

r 2009, miðvikudaginn 9. júní, var í Héraðsdómi Reykjavíkur í málinu nr.

E-1872/2007:

Atlantsskip hf.

gegn

Samskipum hf.

kveðinn upp svohljóðandi

d ó m u r

I

Mál þetta, sem dómtekið var miðvikudaginn 5. maí sl., er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur af Atlantsskipum hf., kt. 000000-0000, Vesturvör 29, Kópavogi, með stefnu, birtri 5. marz 2007, á hendur Samskipum hf., kt. 000000-0000, Kjalarvogi 7-15, Reykjavík.

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru þær **aðallega**, að stefnda verði gert að greiða stefnanda skuld, að fjárhæð kr. 70.171.200 með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla, sbr. 1. mgr. 6. gr., laga nr. 38/2001 frá 14. apríl 2003 til greiðsludags, auk málskostnaðar samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi. **Til vara** krefst stefnandi þess, að stefnda verði gert að greiða stefnanda skaðabætur, að fjárhæð kr. 57.787.515 með vöxtum af skaðabótakröfum samkvæmt IV. kafla, sbr. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001, frá 23. apríl 2003 til þingfestingardags, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla, sbr. 1. mgr. 6. gr., laga nr. 38/2001, frá þeim degi til greiðsludags, auk málskostnaðar. **Til praутavara** krefst stefnandi þess, að stefnda verði gert að greiða stefnanda skaðabætur að lægri fjárhæð en krafizt er í varakröfu, að álitum, með vöxtum af skaðabótakröfum samkvæmt IV. kafla, sbr. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 frá 23. apríl 2003 til þingfestingardags, en með dráttarvöxtum skv. III. kafla, sbr. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001, frá þeim degi til greiðsludags, auk málskostnaðar.

Endanlegar dómkröfur stefnda eru þær **aðallega**, að stefndi verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda og stefnandi verði dæmdur til greiðslu málskostnaðar samkvæmt málskostnaðarreikningi. **Til vara** er þess krafizt, að fjárfrafa stefnanda verði lækkuð og stefnanda gert að greiða stefnda málskostnað, en til vara að

málkostnaður verði felldur niður.

II

Málavextir

Málavextir eru þeir, að stefnandi og stefndi, sem báðir stunda kaupskipaútgærd, gerðu með sér svokallaðan rýmisleigusamning hinn 3. janúar 2001. Á sama tíma undirrituðu stefndi og systurfélag stefnanda, Trans-Atlantic Lines LLC, samskonar samning. Í samningunum fólst, að stefnandi og systurfélag hans leigðu stefnda rými í skipum sínum á siglingaleiðinni milli Íslands og Bandaríkjanna frá áramótum 2000/2001 fyrir 1200 TEU gámaeiningar að lágmarki árlega, eða 100 gámaeiningar mánaðarlega, og fyrir það skyldi stefndi greiða að lágmarki árlega 750.000 bandaríkjadali (USD). Með TEU var átt við tuttugu feta gáma (*e: Twenty-foot equivalent unit*).

Við samningsgerðina höfðu stefnandi og systurfélag stefnanda með höndum alla sjóflutninga milli Bandaríkjanna og Íslands fyrir Bandaríkjaher. Félögin höfðu í förum hvort sitt skipið og höfðu heimild til þess að flytja samhliða borgaralegan farm, þyrfti herinn ekki á öllu plássinu að halda. Stefnandi og systurfélag hans höfðu nýtt sér þetta og komið sér upp nokkrum viðskipum á siglingaleiðinni. Stefndi hafði um nokkurt árabíl haft skip í förum á sömu leið, en hafði, við samningsgerðina, um skeið leigt rými í skipum Eimskipafélags Íslands hf. fyrir flutninga sína. Það samstarf stefnda og Eimskipafélagsins hafði verið bannað með ákvörðun samkeppnisyfirvalda, og í kjölfar þess gerðu stefnandi og systurfélag hans greinda samninga við stefnda. Við samningsgerðina sótti stefndi það fast, að siglingaáætlun stefnanda og systurfélags hans yrði breytt á þá lund, að í stað 24 daga siglingaáætlunar milli Bandaríkjanna og Íslands yrði komið upp 28 daga siglingaáætlun, þannig að skip stefnanda og systurfélags hans yrðu í höfn á 14 daga fresti og komu- og brottfarardagar þeirra yrðu því ávallt á sömu vikudögum, en auk þess óskaði stefndi eftir því, að þessir fjórir vikudagar yrðu nýttir með því að bæta við viðkomu í St. John's á Nýfundnalandi í Kanada. Stefnandi og systurfélag hans samþykktu að reyna að breyta samningum sínum við Bandaríkjaher í þessu skyni að því tilskildu að Bandaríkjaher samþykkti þá breytingu.

Rýmisleigusamningarnir eru hvor um sig með almennum ákvæðum og fjórum viðaukum. Í almenna hlutanum er kveðið á um helztu skyldur samningsaðila. Samkvæmt 5. gr. þeirra skyldi stefndi leigja rými í skipum stefnanda og systurfélags hans eins og nánar væri tilgreint í 1. og 2. viðauka. Fjallar 1. viðauki um flutninga á siglingaleiðinni milli Bandaríkjanna og Íslands og öfugt en 2. viðauki um flutninga á siglingaleiðinni milli Kanada og Íslands og öfugt. Í upphafi var einungis gert ráð fyrir, að samningar málsaðila lytu að siglingum á fyrrnefndri leið, en sérstaklega var kveðið á um það í 4. viðauka, að ákvæði 2. viðauka um Kanadasiglingar tæki gildi, þegar samþykki Bandaríkjahers fyrir aukaviðkomu á St. Johns á Nýfundnalandi og 28 daga siglingaáætlun lægi fyrir. Stefnda var óheimilt að endurleigja eða framselja rými sitt til annarra flutningsaðila, án samþykkis stefnanda, og hvor aðili skyldi halda sínu kennimarki og hafa aðskilda sölustarfsemi, verðlagningu og markaðsstarf. Hvor aðila um sig átti að gefa út eigin farmskírteini og aðra flutningssamninga, sjá um eigin kröfur og bera fulla

ábyrgð á sínum farmi. Stefnanda og systurfélagi hans bar að gefa út óframseljanlegt sjóbréf fyrir stefnda varðandi þann farm eða þá gáma, sem fluttur væru í hvert skipti, sem átti að sýna, að stefndi væri sendandi og móttakandi fluttrar vöru.

Samningarnir voru að öllu leyti samhljóða um annað en að kveðið var sérstaklega á um í viðauka 1 við samning stefnanda og stefnda, að stefndi hefði forgang að plássi fyrir 60 TEU gámaeiningar í skipi stefnanda, og að í því skipi yrðu allir tómir gámar stefnda fluttir frá Íslandi til Bandaríkjanna. Var svo um þetta samið vegna þess að stefnandi hafði í förum mun stærra skip en systurfélag hans við samningsgerðina. Sérstakur samningur um flutningana var síðan gerður hinn 30. apríl 2001 með stefnanda og stefnda, einungis til skráningar hjá bandarískum yfirvöldum, og var þeim samningi ekki ætlað að breyta frá upprunalegum samningi frá 3. janúar 2001.

Samkvæmt 4. viðauka skuldbatt stefndi sig til þess að flytja minnst 80% af farmi sínum beint milli Íslands og Bandaríkjanna með skipum stefnanda og systurfélags hans. Þá var sérstaklega kveðið á um það í þeim viðauka, að þrátt fyrir það skyldi stefndi leigja rými fyrir lestaða gáma að því magni sem næmi 1200 TEU gámaeiningum á milli Íslands og Bandaríkjanna með magnyfirfærslu milli ára upp á 15%. Það magn átti síðan að minnka, ef ekki væri laust pláss. Samkvæmt því var um samið, að lágmarkskaup stefnda á hverju ári, og þar með lágmarksgreiðsla hans, væri USD 750.000, að frádræginni heimilli 15% magnyfirfærslu og þeim frádrætti, sem kynni að leiða af því, ef ekki væri laust pláss í skipunum. Þá var sérstaklega kveðið á um það, að stefnda bæri að tilkynna stefnanda og systurfélagi hans með sex daga fyrirvara fyrir komu skipa til Bandaríkjanna um fjölda þeirra gáma, sem hann hygðist flytja með skipunum í næstu ferð, og bar stefnanda og systurfélagi hans þá að upplýsa stefnda með þriggja daga fyrirvara um áætlað laust pláss.

Í skjóli rýmisleigusamninganna hóf stefndi að flytja gáma með skipum stefnanda og systurfélags hans milli Bandaríkjanna og Íslands og öfugt í ársbyrjun 2001, og gerði stefnandi honum jafnóðum reikninga fyrir þann gámafjölda eða annan flutning, sem hann flutti með skipunum í hverri ferð.

Stefnandi kveður samskipti starfsmanna málsaðila vegna viðskiptanna hafa verið góð, ef frá séu taldir nokkrir byrjunarörðugleikar. Hafi aldrei komið til þess, að stefndi tilkynnti sérstaklega um flutninga sína frá Bandaríkjunum, eða að stefnandi eða systurfélag hans þyrftu að hafna flutningi með tilgreindum þriggja daga fyrirvara. Íðulega hafi gámar stefnda verið teknir jafnóðum um borð í skip stefnanda og systurfélag hans, þegar þeir bárust til skips. Aðeins í eitt skipti hafi gámar stefnda verið látnir bíða, en þá hafi Bandaríkjaher þurft á miklu plássi að halda í tengslum við heræfinguna „Norður-Víkingur“, en um þá æfingu hafi forráðamönnum stefnda verið kunnugt við samningsgerðina, og hafi þeir ekki hreyft sérstökum athugasemdum við það.

Forráðamenn stefnanda reyndu að fá samþykki Bandaríkjahers fyrir breyttri siglingaáætlun og heimild til þess að mega koma við í Kanada, án árangurs, og tók viðauki 2 um rýmisleigu stefnda á siglingaleiðinni milli Kanada og Íslands og öfugt því ekki gildi, en sérstaklega var tekið fram í 4. viðauka, að það samþykki væri forsenda þess.

Viðskipti málsaðila voru viðvarandi fram í apríl 2003, þegar þeim lauk fyrir uppsögn stefnda, sem hann hafði tilkynnt stefnanda 25. október 2002. Með bréfi stefnanda, dags. 20. marz 2003, var sérstök athygli stefnda vakin á því, að töluvert hafi vantað upp á að stefndi hefði uppfyllt samningsskyldur sínar um flutt lágmarksmagn, og að stefnandi og systurfélag hans væru þar af leiðandi vanhaldin um mismun fjárhæðar þegar útgefinna reikninga fyrir flutninga stefnda og umsaminnar árlegrar lágmarksgreiðslu. Sendi stefnandi stefnda jafnframt reikning nr. 40249, sem út var gefinn þann dag, að fjárhæð kr. 72.616.250, en það var sú fjárhæð, sem stefnandi taldi þá að vantaði upp á umsamda lágmarksgreiðslu vegna samninganna. Nánar sundurliðaði stefnandi kröfu sína þannig, að hann reiknaði með, að um mánaðamótin marz og apríl 2003 hefði stefndi átt að lágmarki að hafa flutt 2.600 TEU gámaeiningar, en hefði einungis flutt 1.249 samkvæmt bókhaldi stefnanda, og því taldi hann 1.351 einingu vanta uppá lágmarksflutninga á tímabilinu. Umsamið endurgjald var USD 1.250 fyrir hverja FEU gámaeiningu (*e: Forty-foot equivalent unit*) en FEU gámaeining er tvöfalt stærri en TEU gámaeining. Reiknaði stefnandi því með, að stefndi skuldaði USD 844.373, þ.e. 675,5 FEU einingu x USD 1.250. Við reikningsgerðina margfaldaði stefnandi skuld stefnda í Bandaríkjadollurum með genginu 86 og fann þannig út, að skuld stefnda væri kr. 72.616.250 á þeim degi.

Kröfum stefnanda var alfarið hafnað með bréfi stefnda til stefnanda, dags. 11. apríl 2003. Því var mótmælt, að greiðsluskylda hefði stofnast á framangreindum forsendum en einnig að tilgreint flutningsmagn hefði vantað upp á. Í bréfinu var vísað til þess, að frá því að samningar stefnda við stefnanda og systurfélag hans komu til framkvæmda hafi flutningsmagn á siglingaleiðinni dregið verulega saman og stórir viðskiptavinir stefnda hefðu sagt upp samningum við hann um flutninga á leiðinni. Var það einkum rakið til þess, að tíðni siglinga hefði ekki verið breytt úr því að vera á 24 daga fresti í það að vera á 28 daga fresti, og að það hafi valdið viðskipamönnum stefnda verulegum erfiðleikum. Auk þess hefðu ferðir fallið niður og tafir orðið á þeim, einkum í upphafi samningstímans, og siglingar inn til St. John á Nýfundnalandi hefðu verið háðar ákvörðunum starfsmanna stefnanda hverju sinni, en viðkoma þar hefði verið ein af forsendum stefnda fyrir samningunum. Loks var í bréfinu vísað til þess, að stefndi hefði staðið við þá skuldbindingu sína að flytja a.m.k. 80% af öllum flutningum sínum beint milli Íslands og Bandaríkjanna/Kanada með skipum stefnanda.

Þegar þessi afstaða stefnda lá fyrir, fól stefnandi lögmanni sínum kröfuna til innheimtu. Ritaði lögmaðurinn innheimtubréf hinn 28. apríl 2003. Aftur var greiðsluskylda mótmælt af hálfu stefnda og nú með bréfi lögmanns hans, dags. 3. júní 2003. Í framhaldi af því höfðaði stefnandi mál á hendur stefnda, sem þingfest var fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur 4. maí 2004, (E-4295/2004). Áður en málið var höfðað gerðu málsaðilar með sér samkomulag um, að stefnandi færi í málinu enn fremur með kröfur fyrir systurfélag sitt, og að málið yrði rekið fyrir hinum almennu íslenzku dómstólum, þrátt fyrir ákvæði í samningum aðila um, að úr ágreiningi málsaðila skyldi leyst fyrir gerðardómi.

Fyrir héraðsdómi gáfu málsaðilar sameiginlega málflutningsyfirlýsingu um að leggja ákveðnar forsendur um flutningamagn til grundvallar í ágreiningi sínum til

þess að einfalda málið, en upplýsingar úr bókhaldi hvorra tveggja voru misvísandi um þau atriði.

Stefnandi kveður endanlega dómkröfu í málinu hafa verið byggðá á grundvelli hinnar sameiginlegu málflutningsyfirlýsingu, þ.e. að 1.426 TEU gámaeiningar hefði vantað upp á til þess að stefndi hefði uppfyllt samningsskyldur sínar um flutninga milli Bandaríkjanna og Íslands. Hafi stefnandi því miðað kröfu sína við, að stefndi skuldaði USD 891.250, þ.e. 713 FEU einingar x USD 1.250 eða samtals kr. 72.311.970 að höfuðstól.

