hafi ráðið úrslitum um tjón hans, þannig að bótum varði. Samkvæmt þessu verður að fallast á það með héraðsdómara, að sýkna beri stefndu af skaðabótakröfu áfrýjanda. Verður hinn áfrýjaði dómur því staðfestur.

Rétt þykir eftir atvikum, að málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur Héraðsdóms Suðurlands 3. júlí 1992.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 18. júní sl., hefur Ólafur R. Sigurðsson, kt. 030331-4519, Stapa, Vestmannaeyjum, höfðað hér fyrir dómi með stefnu, út gefinni 7. maí 1991, en birtri 17. og 18. maí s. á., á hendur fjármálaráðherra, Friðriki Sophussyni, kt. 181043-4669, Bjarkargötu 10, Reykjavík, f. h. ríkissjóðs og samgönguráðherra, Halldóri Blöndal, kt. 240838-4359, Tjarnarlundi 8 I, Akureyri, f. h. flugmálastjórnar, og gerir hann eftirfarandi dómkröfur:

Að stefndu verði dæmdir til að greiða stefnanda 489.621 kr. með 1,8% dráttarvöxtum á mánuði af 461.621 kr. frá 5. 2. 1989 til 1. 3. 1989, með [nánar tilgreindum dráttarvöxtum og málskostnað].

Af hálfu allra stefndu eru gerðar þær dómkröfur aðallega, að stefndu verði sýknaðir af kröfum stefnanda og þeim dæmdur málskostnaður úr hans hendi að mati réttarins.

Til vara er þess krafist, að stefnukröfur verði stórlega lækkaðar og málskostnaður í því tilviki felldur niður.

Sættir voru reyndar, en reyndust jafnan árangurslausar.

Hinn 5. febrúar 1989 brast á mikið veður í Vestmannaeyjum. Samkvæmt vottorði frá Veðurstofu Íslands voru strax á hádegi komin austsuðaustan 9 vindstig með skafrenningi. Upp úr miðjum degi jókst veðurhæðin, og gerði snjókomu, og vindur stóð beint af austri. Var skollið á fárviðri með vindstyrk vel yfir 12 vindstig. Veður fór ekki að ganga niður fyrr en eftir kvöldmat þennan sama dag. Hús stefnanda, Stapi, stendur ofarlega í austurbænum, hátt og eitt sér. Rétt fyrir vestan Stapa er þyrping húsa við Stapaveg,

en fyrir austan húsið í nokkurra hundraða metra fjarlægð er endi norður-suðurflugbrautar flugvallarins. Stefnandi telur, að í fárviðrinu hafi möl og sandur frá austurenda flugvallarins fokið á íbúðarhús sitt og eyðilagt plastklæðningu á austurhlið hússins og skemmt verulega norðaustur- og suðurhlið hússins.

Stefndu mótmæla því í sjálfu sér ekki, að stefnandi kunni að hafa orðið fyrir skemmdum á húsi sínu í óveðrinu 5. febrúar 1989. Stefndu geta hins vegar ekki fallist á, að um bótaskyldu hjá sér sé að ræða.

Stefnandi fékk tvo dómkvadda matsmenn til að meta til peningaverðs tjón á húseigninni vegna grjótfoks umræddan dag. Í matsgerð hinna dómkvöddu matsmanna, dagsettri 18. mars 1990, segir m. a. eftirfarandi:

– – –

Við meðferð málsins hefur af hálfu stefndu, Flugmálastjórnar, verið upplýst, að fyrir umræddan atburð hafi slitlag síðast verið sett á Vestmannaeyjaflugvöll 1985. Slitlagið var úr hraunefni, sem malað var í kornastærðinni 0–19 mm, ásamt svokölluðum „Höfðasandi", leirkenndu efni, sem notað var til að binda hraunefnið. Stefnda, Flugmálastjórn, hafði sama ár gert samning við Áhaldaleiguna í Vestmannaeyjum um mölun á steinefni í flugvöllinn og Vestmannaeyjabæ um, að bærinn annaðist malarflutning frá mölunarstað á flugvöllinn, heflun og völtun o. þ. h. á flugvelli í Vestmannaeyjum svo og flutning á „Höfðasandi" úr sandgryfju og lagningu, heflun og völtun hans. Hraunefnið í hinni tilgreindu kornastærð var fyrst lagt á, en „Höfðasandurinn" síðan lagður yfir og þar næst valtað yfir. Gerðu Flugmálastjórn sem verkkaupi og Vestmannaeyjabær sem verktaki með sér skriflegan verksamning um flutning og lagningu á slitlagsefni á norður-suðurbraut 17. október 1985 (dskj. 18), en ekki var gerður sérstakur skriflegur samningur við Áhaldaleiguna um mölun á efni í þessa sömu braut, en byggt á fyrirliggjandi skriflegum samningi milli sömu aðila frá 17. maí 1985 (dskj. 170) og tók til efnis í austur-vesturbraut. Haustið 1990 var sett bundið slitlag á flugvöllinn, og eru að því leyti til aðstæður nú breyttar.

