



**ØSTRE LANDSRET
DOM**
afsagt den 7. juni 2021

Sag BS-28465/2020-OLR
(7. afdeling)

North of England P&I Association Ltd
som mandatar for Green Feeder Limited
(advokat Henrik Nissen)

mod

Unifeeder A/S
(advokat Niels Jørn Friborg)

Sø- og Handelsretten har den 16. juni 2000 afsagt dom i 1. instans (sag BS-17718/2019-SHR).

Landsdommerne Jacob Waage, Finn Morten Andersen og Peter Eriksen Stassen (kst.) har deltaget i ankesagens afgørelse.

Påstande

Appellanten, North of England P&I Association Ltd som mandatar for Green Feeder Limited, har nedlagt påstand om, at Unifeeder A/S skal betale SEK 551.568, USD 57.183,85, SEK 17.038,98 og SEK 150.000 med tillæg af renter fra den 25. juni 2018.

Indstævnte, Unifeeder A/S, har påstået dommen stadfæstet.

Supplerende oplysninger i sagen

Der er til brug for landsrettens vurdering af dokumentationen for og opgørelsen af Green Feeder Limiteds krav mod Unifeeder A/S fremlagt samme dokumenter som for Sø- og Handelsretten.

For så vidt angår skaden på container **DFSU4034506** er fremlagt følgende:

- Fakturaer udstedt til henholdsvis Proove International AB og Proove AB for en række forskellige elektriske artikler, herunder fakturaer af 14. og 15. september 2014 udstedt til Proove International AB pålydende henholdsvis USD 22.977,73 og USD 12.799,50, samt fakturaer af 1., 10. og 20. september 2014 udstedt til Proove AB pålydende henholdsvis USD 11.850,00, USD 3.180,00 og USD 24.000,00.
- Søfragtbrev udstedt den 19. september 2014 af United Arab Shipping Company ("UASC") for transport mellem Ningbo, Kina, og Gøteborg, Sverige. Det er anført, at DFSU4034506 var pakket med 1.241 kartoner med en bruttovægt på 13.583,5 kg indeholdende forskellige elektriske artikler.
- Konnossement udstedt den 21. oktober 2014 af Unifeeder A/S for transport på skibet "Condor" mellem Hamborg, Tyskland, og Gøteborg, Sverige, af blandt andet DFSU4034506 indeholdende 1.241 kartoner med en bruttovægt på 13.584 kg.
- Besigtigelsesrapport af 13. november 2014 udarbejdet af P&I Scandinavia på opdrag fra North of England P&I Association Ltd, hvorom der henvises til Sø- og Handelsrettens sagsfremstilling. Skaden på godset i DFSU4034506 er i rapporten opgjort til en værdi på USD 74.807, og der er opgjort udgifter til sortering og bortskaffelse af det beskadigede gods på yderligere i alt SEK 80.000 vedrørende "Two waste containers".
- Forlig af 20. februar 2018 mellem Proove AB, Agility Logistics (Shanghai) Ltd, ECT Transport Ltd og UASC, hvorefter UASC skal betale SEK 631.568.

Af den ovennævnte faktura af 1. september 2014 udstedt til Proove AB fremgår, at beløbene er sammentalt til USD 11050,00, men dette beløb er udstreget og med håndskrift rettet til 11850,00.

For så vidt angår skaden på container **TTNU5065023** er fremlagt følgende:

- Faktura af 30. august 2014 udstedt til Luxaflex Scandinavia AB med angivelsen "Blind track and blind plastic parts" pålydende USD 78.287,80.
- Søfragtbrev udstedt den 11. september 2014 af UASC for transport mellem Ningbo, Kina, og Gøteborg, Sverige. Det er anført, at TTNU5065023 var pakket med 574 kartoner med en bruttovægt på 9.858,3 kg indeholdende "Blind track and Blind plastic parts".
- Konnossement udstedt den 21. oktober 2014 af Unifeeder A/S for transport på skibet "Condor" mellem Hamborg, Tyskland, og Gøteborg, Sve-

rige, af TTNU5065023 indeholdende 574 kartoner med en bruttovægt på 9.858 kg.

- Besigtigelsesrapport af den 13. november 2014 udarbejdet af P&I Scandinavia på opdrag fra North of England P&I Association Ltd samt besigtigelsesrapport af den 8. april 2015 udarbejdet af Cunningham Lindsey Marine BV, hvorom der henvises til Sø- og Handelsrettens sagsfremstilling. Skaden på godset i TTNU5065023 er i sidstnævnte opgjort til en værdi på USD 57.183,85, og der er opgjort en række yderligere omkostninger på i alt SEK 36.489,98 forbundet med skaden, herunder en forholdsommæssig fragt på SEK 17.038,98.
- Forlig af 27. juni 2016 mellem Damco Sweden AB og UASC, hvorefter UASC skal betale USD 62.090.