Hinn 23. júní 2005 gekk héraðsdómur í málinu, þar sem stefnda var gert að greiða stefnanda kr. 71.068.275, auk málskostnaðar. Málinu var af hálfu stefnda áfrýjað til Hæstaréttar, sem ómerkti héraðsdóminn hinn 9. febrúar 2006 (Mál nr. 382/2005) og vísaði málinu heim í hérað til munnlegs málflutnings og dómsálagningar að nýju, þar sem ekki hefði verið tekin afstaða í héraðsdóminum til tveggja málsástæðna stefnda. Málið var endurflutt fyrir héraðsdómi hinn 1. september 2006 og með úrskurði dómsins, sem upp var kveðinn 29. sama mánaðar, var málinu vísað frá héraðsdómi á grundvelli vanreifunar, en málskostnaður látinn niður falla. Stefnandi og stefndi kærðu þann úrskurð til Hæstaréttar, og var frávísun málsins staðfest og stefnanda gert að greiða stefnda málskostnað fyrir héraði og kærúmálskostnað með dómi Hæstaréttar hinn 6. nóvember 2006 (Mál nr. 548/2006).

Stefndi kveður, að um landfræðilegan markað, sem samningarnir tóku til, hafi verið tiltekið í 4. grein þeirra, að hann næði til „*allra sjóflutninga á gámum, fullum eða tómum, milli hafna á Atlantshafsströnd Bandaríkjanna, Kanada/Nýfundnalandi og hafnar á Íslandi*“, eins og segir í þýðingu löggilts skjalapýðanda á dskj. nr. 7. Um þjónustuna segi nánar í 6. gr. þessara samninga: „*TransAtlantic Lines [Atlantsskip] sjá Samskipum fyrir rými í skipi sínu milli Íslands, Kanada/Nýfundnalandis og Norður Ameríku eins og lýst er í Viðauka 1 og 2. Skip TransAtlantic Lines [Atlantsskipa] munu koma við í höfn í Kanada/Nýfundnalandi í hverri ferð bæði austur og vestur nema aðilar komi sér saman um annað (Sjá viðauka 2).*“ Í viðauka 2 hafi ekki verið að finna neina fyrirvara á þessari skyldu stefnanda til viðkomu í höfn í Kanada/Nýfundnalandi í hverri ferð. Hins vegar hafi, í viðauka 4, verið tekið fram, að viðauki 2 tæki gildi um leið og 28 daga siglingatíðni hefði verið komið á og varnarliðið samþykkt þessa viðkomu í Kanada.

Þessi ákvæði um viðkomu í Kanada sé ekki að finna í þeim samningi milli aðila, sem lagður hafi verið fram á dskj. nr. 6. Þá megi sjá af þeim samningi, að uppsetning hans sé töluvert önnur en uppsetning þeirra tveggja samninga, sem til hafi verið vísað hér að framan. Ástæðu þess sé að rekja til þess, að fyrri samningar aðila hafi vakið fjölmargar spurningar hjá þeim yfirvöldum í Bandaríkjunum, sem hafi eftirlit með sjóflutningum til og frá landinu (Federal Maritime Commission, eða FMC). Stefnandi hafi gert stefnda grein fyrir þessu vandamáli í tölvupósti, sem dagsettur sé 9. apríl 2001 (dskj. 36). Í tölvupóstinum sé m.a. vísað til þess, að fyrri samningar hafi að formi til verið ólíkir því, sem FMC sé vant að fást við, auk þess sem upplýsingar um flutninga til og frá Kanada/Nýfundnalandi séu óþarfar í þessum samningi, þar sem slíka flutninga þurfi ekki að skrá hjá FMC. Lögð hafi verið áherzla á að hraða undirritun þessa nýja samnings til að fullnægja mætti skyldum til skráningar hjá FMC. Samningurinn hafi síðan verið undirritaður 30. apríl 2001 (dskj. nr. 6). Ekki sé ágreiningur um það milli málsaðila, að þessi

samningur hafi eingöngu verið til kominn vegna tilkynningarskyldu í Bandaríkjunum og hafi engin áhrif haft á skuldbindingar samkvæmt samningunum frá 3. janúar 2001.

Í samningaviðræðum stefnanda og stefnda á árinu 2000 hafi verið lögð á það rík áherzla af hálfu stefnda, að til þess að af samningi mætti verða milli aðila yrði einkum að mæta tvenns konar þörfum stefnda. Í fyrsta lagi, að komið yrði á siglingum á 28 daga fresti í stað þeirra 24 daga, sem þá hafi tíðkæzt hjá stefnanda. Í öðru lagi, að skip félagsins hefðu viðkomu í Kanada/Nýfundnalandi jafnt á leið til og frá Bandaríkjunum. Stefndi hafi náð þessum markmiðum sínum í samningunum á dskj. nr. 4 og 5 með þeim hætti, sem lýst sé í 4. gr. samninganna og viðauka 2 við þá.

Fljótlega eftir að flutningar hófust með stefnanda í upphafi árs 2001, hafi farið að bera á alvarlegum misbrestum í þjónustu stefnanda. Beri þar fyrst að nefna, að áætlanir framan af ári hafi staðizt illa, og hafi skip stefnanda ekki verið á áætlun í 5 af fyrstu 9 ferðum ársins (dskj. nr. 45). Tafir hafi verið allt frá 1 og upp í 9 daga, auk þess sem eitt skipa stefnanda, Geysir, hafi ekki siglt um lengri tíma, þar sem það skorti haffærni. Stefndi hafi þurft að bregðast við þeirri uppákomu í flýti með því að setja eigið skip inn á leiðina og lágmarka þannig óþægindi og tjón viðskiptamanna félagsins.

Þegar í upphafi árs 2001 hafi stefndi lent í verulegum vandræðum vegna vanefnda stefnanda, og beri gögn málsins það með sér, sbr. t.d. dskj. nr. 28, 29 og 31. Um miðjan febrúar 2001 hafi forstjóri stefnda sent tölvupóst til forsvarsmanns stefnanda, þar sem kvartað hafi verið undan þjónustunni og m.a. gerð grein fyrir mikilvægi þess fyrir viðskiptamenn félagsins, að tíðni siglinga yrði lagfærð (dskj. nr. 32). Kvartanir af þessu tagi hafi verið endurteknað á næstu mánuðum samstarfsins, en þær hafi einkum lotið að seinkunum og bilunum skipa og þeirri staðreynd, að stefnandi hafi einungis að litlu leyti staðið við fyrirheit um viðkomu í Kanada. Þótt stefnanda hafi á endanum tekizt að draga úr ónákvæmni í tímasetningum skipa félagsins, hafi 28 daga siglingatíðni aldrei verið komið á, og siglingar félagsins til Kanada/Nýfundnaland hafi einungis verið tilfallandi í upphafi samstarfs og síðar nær alfarið hætt. Stefndi hafi orðið fyrir verulegu tjóni vegna þessa, þar sem stórir viðskiptavinir hafi snúið sér annað með viðskipti sín, m.a. vegna óánægju með þjónustuna.

Stefndi hafi séð þann kost einan, þegar komið var fram á árið 2002, að leita eftir samstarfi við helzta keppinaut félagsins í millilandasiglinum, hf. Eimskipafélag Íslands, um flutninga til og frá N-Ameríku. Samkomulag hafi tekizt á milli félaganna í júlí 2002, og í kjölfarið hafi samningi stefnanda og stefnda frá 3. janúar 2001 verið sagt upp með samningsbundnum 180 daga fyrirvara. Samkeppnisráð hafi veitt samningi stefnda og Eimskipafélagsins undanþágu frá banni b-liðar 10. gr. samkeppnislaga með ákvörðun nr. 11/2003. Stefndi hafi skotið þeirri ákvörðun til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, sem hafi staðfest ákvörðun samkeppnisráðs, sbr. úrskurð í máli nr. 9/2003.

Rétt sé að taka fram í þessu sambandi, að fullyrðingar í stefnu um, að samkeppnisyfírvöld hafi, áður en til samstarfs stefnanda og stefnda kom, bannað samstarf stefnda og Eimskipafélagsins (nú Eimskip) séu rangar. Stefndi hafi hins vegar fyrir samningsgerðina við stefnanda verið með samning við Eimskip, og því

samstarfi hafi, sem fyrr segi, verið komið á að nýju, eftir að samningi við stefnanda var sagt upp. Samstarf stefnda og Eimskipa hafi frá þeim tíma verið endurnýjað og sé enn við lýði.

Í uppsögn stefnda á samningnum við stefnanda hafi verið vísað til vanefnda stefnanda á samningnum, sem að mati stefnda réttlætti tafarlausa riftun samnings. Stefndi hafi hins vegar heldur kosið að nýta uppsagnarákvæði samningsins með það í huga að opna fyrir samningaviðræður milli aðila um mögulega lausn á þeim vandamálum, sem upp höfðu komið á samningstímanum. Í samningi stefnda við hf. Eimskipafélag Íslands hafi verið sett að skilyrði, að stefndi flytti að lágmarki 70 gámaeiningar á ári hverju með Eimskipafélaginu. Þetta hafi þýtt, að möguleikar stefnda til að semja við aðra aðila um flutninga á sömu leið hafi verið umtalsverðir, enda hafi skuldbinding stefnda um flutninga með Eimskipafélaginu einungis tekið til afar lítils hluta heildarmagns.

Með bréfi, dags. 20. marz 2003 (dskj. nr. 13) hafi stefnandi mótmælt yfirlýsingum stefnda um vanefndir samnings aðila. Í sama bréfi hafi í fyrsta sinn frá því að samstarf aðila hófst, verið sett fram krafa um greiðslu þess, sem stefnandi hafi talið, að hefði vantað upp á, að uppfyllt hefðu verið ákvæði samnings aðila um fjölda fluttra gámaeininga á ári hverju. Í bréfinu hafi verið lýst yfir áhuga á viðræðum um áframhaldandi samstarf í flutningum á umræddri leið. Bréfi stefnanda hafi verið svarað með bréfi forstjóra stefnda, dags. 11. apríl 2003 (dskj. nr. 16), þar sem því hafi verið hafnað, að til greiðsluskyldu stefnda geti hafa stofnast vegna magnákvæða samningsins. Ekki hafi komið til frekari viðræðna aðila um áframhaldandi samstarf, og stefndi hafi alfarið hafnað kröfum stefnanda um bætur.

Að ósk stefnanda voru dómkvaddir tveir matsmenn, Agnar Erlingsson skipaverkfræðingur og Ragnar Árnason prófessor, til að meta hagnaðarmissi og kostnaðarspörun stefnanda og systurfélagsins, Trans Atlantic Lines LLC, vegna þess að Samskip hf. fluttu ekki umsamið lágmarksmagn samkvæmt rýmisleigusamningum á gildistíma þeirra frá 1. janúar 2001 til 23. apríl 2003 með skipum félaganna á siglingaleiðinni milli Bandaríkjanna og Íslands. Er matsgerð þeirra dagsett 28. marz 2008. Í framhaldi af því voru sömu matsmenn dómkvaddir að ósk stefnda til að framkvæma viðbótarmat. Er viðbótarmatsgerð þeirra dagsett 15. október 2008 og var hún lögð fram í þinghaldi hinn 6. nóvember 2008. Í næsta þinghaldi hinn 14. nóvember 2008 lagði lögmaður stefnda fram matsbeiðni, þar sem óskað var eftir að sömu matsmenn framkvæmdu nýtt mat út frá öðrum forsendum en lagðar voru til grundvallar í fyrra matinu. Lögmaður stefnanda mótmælti þeim forsendum en samþykkti að matið skyldi fram fara. Hin nýja matsgerð var lögð fram í þinghaldi 10. desember 2008 og er hún dagsett 7. desember 2008. Í þinghaldi hinn 14. janúar 2009 lagði lögmaður stefnda fram beiðni um yfirmat þar sem endurmetin skyldu tiltekin atriði undirmatsmanna úr þremur matsgerðum þeirra. Til þess að framkvæma það mat voru dómkvaddir þeir Vilmundur Víðir Sigurðsson, kennari við Skipstjórnarskóla Íslands, Jón Hafsteinsson skipaverkfræðingur og Páll Kr. Pálsson hagverkfræðingur. Er matsgerð þeirra dagsett 5. október 2009 og var hún lögð fram í þinghaldi hinn 4. nóvember s.á. Með bréfi lögmanns stefnda til yfirmatsmanna, dags. 1. nóvember 2009, lagði lögmaðurinn spurningar til matsmanna varðandi yfirmatið. Svöruðu yfirmatsmenn þeim með bréfi, dags. 16. sama mánaðar.

III

Málsástæður stefnanda

Stefnandi kveðst fara með mál þetta fyrir sig og systurfélag sitt samkvæmt sérstöku samkomulagi málsaðila. Þegar fjallað sé um rýmisleigusamninga í reifun málsástæðna, sé annars vegar átt við rýmisleigusamning stefnanda og stefnda, dags. 3. janúar 2001, og hins vegar sams konar samning systurfélags stefnanda, Trans-Atlantic Lines LLC, við stefnda, dags. sama dag.

Stefnandi kveðst byggja á því aðallega, að hann eigi skuldkröfu á hendur stefnda, sem grundvallist á umsaminni árlegri lágmarksgreiðslu stefnda samkvæmt rýmisleigusamningunum, en til vara byggji hann á því, að hann eigi skaðabótakröfu á hendur stefnda, sem grundvallist á því að gera hann og systurfélag hans eins sett og þau hefðu orðið, ef stefndi hefði á gildistíma samninganna flutt umsamið lágmarksmagn með skipum þeirra.

Þá byggji stefnandi á því, að sameiginleg málflutningsyfirlýsing málsaðila í héraðsdómsmálinu nr. E- 4295/2004, dags. 13. apríl 2005, sé bindandi fyrir aðila varðandi það flutningamagn, sem leggja eigi til grundvallar úrlausn málsins.

Aðalkrafa:

Stefnandi kveðst reisa aðalkröfu sína á rýmisleigusamningunum við stefnda. Samkvæmt 4. viðauka samninganna hafi stefndi skuldbundið sig til þess að greiða stefnanda að lágmarki USD 750.000 árlega fyrir leigu á rými í skipum hans og systurfélags hans á siglingaleiðinni milli Bandaríkjanna og Íslands. Rýmisleigusamningarnir hafi því verið leigusamningar, þar sem stefndi hafði tekið á leigu lágmarksrými í skipum stefnanda og systurfélags hans gegn umsaminni lágmarksgreiðslu. Byggt sé á þeirri grundvallarreglu leiguréttar, að leigutaka beri að greiða leigusala umsamið leigugjald, án tillits til þess hvort hann nýti hið leigða eða ekki. Þá verði leigusala ekki gert á leigutímanum að finna nýja leigjendur að hinu leigða, nýti leigutaki það ekki, og frá leigunni beri ekki að draga hugsanlegan sparnað leigusala af því að leigutaki hafi ekki nýtt hið leigða.