Stefnandi, sem kvaðst hafa búið á Stapa frá 1970, sagðist ekki muna nákvæmlega, hvenær hann hefði sett plastklæðninguna utan á húsið, en taldi, að það hefði verið fyrir 6–8 árum. Hann sagði, að fyrir óveðrið hefðu öðru hverju orðið lítils háttar skemmdir á plastklæðningunni vegna grjótflugs frá flugvellinum norður-suðurbraut, þegar um eindregna austanátt væri að ræða. Jafnan hefði þó verið um óverulegar skemmdir að ræða, sem stefnandi kvaðst hafa jafnóðum gert við. Hinn 5. febrúar 1989 hefði hins vegar keyrt um þverbak, enda hefði veðurhæð verið með ólíkindum.

Vitnið Jóhann Helgi Jónsson, starfsmaður Flugmálastjórnar sem fram-

kvæmdastjóri flugvallardeildar, sagði, að þegar slitlagið hefði verið sett á flugvöllinn 1985, hefði það verið í fyrsta skipti, sem notað hefði verið malað hraunefni. Það hefði verið augljós kostur að mala efnið, því að með því væri komið í veg fyrir, að stærri steinar færu í slitlagið, og fram kæmi eðlilegri kornadreifing. Vitnið sagði, að við flugumferð hefði hið fínasta í efninu fokið burt, en hið grófa setið eftir. Grófa efnið hefði svo verið valtað niður aftur, og hefði svo verið litið á, að í bleytutíð næði efnið bindingu aftur. Leirkennda efnið gæti einnig fokið burt, en þó ekki í eins miklum mæli og hraunefnið. Þegar bundið slitlag hefði verið sett á flugvöllinn, haustið 1990, sagði vitnið, að búið hefði verið að loka fyrir notkun „Höfðasandsins", og sagði vitnið, að eftir því sem það best vissi, hefðu umhverfissjónarmið ráðið þar miklu, þar sem menn hefðu ekki viljað láta sandinn hverfa, en hann hefði verið tekinn í Brimurð. Vitnið sagði, að á öryggissvæðum til hliðar við flugbrautirnar hefðu verið ómöluð hraunefni og ekki bundin með „Höfðasandi", og taldi vitnið, að öryggissvæðin væru 17 metra breið á hvorri hlið, mælt frá ljósalínu. Ekki sagðist vitnið geta aftekið, að fokið hefði úr öryggissvæðunum, en gat þess þó, að þau hefðu verið lítt hreyfð frá upphafi. Ekki vissi vitnið, hvenær norðurbrautin hefði verið síðast völtuð fyrir 5. febrúar 1990. Ekki treysti vitnið sér til að fortaka, að óbundin slitlagsefni, sem hafi verið í brautunum á þeim tíma, hafi fokið í því aftakaveðri, sem verið hefði 5. febrúar 1989, en hraunefnin væru mjög létt í sér. Vitnið vissi ekki til þess, að matsmenn hefðu látið Flugmálastjórn vita um það, þegar matið var framkvæmt, hvorki munnlega né skriflega.

Vitnið Ólafur Bjarnason umdæmisstjóri, starfsmaður Flugmálastjórnar, sagðist telja, að framkvæmd öll við lagningu á slitlagsefni haustið 1985 hefði tekist vel. Norðurendi norður-suðurbrautar hefði verið byggður upp úr sprengdu grjóti á svæðinu og þar yfir sett gróft hraun eða grófur „bruni", síðan hefði tekið við malaður bruni og „Höfðasandur". Vitnið sagði, að þegar hreinsað hefði verið eftir gosið, hefði því efni verið ekið upp í öryggissvæðið og síðan sáð í kantana. Vitnið sagðist telja, að ekki hefði verið um annað efni að ræða sem slitlagsefni 1985. Vitnið sagði, að brautin hefði verið völtuð reglulega, eftir því sem hún hefði rótast upp vegna flugumferðar. Vitnið benti á, að völtun brauta hefði farið eftir flugumferðinni, en giskaði á, að það hefði verið gert tvisvar til þrisvar í mánuði. Ekki vissi vitnið, hvenær norður-suðurbraut hefði verið völtuð síðast fyrir 5. febrúar 1989, og ekki heldur, hvort mikið fok hefði verið af flugbrautum í óveðrinu 5. febrúar 1989.

