



SØ- OG HANDELSRETTE DOM

afsagt den 21. april 2023

Sag BS-36988/2022-SHR

Topdanmark Forsikring A/S
(advokat Jesper Windahl)

mod

DSV Ocean Transport A/S
(advokat Niels Jørn Friborg v/advokatfuldmægtig Johan Mielow Eriksen, prøve)

Denne afgørelse er truffet af dommer Peter Juul Agergaard og de sagkyndige medlemmer Per Palludan og Thomas Martinussen.

Sagens baggrund og parternes påstande

Sagen angår spørgsmålet om størrelsen på den erstatning, som DSV Ocean Transport A/S skal betale til Topdanmark Forsikring A/S i anledning af, at gods blev beskadiget under en søtransport, samt om DSV Ocean Transport A/S kan begrænse sit ansvar efter sølovens § 280 og § 281.

Sagen blev anlagt den 28. september 2022.

Topdanmark Forsikring A/S har nedlagt påstand om, at DSV Ocean Transport A/S skal betale 258.665,55 kr. med tillæg af rente i henhold til rentelovens § 3, stk. 4, fra den 4. juni 2022.

DSV Ocean Transport A/S har nedlagt påstand om frifindelse.

Oplysningerne i sagen

Topdanmark Forsikring A/S er et dansk forsikringsselskab, der har vareforsikret godset i denne sag.

DSV Ocean Transport A/S er en dansk transportvirksomhed, der udfører søtransporter.

Cabon A/S købte relæerne af det kinesiske firma Hongfa Europe GmbH.

DSV Ocean Transport A/S forestod land- og søtransporten fra Kina til Danmark.

I e-mail af 20. juli 2021 fra Hongfa Europe GmbH. ved Windy Wang til DSV Ocean Transport A/S ved Joyce Cheng fremgår bl.a. "4020138267". Vedhæftet e-mailen var en pakkedate af 20. juli 2021 samt en faktura af 27. juli 2021.

Følgende billede illustrerer pakkedaten af 20. juli 2021:

厦门宏发电声股份有限公司
Xiamen Hongfa Electroacoustic Co., Ltd.
 NO. 91-101, Sunban South Rd., Jimei North Ind. Dist., Xiamen 361021, China
 TEL:+86-592-6106688 FAX:+86-592-6106678

PACKING LIST

INVOICE NO: 4020138267
 Date: 2021/07/20
 SHIPPING MARK: CABCON

Bill To: Hongfa Europe GmbH

Ship To: Cabcon A/S

Address: Park Allé 350EBrøndby

Tel: +4538760315
 From: Xiamen CHINA
 Per: SEA

Fax: +4538760320
 To: Denmark/Hvidovr
 Date of Shipment: 2021/07/23

PACKAGE	BOX NO	P. O.	DESCRIPTION	QTY (PCS)	N. W. (Kgs)	G. W. (Kgs)	VOL. (CBM)
			RELAYS [继电器]				
5PLTS	PLT1--			51000	157	280	0.93
108CTNS	1-21		HF46F/5-HS1F	82450			
	PLT2--			11200	156	218	1.03
	1-3		HF161F/12-HT (310) (335)	8400			
	4-23		HF115F-1/012-1ZS3A (310)	8500			
	PLT3--			11200	157	209	1.03
	1-3		HF161F/12-HT (310) (335)	8400			
	4-23		HF115F/012-1HS3AF	8500			
	PLT4--			10000	133	182	1.03
	1-20		HF115F/012-1HS3AF	8500			
	PLT5--			21000	178	243	0.93
	1-20		HF118F/012-1Z1 (136) (335)	81000			
	21--		HF115FK/12-Z2T (335)	81000			
			TOTAL:	104400	781	1132	5.05
			BRAND: HF				
			TOTAL: SAYS FIVE PALLETS ONLY.				
			PLYWOOD PALLET				

Af den vedhæftede faktura af 27. juli 2021 fra Hongfa Europe GmbH. fremgår, at den er stilet til Cabcon A/S, at den er indgået på FOB-vilkår, at den er forfalden til betaling 45 dage efter fakturadatoen, at den vedrører HFX 4020138267 og at den samlede pris er på 31.619 euro.

Den 26. juli 2021 kvitterede DVS Ocean Transport A/S for modtagelse af varenne fra Hongfa Europe GmbH. Følgende billede illustrerer kvitteringen:

No:		进仓日期: 2021年 7月 26日				
进仓工作号	SXMN7068566	货主(代)	品名			
计划数量	5	计划重量	1132			
实收数量	5	实收重量	1132			
计划体积	0.5	实际体积	4.138			
唛头:	备注: 闽D-E2603	电子发				
	车辆流水号: 20210726000595	发票提取码: 508513				
	郑炎生					
开单人员:	理货员(盖章):	装卸组长:	货主(司机):			
PO#	规格	件数	托盘序列号	单托重量	仓位	托数
		102x108290-3				
		108x10271-2				
合计:						

Parterne er enige om, at der ikke foreligger anmærkninger på kvitteringen vedrørende godsets stand.