Í 4. viðauka við rýmisleigusamningana hafi verið kveðið á um, að árleg greiðsla stefnda gæti lækkað af tveimur orsökum. Annars vegar um 15% vegna þess að stefndi hafi haft heimild til að yfirfæra 15% umsamins lágmarksmagns á milli ára og greiða þar af leiðandi til samræmis við það eitt árið. Hins vegar hafi árleg greiðsla stefnda getað lækkað, ef til þess hefði komið, að ekki hafi verið laust pláss í skipum stefnanda og systurfélags hans og stefndi hafi af þeim sökum þurft að láta önnur skipafélög flytja gáma til Íslands frá Bandaríkjunum með umskipun í Evrópuhöfn („...mínus öll upptekin pláss í flutningum gegnum Evrópu”, eins og segi í viðaukanum).

Framangreind yfirfærsluheimild stefnda hafi ekki þýðingu við endanlegt uppgjör samnings málsaðila, með því að í samningnum hafi falizt, að stefnda hefði allt að einu borið að flytja hið yfirfærða magn síðar á gildistíma samningsins, ef hann hefði nýtt sér yfirfærsluheimildina, en greiða fyrir það ella. Hins vegar hafi það þýðingu, hvort ekki hafi verið laus pláss í einstökum ferðum skipa stefnanda og systurfélags hans fyrir þá flutninga, sem stefndi óskaði eftir. Stefnandi byggi á því, að á gildistíma rýmisleigusamninganna hafi stefnda aldrei verið neitað um flutning á vörum með skipum stefnanda og systurfélags hans á siglingaleiðinni milli Bandaríkjanna og Íslands með þeim hætti, að það eigi að leiða til lækkunar á kröfum stefnanda.

Samkvæmt sérstöku ákvæði í 4. viðauka hafi stefnda borið að tilkynna stefnanda og systurfélagi hans, hvað hann hygðist flytja mikið magn með hverri einstakri ferð frá Bandaríkjunum sex dögum fyrir komu skips í höfn. Hafi stefnanda og systurfélagi hans þá borið að upplýsa stefnda innan þriggja daga um áætlaðan fjölda lausra plássna. Stefndi hafi aldrei gætt að þessari samningsskyldu sinni og beri því halla af sönnunarskorti fyrir þeirri fullyrðingu sinni, að honum hafi oft verið synjað um flutning. Stefnandi byggi á því, að hann og systurfélag hans hafi fyrir hverja ferð haft nægjanlegt rými til staðar í skipum sínum til afnota fyrir stefnda og varðandi flutning frá Bandaríkjunum hafi nægt rými a.m.k. verið laust fyrir stefnda fram að þeim tíma, sem stefnda hafi borið að hafa tilkynnt þeim um flutning sinn. Stefnandi bendi á, að honum hafi verið skylt að hafa ávallt til reiðu rými fyrir 60 TEU gámaeiningar í skipi sínu fyrir stefnda frá Bandaríkjunum, og við það hafi hann staðið.

Í tveimur tilvikum kunni stefndi að eiga rétt á lækkun samningsbundinnar lágmarksgreiðslu vegna plássleysis. Annars vegar í tengslum við heræfinguna „Norður Víking“ og hins vegar vegna þess að skip systurfélags stefnanda, Geysir, hafi lent í sjóskaða, og við það hafi ein ferð fallið niður. Stefndi geti ekki krafizt lækkunar á umsaminni lágmarksgreiðslu á grundvelli þess, að ekki hafi verið pláss í skipum stefnanda og systurfélags hans í tengslum við heræfinguna þegar af þeirri ástæðu, að forráðamönnum stefnda hafi sérstaklega verið gerð grein fyrir væntanlegu plássleysi í tengslum við hana við samningsgerðina. Hafi forráðamennirnir þá engum athugasemdum hreyft við því og geti stefndi því ekki borið það fyrir sig nú. Varðandi niðurfall ferðar vegna sjóskaða Geysis liggja fyrir, að stefndi hafi beint skipinu Alta Mar, sem hann hafi haft í förum með farm til Bandaríkjanna, til hafnar í Norfolk 24. marz 2001, þar sem skipið hafi lestað samtals 18 TEU gámaeiningar fyrir stefnda og flutt til Íslands. Vegna þessa dragi stefnandi andvirði 18 TEU gámaeininga frá kröfu sinni, þar sem hann samþykki, að þær eigi að draga frá á grundvelli ákvæðis 4. viðauka um frádrátt vegna plássleysis. Frekari frádráttur frá kröfu stefnanda komi hins vegar ekki til álita.

Krafa stefnanda sé því þannig til fundin, að byggt sé á því, að 1.408 TEU gámaeiningar hafi vantað upp á til þess að stefndi hafi uppfyllt samningsskyldur sínar um flutninga milli Bandaríkjanna og Íslands, þ.e. 1.426 TEU gámaeiningar, að fráregnum þeim 18 TEU gámaeiningum, sem stefnandi samþykki að draga beri frá vegna niðurfalls á einni ferð vegna sjóskaða Geysis. Stefndi hafi því ekki greitt stefnanda umsamda leigu fyrir leigt rými, sem svari til 704 FEU gámeininga x USD 1.250, eða samtals USD 880.000. Stefnandi reikni með miðgengi Bandaríkjadollars, kr. 79,74 fyrir hvern dollar, á útgáfudegi reikningsins hinn 20.

marz 2003. Krafa stefnanda sé því til greiðslu á kr. 70.171.200 með dráttarvöxtum frá 14. apríl 2003 til greiðsludags, en sá dagur hafi verið tilgreindur gjaldddagi á reikningi stefnanda.

Stefndi hafi neitað greiðsluskyldu og vísað til eftirfarandi málsástæðna:

Stefnandi hafni öllum aðalsýknumálsástæðum stefnda og krefjist í máli þessu greiðslu þeirrar fjárhæðar, sem upp á vanti til að stefndi hafi greitt honum þá lágmarksfjárhæð, sem um hafi verið samið í rýmisleigusamningunum, að frádreginni fjárhæð, sem svari til umsaminnar greiðslu fyrir 18 TEU gámaeiningar.

Varðandi aðalsýknumálsástæðu stefndu að túlka beri ákvæði rýmisleigusamninganna um lágmarksmagn og lágmarksgreiðslu sem einhvers konar tryggðarákvæði, bendi stefnandi á, að ekki verði annað séð en að orðalag samninganna sé skýrt að þessu leyti og þurfi ekki túlkunar við, enda ekkert það ákvæði í samningi aðila, sem bendi til að skýra eigi samningsákvæðið með öðrum hætti en þar sé skýrlega orðað. Komi og hvergi fram í samningunum, að ákvæðið sé ekki skuldbindandi fyrir stefnda, eða að á það beri að líta sem viljayfirlýsingu, sem þó hefði verið eðlilegt, ef ætlan aðila hefði verið að semja svo.

Stefnandi hafni því alfarið, að forsendur fyrir gildi samningsins hafi brostið vegna þess að ekki hafi verið komið á 28 daga siglingaáætlun með viðkomu í Kanada, og bendi stefnandi á, að samkvæmt hinum skriflegu rýmisleigusamningum hafi 28 daga siglingaáætlun verið markmið samningsaðila, en hún hafi verið háð samþykki Bandaríkjahers. Hins vegar hafi ekki verið samið svo um með aðilum, að siglingaáætlun skyldi vera 28 dagar, heldur þvert á móti kveðið á um 24 daga siglingaáætlun. Með orðalagi samningsins verði því ekki séð, að breytt siglingaáætlun hafi verið forsenda fyrir gildi hans, enda slíkt háð samþykki þriðja aðila.

Varðandi þá sýknumálsástæðu stefnda að víkja eigi ákvæðum samningsins til hliðar, þar sem honum hafi verið ómögulegt að flytja meira en hann hafi gert, bendi stefnandi á, að við mat á því beri að líta til efnis samnings, stöðu samningsaðila, atvika við samningsgerð og atvika sem síðar komu til. Málsaðilar séu í sambærilegum rekstri og stundi báðir sjóflutninga milli landa. Lítillegar tafir hafi einungis orðið í ferðum skipa stefnanda í upphafi samningstímans. Stefndi hafi þó engar sérstakar kvartanir sett fram við stefnanda um þjónustu hans. Alls sé því ósannað, að þjónusta stefnanda hafi verið með þeim hætti, að stefnda hafi verið ómögulegt að uppfylla samningsákvæði um flutningsmagn eða að hann hafi misst viðskiptavinum vegna vanefnda stefnanda á samningi aðila. Þá sé ekki hægt að líta svo á, að atvik, sem gera hafi mátt ráð fyrir, áður en aðilar undirrituðu samningana, svo sem breytt gengi gjaldmiðla eða missir viðskiptamanna, leiði til þess að beita beri undantekningarákvæði samningalaga að víkja beri gildum samningi til hliðar.

Stefnandi mótmæli hugleiðingum stefnda um, að hann hafi, með háttsemi sinni, átt stóran þátt í því, að stefndi hafi ekki getað flutt umsamið magn. Þá mótmæli stefnandi því, að krafa sín sé raunverulega krafa um missi hagnaðar, þar sem hann hafi ekki sýnt fram á hagnaðarmissi. Í því sambandi bendi stefnandi á þá skuldbindingu stefnda samkvæmt samningunum að greiða árlega lágmarksfjárhæð fyrir hið leigða rými.

Mótmælt sé hugleiðingum stefnda um, að stefnandi hafi sýnt af sér tómlæti við fjárheimtuna, sem leiða eigi til sýknu. Á það sé bent, að um viðvarandi viðskipti aðila hafi verið að ræða. Ákvæði samninganna um lágmarksmagn og lágmarksgreiðslu séu skýr og enn fremur ákveði samninganna um yfirfærsluheimild stefnda. Eðlilegt hafi verið, að stefnandi setti fram kröfu sína í tengslum við uppsögn stefnda á samningunum og ekki væri sanngjarnt, að stefnandi þyrfti að þola niðurfall kröfunnar fyrir venjulegan fyrningartíma.

Stefndi byggir varakröfu sína um lækkingu krafna stefnanda aðallega á því, að flutningar frá Kanada og Nýfundnalandi eigi að teljast með því magni, sem hann teljist hafa flutt með skipum stefnanda samkvæmt samningnum. Stefnandi bendi hins vegar á, að hinir skriflegu rýmisleigusamningar kveði skýrt á um, í viðaukum 1 og 4, að samið hafi verið um lágmarksflutninga og lágmarksgreiðslu vegna þeirra milli Íslands og Bandaríkjanna, ekki annarra landa.

Varakrafa:

Stefnandi reisi varakröfu sína einnig á rýmisleigusamningunum við stefnda. Varakrafan sé skaðbótakrafa og byggji á því, að stefndi hafi vanefnt þær skyldur, sem hann hafi undirgengizt með því að flytja ekki tilskilið magn að lágmarki með skipum stefnda og systurfélags hans á gildistíma samninganna og greiða fyrir það umsamið endurgjald. Varakrafa stefnanda sé til efndabóta og miðist við að gera stefnanda eins settan og hann hefði orðið, ef stefndi hefði uppfyllt skyldur sínar samkvæmt samningunum.

Í varakröfu sé á því byggt, að stefnda beri að greiða stefnanda efndabætur, er svari til missis þess hagnaðar, sem stefnandi hefði haft af rýmisleigusamningunum við stefnda, ef stefndi hefði á gildistíma þeirra flutt umsaminn gámafjölda. Grunnkrafa stefnanda sé þá rökstudd með sama hætti og aðalkrafan, þ.e. að byggt sé á því, að 1.408 TEU gámaeiningar hafi vantað upp á til þess að stefndi hefði uppfyllt samningsskyldur sínar um flutninga milli Bandaríkjanna og Íslands, þ.e. 1.426 TEU gámaeiningar, að frádregnum þeim 18 TEU gámaeiningum, sem stefnandi samþykki að draga beri frá vegna niðurfalls á einni ferð vegna sjóskaða Geysis. Stefnandi hafi því ekki greitt stefnanda umsamda leigu fyrir leigt rými, sem svari til 704 FEU gámeininga x USD 1.250, eða samtals USD 880.000. Stefnandi reikni með miðgengi Bandaríkjadollars, 79,74 krónur fyrir hvern dollar, á útgáfudegi reikningsins hinn 20. marz 2003. Krafa stefnanda sé því til greiðslu á kr. 57.787.515 með skaðabótavöxtum skv. 1. mgr. 8. gr. laga um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001 frá síðasta gildisdegi samnings aðila, 23. apríl 2003, til þingfestingardags, en með dráttarvöxtum skv. 1. mgr. 6. gr. sömu laga frá þeim degi til greiðsludags. (en þá hafi verið tekið tillit til þeirrar fjárhæðar, sem dómkvaddir matsmenn telji, að stefnandi hafi sparað sér með því að hafa ekki þurft að flytja greindar 1.408 TEU gámaeiningar með skipum sínum á gildistíma samningsins.

Á því sé byggt, að á gildistíma rýmisleigusamninganna hafi stefnda aldrei verið neitað um flutning á vörum með skipum stefnanda og systurfélags hans á siglingaleiðinni milli Bandaríkjanna og Íslands með þeim hætti, að það eigi að leiða

til lækkunar á kröfum stefnanda. Í því sambandi sé sérstaklega vísað til þess, að samkvæmt 4. viðauka með rýmisleigusamningunum hafi stefnda borið að tilkynna stefnanda 6 dögum fyrir komu skips í höfn í Bandaríkjunum um, hvað hann hygðist flytja marga gáma með næstu ferð. Slíkar tilkynningar hafi aldrei borizt stefnanda, og hafi stefndi því sönnunarbyrði fyrir þeirri fullyrðingu sinni, að iðulega hafi ekki verið laust rými í skipum stefnanda.

Vöruafgreiðslustjóri systurfélags stefnanda hafi tekið saman skrá yfir allar ferðir skipa stefnanda og systurfélags hans á gildistíma samningsins, ásamt upplýsingum um flutt magn í hverri ferð. Í skránni komi enn fremur fram gámaburðargeta þeirra skipa, sem hafi verið í förum. Samkvæmt þessum gögnum liggi eftirfarandi fyrir:

A. Á samningstímanum hafi verið heildarpláss í austurferðum fyrir 13.821 TEU gámaeiningar, en nýtt hafi verið pláss fyrir 6.688 TEU gámaeiningu (frá séu dregnar tölur vegna einnar ferðar Alta Mar). Ónýtt pláss í austurferðum hafi því verið fyrir 7.133 TEU gámaeiningar á samningstímanum.