Vitnið Þórður Magnússon, Stapavegi 10, nágranni stefnanda, kvaðst muna eftir miklu malarfoki í óveðrinu 5. febrúar 1989, en hvaðan það hefði

komið, vissi vitnið ekki. Vitnið kvaðst hafa farið út í óveðrinu, því að það hefði beðið stefnanda um leyfi til að setja skurðgröfu sína í skjól við bílskúr stefnanda vegna grjóthríðar, og taldi vitnið, að þá hefði verið austanátt.

Af hálfu stefnanda er því haldið fram, að stefndu beri eigandaábyrgð á flugvellinum í Vestmannaeyjum og að þannig sé frá flugvellinum gengið, að hann valdi ekki öðrum tjóni. Eigandi mannvirkis verði að bera ábyrgð á, að mannvirkið valdi ekki tjóni á eignum manna. Eigandi mannvirkis verði að fullnægja öllum kröfum um, að mannvirkið valdi ekki tjóni á granneignum. Alveg sé víst, að hætta stafi af flugvellinum fyrir granneignir við ákveðnar aðstæður í ofsaveðri. Hættulegur ofaníburður hafi lent á húsi stefnanda. Eigandi mannvirkis beri ábyrgð á mannvirkinu. Flugvöllurinn hafi í upphafi haft þann ágalla, að hann hafi getað valdið tjóni, og á því beri stefnda ábyrgð. Skemmdir á plastklæðningu á húsi stefnanda megi því rekja til stefndu, því að í óveðrinu 5. febrúar 1989, hafi möl og sandur fokið á íbúðarhús stefnanda og skemmt plastklæðningu á húsinu. Gagnvart stefnanda beri stefndu sameiginlega skaðabótaábyrgð á tjóninu, en dómkröfur byggist á mati hinna dómkvöddu matsmanna. Þótt þannig sé ljóst, að stefnda, Flugmálastjórn, beri, eins og að framan greinir, eigandaábyrgð á flugvellinum, vísi stefnandi einnig til almennu skaðabótareglunnar um ábyrgð stefndu á tjóninu. Einhliða vefenging stefndu á ábyrgð á tjóninu, sem fram komi í dskj. 12, eigi sér ekki stoð í gögnum málsins og hafi því ekkert gildi. Hins vegar liggi það alveg ljóst fyrir, hvaðan efnið hafi komið; það hafi komið frá flugvellinum og engum stað öðrum. Í því sambandi megi benda á, að við vettvangsgöngu hafi fyrir austan húsið, en í nágrenni við það, fundist steinefni, sem örugglega megi rekja til flugvallarins.

Af hálfu stefndu er því hins vegar algjörlega hafnað, að stefndu beri einhverja hlutlæga ábyrgð á tjóni stefnanda. Eigendur og umráðamenn fasteigna bera því aðeins hlutlæga ábyrgð á tjóni, er verður vegna ástands eignanna, að skýrar lagareglur mæli fyrir um slíka bótaábyrgð. Engum slíkum lagafyrirmælum sé hér til að dreifa. Ósannað sé með öllu, að skemmdir á húsi stefnanda hafi orðið vegna foks á lausamöl frá flugvellinum. Alkunna sé, að á austurhluta Heimaeyjar sé mikið vikurfok við sérstakar veðuraðstæður. Þá staðhæfingu stefnanda, að lausamöl sú, sem skemmdunum olli, hafi komið frá flugvellinum og ekki frá öðrum stað, telji stefndu ósannaða með öllu. Í því sambandi sé rétt að vekja athygli á því, að vitnið Þórður Magnússon, nágranni stefnanda, treysti sér ekki til að segja til um, hvaðan grjótflugið hafi komið. Ekki sé neinni sök til að dreifa hjá stefnanda fyrir það að nota það slitlagsefni í flugbrautirnar, sem notað hafi verið, enda hafi hér verið um besta fáanlega efnið að ræða og unnið úr því með besta fáan-