DSV Ocean Transport A/S har udarbejdet konnossement dateret 15. august 2021, der er illustreret ved følgende billede:

Shipper XIAMEN HONGFA ELECTROACOUSTIC CO., LTD NO.91-101,SUNBAN S. RD JIMEI NORTH IND. DISTR XIAMEN 361000 CHINA		EXPRESS		B/L No. XMN7068566 Bilag 6		
Consigned to order of CABCON A/S PARK ALLE 350C 2605 BROENDBY DENMARK		Consol Ref. CCN1890597 Reference No. XMN7068566 NON-NEGOTIABLE		COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING Based on BIMCO COMBICONBILL		
Notify party/address SAME AS CONSIGNEE		Carrier: DSV Ocean Transport A/S Hovedgaden 630 DK-2640 Hedehusene Denmark		CVR/VAT No: 25 13 34 55		
Pre-carriage by		Place of Receipt XIAMEN, CHINA				
Ocean Vessel MALIK AL ASHTAR /045W		Port of loading XIAMEN, CHINA		Express Bill of Lading		
Port of discharge HAMBURG, GERMANY		Place of Delivery COPENHAGEN, DENMARK		Freight Payable at COPENHAGEN, DENMARK		
Marks and Numbers CABCON		Number and Kind of Packages 5 Pallet(s)		Number of original Bills of Lading 0 (ZERO)		
		Description of Goods RELAYS		Gross Weight 1132.000 KG		
				Measurement 5.050 M3		
		5PLT=108CTNS 4020138267				
Container ONEU0347167	Seals CNBF69817	Type 40HC	Packages 5 PLT	Mode CFS/CFS	Weight 1132.000 KG	Volume 5.050 M3
INCOTERM: FOB SHIPPED ON BOARD 15-AUG-21						
Particulars above declared by Shipper						
Freight and charges FREIGHT COLLECT			RECEIVED the goods in apparent good order and condition and, as far as ascertained by reasonable means of checking, as specified above unless otherwise stated.			
For delivery of goods please apply to: DSV AIR & SEA A/S I101 Noktavej 30 8700 HORSSENS Denmark			The Carrier, in accordance with and to the extent of the provisions contained in this Bill of Lading, and with liberty to sub-contract, undertakes to perform and/or in his own name to procure performance of the combined transport and the delivery of the goods, including all services related thereto, from the place and time of taking the goods in charge to the place and time of delivery, and accepts responsibility for such transport and such services.			
Phone: +4579297000			One of the original Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.			
Shipper's declared value of			IN WITNESS whereof original Bills of Lading in the number specified above have been signed, one of which being accomplished the other(s) to be void.			
subject to payment of above extra charge			Place and date of issue XIAMEN 15-Aug-21			
Note: The Merchant's attention is called to the fact that according to Clauses 10 to 12 and Clause 24 of this Bill of Lading, the liability of the Carrier is, in most cases, limited in respect of loss or damage to the goods and delay.			Signed For DSV OCEAN TRANSPORT A/S AS CARRIER by DSV Air & Sea Co., Ltd Xiamen Branch			
T - 3015 (udg. 12.02)			As agents to carrier p.t.o.			

DSV Ocean Transport A/S leverede den 22. oktober 2021 søcontaineren med det beskadigede gods hos Cabcon A/S på adressen Park Allé 350 C, 2605 Brøndby.

Den 26. oktober 2021 foretog Dan Inspektion ved surveyor, Svend Erik Steensen, en besigtigelse af det beskadiget gods og udarbejdede surveyrapport af 1. december 2021, hvoraf fremgår bl.a.:

"1. Survey background

An LCL-shipment consisting of 5 pallets packed in container ONEU0347167 was shipped from China by ship around 15 August 2021 for delivery to recipient Cabcon A/S, Park Alle 350 C, 2605 Brøndby, Denmark, where it was received October 22, 2021.

Upon receipt of the 5 pallets at Cabcon A/S, it was established that the goods had been exposed to not insignificant water damage, to such an extent that there was a high probability that the goods had to be considered totally damaged.

The goods were received with reservation.

DSV Air & Sea A/S was the contracting carrier on the shipment.

An inspection of the case was held on 26 October 2021.

...

2.2 Joint survey

As carrier, DSV Air & Sea was notified of the inspection, but did not respond to the inquiry.

...

6.1 Participants present at the inspection

Company	Name	Function
Cabcon A/S	Steen Vigsø	Supply Chain Manager
Dan Inspektion ApS	Svend Erik Steensen	Surveyor

6.2 Further subsequent contact

Company	Name	Function
DSV Air & Sea A/S	Louise Thomassen	Position unknown

...

8. Survey

8.1 Inspection 26 October 2021

An inspection was held on 26 October 2021 at Cabcon A/S in Brøndby.

Sten Vigsø, Supply Chain Manager, Cabcon A/S, and Svend Erik Steensen, Surveyor, Dan Inspektion ApS (on behalf of Topdanmark Forsikring as product insurance) were present.

8.2 Product description and value

These are relays for controlling stop / hold functions and the like for use as control units and the like in several different instruments / machines, for example Danfoss pump systems.