B. Á samningstímanum hafi verið heildarpláss í vesturferðum fyrir 13.725 TEU gámaeiningar, en nýtt hafi verið pláss fyrir 5.370 TEU gámaeiningar (frá séu dregnar tölur vegna einnar ferðar Alta Mar). Ónýtt pláss í vesturferðum hafi því verið fyrir 8.355 TEU gámaeiningar á samningstímanum.

Samtals hafir því verið vannýtt pláss á gildistíma samninga aðila í skipum stefnanda og systurfélags hans á siglingaleiðinni milli Bandaríkjanna og Íslands fyrir 15.488 TEU gámaeiningar (8.355 TEU + 7.135 TEU). Engum vafa geti því verið undirorpið, að stefnandi og systurfélag hans hafi getað flutt þær 1.408 TEU gámaeiningar, sem upp á hafi vantað til þess að stefndi teldist hafa flutt umsamið magn á gildistíma samninganna.

Stefnandi vísi að öðru leyti til allra sömu málsástæðna og reifaðar séu í umfjöllun um aðalkröfu hans til stuðnings varakröfu sinni um efndabætur.

Þrautavarakrafa:

Til stuðnings þrautavarakröfu vísi stefnandi til allra sömu sjónarmiða og varðandi aðal- og varakröfu og þess, að dómara sé heimilt að dæma bætur að álitum, þar sem stefnandi hafi sýnt fram á, að bótagrundvöllur sé fyrir hendi, og að hann hafi orðið fyrir tjóni. Byggt sé á því, að svo kunni að fara, að stefnandi geti ekki fært fram nákvæm gögn fyrir fjárhæð tjónsins, og að til þess verði ekki ætlazt af honum. Vísað sé til þess, að stefnandi hafi óskað eftir því, að dómkvaddir matsmenn reyni að staðreyna fjárhæð tjónsins.

Hvað varnarþing málsins varði, beri að geta þess, að í rýmisleigusamningi aðila hafi verið gerður sérstakur áskilnaður um, að deilumál á grundvelli samninganna skyldu rekin fyrir gerðardómi. Með samningi, dagsettum 3. desember 2003, hafi málsaðilar komizt að samkomulagi um, að ágreiningsmál þetta skyldi rekið fyrir hinum almennu íslenzku dómstólum. Þá hafi aðilar jafnframt samið um, að stefnandi hefði heimild til þess að fara með hagsmuni systurfélags

stefnanda, Trans-Atlantic Lines LLC, í máli þessu, og að mál vegna heildarágreinings stefnda gagnvart stefnda skyldi rekið í einu og sama málinu.

Til stuðnings aðalkröfu sinni vísi stefnandi til meginreglna kröfuréttarins um skuldbindingargildi samninga og um efndir fjárskuldbindinga. Vísað sé til meginreglna leiguréttar og 1. mgr. 81. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Um gjalddaga kröfunnar sé m.a. vísað til ákvæða 49. gr. laga um lausafjárkaup nr. 50/2000. Kröfur um dráttarvexti, þ.m.t. vaxtavexti, styðji stefnandi við reglur III. kafla laga um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001. Krafan um málskostnað styðjist við 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Um varnarþing vísi stefnandi til samnings málsaðila.

Til stuðnings varkröfu sinni um efndabætur vísi stefnandi til meginreglna kröfuréttar um skaðabætur innan samninga og miði krafan að því að gera stefnanda eins settan og hann yrði, ef samningurinn hefði verið réttilega efndur af hálfu stefnda. Kröfur um vexti, þ.m.t. vaxtavexti, styðji stefnandi við reglur III. kafla og IV. kafla laga um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001. Krafan um málskostnað styðjist við 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Um varnarþing vísar stefnandi til samnings málsaðila.

Vísað sé til sömu lagaraka og varðandi varakröfu. Um heimild til að dæma bætur að álitum sé m.a. vísað til Hæstaréttardóms í máli nr. 654/2006: Sigurður Hreinsson gegn Keri hf.

-

Málsaðilur stefnda

Aðalkrafa:

I. Aðalkrafa stefnanda:

Líkt og fram komi í stefnu þá hafi ágreiningur málsaðila nú þegar fengið umtalsverða umfjöllun fyrir dómstólum. Tvívegis hafi málið farið til Hæstaréttar. Fyrri málinu hafi lokið með ómerkingu héraðsdóms og því síðara með staðfestingu á úrskurði héraðsdóms um frávísun málsins. Í dómi Hæstaréttar í síðara málinu hafi verið fallizt á þá niðurstöðu héraðsdóms, að við ákvörðun bóta vegna ætlaðra vanefnda stefnda yrði að taka mið af missi hagnaðar stefnanda, nema kveðið væri á um annað í lögum. Ákvæði í siglingalögum, sem stefnandi hafi vísað til, hafi ekki verið talin renna stoðum undir rétt stefnanda til bóta, án tillits til kostnaðar, sem sparaðist við það, að stefnandi hafi ekki flutt þær gámaeiningar, sem deilt sé um í málinu, og hagnaðar, sem stefnandi kunni að hafa haft af því að nota laust rými til flutninga fyrir aðra viðskiptamenn. Þar sem stefnandi hafi engin gögn lagt fram í málinu, sem rennt hafi stoðum undir hugsanlegt fjártjón, hafi málið verið talið vanreifað og því vísað frá dómi. Rétt sé að taka fram, að í dómi Hæstaréttar hafi engin afstaða verið tekin til þess, hvort bótaréttur stefnanda væri fyrir hendi.

Stefnandi freisti þess nú að breyta grundvelli málsins frá fyrri málsókn og byggi aðalkröfu á því, að félagið eigi skuldakröfu á hendur stefnda. Sé krafan reist

á því, að stefndi hafi, með rýmisleigusamningum við stefnanda, skuldbundið sig til að greiða tiltekna fjárhæð árlega. Virðist stefnandi nú líta á fjárhæðina sem árlega leigugreiðslu, og að hana beri að greiða sem hverja aðra skuldakröfu. Því fari hins vegar fjarri, að þessi framsetning stefnanda standist.

Samningur stefnanda og stefnda hafi tekið til flutninga á fullum og tómum gámum milli hafna á Atlantshafsströnd Bandaríkjanna, Kanada/Nýfundnalandi og hafnar á Íslandi. Svo sem samningurinn í heild sinni beri glögggt með sér, sé langur vegur frá því, að um sé að ræða einfalda skuldaviðurkenningu af hálfu stefnda, eða skuldbindingu um fasta, árlega leigugreiðslu. Stefndi hafi greitt fyrir umrædda flutninga samkvæmt reikningum, sem gefnir hafi verið út í samræmi við viðskiptin á hverjum tíma, enda hafi verið á hverjum gámi verið tiltekið í viðaukum 1 og 2 við samninginn og 25 daga greiðslufrestur fastákveðinn frá útgáfu hvers reiknings. Samningur stefnanda og stefnda hafi því án nokkurs vafa verið hefðbundinn viðskiptasamningur í þeim skilningi, að greiðslur stefnda hverju sinni hafi verið endurgjald fyrir þjónustu, sem keypt hafi verið af stefnda.

Verði fallizt á sjónarmið stefnanda um, að stefndi hafi vanefnt umræddan samning, geti það, að mati stefnda, eingöngu leitt til hugsanlegs bótaréttar, og fari um þá kröfu eftir almennum reglum um bótaskröfur innan samninga, sbr. umfjöllun um varakröfu stefnanda hér á eftir. Í þessu sambandi sé rétt að taka fram, að ef skuldbinding stefnda samkvæmt samningnum hefði raunverulega verið um tiltekna, árlega lágmarksgreiðslu, hefði slík greiðsla væntanlega gjaldfallið um hver áramót, eftir atvikum að frádregnum þeim gámaeiningum (15%), sem flytja hafi mátt á milli ára. Greiðsla vegna ársins 2001 hefði þá gjaldfallið um áramótin 2001/2002, greiðsla vegna ársins 2002 um áramótin 2002/2003 og greiðsla vegna eftirstöðvanna í síðasta lagi við lok samningsins 23. apríl 2003. Stefnandi hafi hins vegar ekki framkvæmt samninginn með þessum hætti, en geti ekki einhliða ákveðið gjalddaga með því að geyma reikningsútgáfu fram til 20. marz 2003. Að mati stefnda sé ljóst, að ef fallizt yrði á framsetningu stefnanda um, að um innheimtu á „skuldakröfu“ sé að ræða, þá sé hún fyrnd, enda fjögurra ára fyrningarfrestur samkvæmt lögum nr. 14/1905 liðinn, er mál þetta var höfðað.

Stefndi byggi kröfu um sýknu af aðalkröfu stefnanda enn fremur á þeim málsástæðum, sem reifaðar verða í umfjöllun um varakröfu stefnanda.

II. Varakrafa stefnanda.

Stefndi reisi aðalkröfu um sýknu af kröfu stefnanda um efndabætur í fyrsta lagi á því, að ákvæði rýmisleigusamnings aðila verði ekki skýrð svo, að til greiðsluskyldu stefnda hafi stofnast við það, að magnákvæði samningsins hafi ekki verið uppfyllt. Í viðauka 4 við samning aðila frá 3. janúar 2001 hafi verið tekið fram, að stefndi skuldbindi sig til að flytja minnst 80% af farmi, sem fluttur sé beint milli Íslands og Bandaríkjanna, með stefnanda. Þá hafi með sambærilegum hætti verið tekið fram, að stefndi væri skuldbundinn til að leigja sem svarar 1.200 gámaeiningum á hverju ári, en flytja hafi mátt 15% af því magni á milli ára.

Tilgangurinn með skuldbindingu af þessu tagi um lágmarksmagn hafi verið sá að tryggja tiltekna hollustu stefnda við stefnanda. Heimildir stefnda til að semja

við önnur félög um flutninga á umræddri leið á samningstímanum hafi því verið takmarkaðar, og það sama hafi gilt um eigin flutninga stefnda. Hins vegar sé vakin athygli á því, að áfram hafi verið gert ráð fyrir því, að stefndi flytti vörur til Bandaríkjanna með því að flytja þær fyrst til Evrópu með eigin skipum og síðan með öðrum skipafélögum til Bandaríkjanna og öfugt (svokallaður TAS flutningur). Samningur aðila hafi, samkvæmt efni sínu, einungis tekið til beinna flutninga milli Bandaríkjanna/Kanada og Íslands. Skuldbinding stefnda til þess að flytja 80% af öllum farmi til og frá Bandaríkjunum hafi tekið til beins flutnings („*cargo moving directly between Iceland and USA*“). Jafnframt hafi verið gert ráð fyrir því, að stefndi væri með eigin skip í siglingum á sömu leið, sbr. ákvæði 6.3. Til þessa hafi þó aldrei komið.

Þessi lágmarksviðmið, sem sett hafi verið inn í samninginn, hafi tekið mið af flutningsmagni stefnda síðustu árin þar á undan. Á árinu 1998 hafi félagið flutt 2.579 gámaeiningar á þessari leið, 2.674 gámaeiningar á árinu 1998 og 2.448 gámaeiningar á árinu 2000 (dskj. nr. 47). Þótt magn í beinum flutningum á árinu 2000 hafi verið umtalsvert lægra en árin þar á undan, hafi heildarmagn einungis lækkað lítillega. Á árinu 2000 hafi óvenju hátt hlutfall farmsins verið flutt um Evrópu, en ástæðu þess hafi m.a. mátt rekja til þess, að samningur stefnda við hf. Eimskipafélag Íslands um flutninga til og frá N-Ameríku hafi runnið sitt skeið á árinu. Af þeim sökum hafi verið ljóst, að svigrúm til beinna flutninga með stefnanda hafi verið umtalsvert meira en tölur ársins 2000 yfir beina flutninga stefnda bendi til. Tölur þessara þriggja síðustu ára fyrir samningsgerðina við stefnanda hafi borið það skýrt með sér, að ekki hafi átt að vera nein vandkvæði á því að uppfylla viðmið um flutning á 1.200 gámaeiningum á ári hverju í beinum flutningum.

Stefndi telji ljóst, að tryggðarákvæði af þessu tagi verði ekki skýrt svo, að stefnda hafi verið ætlað að greiða fyrir þær gámaeiningar, sem upp á hafi vantað að lágmarksmagni væri náð. Í samningnum sé hvergi tiltekið, að stefndi skuli greiða fyrir gáma, sem ekki hafi verið fluttir. Athygli sé vakin á því, að í viðaukum 1 og 2 við samninginn sé tekið fram, að verð fyrir flutning á tómunum gámum sé 50-60% lægra en verð fyrir flutning á fullum gámum. Gámarnir þurfi sama rými í skipinu í báðum tilvikum, en tekið sé tillit til þess, að til þess geti komið, að flytja þurfi tóma gáma. Engin rök standi til þess í sama samningi að kveða á um fulla greiðslu fyrir gáma, sem aldrei hafi verið fluttir. Hafi ætlun aðila verið sú, að stefndi greiddi fyrir þá gáma, sem upp á vantaði, hafi borið að taka það fram með skýrum hætti í samningum. Ákvæði af slíku tagi sé afar íþyngjandi og allan vafa á því, hvernig skýra beri samninginn að þessu leyti, beri að virða stefnda í hag.

Stefndi veki athygli á því í þessu sambandi, að það hafi ekki falizt í samningi aðila, að stefnandi réðist í breytingar á skipakosti vegna samningsins við stefnda. Stefnandi hafi á þessum tíma þurft að halda úti tveimur skipum í reglubundnum siglingum milli Íslands og Bandaríkjanna vegna samnings stefnanda um flutning fyrir varnarliðið á Keflavíkurflugvelli.

Telji dómurinn að skýra beri magnákvæði rýmisleigusamnings aðila svo, að stefndi hafi skuldbundið sig til greiðslu fyrir ónýtt pláss, byggi stefndi á því, að hann hafi að fullu staðið við flutning umrædds magns. Stefnandi telji ljóst, að stefnandi hafi vantalið verulega þann fjölda gámaeininga, sem með réttu beri að telja til flutnings samkvæmt samningi aðila. Beri þar fyrst að nefna að stefnandi

hefur ekki viljað viðurkenna að til flutninganna beri að telja gámaeiningar, sem fluttar hafi verið til eða frá Kanada. Samningur aðila hafi, samkvæmt efni sínu (4. gr.), tekið til flutninga milli hafna á Atlantshafsströnd Bandaríkjanna, Kanada eða Nýfundnaland og Íslands. Í viðauka 2 við samninginn sé að finna nánari ákvæði um flutninga stefnanda til Kanada/Nýfundnaland.