lega tækjakosti. Að því er matsgerðina varði, sé málið ákaflega illa reifað; þannig sé ósamræmi í framburði matsmanna, að því er varði, hvað í matinu felist, og af hálfu stefnanda hafi ekkert verið gert til að upplýsa, hvernig niðurstöðutalan sé fengin. Athyglisvert sé, en upplýst af stefnanda, að úrbætur samkvæmt mati hafi ekki farið fram, en engir kostnaðarreikningar lagðir fram, sem hafi, eins og hér stendur á, verið sjálfsagt, enda þyrfti þá ekki að styðjast við matið.

Niðurstaða.

Matsgerð hinna dómkvöddu matsmanna hefur ekki sönnunargildi í máli þessu, en stefnandi hefur ekki sýnt fram á, hvaða efnislegar forsendur liggja að baki heildarniðurstöðu matsins, og framburður matsmanna óljós í þeim efnum. Matið þykir enn fremur hafa formlega ágalla, en matsmönnunum hefur sýnilega láðst að tryggja sér sannanir fyrir því, að aðila frá Flugmálastjórn hafi verið gefinn kostur á að vera viðstöddum, er matið var framkvæmt, en viðvera beggja málsaðila eða talsmanna þeirra sem og tilkynning þar að lútandi þykir vera eitt af grundvallaratriðum fyrir réttri framkvæmd matsins.

Stefnandi hefur hvorki sýnt fram á, að slitlagsefnið, sem notað hafi verið í flugvöllinn, hafi verið hættulegt né að viðhaldi hafi verið ábótavant. Þótt ekki sé óhugsandi, að hraunefni hafi fokið úr brautinni í óveðrinu 5. febrúar 1990, verður að telja, að stefnandi hafi ekki sýnt fram á eða gert sennilegt, að það hafi valdið tjóni á húsi hans, enda vikur og óbundin jarðvegsefni víða að finna á austurbyggð Heimaeyjar, sem fokið gátu við þær aðstæður, sem voru 5. febrúar 1990. Sú niðurstaða er einnig í samræmi við framburð vitnisins Þórðar Magnússonar, sem hætti sér út í óveðrið, en vitnið kvaðst ekki treysta sér til að segja til um, hvaðan malarfokið kom.

Með því að ósannað er, að Flugmálastjórn sem eigandi Vestmannaeyjaflugvallar hafi valdið bótaskyldu tjóni á húsi stefnanda, verður að sýkna stefndu fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs og samgönguráðherra f. h. Flugmálastjórnar af skaðabótakröfu stefnanda, Ólafs R. Sigurðssonar, í málinu, en eftir atvikum þykir rétt að láta málskostnað falla niður.

Er aðalmeðferð með munnlegum málflutningi fór fram í málinu 18. júní sl., voru lög nr. 85/1936 um meðferð einkamála í héraði ásamt breytingalögum nr. 28/1981 enn í gildi. Meðferð málsins fór því fram fyrir bæjarþingi Vestmannaeyja, en er dómur er nú upp kveðinn, hafa lög um aðskilnað dómsvalds og umboðsvalds í héraði nr. 92/1989 ásamt lögum nr. 91/1991 um meðferð einkamála verið lögfest og öðlast gildi, en hvor tveggja lögin öðluðust gildi 1. júlí 1992. Hinn 1. júlí 1992 hafði dómur ekki enn verið kveðinn

upp í málinu. Með því að mál þetta færðist yfir í Héraðsdóm Suðurlands, Selfossi, sbr. I. kafla laga nr. 92/1989 og 1. mgr. 164. gr. laga nr. 91/1991, hinn 1. júlí sl., er dómur nú upp kveðinn í Héraðsdómi Suðurlands, Selfossi, en dómarinn er einn þriggja dómara við þann dómstól. Málið hefur hlotið nýtt málsnúmer í samræmi við áorðna réttarfarsbreytingu, en málið bar áður málsnr. 55/1991.

Jón Ragnar Þorsteinsson héraðsdómari, sem fékk málið til meðferðar strax eftir réttarhlé 1991, dæmir mál þetta.

D ó m s o r ð:

Fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs og samgönguráðherra f. h. Flugmálastjórnar skulu vera sýknir af skaðabótakröfu stefnanda, Ólafs R. Sigurðssonar, í máli þessu, en málskostnaður skal niður falla.