The shipment contains a total of 108 cartons, packed with a total of 104,400 units in 6 different versions.

...

8.3 Course of the inspection

Steen Vigsø, Cabcon A/S, confirmed the 5 pallets that were left in Cabcon's warehouse in Brøndby.

It immediately appeared that the packaging had been damp, as the cardboard showed signs of being dried up after being exposed to water.

When the pallets were opened, it was clear that the goods had been exposed to not insignificant amounts of water - there was a strong smell of moisture and mould from the goods.

At the same time, a not insignificant amount of excrement from beetles / insects was found. At least three different types of beetles / insects were found in all pallets in connection with unpacking, all alive.

Several packages were taken from each pallet. All bore the mark of having been damp, and several remained wet and clammy in the packaging. It was clear that the pallets had probably been in water, as on the lower parts of individual pallet packs it appeared that water / moisture had penetrated from below. It also appeared that the goods had probably at the same time been exposed to water from above, as both packages at the bottom of the pallet and packages at the top of the pallet could be found to be wet.

There were signs of moisture and mould on both the packages and pallets.

A single pallet was less wet than the other 4, but on closer inspection where the packages were taken out, the single packages were wet and clammy at the bottom.

Tests with silver nitrate gave no indication of salinity.

After the inspection, Cabcon was recommended to contact the pest control to minimise the risk of other products becoming infected by insects.

Attempts were also made to take samples of the insects, but without success, as they disappeared down between the packs.

One of the insects has been identified by photo comparison as the oriental cockroach / *blatta orientalis*.

Photo attached - see Appendix 5.

8.4 Damage and damage limitation

The damage consists of moisture / mould and insect infestation on the shipment. The shipment has most likely been left in a very wet and possibly rainy environment for a long time. It cannot be ruled out that the goods have been left outdoors in severe weather before being shipped - it may thus have been left for more than two months in a very humid environment, and since these are electronic control units for other components, there is a great risk of that the units have been damaged to such an extent that it will be associated with a not insignificant risk to fit them in other equipment.

The items / relays are considered to be totally damaged due to moisture etc.

There is no immediate possibility of damage limitation.

...

9. Damage claim

Cabcon A/S has not yet submitted their final claims in the case.

The goods are considered totally damaged.

10.0 Interview with the parties involved

10.1 Cabcon A/S; Steen Vigsø, Supply Chain Manager

Steen Vigsø stated that Cabcon cannot use the product, as these are control parts for electrical installations etc., where no one dares run the risk of fitting them when they have received moisture in the amount it appears. Cabcon's customers include Danfoss and Grundfos, which use the relays in their pump systems.

He stated that shortly after receipt they had found that there were also insects in the shipment. Steen Vigsø considered the entire shipment to be a complete write off, as Cabcon's customers did not want to receive moisture-damaged goods, just as Cabcon did not want to take the risk of sending the product to market. He saw no other outlets for them.

Steen Vigsø has been reminded partly by email and partly by telephone for Cabcon's final claim and for a declaration of destruction regarding disposal of the goods.

10.2 DSV AIR & Sea; Louise Thomasen, position undeclared

Louise Thomasen has been contacted by telephone. She has stated that no information has emerged that other goods in the same container have been damaged.

...

11.0 The sequence of events following the survey

Following the inspection, Cabcon has, on recommendation, requisitioned pest control for the goods.

The packaging was immediately destroyed.

Subsequently, all the goods are destroyed and the damage is considered total damage.

12.0 Conclusion

The case concerns water-damaged goods in an LCL-delivery from China to Denmark.

The damage most likely occurred as a result of the goods being left outdoors in severe weather before being loaded into a container in China. It must be assumed that the goods have been loaded into the container in wet condition.

The goods were then transported in the period from 16 August 2021 to 21 October 2021 in a container, where the moisture has developed mould and odour, as well as probably hatched insect larvae.

It has not been possible to confirm that other goods in the container were damaged by water, but it is considered unlikely that there is no damage to these goods based on the amount of moisture / water found in this shipment ..."

Der er fremlagt "fotos optaget ved besigtigelse hos Cabcon A/S i Brøndby den 26. oktober 2021" sammen med surveyrapporten, heri blandt følgende:



021 - Ekskrementer fra insekter ned i pallepakningerne



022 - En kolli udpakket - ekskrementer fra insekter/biller i relæpakningerne



023 - Relæpakning pakket ud - hvert rør indeholder 20 stk,

024 - Pakningen foret med stødabsorberende flamingo

025 - Røret er ikke forsejlet men åben ind til de enkelte relæer

026 - Anden type relæer pakket ud - pakken indeholder i alt 50 stk. enkeltrelæer - pakket i dobbeltpakning



027 - Dobbeltpakningen er lagt mod hinanden uden at være forsejlet - dvs, der er åbent ind til de enkelte relæer med mulighed for indtrængen af fugt mv,

028 - Pakningen er åben

029 - Eksempel på et enkelte relæ

030 - Som foto # 029 i anden vinkel



031 - Eksempel på mærkning af kolli, der indeholder 500 stk.