Í viðauka 4 hafi verið kveðið á um skyldu stefnanda til að taka þátt í kostnaði við að flytja gáma frá Kanada/Nýfundnalandi til Norfolk í tilvikum, þar sem stefnandi hefði ekki viðkomu í Kanada. Stefnandi hafi því ekki getað gert athugasemdir við, að gámar, sem fluttir yrðu með þessum hætti, yrðu taldir með. Stefndi hafi því hæglega getað flutt gámana með þessum hætti með auknum tilkostnaði fyrir báða aðila og tryggt, að þeir teldu með við mat á því, hvort lágmarksmagni væri náð. Stefndi hafi af þessum sökum frá upphafi talið það rökleysu að miða lágmarksmagn flutninga við flutninga til Bandaríkjanna eingöngu, auk þess sem gildissvið samnings málsaðila hafi tekið til Kanadaflutninga. Stefndi hafi lýst þessari afstöðu sinni fyrir stefnanda og gert grein fyrir mikilvægi þess, að þessi skilningur væri ekki umdeildur milli aðila (dskj. nr. 42). Tölvubréfinu hafi ekki verið svarað af forstjóra stefnanda, og hafi stefnda því verið rétt að álykta sem svo, að framsetningu stefnda í bréfinu væri ekki mótmælt.

Samkvæmt sameiginlegri málflutningsyfirlýsingu málsaðila (dskj. nr. 8) hafi heildarfjöldi gáma, sem stefndi flutti með stefnanda til og frá Kanada/Nýfundnalandi, verið 620. Þá hafi stefndi þurft að flytja 358 gáma á sömu leið með eigin skipum, en til þess hafi eingöngu komið vegna þessa að stefnandi hafi hætt við viðkomu í Kanada, eða fullfermi hafi verið hjá stefnanda. Þetta magn (978 gámaeiningar) telji stefndi, að með réttu beri að draga frá þeim 1.408 gámaeiningum, sem stefnandi hafi krafizt greiðslu á.

Í viðauka 4 við samning aðila hafi verið tekið fram, að til frádráttar viðmiðum um lágmarksfjölda gámaeininga kæmu þær einingar, sem ekki hafi verið unnt að flytja með stefnanda. Til þessa hafi m.a. komið vegna fullfermis hjá stefnanda og sökum þess, að eitt skipa stefnanda hafi verið óhaffært um tíma. Stefnandi hafi af þessum sökum flutt áður nefndar 358 gámaeiningar til og frá Kanada með eigin skipum og 154 gámaeiningar milli Bandaríkjanna og Íslands. Af sömu ástæðu hafi þurft að flytja 294 gámaeiningar af Norfolk svæðinu um Evrópu til Íslands. Slíkir flutningar hafi verið stefnda bæði dýrari og tímafrekari en beinir flutningar með stefnanda og hafi einungis komið til, þegar vörur hafi ekki komizt með skipum stefnanda.

Stefndi mótmæli sérstaklega fullyrðingum í stefnu um að einungis í einu tilviki geti stefndi átt rétt á frádrætti vegna plássleysis. Þá sé því mótmælt, að plássleysi, sem til hafi komið vegna heræfinga, hafi ekki átt að leiða til frádráttar. Slík undantekning verði ekki leidd af samningi aðila. Þá sé ljóst, að gögn málsins gefi það glögg til kynna, að gámar frá stefnanda hafi margsinnis verið skildir eftir vegna plássleysis í skipum stefnanda. Fljótlega eftir að samstarf stefnanda og stefnda hófst, hafi forstjóri stefnanda raunar lýst því yfir í tölvubréfi til stefnda, að rými í skipum stefnanda væri afar takmarkað (dskj. nr. 32). Loks telji stefndi rangt, að einungis 18 gámaeiningar eigi að koma til frádráttar vegna óhaffærni Geysis.

Rétt sé að taka fram, að tilvísun í stefnu til þess, að stefnanda hafi borið að tryggja stefnda forgang að 60 gámaeiningum í skipi hans, hafi hér afar takmarkaða þýðingu. Í fyrsta lagi hafi þessi skuldbinding einungis tekið til annars skips stefnanda, þ.e. þessi skuldbinding hafi verið í samningi við Atlantsskip en ekki TAL. Skipið, sem TAL gerði út, hafi verið umtalsvert minna og rými í því skipi afar takmarkað. Þegar á reyndi hafi það skip iðulega verið fullbókað. Líta verði til þess, að stefndi hafi ekki með nokkru móti getað stýrt flutningum með þeim hætti að nýta fyrst og fremst aðra hverja ferð stefnda, þ.e. þegar stærra skipið var á ferðinni. Í öðru lagi hafi skuldbindingin um forgang að 60 gámaeiningum virzt hafa haft litla þýðingu í augum stefnanda. Þá hafi það dregið verulega úr þýðingu þessarar skuldbindingar, að í sama samningi (bls. 2 í viðauka 1) hafi verið tekið fram, að vörur frá hernum hefðu forgang, sem hafi þýtt, að í slíkum tilvikum hafi borið að skilja eftir vörur frá stefnda, og eftir atvikum stefnanda einnig.

Í allt séu þetta 1.426 gámaeiningar, sem stefndi telji, að falli undir þau viðmið, sem sett hafi verið í samning aðila um lágmarksfjölda gámaeininga og stefnandi hafi kosið að líta fram hjá. Stefndi krefjist þess, að umræddar 1.426 gámaeiningar verði taldar til þess magns, sem miðað hafi verið við, að stefndi myndi að lágmarki flytja með stefnanda. Þar sem stefnandi hafi krafizt greiðslu á 1.408 gámaeiningum, sé ljóst, að sýkna beri stefnda af kröfum stefnanda, ef fallizt verði á þessa kröfu stefnda.

Stefndi byggi sýknukröfu í þriðja lagi á því, að víkja beri umræddu ákvæði samningsins til hliðar. Svo sem rakið sé hér að framan, liggur fyrir, að umfang flutninga stefnda milli Íslands og N-Ameríku á árunum 1998, 1999 og 2000 hafi verið langt umfram þau lágmark, sem skilgreind hafi verið í samningi stefnanda og stefnda. Þegar samningurinn var gerður, hafi fátt bent til þess, að flutningar stefnda á umræddri leið myndu dragast jafn mikið saman og raun bar vitni.

Á árinu 2001 hafi stefndi flutt í allt 1.834 gámaeiningar milli Íslands og Bandaríkjanna/Kanada. Þrátt fyrir það að stefndi hafi dregið verulega úr flutningum milli Bandaríkjanna og Íslands um Evrópu, eða úr 1.102 einingum á árinu 2000 í 446 einingar á árinu 2001, hafi stefndi vart náð að flytja umræddar 1.200 einingar í beinum flutningum. Ástæðu þessara miklu sviptinga hafi fyrst og fremst verið að rekja til tveggja þátta. Annars vegar hafi á þessum tíma farið að gæta töluverðs samdráttar í flutningum almennt frá Bandaríkjunum vegna hásgengis á dollar. Af yfirliti á dskj. nr. 46 megi sjá, að magn beinna flutninga milli Íslands og Bandaríkjanna/Kanada, að flutningum fyrir varnarliðið undanskildum, hafi fallið úr 4.061 gámaeiningu á árinu 2000 í 2.491 gámaeiningu á árinu 2001.

Samdráttur í flutningum hjá stefnda hafi hins vegar ekki einungis verið vegna þróunar á mörkuðum, heldur hafi stóran hluta samdráttarins verið að rekja til þess, að félagið hafi tapað stórum viðskiptavinum á árinu 2001 til keppinauta. Að mati stefnda hafi það komið til vegna margvíslegra vanefnda stefnanda á samningi málsaðila. Þar beri í fyrsta lagi að geta þess, að umtalsverðar tafir hafi orðið á siglingum stefnanda strax í upphafi samstarfsins. Á dskj. nr. 45 megi sjá komu- og brottfarartíma skipa stefnda í Njarðvíkurhöfn á árinu 2001, en skjalið hafi verið staðfest af hafnarstjóra Reykjaneshafnar. Svo sem sjá megi á umræddu yfirliti, hafi umtalsverðar tafir orðið á áætlun stefnanda í mörgum ferðum í upphafi árs 2001. Um tíma hafi ferðir annars skipa stefnanda raunar alveg fallið niður vegna bilunar,

en stefnandi hafi engar ráðstafanir gert til að koma nýju skipi inn á leiðina. Hafi svo farið, að stefnandi hafi sjálfur þurft að útvega skip til að sækja gáma frá stefnanda og stefnda til Norfolk, og hafi hann þannig forðað báðum málsaðilum frá stórtjóni, sem við hafi blasað.

Óregla í flutningum stefnanda hafi gert það að verkum, að afar erfitt hafi reynzt fyrir viðskiptavinum stefnda að reiða sig á flutningana. Við þetta hafi bætzt, að stefnandi hafi ekki staðið við fyrirheit um að koma á 28 daga siglingatíðni með reglulega brottför aðra hverja viku. Stefndi hafi lagt á það ríka áherzlu í samningaviðræðum við stefnanda, að stefnandi breytti siglingum á umræddri leið í þessa veru. Þrátt fyrir að aðilar hafi, við samningsgerðina, virzt vera sammála um mikilvægi þess að ná fram þessu markmiði, og stefndi teldi, að yfirlýsing í fylgiskjölum 1 og 2 við samning aðila á dskj. nr. 4 og 5 staðfesti, að áætlunum yrði breytt, hafi aldrei komið til þess, að stefnandi breytti áætlunum sínum. Um ástæðu þessa geti stefndi lítt sagt, en af tilsvörum stefnanda hafi helzt mátt ráða, að varnarliðið hafi ekki fallizt á þessar breytingar. Stefndi hafi ekki upplýsingar um það, hvort, og þá hvaða, viðræður stefnandi hafi átt við varnarliðið til að fá þessar breytingar í gegn, en dragi í efa, að stefnandi hafi fylgt þessu fast eftir.

Ástæðu þeirra efasemda sé fyrst og fremst að rekja til þess, að af einhverjum ástæðum virðist það hafa verið auðsótt fyrir hf. Eimskipafélagið áður, og nú Eimskipafélagið ehf., að halda sínum reglubundnu 28 daga áætlunum í siglingum fyrir varnarliðið. Félagið hafi sinnt þessum flutningum fyrir varnarliðið, áður en Atlantsskip fengu þá flutninga alla, og nú hafi Eimskipafélagið fengið flutningana aftur og haldi sömu áætlun. Fyrirheit stefnanda um viðkomu í Kanada hafi að sama skapi verið vanefnd. Það hafi verið á ábyrgð stefnanda að efna þessi loforð. Stefnandi hafi engin gögn eða upplýsingar lagt fram um samskipti við herinn til staðfestingar á því, að þessari skuldbindingu hafi verið fylgt eftir af stefnanda, og að synjun hafi í reynd komið frá hernum. Ljóst sé, að stefndi hefði ekki samið um flutninga við stefnanda nema gegn því, að þessi skilyrði yrðu uppfyllt. Þetta telji stefndi, að stefnanda hafi verið fullkomlega ljóst, enda áréttað í samningaferlinu öllu og í texta endanlegs samnings aðila.

Framangreindar vanefndir stefnanda hafi, sem fyrr segi, leitt til þess, að stefndi hafi misst umtalsverð viðskipti strax í upphafi árs 2001. Hafi þar þyngst vegið, að Sölusamband íslenskra fiskframleiðenda (SÍF) hafi alfarið flutt viðskipti sín yfir til hf. Eimskipafélags Íslands. Stefndi hafi átt í viðskiptum við SÍF og forvera þess SÍS til fjöldamargra ára og löng saga að baki því viðskiptasambandi. Eftir að samstarf um flutninga hófst við stefnanda, hafi veður hins vegar skipazt fljótt í lofti og SÍF hafi séð sig knúið til að hætta viðskiptum við stefnda. Til að setja mikilvægi þessara flutninga stefnda fyrir SÍF í eitthvert samhengi, hafi félagið flutt um 750 gámaeiningar fyrir SÍF á árinu 1999 og sambærilegt magn á árinu 2000.

Stefndi telji ljóst, að ástæðu þess, að SÍF hætti viðskiptum við stefnda á árinu 2001, hafi verið að rekja til þess, að SÍF hafi ekki talið treystandi á áætlanir stefnanda, og að áætlun stefnanda, ef hún héldist á annað borð, hafi auk þess ekki gefið kost á brottför frá Íslandi á sama vikudegi á tveggja vikna fresti. Slík reglubundin áætlun hafi verið SÍF mikilvæg, þar sem um flutning á hráefni til vinnslu í verksmiðju erlendis hafi verið að ræða. Sem fyrr segi hafi frávik frá áætlunum stefnanda í fyrstu ferðum ársins 2001 hins vegar verið umtalsverð. Til staðfestingar á ástæðum þess, að SÍF hafi hætt viðskiptum við stefnda, séu lagðar

fram tvær yfirlýsingar Michaels Sigbórssonar, starfsmanns SÍF, sbr. dskj. nr. 48 og 49. Umfang þessara viðskipta einna og sér hafi verið slíkt, að þegar við missi þessara viðskipta hafi stefnda verið ómögulegt að uppfylla þau magnviðmið, sem sett höfðu verið í samninginn við stefnanda, enda hafi þarna fallið á einu bretti um þriðjungur af öllu því magni, sem stefndi hafi haft til flutninga á leiðinni.

Stefndi hafi hins vegar ekki einungis misst viðskipti við SÍF. Annar stór viðskiptavinur hafi ákveðið að flytja viðskipti sín til Eimskipa á árinu 2001 vegna vanefnda stefnanda. Á dskj. nr. 38 sé að finna bréf frá framkvæmdastjóra Búrs hf. til stefnda frá 10. maí 2001. Þar sé gerð grein fyrir töfum, sem hafi orðið á brottför skips stefnanda, sem leitt hafi til þess, að viðkvæm matvara hafi tafizt umtalsvert í flutningum. Í lok bréfsins hafi verið lýst mikilli óánægju með þjónustu stefnda á umræddri leið, og að Búr hf. hygðist leita annað með flutninga sína. Á dskj. nr. 50 sé staðfesting umrædds framkvæmdastjóra á því, að viðskiptum við stefnda hafi verið hætt í kjölfarið, og ástæður þess hafi verið að rekja til mikilla og síendurtekinna tafa á flutningum frá Bandaríkjunum á umræddum tíma.

Stefndi leggi fram fleiri gögn í málinu, sem sýni glöggt það ástand, sem skapast hafi vegna vanefnda stefnanda. Sé þar ýmist um að ræða samskipti starfsmanna stefnda við starfsmenn stefnanda, samskipti starfsmanna stefnda við viðskiptavinini félagsins, eða samskipti milli starfsmanna stefnda.

Af þeim ástæðum, sem hér hafi verið raktar, hafi stefnda verið ómögulegt að uppfylla áskilnað í samningi aðila um 1.200 gámaeiningar á ári hverju. Þann ómöguleika sé annars vegar að rekja til ytri aðstæðna, sem bitnað hafi jafnt á öllum, sem sinnt hafi flutningum á umræddri leið, og hins vegar til atvika, sem varðað hafi stefnda sérstaklega, þ.e. missis viðskipta við SÍF og fleiri stóra viðskiptavinum. Að því er síðarnefnda þáttinn varði, telji stefndi ljóst, að hann hafi engu getað um þau atvik ráðið. Ástæðu þess, að SÍF hafi hætt viðskiptum við stefnda, virðist einkum vera að rekja til þess, að þjónusta stefnanda hafi ekki uppfyllt þarfir félagsins. Að mati stefnda geti stefnandi við þessar aðstæður ekki sett fram kröfu um greiðslu þess magns, sem vantað hafi upp á, að lágmarksákvæðum samningsins væri náð. Vísist þar einkum til meginreglna samningaréttarins um brostnar forsendur og ákvæða 36. gr. laga nr. 7/1936 um samningsgerð, umboð og ógilda löggæringa.

Þrátt fyrir þessar vanefndir stefnanda og verulegar breytingar á heildarmagni flutninga stefnda til og frá N-Ameríku hafi stefndi flutt yfir 80% alls þess, sem flutt hafi verið beint milli Íslands og N-Ameríku með stefnanda. Viðmiði um 1.200 gámaeiningar hafi hins vegar ekki verið fyllilega náð af framangreindum ástæðum. Um nánari sundurliðun á fluttu magni stefnda á því tímabili, sem hér sé til skoðunar, vísist til umfjöllunar um varakröfu stefnda hér á eftir.

Krafa stefnanda um greiðslu fyrir það, sem upp á hafi vantað, að tilskildu lágmarki væri náð, fái, að mati stefnda, ekki staðizt við þær aðstæður, sem hér hafi verið lýst. Krafa stefnanda sé upp á tæpar 70 milljónir króna, auk dráttarvaxta og kostnaðar. Til þess að þessi fjárhæð verði sett í eitthvert samhengi, þá hafi heildargreiðslur stefnda til stefnanda vegna flutninga á öllu samningstímabilinu numið um 101 milljón króna. Verði stefndi dæmdur til að greiða stefnufjárhæðina, sé ljóst, að hver flutt eining á samningstímabilinu muni reynast stefnda óheyrilega dýr og ekki í nokkru samræmi við þau verð, sem tíðkamt hafi í þessum flutningum. Tjón stefnda yrði því umtalsvert. Til að undirstrika enn frekar hversu óeðlileg þessi

krafa stefnanda sé, megi m.a. benda á, að á samningstímanum hafi stefnanda tekizt, með undirboðum, að ná til sín nokkrum viðskiptamanna stefnda, m.a. húsgagnaverzlunum Bústoð ehf. og Húsgagnalager sætir sófar ehf. og EK. Með því móti hafi stefnanda tekizt að auka eigið magn, en krefji nú stefnda einnig um greiðslu fyrir sömu gámaeiningar.

Ljóst sé, að umsamin verð í samningnum við stefnanda hafi ekki verið lægri en verð, sem viðgengizt hafi á markaðnum á þessum tíma. Stefndi hafi áður notið sambærilegra kjara hjá hf. Eimskipafélagi Íslands. Að mati stefnda sé ekkert, sem bendi til þess, að stefnanda hafi verið nauðsyn á að ná tilteknum fjölda gámaeininga til flutnings frá stefnda á ári hverju. Stefnandi hafi ekki getað bent á neinar mögulegar ástæður fyrir því að gera það lágmark að ákvörðunarástæðu fyrir samningsgerðinni, enda hafi stefndi alla tíð talið ljóst, að ákvæðið hafi einungis verið sett til að tryggja enn frekar hollustu stefnda.

Með vísan til framangreinds sé þess krafizt, að ákvæði um flutning 1.200 gámaeininga að lágmarki, verði það skilið með þeim hætti, sem stefnandi krefjst, verði vikið til hliðar með vísan til ólögfesta meginreglna samningaréttarins um brostnar forsendur og 36. gr. samningalaga.

Stefndi telji í fjórða lagi, að skilyrði til greiðslu efndabóta séu ekki uppfyllt. Af því, sem að framan sé rakið, sé ljóst, að það verði ekki rakið til sakar starfsmanna stefnda, að viðmiðum um 1.200 gámaeiningar hafi ekki verið náð. Þvert á móti hafi verið færð veigamikil rök fyrir því hér að framan, að ástæðu þessa sé að stórum hluta að rekja til verulegra annmarka á þjónustu stefnanda. Þegar svo hátti, að ástæðu þess, að stefnda hafi ekki tekizt að flytja meira magn en raun beri vitni, sé fyrst og fremst að rekja til vanefnda stefnanda, sé ljóst, að ekki stofnist bótaréttur til handa stefnanda.

Þá telji stefndi, að stefnandi hafi ekki sýnt fram á, að hann hafi orðið fyrir raunverulegu fjártjóni við það, að umræddu lágmarki hafi ekki verið náð. Ekkert tjón hafi orðið á munum, og stefnandi hafi ekki þurft að leggja út í neinar kostnaðarsamar aðgerðir vegna viðskiptanna við stefnda. Eina „fjárfestingin“, sem stefnandi hafi skuldbundið sig til að ráðast í, hafi verið að auka við tengi fyrir frystigáma (e. reefer plugs), sbr. viðauka 4 við samninginn. Þá skyldu hafi stefnandi vanrækt og hafi svo farið, að stefndi hafi orðið að kaupa öll viðbótartengi sjálfur. Stefnandi hafi ekki sýnt fram á hagnaðarmissi, en ljóst sé, að meintar vanefndir stefnda geti einungis leitt til bóta, sem svari hagnaðarmissi stefnanda. Í því samhengi skipti einnig máli, að ekkert liggi fyrir um það í málinu, hvort stefnda hafi tekizt að fullnýta rými í skipunum.

Stefndi telji í fimmta lagi, að tómlæti stefnanda eigi að leiða til sýknu. Þrátt fyrir það að þegar á árinu 2001 hafi verið ljóst, að stefndi gæti ekki uppfyllt viðmið um 1.200 gámaeiningar, hafi stefnandi ekki áskilið sér rétt til greiðslu vegna þessa, fyrr en með bréfi, dags. 20. marz 2003, eða um 5 mánuðum eftir að stefndi sagði upp samningnum við stefnanda. Að mati stefnda hafi verið afar rík ástæða til þess fyrir stefnanda að setja þennan skilning á ákvæðinu fram fyrr á samningstímanum. Ef miðað sé við skilning stefnanda á ákvæðinu, hafi a.m.k. gefizt tilefni til þess strax um áramótin 2001/2002 að krefja stefnda um greiðslu fyrir þær gámaeiningar, sem upp á hafi vantað. Í hinu umdeilda samningsákvæði hafi verið vísað til þess að flytja mætti 15% magnsins milli ára. Ljóst sé, að þótt tekið væri tillit til þessarar

tilfærslu, þá hafi enn vantað upp á, að tilskildu magni væri náð á árinu 2001, skv. túlkun stefnanda. Aftur hafi gefizt tilefni til að setja slíka kröfu fram um áramótin 2002/2003, en engin krafa hafi borizt frá stefnanda og aldrei virðist þessum skilningi stefnanda hafa verið haldið á loft gagnvart stefnda. Stefndi hafi raunar gefið stefnanda sérstakt tilefni til að fylgjast með fluttu magni með því að láta vita af því, að í það hafi stefnt, að magn myndi lækka, þar sem félagið myndi missa stóra viðskiptavini vegna vanefnda stefnanda (dskj. nr. 39).

Það hefði skipt stefnda miklu að fá þessa túlkun stefnanda fram fyrr á samningstímabilinu. Stefndi hefði mögulega haft eitthvert svigrúm til að fela stefnanda hluta af þeim flutningum sem venjulega fara frá Bandaríkjunum um Evrópu til Íslands og lækka þar með hugsanlegar kröfur stefnanda. Það hefði vitanlega verið mun hagstæðara fyrir stefnda að flytja vörurnar með stefnanda en að greiða fyrir flutning um Evrópu og greiða einnig fyrir ónýtt rými hjá stefnanda.

Stefnandi hafi lýst yfir þeim skilningi sínum, að allt það magn, sem flutt hafi verið milli Íslands og Kanada teljist ekki með, þegar metið sé, hvort lágmarksmagninu hafi verið náð. Svo sem nánar verði rakið í umfjöllun um varakröfu, telji stefndi þennan skilning stefnanda rangan. Það sem hér skipti máli, sé að í samningi aðila hafi verið að finna ákvæði í viðauka 4 um, að stefnandi þyrfti að bera hluta kostnaðar af flutningi gáma frá Kanada til Norfolk (USD 280). Gert hafi verið ráð fyrir, að til slíkra flutninga gæti komið í upphafi samstarfs, á meðan reglubundnum siglingum stefnanda til Kanada hafði ekki verið komið á. Svo sem áður sé rakið, hafi aldrei orðið af því, að stefnandi kæmi upp reglubundnum siglingum til Kanada. Af þeim sökum hafi stefndi þurft að flytja mikið magn gáma frá Kanada um Evrópu til Íslands og öfugt.

Hefði stefnda verið það ljóst strax í upphafi samstarfs, að stefnandi teldi flutninga til og frá Kanada ekki telja með við mat á lágmarksmagni, og að krafizt yrði greiðslu fyrir það magn, sem upp á vantaði, hefði stefndi átt þann kost að flytja alla gámana til Norfolk og þaðan beint til Íslands með stefnanda. Með því móti hefði það magn augljóslega verið talið með, auk þess sem það hafi verið mun ódýrari leið fyrir stefnda en að greiða fyrir flutning um Evrópu og greiða einnig fyrir vannýtta rýmið hjá stefnanda. Líkt og áður sé getið, hafi forstjóri stefnda sett þennan skilning fram skriflega til forstjóra stefnanda og óskað eftir viðbrögðum hans (dskj. nr. 42). Þar sem engin svör hafi borizt frá stefnanda, hafi stefnda verið rétt að álykta sem svo, að framsetningu í bréfinu væri ekki mótmælt, enda að mati stefnda í fullu samræmi við efni samnings málsaðila.

Stefndi telji, að tómlæti stefnanda samkvæmt framansögðu eigi að leiða til sýknu af kröfum stefnanda. Þá telji stefndi jafnframt, að til tómlætis stefnanda beri að líta við mat á öðrum málsástæðum stefnda hér að framan.

-
-
-

III. Þrautavarakrafa stefnanda.

Stefndi mótmæli því, að forsendur séu til að dæma stefnanda bætur að álitum. Á stefnanda hvíli sú skylda að gera allt, sem í hans valdi standi, til að sanna raunverulegt fjártjón, ef um slíkt tjón sé að ræða. Stefnandi hafi engin gögn lagt fram, sem sanni, eða gera það líklegt, að hann hafi orðið fyrir fjártjóni.

-

IV. Varakrafa:

Í 2. lið í umfjöllun um varakröfu stefnanda hér að framan hafi verið gerð grein fyrir gámum, sem stefndi hafi flutt, ýmist með eigin skipum eða um Evrópu (TAS) og ýmist til og frá Kanada eða Bandaríkjunum, og stefndi telji, að eigi að koma til frádráttar kröfu stefnanda. Ef fallizt verði á þá frádráttarliði alla, sé ljóst, að sýkna beri stefnda af kröfum stefnanda. Stefndi byggi hins vegar jafnframt sjálfstætt á hverjum og einum frádráttarliði í varakröfu um lækkun bóta. Vísist til framangreindrar umfjöllunar til stuðnings þeirri kröfu.

Í samningi málsaðila sé mælt fyrir um greiðslu í Bandaríkjadollurum (USD) fyrir hvern fluttan gám, og séu allar fjárhæðir í samningnum tilgreindar í dollurum. Þá sé mælt fyrir um, að fjárhæðir í samningnum taki breytingum samkvæmt vísitölu í Bandaríkjunum (U.S. Consumer Price Index) og beinlínis tiltekið, að greiðsla skuli vera í dollurum. Þrátt fyrir þetta hafi stefnandi umreiknað fjárhæðina yfir í íslenskar krónur og miðað við miðgengi dollars á útgáfudegi reikningsins. Þessu mótmæli stefndi og telji kröfu stefnanda, teljist hún á annað borð vera fyrir hendi, vera í dollurum.

Stefndi telji, að bætur til stefnanda geti aldrei numið hærri fjárhæð en sem nemi hugsanlegum hagnaði stefnanda af flutningi hveggar og einnar gámaeiningar, sem stefnandi telji, að upp á hafi vantað. Ekkert liggi fyrir um það, hver hagnaður stefnanda hefði orðið af flutningi hveggar og einnar gámaeiningar. Til þess beri einnig að líta, að stefnanda hafi borið að leita allra leiða til að nýta rými, sem ekki nýttist til flutninga fyrir aðra, og lágmarka þannig hugsanlegt tjón.

Að lokum sé þess krafizt, að bætur verði lækkaðar vegna eigin sakar stefnanda. Sé þar einkum vísað til þess, að ástæðu þess, að stefndi hafi ekki náð tilskildum mörkum, hafi að stórum hluta verið að rekja til annmarka á þjónustu stefnanda. Vísist þar um til umfjöllunar hér að framan um vanefndir stefnanda.

Upphafstíma dráttarvaxta sé mótmælt og þess krafizt, að hann miðist við dómsuppsögu í héraði eða eftir atvikum Hæstarétti. Stefnandi hafi enn ekki sannað meint fjártjón, en dráttarvaxta verði í öllu falli ekki krafizt fyrr en fullnægjandi gögn hafi verið lögð fram um meint fjártjón stefnanda. Þá sé ljóst, að dráttarvextir, eldri en fjögurra ára, séu fyrndir skv. lögum nr. 14/1905. Verði fallizt á vaxtakröfu stefnanda að einhverju leyti, telji stefndi ljóst, að um þá kröfu og vaxtaútreikning fari samkvæmt tilkynningum Seðlabanka Íslands um vexti af Bankaríkjadollurum.

Málkostnaðarkrafan sé byggð á 130. gr. laga nr. 91/1991.

IV

Forsendur og niðurstaða

Fyrir dóminn komu til skýrslugjafar matsmennirnir, Ragnar Árnason prófessor og Agnar Erlingsson verkfræðingur, yfirmatsmennirnir, Vilmundur Víðir Sigurðsson kennari, Jón B. Hafsteinsson skipaverkfræðingur og Páll Kr. Pálsson verkfræðingur, sem og vitnið Guðmundur Arnar Óskarsson, starfsmaður flutningaþjónustu stefnda.