032 - Eksempel på mærkning af palle / her palle 2 ud af 5

Topdanmark Forsikring A/S har fremlagt "Confirmation of Subrogation" af 23. marts 2022, der indeholder en bekræftelse på, at Hongfa Europe GmbH. har overdraget sine rettigheder mod DSV Ocean Transport A/S til Cabcon A/S.

Forklaringer

Der blev under hovedforhandlingen afgivet forklaring af Brian Dehlsen og Svend Erik Steensen.

Brian Dehlsen har forklaret bl.a., at han er direktør i Cabcon A/S. Han stiftede Cabcon A/S i 2003, og i dag ejer han mere end halvdelen af selskabet. Cabcon A/S er en handelsvirksomhed, der handler og distribuerer elektronikkomponenter. Cabcon A/S er specialist indenfor fem produktgrupper og sælger produkter business-to-business. Selskabets kunder er blandt andre Grundfos og Danfoss mv.

Cabcon A/S havde købt relæer af Hongfa Europe GmbH. Et relæ er en kritisk sikkerhedskomponent, der har til formål at slå fra, hvis noget bliver for varmt. Et relæ skal sikre, at der ikke sker noget med et produkt. Grunden til, at et relæ er en kritisk sikkerhedskomponent, er, at hvis et relæ fejler, så kan det have en kritisk effekt på produktet.

Relæerne skulle leveres til Danfoss A/S, der laver styringer af kulde og varme, samt til NIBE-gruppen, der laver varmepumper til husstande og lignende.

Da Cabcon A/S modtog varen, konstaterede han selv, at de havde stået under vand, og at der var råddenskab i pappet, idet der blandt andet var kakkerlakker i det. Han var også med til at få taget fotos.

Man kunne kun se fugt og mug mv. på papkasserne, men ikke på relæerne. Han pakkede selv en af papkasserne ud, men skar ikke relæerne op, da det ikke var afklaret, om der var trængt fugt ind, idet korrosion først opstår over tid. Han ved ikke, hvor lang tid der går, før man ville kunne se korrosion.

Han gætter på, at godset har stået uden for i monsunregn eller lignende. Der kom en skadedyrsbekæmper ud til Cabcon A/S, der konstaterede, at skadedyrene ikke kom fra Europa.

Det primære problem i forhold til skade på relæerne var fugten, der kunne trænge ind i relæerne.

Han kan bekræfte, at det i princippet ville være muligt at teste hvert enkelt relæ for, om der var trængt fugt ind. Fugt i relæerne kan nedsætte levetiden, men det

vil ikke være muligt at teste, hvor meget levetiden er reduceret. Levetiden vil således kunne være på alt fra 4 timer til 30 dage eller lignende.

Man kunne ikke se på relæerne, om de var ødelagte eller ej. Cabcon A/S turde derfor ikke sælge dem, specielt ikke når det var en kritisk komponent.

Cabcon A/S kunne risikere at blive mødt med et stort erstatningskrav på op mod 50 mio. kr., som der står i deres kontrakter.

Han tror ikke, at der ville have været aftagere til relæerne, selv om prisen blev sat ned. Det ville kun være relevant at sælge relæerne til industrikunder, fordi de er indkøbt til at opfylde nogle helt særlige behov, som Danfoss A/S og NIBE-gruppen har.

Han kan ikke udelukke, at der ville være privatkunder, der ville aftage et par relæer, men omkostningerne, der var forbundet med at forsøge at sælge relæerne, stod ikke mål med udgifterne.

Det havde store omkostninger for Cabcon A/S, at relæerne måtte kasseres. Cabcon A/S måtte således bestille nye relæer, der blev fløjet hjem.

Det kunne skade Cabcon A/S' omdømme at sende ødelagte relæer ud på markedet, blandt andet fordi Cabcon A/S er eneforhandler af relæerne.

Cabcon A/S ville heller ikke kunne stå inde for kvaliteten på relæerne med den mængde vand, som de havde stået under. Derudover ville det kunne skade Hongfa Europe GmbH., der er verdens største producent af relæer.

Cabcon A/S har både tekniske medarbejdere, kvalitetsmedarbejdere og ingeniører ansat. Cabcon A/S i Danmark står hovedsagligt for salg, logistik og administration, og der er derfor ingen ingeniører i Danmark. Der er dog tekniske medarbejdere i Danmark. Han talte med de tekniske medarbejdere om skaden på godset, og de ville ikke stå inde for at sælge relæerne.

Hongfa Europe GmbH. ville ikke have relæerne tilbage.

Svend Erik Steensen har forklaret bl.a., at han er surveyor i Dan Inspektion ApS. Han har været ansat hos Dan Inspektion ApS siden november 2014, hvor hans primære opgave er at foretage besigtigelser.

Foreholdt surveyrapporten af 1. december 2021 forklarede han, at DSV Ocean Transport A/S blev orienteret om besigtigelsen, men han ved ikke, hvem der orienterede DSV Ocean Transport A/S om denne.

Han talte med Louise Thomasen fra DSV Ocean Transport A/S, der sagde, at hun tidligere var blevet orienteret om besigtigelsen.

Han husker ikke, om han havde e-mailkorrespondancen med Louise Thomasen før eller efter besigtigelsen, men foreholdt e-mailkorrespondancen kan han se, at han havde kontakt med hende efter besigtigelsen.

Den 27. oktober 2021 sendte han nogle fotos optaget ved besigtigelsen til Louise Thomasen med en beskrivelse af, hvordan det så ud under besigtigelsen. Han ved, at e-mailen til Louise Thomasen blev videresendt til andre i DSV Ocean Transport A/S, for han fik den 29. oktober 2021 en anmodning om at få tilsendt rapporten fra en anden ansat fra DSV Ocean Transport A/S.

Forud for besigtigelsen fik han at vide, at han skulle besigtige gods, der havde været udsat for vandskade.

Han havde ikke medbragt testudstyr til besigtigelsen, men han ville heller ikke vide, hvordan man skulle teste relæerne for korrosion. Formålet med besigtigelsen var at konstatere skadens omfang.

Da han var på besigtigelse hos Cabcon A/S, var varerne læsset af containeren, og der var to folk på lageret.

Varerne var eller havde været våde, og de bar præg af at have stået under store mængder vand. Det var både paller, kasser og de enkelte kolli, der var våde. Han registrerede ikke vand i flamingoen i kartonerne.

Det var hans vurdering, at varerne havde stået under vand for noget tid siden, idet nogle af varerne var blevet tørre, mens andre af varerne stadig var våde. Varerne lugtede af fugt og mug. Han vil beskrive mængden af vand som ikke ubetydelige mængder.

Det, som han havde lagt vægt på i rapportens konklusion, var, at varerne var fugtige og våde, samt at der var skadedyr i varerne.

Derudover var der dyreekskrementer iblandt varerne. For at sikre, at skadedyrene ikke blev spredt, anbefalede han, at varerne blev isoleret, og derudover at der kom en skadedyrsbekæmper.

Det var hans vurdering, at der var risiko for, at fugten var trængt ind i pakningen med de enkelte relæer. Relæerne var ikke indpakket i fugtsikret emballage, og pakningerne var ikke forsejlet men blot klippet sammen.

Han talte med nogle ansatte fra Cabcon A/S om, at der var risiko for, at der var opstået korrosion i relæerne, men ikke med direktør Brian Dehlsen. Cabcon A/S ville ikke risikere at bruge relæerne.

Foreholdt surveyrapportens side 8 forklarede han, at han var enig med Cabcon A/S i ikke at videresælge relæerne, fordi disse skulle sælges til blandt andre Danfoss og Grundfos, der ikke kunne være interesseret i at købe relæer, der kunne have en reduceret levetid.

Han vurderede, at det ville være for omkostningstungt at teste relæerne sammenholdt med indtægten ved et eventuelt salg, fordi man ville være nødt til at teste hvert enkelt relæ, idet man ikke kunne se på dem, om der var trængt fugt ind. Derudover fik han oplyst, at relæerne var produceret til specifikke mål, men han foretog ikke en undersøgelse af dette.

Han var enig i Cabcon A/S' synspunkt om, at godset var totalskadet.

Parternes synspunkter

Topdanmark Forsikring A/S har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet af 8. februar 2023, hvoraf fremgår bl.a.:

"Denne sag vedrører sagsøgte, DSV Ocean Transport A/S ("DSV") ansvar som kontraherende transportør for en transportskade på en forsendelse med 108 kartonner elektronik (elektriske relæer), der opstod medens forsendelsen var i sagsøgte varetægt i forbindelse med transport fra Xiamen, Kina til modtageren i Danmark.

Sagsøgers forsikringstager, Cabcon A/S, købte iht. en faktura af 27. juli 2021, bilag 1, den i sagen omhandlede forsendelse for en købesum, stor EUR 31.619 på FOB-vilkår.

Søtransporten af forsendelsen til Danmark blev booket til DSV og i forbindelse med bookingen blev pakkelisten og fakturaen fremsendt til DSV ved e-mail af 20. juli 2021, der er fremlagt som sagens bilag 3.

Som bilag 2 er fremlagt den for forsendelsen udstedte packing-list, hvoraf fremgår, at forsendelsen omfattede 108 kartonner lastet på 5 paller:
"5PLTS 108CTNS"

De omhandlede produkter blev indleveret til DSV den 26. juli 2021, hvor der af DSV eller selskabets kontraktshjælper blev udstedt kvittering uden forbehold for modtagelsen af produkterne og med angivelse af, at disse var i gods stand.

De 108 kartoner lastet på 5 paller blev af DSV tillastet en container med nr. ONEU347167 og lastet ombord på skibet Malik Al Ashtar den 15. august 2021 i Xiamen.

Der blev af DSV udstedt konnossement uden forbehold for transporten. Konnossementet er frem-lagt som bilag 6. Det fremgår af konnossementet, at forsendelsen omfattede 108 kartoner lastet på 5 paller.