Við aðalmeðferð gerði stefndi kröfu um greiðslu málskostnaðar í varakröfu, verði varakrafan tekin til greina, en til vara að málskostnaður verði felldur niður. Mótmælti lögmaður stefnanda málskostnaðarkröfu stefnda í varakröfu sem of seint fram kominni. Er fallizt á með stefnanda, að krafan sé of seint fram komin.

Ágreiningur í máli þessu lýtur að samningi aðila um flutning stefnanda fyrir stefnda á siglingaleiðinni milli Íslands, Bandaríkjanna og Kanada á árunum 2001-2003.

Samkvæmt skriflegum samningi aðila, svokölluðum rýmisleigusamningi, skuldbatt stefndi sig til þess að flytja að lágmarki 80% gáma sinna í beinum flutningum milli Íslands og Bandaríkjanna með skipum á vegum stefnanda, og enn fremur að leigja minnst 1.200 pláss (TEU) fyrir flutninga á hlöðnum gámum á hverju samningsári og hlutfallslega fyrir hvern árshluta með 15% magnyfirfærsluheimild milli ára. Þá eru í samningnum ákvæði, sem lúta að því, við hvaða skilyrði rýmisleiguskuldbindingar stefnda samkvæmt samningnum geti minnkað, þ.e. annars vegar vegna sérhvers upptekins pláss, sem eiganda [stefnanda] var skylt að taka frá fyrir notkun leigutaka, og hins vegar vegna flutninga leigutaka með öðrum sjóflutningsaðilum og fyrirtækjum í eignartengslum við eiganda á sömu siglingaleið.

Samkvæmt sameiginlegri málflutningsyfirlýsingu, sem aðilar gáfu í fyrra máli um sama efni, og sem fyrir liggur í máli þessu, var gildistími flutningssamninga aðila frá 1. janúar 2001 til 23. apríl 2003, eða samtals 27 mánuðir og 23 dagar. Samkvæmt samningi aðila skyldi stefndi því flytja 1.200 gámaeiningar (TEU) á ári, eða 2.776 gámaeiningar á gildistíma samningsins. Á þeim tíma flutti stefndi hins vegar með skipum stefnanda og greiddi fyrir 1.350 gámaeiningar á siglingaleiðinni milli Bandaríkjanna og Íslands, og byggir stefnandi á því, að 1.426 gámaeiningar vanti upp á, svo stefndi hafi uppfyllt samningskyldur sínar.

Þá felur málflutningsyfirlýsingin í sér, að stefndi hafi, á samningstímanum, flutt með skipum stefnanda og greitt fyrir 620 gámaeiningar á siglingaleiðinni milli Kanada og Íslands. Byggir stefndi á því, að þeir flutningar eigi að fullu að teljast flutningar samkvæmt samningum aðila, og vanti því einungis 806 gámaeiningar upp í heildarfjöldann, þ.e. 2.776 gámaeiningar. Byggir stefndi í því sambandi á því, að hann hafi orðið að flytja gámaeiningar með öðrum hætti en með stefnanda, svo sem hér greinir:

Með eigin skipi milli Bandaríkjanna og Íslands á árinu 2001 gámaeiningar.	154
Með eigin skipi milli Kanada og Íslands á árunum 2001 og 2002 gámaeiningar.	358
Með öðrum skipafélögum milli Bandaríkjanna og Íslands með umskipun í Evrópuhöfn (TAS) á árunum 2001, 2002 og 2003 <u>gámaeiningar.</u>	<u>294</u>
Samtals gámaeiningar.	806

Ekki er ágreiningur um flutningsmagn samkvæmt framangreindu, en stefnandi viðurkennir ekki, að hann hafi vanefnt samningsskyldur sínar með þeim hætti, að stefndi beri ekki skaðabótaskyldu með vísun til þess.

Auk framangreinds liggur fyrir og er ágreiningslaust, að stefndi flutti samtals 1.058 gámaeiningar frá vesturströnd Bandaríkjanna með umskipun í Evrópuhöfn á gildistíma flutningasamninga málsaðila.

Aðalkrafa stefnanda byggir á því að hann eigi skuldakröfu á hendur stefnda, sem grundvallist á árlegri, umsaminni lágmarksgreiðslu samkvæmt rýmisleigusamningnum.

Ekki er á það fallizt með stefnanda, að samningur aðila hafi verið hefðbundinn leigusamningur, þar sem stefnda hafi borið að greiða hina umsömdu leigu að fullu, hvort sem hann nýtti hið leigða rými eða ekki, heldur verður að fallast á með stefnda, að samningurinn hafi verið viðskiptasamningur eða þjónustusamningur, þar sem stefnandi skyldi veita stefnda tiltekna þjónustu gegn endurgjaldi. Stefndi skuldbatt sig hins vegar til að kaupa tiltekið lágmark þjónustunnar af stefnanda.

Stefndi byggir á því, að krafa stefnanda sé fyrnd, með vísan til fyrningarlaga nr. 14/1905, þar sem fyrningarfrestur hafi verið liðinn, þegar mál þetta var höfðað.

Svo sem fyrr er rakið höfðaði stefnandi mál vegna sama sakarefnis, sem þingfest var 4. maí 2004. Því máli lauk endanlega með dómi Hæstaréttar Íslands 6. nóvember 2006, þar sem staðfestur var frávísunarúrskurður Héraðsdóms. Mál þetta var síðan höfðað með stefnu birtri 5. marz 2007, og var fyrningu þar með slitið, sbr. 11. gr. þágildandi laga nr. 14/1905 um fyrning skulda og annarra kröfuréttinda.

Er aðalkröfu stefnanda því þegar af framangreindum sökum hafnað.

Varakrafa stefnanda um efndabætur byggir á skaðabótasjónarmiðum innan samninga, þar sem stefndi hafi vanefnt þær skyldur, sem hann skuldbatt sig til með rýmisleigusamningnum, með því að flytja ekki tilskilið lágmarksmagn með skipum stefnda á gildistíma samninganna og greiða fyrir það umsamið endurgjald.

Stefndi byggir sýknukröfu sína af varakröfu stefnanda um efnabætur á því í fyrsta lagi, að skuldbinding aðila um tiltekið lágmarksmagn flutninga hafi verið eins konar tryggðaaákvæði, sem hafi verið ætlað að tryggja tiltekna hollustu stefnda við stefnanda.

Ekki er fallizt á þennan skilning stefnda, og þykir orðalag samningsins skýrt að þessu leyti, enda ekkert það ákvæði í samningi aðila, sem bendir til þess, að skýra beri samningsákvæðið með öðrum hætti en samkvæmt orðanna hljóðan og kemur hvergi fram í samningnum, að ákvæðinu sé ekki ætlað að skuldbinda stefnda. Er því ekki fallizt á þessa sýknumálsástæðu stefnda.

Í öðru lagi byggir stefndi sýknukröfu sína af varakröfu stefnanda á því, að hann hafi að fullu staðið við flutning umrædds magns, með því að flutningar frá Kanada og Nýfundnalandi til Norfolk, í tilvikum, þar sem stefnandi hafði ekki viðkomu í Kanada, falli einnig undir samninginn. Stefnandi mótmælir þessum skilningi stefnda.

Samkvæmt samningnum aðila um lágmarksflutningsmagn er skýrt kveðið á um, að þeir taka einungis til flutninga milli Íslands og Bandaríkjanna, en ekki annarra landa. Í 4. viðauka samningsins kemur fram, að eigandi [stefnandi] íhugi þá breytingu að koma á 28 daga siglingaáætlun með viðkomu í Kanada, en sú breyting yrði háð samþykki Bandaríkjahers. Þeirri breytingu var aldrei komið á, og varð Kanada þannig aldrei hluti af viðkomustöðum samkvæmt samningi aðila. Stefnandi byggir á því, að með því að hann hafi lýst þessum skilningi á samningi aðila í tölvubréfi til stefnanda, sem ekki hafi verið svarað, hafi stefnda verið rétt að álykta sem svo, að þeim skilningi hans væri ekki mótmælt.

Ekki er fallizt á með stefnda, að það eitt að tölvubréfinu hafi ekki verið svarað, hafi falið í sér svo veigamikla breytingu eða túlkun á samningi aðila, að þar með væru siglingar til Kanada orðnar hluti af samningnum, enda voru þær siglingar háðar samþykki Bandaríkjahers, svo sem fyrr greinir, en frá slíkum samningum var aldrei gengið, og var stefnda það ljóst á samningstímanum.

Þá byggir stefndi sýknukröfu sína á því, að stefnandi hafi ekki staðið við skuldbindingar sínar um, að stefndi skyldi hafa forgang að 60 gámaeiningum í skipum stefnanda, lítið rými hafi verið í skipi, sem félagið TAL gerði út, og hafi það iðulega verið fullbókað, vörur frá stefnda hafi orðið að víkja vegna forgangs hersins, en alls sé um að ræða 1.426 gámaeiningar, sem stefndi telji, að falli undir þau viðmið, sem sett voru í samning aðila um lágmarksfjölda gámaeininga, en stefnandi hafi kosið að líta fram hjá. Þar sem stefnandi hafi krafizt greiðslu á 1.408 gámaeiningum, sé ljóst, að sýkna beri af kröfum stefnanda, verði fallizt á þessi sjónarmið stefnda.

Ljóst er, að undir þessa málsástæðu stefnda falla margnefndar siglingar til og frá Kanada, og vísast til þess, sem að framan greinir um, að þær urðu aldrei hluti af samningi aðila. Þá liggur fyrir, að samkvæmt samningi aðila skuldbatt stefndi sig til að tilkynna 6 dögum fyrir komu skipa til Bandaríkjanna um fjölda þeirra gáma, sem hann hygðist flytja með næstu ferð, en stefndi sinni þeirri skyldu aldrei, og hefur honum þannig ekki tekizt að sýna fram á, að ekki hefði verið pláss í skipum stefnanda, ef hann hefði sinnt tilkynningaskyldu sinni. Þá var um það fyrirvari í

viðauka 1 við samning aðila, að flutningur herfarms hefði forgang fram yfir vörufarm, þannig að tilvik, þar sem ekki var pláss fyrir gáma stefnda vegna forgangs Bandaríkjahers, falla ekki undir vanefndir stefnanda á samningi aðila.

Stefndi byggir sýknukröfu sína einnig á því, að víkja beri umræddu samningsákvæði til hliðar, m.a. vegna samdráttar í flutningum hjá stefnda vegna þróunar á mörkuðum og missis viðskiptavina til keppinauta, sem m.a. stafi af vanefndum stefnanda á samningi aðila, þ.á m. vanefnd á að koma á 28 daga siglingatíðni með viðkomu í Kanada.

Við mat á því, hvort víkja beri samningi til hliðar, ber að líta til efnis samnings, stöðu samningsaðila, atvika við samningsgerð sem og atvika, sem síðar komu til. Stefndi byggir einungis á atvikum, sem síðar komu til, enda liggur ekki annað fyrir en að jafnræði hafi verið með aðilum við samningsgerð, en þeir eru í sambærilegum rekstri og báðir hafa atvinnu sína af sjóflutningum milli landa. Eins og mál þetta er vaxið virðast tafir á ferðum skipa stefnanda einkum hafa orðið í upphafi samningstímans og verður ekki ráðið af gögnum málsins, að stefndi hafi á þeim tíma kvartað skriflega eða sannanlega yfir meintum vanefndum stefnanda af þeim sökum. Með vísan til jafnrar stöðu aðila við samningsgerðina og stöðu þeirra í viðskiptalífínu verður að telja, að þeim hafi mátt vera ljóst, að þróun á mörkuðum gat breytt til betri eða verri vegar, en enga fyrirvara er að finna í samningi aðila um slíkt. Þá liggur ekki fyrir, að sannanlega megi rekja missi viðskiptavina stefnda yfir til keppinauta til meintra vanefnda stefnanda á samningum aðila. Þá lá fyrir frá upphafi, að 28 daga regluleg siglingatíðni með viðkomu í Kanada, var háð samþykki Bandaríkjahers og var ekki orðin hluti af samningi aðila og kemur ekki fram af gögnum málsins, að fyrirhuguð breyting í þessa veru á siglingaleiðinni og siglingatíðninni hafi verið forsenda stefnda fyrir gildi samningsins, eða hluta hans, við gerð hans.

Stefndi byggir á því, að skilyrði efndabóta séu ekki til staðar, þar sem stefnandi hafi átt stóran þátt í því, að samningurinn var ekki efndur, og vanefnd hans verði ekki rakin til sakar starfsmanna stefnda. Þá hafi stefnandi ekki sýnt fram á fjártjón við það, að umræddu lágmarki hafi ekki verið náð, en meintar vanefndir stefnda geti einungis leitt til bóta, sem svari til hagnaðarmissis stefnanda.

Eins og að framan er rakið, hefur ekki verið fallizt á, að það, að stefndi uppfyllti ekki ákvæði samningsins um lágmarks flutningsmagn, verði rakið til ómöguleika eða vanefndar stefnanda. Þá er ekki fallizt á, eins og mál þetta er vaxið, að sýna þurfi fram á sök starfsmanna stefnda, svo efndabætur fái st viðurkenndar.

Stefndi byggir sýknukröfu sína á tómlæti stefnanda með því að hafa ekki áskilið sér rétt til greiðslu vegna meintra vanefnda stefnda á samningnum fyrr en með bréfi, dags. 20. marz 2003, eða 5 mánuðum eftir að stefndi sagði upp samningnum við stefnanda.

Þegar til þess er litið, að aðilar áttu í viðvarandi, samfelldum, reglulegum viðskiptum, þar til samningunum, sem þau byggðust á, var sagt upp, verður það ekki virt stefnanda til tómlætis, að hafa ekki gert kröfu á hendur stefnda, fyrr en eftir að því samningssambandi lauk. Teljast 5 mánuðir frá samningslokum í því sambandi ekki vera tómlæti.

Varakrafa stefnda lýtur að því, að lækka beri dómkröfu stefnanda og telur hann þar til flutning stefnda, ýmist með eigin skipum eða um Evrópu og ýmist til og frá Kanada eða Bandaríkjunum, en þessir flutningar eigi aðallega að leiða til sýknu. Þá krefst stefndi þess, að krafa stefnanda verði reiknuð í dollurum, enda þótt hún sé gerð í íslenskum krónum. Þá geti bætur til stefnanda aldrei numið hærri fjárhæð en sem nemi hugsanlegum hagnaði stefnanda af flutningi hvefrrar gámaeiningar, sem stefnandi telji, að hafi vantað upp á, og hafi honum borið að lágmarka tjón sitt með því að nýta rými, sem stefndi notaði ekki, fyrir aðra flutninga. Loks beri að líta til eigin sakar stefnanda.