Ved udleveringen af forsendelsen til modtageren, Cabcon A/S, blev det konstateret, at der var opstået omfattende vandskade på forsendelsen og der blev ved modtagelsen taget forbehold herfor:

“Modtaget med STORT! Forbehold SKADE+MUG”

Med henblik på at fastslå skadesomfanget blev foretaget besigtigelse af godset hos modtageren.

Som bilag 7 er fremlagt den udarbejdede besigtigelsesrapport i sagen, hvoraf fremgår, at godset måtte anses som totalskadet.

Som følge af de indtrådte skader har sagsøger som vareforsikrer for Cabcon A/S betalt erstatning med et beløb svarende til det påstævnte med fradrag af selvrisiko. Sagsøger er herved indtrådt i Cabcon A/S' ret til at indtale dette krav ved Sø- og Handelsretten.

DSV har ikke bestridt erstatningspligten for skaden, og denne sag vedrører derfor alene spørgsmål om, hvorvidt sagsøger er søgsmålsberettiget, om skaden er dokumenteret og om sagsøger kan begrænse sit ansvar iht. sølovens bestemmelser.

1.1. Søgsmålskompetence

Sagsøgte gør gældende, at Topdanmark Forsikring ikke skulle være rette sagsøger, idet forsendelsen er solgt på FOB-vilkår.

Det bestrides.

Sagsøgers forsikringstager, Cabcon A/S, har betalt købesummen for varerne til sælger, Hongfa Europe GmbH., og er herved indtrådt i sælgers rettigheder til at fremsætte erstatningskrav. Sælger har på denne baggrund yderligere formelt overdraget sin regresrettigheder til Topdanmark Forsikring ved Confirmation of Subrogation, der er fremlagt som bilag 8.

Det fastholdes således at sagsøger er søgsmålsberettiget.

1.2. Forsendelsen var totalskadet

Der er foretaget besigtigelse af de ødelagte produkter af Daninspektion.

Sagsøgte var forudgående notificeret om besigtigelsen og inviteret til at deltage, men ønskede ikke at deltage.

Som bilag 9 er fremlagt fotografier af de ødelagte produkter. Som det fremgår, var de gennemvåde og fugtige og inficeret med skadedyr. Daninspektion foretog besigtigelse og undersøgelser og produkter fra hele forsendelsen og vurdere på grundlag heraf, at forsendelse var totalskadet:

The items / relays are considered to be totally damaged due to moisture etc.

There is no immediate possibility of damage limitation.

Produkterne repræsenterede således ingen værdi efter skaden idet de ikke kunne anvendes eller omsættes til kunder.

Som bilag 10 er fremlagt dokumentation for bortskaffelsen af produkterne.

1.3. Ansvaret kan ikke begrænses

Som angivet i stævningen blev bookinginstruktioner indgivet af sælgeren af den omhandlede forsendelse af sælgers medarbejder Windy Wang til sagsøgtes medarbejder, Joyce Cheng, på mail-adressen joyce.cheng@cn.dsv.com den 20. juli 2021, jf. bilag 3.

Med bookinginstruktionen fulgte, som det fremgår af bilag 3, packinglist, hvor det i feltet "Package" fremgår, at forsendelsen omfattede 108 kartonner lastet på 5 paller: "5PLTS 108CTNS".

Med den nævnte mail fulgte også salgsfakturaen, hvoraf tilsvarende fremgår.

Sagsøgte har således modtaget specifikke oplysninger om antallet af kolli ved bookingen af transporten.

Sagsøgte var således forud for udstedelsen af konnossement oplyst om kolliantallet, og sagsøgte har udstedt konnossement i overensstemmelse hermed og har angivet i konnossementet, at forsendelsen omfattede 108 kartonner. Det følger således af sølovens § 280, at ansvaret ikke kan begrænses.

Sagsøgte har da heller ikke nærmere begrundet hvorledes sagsøgte skulle have mulighed for at begrænse sit ansvar til et mindre beløb end det påstævnte..."

DSV Ocean Transport A/S har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet af 8. februar 2023, hvoraf fremgår bl.a.:

"DE PÅSTÅEDE SKADER PÅ GODSET

Daninspektions besigtigelse

3.1 Ved godsets ankomst til Danmark blev der taget forbehold for skader på godset. Topdanmark engagerede som vareforsikrer for Cabcon Daninspektion til at udføre en besigtigelse af godset den 26. oktober 2021.

3.2 Besigtigelsesrapport 2110258 "5 pallets packed with relays shipped from China damaged upon receipt" er fremlagt af Topdanmark som sagens bilag 7 (ekstraktens s. 29f).

3.3 DSV deltog ikke i besigtigelsen og det fremgår af bilag 10 (ekstraktens s. 46), at godset blev destrueret den 4. november 2021, dvs. 9 dage efter besigtigelsen.

3.4 I rapporten beskrives det ikke at godset rent faktisk var skadet som følge af vand- eller fugtpåvirkning, men anfører i stedet, at indpakningen i pallernes bund var penetreret af fugt. Det anføres således i rapportens punkt 8.3, at:

"There were signs of moisture and mould on both the packages and pallets. A single pallet was less wet than the other 4, but on closer inspection where the packages were taken out, the single packages were wet and clammy at the bottom."

3.5 Rapporten nævner således fugt og mug på "packages and pallets", men det fremgår ikke, at selve relæerne skulle være våde ved inspektionen.

3.6 Ved bilag 9 fremlagde Topdanmark en række billeder taget under besigtigelsen af Daninspektion. Det er ikke muligt ud fra billederne at se, at relæerne (og ikke blot indpakningen) rent faktisk var vand- eller fugtpåvirket. Tværtimod ses særligt pakkerne vist på billede 1 og 2 at være minimalt påvirkede.

3.7 Det fremgår derimod af bilag 9 (ekstraktens s. 44), at:

"# 027 – Dobbeltpakningen er lagt mod hinanden uden at være forseglet – dvs. der er åbent ind til de enkelte relæer med mulighed for indtrængen af fugt mv." (vores understregninger).

3.8 Vand- og fugtpåvirkning nævnes her også alene som en mulighed og ikke noget, der fysisk faktisk kunne konstateres under besigtigelsen.

3.9 Det kan således ikke ud fra besigtigelsesrapporten konkluderes, at relæerne (og ikke blot deres indpakning) de facto var skadet. Det er heller ikke godtgjort, at godset på anden vis led tab eller værdiforringelse som følge af tilstedeværelsen af insekter.

DSV's processuelle opfordringer

3.10 Ved duplik af 19. december 2022 fremsatte DSV provokationerne A-E. Provokationerne A-C vedrørte dokumentation for skadernes eksistens og omfang. Ingen af de fremsatte provokationer er blevet imødekommet

af Topdanmark.

3.11 Den processuelle skadevirkning, der må tillægges den manglende opfyldelse af provokationerne A-C, betyder, at det samlet ikke kan lægges til grund, at godset de facto var skadet eller at godset på anden vis led tab eller værdiforringelse.

3.12 Ved provokation D opfordredes Topdanmark til at redegøre for, hvilke tabsbegrænsende foranstaltninger Topdanmark eller Cabcon havde foretaget sig. Topdanmark har ikke fremlagt sådan redegørelse eller i øvrigt besvaret provokationen. Den manglende besvarelse må medføre den processuelle skadevirkning, at det lægges til grund, at Cabcon eller Topdanmark ikke foretog nogen tabsbegrænsende foranstaltninger.

3.13 Det gøres på den baggrund gældende, at Cabcon og Topdanmark ikke har iagttaget tabsbegrænsende foranstaltninger, herunder sortering af godset. Cabcon og Topdanmark har herved ikke godtgjort, at en sådan tabsbegrænsning ved sortering ikke kunne gennemføres eller at godset skulle være et totaltab.

Godsets destruktion før kravfremsættelse og retssagens påbegyndelse

3.14 Ved bilag 10 (ekstraktens s. 46) har Topdanmark fremlagt en destruktionserklæring, der viser, at godset blev destrueret 9 dage efter Daninspektions besigtigelse. Tidspunktet for godsets destruktion er cirka 6 måneder før det krav fra hvis fremsættelse der kræves renter, blev fremsat mod DSV og cirka 11 måneder før denne retssag blev indledt.

Det må på baggrund heraf lægges til grund, at dokumentation for godsets tilstand og mulige skader ikke ville kunne have været genstand for et syn og skøn, og DSV har af denne årsag også undladt at udmelde et sådant. Den bevismæssige usikkerhed, der er opstået ved bortskaffelsen, påhviler ubetinget Topdanmark og må komme Topdanmark til skade.

4. TOPDANMARKS TABSOPGØRELSE

4.1 Topdanmark har indtalt et krav på i alt 258.665,55 kr. Topdanmark har ved bilag 1 (ekstraktens s. 22) fremlagt købsfaktura på i alt 31.619,00 EUR (svarende til 235.125,21 kr. ved brug af nationalbankens valutakurs på 7,4362 på fakturaens forfaldsdato 45 dage efter 27. juli 2021, dvs. 10. september 2021). Der eksisterer herved en difference på 23.540,34 kr. mellem det indtalte krav og den fakturaværdi, der er dokumenteret ved bilag 1 (ekstraktens s. 22).

4.2 Ved provokation E opfordredes Topdanmark til at forklare og dokumentere denne resterende del af kravet. Topdanmark har ikke fremlagt en sådan redegørelse eller i øvrigt besvaret provokationen. Den manglende

besvarelse må medføre den processuelle skadevirkning, at det må lægges til grund, at i hvert fald differencen på 23.540,34 kr. er udokumenteret.

4.3 Topdanmark har ikke gjort anbringender gældende til støtte for, at en tabspost udover fakturaværdien skulle erstattes af DSV.

4.4 Som anført i DSV's duplik, pkt. 1.10 (ekstraktens s. 19) kan differencen ikke forklares med den ved DSV erlagte fragt og det må derfor lægges til grund, at det indtalte krav er udokumenteret.

5. ANSVARSBEGRÆNSNING

5.1 Af konnossementet fremgår under punktet "Number and kind of Packages" "5 Pallet(s)" og videre under punktet "Packages" "5 PLT". Det fremgår af punktet "Description of Goods", der er udfyldt af Xiamen Hongfa eller Cabcon, at "5 PLT=108CTNS".