Samkvæmt niðurstöðu dómsins í umfjöllun hér að framan ber stefnda að bæta stefnanda tjón hans vegna vanefnda stefnda á samningi aðila. Það er hins vegar jafnframt álit dómsins, að frá umsömdum leigugreiðslum vegna þess rýmis, sem ekki var nýtt af hálfu stefnda, ber að draga þann beina kostnað, sem stefnandi sannanlega sparaði sér, með því að veita ekki umsamda þjónustu, þ.e. stefnda ber einungis að greiða þann hagnað, sem stefnandi hefði haft, ef stefndi hefði staðið við samninginn. Þá ber jafnframt að líta til þess til lækkunar, hafi aðstæður, sem stefnandi ber ábyrgð á, valdið því, að ekki var unnt að standa við samninginn.

Svo sem fyrr er rakið liggja nokkra matsgerðir fyrir í málinu. Byggir varakrafa stefnanda á fyrstu undirmatsgerðinni, dags. 28. marz 2008, en fjárhæð dómkröfunnar er miðuð við miðgengi USD hinn 24. marz 2004, á útgáfudegi reikningsins.

Stefndi krefst þess í varakröfu sinni, að krafa stefnanda verði í dollurum. Með því að stefnandi hefur kosið að setja kröfu sína fram í íslenskum krónum, miðað við gengi dollara á útgáfudegi reikningsins, eru ekki efni til að taka þessa kröfu stefnda til greina, en sú krafa hans er honum mun óhagstæðari, eins og gengi dollara er háttað í dag, en hún var, þegar krafa hans var sett fram.

Samkvæmt fyrstu undirmatsgerðinni var lagt fyrir matsmenn að meta eftirtalin atriði:

1. Hvað telja matsmenn, að matsbeiðandi hafi orðið af miklum tekjum við það, að 1.408 TEU gámaeiningar vantaði upp á, að matsþoli afhenti matsbeiðanda umsaminn gámaeiningafjölda til flutnings á gildistíma rýmisleigusamninganna.
2. Telja matsmenn, að matsbeiðandi hafi sparað sér kostnað í rekstri sínum við það, að 1.408 TEU gámaeiningar vantaði upp á, að matsþoli afhenti matsbeiðanda umsaminn gámaeiningafjölda til flutnings á gildistíma rýmisleigusamninganna? Telji matsmenn, að svo hafi verið, þá er þess óskað, að þeir tilgreini, hvaða kostnaður hafi sparazt og gefi álit á fjárhæð hans.
3. Telji matsmenn, að matsbeiðandi hafi orðið af tekjum eða sparað sér kostnað, sbr. 1.-2 tölul., þá er þess óskað, að þeir gefi álit á því, hvort rétt sé að deila slíkum metnum tekjum og kostnaði niður á hverja gámaeiningu í réttu hlutfalli, ef talið verður, að minna magn en 1.408 gámaeiningar hafi vantað upp á, að matsþoli hafi flutt umsamið magn.

4. Þess er óskað, að matsmenn gefi álit á því, hvað þeir telja, að mikið laust rými hafi verið í skipum matsþola og systurfélags hans á gildistíma rýmisleigusamninganna, sundurliðað eftir einstökum ferðum og eftir mánuðum.

5. Hvaða hagnaðar, ef einhver er, telja matsmenn, að matsbeiðandi hafi notið á gildistíma rýmisleigusamninganna, með því að nýta rými í skipum sínum og systurfélagsins fyrir aðra viðskiptamenn sína en matsþola, sem ella hefði verið nýtt fyrir matsþola?

Í viðbótarmati, sem lögmaður stefnda óskaði eftir að sömu matsmenn framkvæmdu, var þess óskað, að matsmenn mætu raunverulega flutningsgetu skipa Atlantsskipa ehf. og systurfélags þess, sem var ónotuð í hverri ferð skipanna frá 1. janúar 2001 til og með 23. apríl 2003, að teknu tilliti til þunga vöru, lestunar skips, burðargetu og stöðugleika skips. Þá var jafnframt farið fram á að matsmenn svöruðu spurningum 1-5 úr fyrra mati, að teknu tilliti til raunverulegrar flutningsgetu skipanna, að því gefnu að þeir kæmst að niðurstöðu um, að raunveruleg flutningsgeta skipanna hafi verið minni en „nominal“ flutningsgeta.

Í enn einu mati sömu matsmanna var farið fram á, að matsmenn reiknuðu á ný þau atriði, sem fram koma í fyrstu matsgerðinni, miðað við aðrar forsendur. Kemur fram í þeirri matsgerð, að lögmenn aðila hafi verið sammála um, að um nýtt mat væri að ræða, en ekki viðbót eða breytingu á fyrri matsgerðum.

Matsmaðurinn, Ragnar Árnason prófessor, skýrði svo frá fyrir dómi, spurður um muninn á matsgerðunum þremur, sem hann kom að, að fyrsta matsgerðin hefði lotið að ýmsum atriðum, sem snerta mál þetta, hagnaðarmissi og kostnaðarspörun Atlantsskipa, en viðbótarmatið hefði verið unnið í framhaldi af fyrstu matsgerðinni vegna óska frá lögmanni stefnda um, að tiltekin atriði yrðu skoðuð nánar, en þau lutu að sérstökum ferðum, þar sem minna munaði á flutningsgetu og notkun á skipunum. Þá hafi þess sérstaklega verið óskað, að matsmenn endurmætu fyrri niðurstöðu með hliðsjón af raunverulegri flutningsgetu, en ekki skráðri flutningsgetu, eða svokallaðri nominal flutningsgetu, sem byggt var á í fyrra matinu. Matsmenn hefðu byggt mat sitt á nominal flutningsgetu í fyrra matinu, þar sem þeim hafi fundizt munurinn á þeirri flutningsgetu og raunverulegri notkun skipanna svo mikill, að óþarfi væri, miðað við umfang málsins og upphæðir, sem um væri að ræða, að verja miklum tíma og fyrirhöfn í að kafa nánar í þetta, ef vera kynni, að ein og ein ferð væri þannig, að hin raunverulega flutningsgeta gæti takmarkað málið. Þá sé raunveruleg flutningsgeta mjög flókið mál og háð mjög mörgum atriðum, ekki bara eiginleikum skipsins, heldur líka veðurfari á leið, árstíma og ýmsu, sem upp kann að koma, stærð gáma, innihaldi þeirra o.s.frv. Aðspurður kvað hann þá aðferð, sem beitt var við viðbótarmatið og sem aftur var byggt á í þriðju úttektinni, gefa réttari mynd af flutningsgetu skipanna. Við síðara matið hafi matsmenn einungis valið að fara yfir flutningsgetu minna skipsins, Geysis, þar sem flutningsgetan hafi einungis hugsanlega verið takmarkandi fyrir minna skipið, en ekki fyrir stóra skipið.

Spurður um mun á forsendum, sem matsmenn gáfu sér í matinu frá 15. október 2004 og síðara mati, hvort þeir hefðu haft einhverja skoðun á því, sem matsmenn,

hvorar forsendurnar væru raunhæfari, svaraði matsmaður því að það hefðu þeir ekki haft. Upphaflega hefði orðið samkomulag milli þáverandi lögmannna að miða við meðaltöl, til þess að einfalda málið. Það hefði síðan ekki reynzt nægilegt, og þeir hefðu verið beðnir um að kafa frekar niður í einstakar ferðir. Af því hafi leitt, að þeir segðu, að það væri meðalmagn samkvæmt samningi, að það þyrfti 10 gámaeiningar í hverri ferð að jafnaði. Það segði hins vegar ekkert um það, að ekki hefðu verið uppi óskir um þrjátíu og upp í fimmtíu gámaeiningar í vissum ferðum, en þeir hefðu engar upplýsingar haft um það. Þess vegna hafi þeir ekki séð ástæðu til að breyta fyrri forsendu, fyrr en þeir voru beðnir um að gera það sérstaklega.

Matsmaðurinn Agnar Erlingsson skipaverkfræðingur svaraði spurningu um muninn á matsgerðunum þremur á þá leið, að mismunandi spurningar hefðu verið lagðar fyrir matsmenn. Spurningar hefðu verið fremur einfaldar eða hnitmiðaðar í fyrsta matinu, en lögmaður stefnda Samskipa hefði ekki verið ánægður með það og hafi óskað eftir því, að í stað þess að þeir mætu í fyrsta matinu rými, sem þeir hefðu talið að væri fyrir hendi um borð í skipunum til þess að flytja umfram magnið, þ.e. 1.408 gáma, hefði hann viljað að þeir legðu einnig mat á ástand skipsins varðandi stöðugleika og fleira, þegar þessir viðbótargámar væru komnir um borð. Þannig hafi þeir farið út í að reikna meira, hvernig hægt væri að koma þessum gámum fyrir, en í fyrstu skýrslunni hefðu þeir bara látið það skipstjóranum eftir í þessum hugsanlegu flutningum, eins og oftast væri. Það væri skipstjórinn, sem raðaði sínum gámum um borð, eftir því sem honum fyndist henta bezt og hann teldi, að skipið þyldi og stöðugleikinn væri í lagi. Þeir hafi því þurft að búa til eins konar sýndarveruleika, og í þeim veruleika hafi þeir stundum þurft að hnika til gámum um borð, jafnvel að taka út gáma, sem voru fylltir sandi fyrir ballest o.s.frv. Í síðustu skýrslunni hafi verið beðið um að miða meira við 40 feta gáma og einnig, að þessum 1.408 gámum yrði ekki dreift yfir allar ferðirnar, heldur miðað við ferðir frá Bandaríkjunum til Íslands en ekki einnig vestur um haf, þannig að þeir hefðu þurft að tvöfalda gámafjöldann. Samkvæmt síðara matinu hafi ekki verið hægt að koma fyrir alveg jafnmörgum gámum og þeir hefðu talið í fyrsta matinu, en það hefði verið fremur „bitamunur en ekki fjár“. Það hafi verið vegna þess, að þeir hefðu þurft að fara út í nákvæma útreikninga, en þannig útreikningar geti aldrei verið nákvæmir hvort eð er. Spurður hvort fyrsta matsgerðin standi sjálfstætt, svaraði hann því játandi. Spurður, hvert matanna gefi réttari mynd af raunveruleikanum, kvaðst hann lítið geta sagt um það. Forsendurnar í fyrstu skýrslunni hefðu að hans mati verið nægjanlega góðar. En ómögulegt sé að segja hverjar hinna gefnu forsendna séu réttastar.

Það er álit hinna dómkvöddu meðdómsmanna, með hliðsjón af þeim matsgerðum, sem liggja fyrir í málinu og skýrslum matsmanna fyrir dómi, að sú aðferðafræði, sem viðhöfð er við fyrsta matið, hafi verið mjög ásættanleg og gefi eins nákvæma og raunverulega mynd af þeim atriðum, sem mötin fjalla um, og unnt er að fá með útreikningum. Vissulega megi færa rök fyrir því, að sú aðferð, sem beitt er í viðbótarmatinu svokallaða, sé e.t.v. fræðilega nákvæmari en sú fyrri, en hins vegar sé ljóst, að hún er mun flóknari í framkvæmd. Af svörum matsmanna fyrir dómi verður ekki dregin sú ályktun, að síðari aðferðin endurspegli betur þær aðferðir, sem beitt er við hleðslu skipa í raunveruleikanum.

Að beiðni lögmanns stefnda voru dómkvaddir yfirmatsmenn hinn 9. febrúar 2009 til að endurmeta tiltekin atriði úr fyrri matsgerðum málsins. Þau atriði, sem meta skyldi eru eftirfarandi:

A1. Þess er óskað, að dómkvaddir yfirmatsmenn meti raunverulega flutningsgetu MS Geysis, sem var ónotuð í hverri ferð skipsins á austurleið frá 1. janúar 2001 til og með 23. apríl 2003, að teknu tilliti til þunga vöru, lestunar skips, burðargetu, stöðugleika skips og öryggis skips, farms og áhafnar á umræddri siglingaleið.

A2. Þess er óskað, að dómkvaddir yfirmatsmenn svari spurningum 1-5 í matsbeiðni yfirmatsþola frá 1. marz 2007, að teknu tilliti til svars við matsatriði A1.

B1. Þess er óskað, að dómkvaddir yfirmatsmenn meti matsatriði A1 miðað við eftirfarandi gefnar forsendur 1) Miðað verði við að um 20 TEU hafi að jafnaði vantað í hverja ferð, en ekki 10. 2) Miðað verði við, að gámar með innflutningsvarningi séu að meðaltali 8 tonn. 3) Miðað verði við, að flutningseiningar hafi í yfirgnæfandi meiri hluta (yfir 90%) verið 40 feta gámar en ekki 20.

B2. Þess er óskað, að dómkvaddir yfirmatsmenn svari spurningum 1-5 í matsbeiðni stefnanda frá 1. marz 2007, að teknu tilliti til svars við matsatriði B1.

Þegar spurningar þær, sem lagðar voru fyrir yfirmatsmenn, eru virtar, er ljóst, að yfirmatsmönnum var ekki falið að endurmeta undirmatsgerðirnar, heldur var þeim falið að frummeta tiltekin atriði, að gefnum nýjum forsendum. Er því ekki unnt að byggja á því, að með yfirmati hafi stefnda tekizt að hnekkja niðurstöðum matsmanna í fyrstu undirmatsgerðinni, sem dómurinn telur, svo sem áður greinir, að gefi einna réttasta mynd af raunveruleikanum, að svo miklu leyti sem unnt er að komast að réttum niðurstöðum.

Með vísan til alls framanritaðs telur dómurinn að leggja beri fyrstu matsgerð undirmatsmanna til grundvallar kröfum stefnanda, en jafnframt að frá kröfum hans verði dregin sú kostnaðarspörun, sem matsmenn reikna út, að stefnandi hafi haft. Er sú niðurstaða í samræmi við varakröfu stefnanda, eins og hún er endanlega sett fram. Dráttarvextir dæmast frá 5. maí 2010, þegar stefnandi lagði fram endanlegar dómkröfur sínar.

Með hliðsjón af þessari niðurstöðu ber að dæma stefnda til að greiða stefnanda málskostnað, sem þykir eftir atvikum hæfilega ákveðinn kr. 5.200.000, en ekki hefur þá verið litið til virðisaukaskatts, en stefnandi hefur ekki gert grein fyrir virðisaukaskattsskyldu sinni. Sigríður Ólafsdóttir héraðsdómari kvað upp dóminn, ásamt meðdómendum, Ragnari Ingimarssyni verkfræðingi og Guðmundi Þorvarðarsyni, löggiltum endurskoðanda.

-

D Ó M S O R Ð

Stefndi, Samskip hf., greiði stefnanda, Atlantsskipum hf., kr. 57.787.515 ásamt vöxtum af skaðabótakröfum samkvæmt IV. kafla, sbr. 1. mgr. 8. gr. laga nr.

38/2001, frá 23. apríl 2003 til 5. maí 2010, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla, sbr. 1. mgr. 6. gr., laga nr. 38/2001, frá þeim degi til greiðsludags og kr. 5.200.000 í málskostnað.