5.2 Ved overtagelse af godset kvitteredes for modtagelsen af 3 paller med dimensionerne "102x108x90" og 2 paller med dimensionerne "108x102x71" (ekstraktens side 26-27). Det fremgår af samme kvittering øverst, jf. dennes oversættelse (ekstraktens side 26-27), at "plan QTY" var "5".

5.3 Det relevante i forhold til antallet af kolli er det antal kolli, der er anført i konnossementet under punktet "Number and Kind of Packages" og "Packages". Såfremt Cabcon ønskede, at et andet antal kolli skulle lægges til grund, burde dette være indført under disse punkter.

5.4 Ved anvendelsen af sølovens § 281, jf. § 280, stk. 1 om kollibegrænsning, må der tages udgangspunkt i de informationer, der fremgår af transportdokumentet og vurderingen af ansvarsbegrænsningen i henhold til sølovens § 280, stk. 1 må derfor foretages på baggrund af en fortolkning af konnossementet fremlagt ved bilag 6 (ekstraktens s. 28).

5.5 Det bemærkes her særligt, at anførelsen af "Packages" er en henvisning til netop antallet af kolli, da den engelske terminologi vedrørende kollibegrænsningen, netop benytter ordet "package". Det må derfor have stået klart for parterne, at man ved angivelse af "Packages" og "Number and Kind of Packages" søgte at angive det antal kolli, der skulle kunne benyttes ved eventuel ansvarsbegrænsning.

5.6 En fortolkning af konnossementet må derfor føre til, at det til brug for en ansvarsbegrænsning er 5 paller, der lægges til grund. Dette vil medføre en ansvarsbegrænsning på modværdien i Danske Kroner af 5 kolli x 667SDR/kolli = 3.335 SDR..."

Rettenns begrundelse og resultat

Retten finder, at der ved vurderingen af, om relæerne var totalskadede, må tages udgangspunkt i surveyrapporten, der blev udarbejdet af et uvildigt inspektionsfirma. Af surveyrapport af 1. december 2021 fremgår blandt andet, at surveyor Svend Erik Steensen konkluderede, at relæerne var totalskadede.

Det fremgår herudover af Brian Dehlsens forklaring, at Cabcon A/S ikke kunne risikere at sælge relæerne, fordi relæerne er en kritisk sikkerhedskomponent, der ville kunne gøre skade på produkter og i sidste ende medføre erstatningsansvar på op til 50 mio. kr. Udgifterne forbundet med testning af hvert enkelt relæ ville overstige indtægterne ved at sælge dem, og selv hvis der ved testning ikke fandtes korrosion i relæerne, så ville man ikke kunne udelukke, at dette ville opstå over tid. Relæerne var derudover bestilt ud fra særlige specifikationer, der gjorde det svært at sælge til andre kunder.

Retten finder det på ovennævnte baggrund godtgjort, at relæerne var totalskadede og ikke salgbare.

Spørgsmålet er herefter, om erstatningskravet skal reduceres som følge af ansvarsbegrænsningen i sølovens §§ 280-281.

Udgangspunktet for beregningen af ansvarsbeløbet, når der anvendes containere, er angivelsen i transportdokumentet, jf. sølovens § 281.

I det af DSV Ocean Transport A/S udstedte konnossement er der under "Number and Kind of Packages" anført "5 pallet(s)", mens der under "Description of Goods" er anført "5PLT=108CTNS 4020138267". Endelig er der under "Packages" anført "5 PLT".

Retten finder på baggrund af indholdet i konnossementet, sammenholdt med instruktionerne fra Hongfa Europe GmbH. i "Packinglist" af 20. juli 2021 samt faktura af 27. juli 2021, at parternes aftale vedrørte transport af de anførte 108 kartoner. Retten bemærker, at det havde været mest korrekt at anføre antal kolli på 108 under "Number and Kinds of Packages", men at uklarhederne i konnossementet må komme DSV Ocean Transport A/S til skade som koncipist af dette.

Ansvarsbegrænsningsbeløbet skal derfor beregnes på grundlag af 108 kolli, hvilket overstiger det rejste krav.

Topdanmark Forsikring A/S har alene på baggrund af de under sagen fremlagte fakturaer godtgjort, at Cabcon A/S har lidt et tab på 235.125,21 kr.

Retten finder herefter, at erstatningskravet må opgøres til dette beløb.

DSV Ocean Transport ApS skal efter sagens resultat betale sagsomkostninger til Topdanmark Forsikring A/S, der har oplyst at være momsregistreret.

Henset til sagens udfald, værdi og omfang fastsættes beløbet til dækning af udgifter til advokatbistand til 35.000 kr. og 4.500 i retsafgift af det vundne beløb.

THI KENDES FOR RET:

DSV Ocean Transport A/S skal betale 235.125,21 kr. til Topdanmark Forsikring A/S inden 14 dage.

DSV Ocean Transport A/S skal betale i alt 39.500 kr. i sagsomkostninger til Topdanmark Forsikring A/S inden 14 dage.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.