For så vidt angår skaden på container **UACU8170063** er fremlagt følgende:

- Pakkeliste af 8. september 2014 udstedt til Specialplast Wensbo AB med (håndskreven) angivelse af fakturaværdi på "USD 36994.50" for flere varerlinjer med påskriften "Swedish file" i forskellige størrelser og farver. Pakkelisten omfatter to containere, herunder UACU8170063, og angiver at angå i alt 2.760 kartoner med en samlet bruttovægt på 31.878 kg, hvoraf de for UACU8170063 angivne produkter udgør 1.278 kartoner med en vægt på 14.796 kg.
- Søfragtbrev udstedt den 16. september 2014 af UASC for transport mellem Qingdao, Kina, og Gøteborg, Sverige. Det er anført, at UACU8170063 var pakket med 1.278 kartoner med en vægt på 14.796 kg indeholdende "Swedish file".
- Konnossement udstedt den 21. oktober 2014 af Unifeeder A/S for transport på skibet "Condor" mellem Hamborg, Tyskland, og Gøteborg, Sverige, af blandt andet UACU8170063 indeholdende 1.278 kartoner med en bruttovægt på 14.796 kg.
- Besigtigelsesrapport af 13. november 2014 udarbejdet af P&I Scandinavia på opdrag fra North of England P&I Association Ltd, hvori skaden på godset i UACU8170063 blev opgjort til fakturaværdien på USD 36.994,50.
- Forlig af 3. april 2017 mellem Specialplast Wensbo AB, If P & C Insurance Ltd og Toll Global Forwarding (Hong Kong) Limited. Forliget lyder på betaling af SEK 161.163,50.

Anbringender

Parterne har afgivet påstandsdokumenter og har i det væsentlige procederet i overensstemmelse hermed.

North of England P&I Association Ltd som mandatar for Green Feeder Limited har i påstandsdokumentet navnlig anført, at

”Til støtte for den nedlagte påstand gøres det gældende, at appellanstævnte, Unifeeder A/S, som kontraherende transportør er ansvarlig for den skade på godset i container DFSU 4034506, container TTNU 5065023 og container UACU 8170063, der opstod den 22. oktober 2014, mens de pågældende containere var i Unifeeder A/S varetægt ombord på skibet MV CONDOR.

Unifeeder A/S har ikke godtgjort, at skaderne ikke skyldes dennes eller dennes undertransportørs fejl eller forsømmelse.

Appellanten har godtgjort, at tabet vedrørende skade på godset i container DFSU4034506 udgør SEK 551.568, hvilket beløb Unifeeder A/S er ansvarlig for.

Parterne er herefter enige om opgørelsen af tabet for container DFSU4034506.

Appellanten har godtgjort, at tabet vedrørende skade på godset i container TTNU5065023 udgør USD 57.183,85 plus SEK 17.038,98, hvilket beløb Unifeeder A/S er ansvarlig for.

Parterne er herefter enige om opgørelsen af tabet for container TTNU5065023.

Appellanten har godtgjort, at tabet vedrørende skade på godset i container UACU8170063 udgør SEK 150.000, hvilket beløb Unifeeder A/S er ansvarlig for.

Det gøres endvidere gældende, at appellanten har et år til at fremsætte regreskrav overfor Unifeeder A/S, regnet fra betalingsdatoen til United Arab Shipping Company (UASC), og at betalingsdatoen var den 25. maj 2018.

Kravene forældede tidligst den 25. maj 2019. Appellantens regreskrav er derfor ikke forældede, jf. Sølovens § 501, stk. 2, idet der blev anlagt sag ved Sø- og Handelsretten den 15. april 2019.”

Unifeeder A/S har i det væsentlige gentaget anbringenderne for byretten, men har dog i sit påstandsdokument i forhold til tabsopgørelsen yderligere anført, at

”2.5 Om den fremlagte dokumentation for det påståede tab på SEK 631.568 i relation til container DFSU 4034506 bemærkes uddybende:

- (a) Forliget mellem Proove AB m.fl. og UASC (bilag 2, ekstraktens side 119-121) henviser til den pågældende container, men indeholder ingen dokumentation for forligsbeløbet på SEK 631.568.
- (b) Besigtigelsesrapporten udarbejdet af P&I Scandinavia (bilag 10, ekstraktens side 96-104) og de fem fakturaer (bilag 12, ekstraktens side 71-75) dokumenterer ikke et tab på SEK 631.568, men angiver en total vareværdi på USD 74.807, dog – for så vidt angår fakturaerne – kun hvis man tager den håndskrevne tilføjelse af ubestemmelig her-

komst for gode varer og ser bort fra, at to af fakturaerne er udstedt til Proove International AB og ikke Proove AB.

- (c) Endelig er der ingen dokumenteret sammenhæng mellem de fem fakturaer (bilag 12, ekstraktens side 71-75) og den pågældende container, de heri angiveligt indeholdte 1.241 kartoner eller konnossementerne (bilag 14 og E, ekstraktens side 76-78 og 88-90), som f.eks. en følgeseddel eller en pakkeliste.

2.6 Om den fremlagte dokumentation for det påståede tab på SEK 150.000 i relation til container UASC 8170063 bemærkes uddybende:

- (d) Forliget mellem Specialplast Wensbo m.fl. og Toll Global Forwarding (Hong Kong) (bilag 4, ekstraktens side 114-116) henviser til den pågældende container, men ses ikke at angå Green Feeders kontraktspart UASC eller Green Feeders, henviser desuden ikke til et forligsbeløb på SEK 150.000 (men til et forligsbeløb på 161.163,50) og indeholder ingen dokumentation for forligsbeløbet på SEK 161.163,50.
- (e) Besigtigelsesrapporten udarbejdet af P&I Scandinavia (bilag 10, ekstraktens side 96-104) og pakkelisten (bilag 13, ekstraktens side 70) dokumenterer ikke et tab på SEK 150.000.
- (f) Endelig omfatter pakkelisten (bilag 13, ekstraktens side 70) indholdet i to containere, herunder container UASC 8170063, men indeholder ingen værdiangivelse ud over den håndskrevne tilføjelse af ubestemmelig herkomst, der angiver en værdi på USD 36.994,50, og som lige så vel kan angå indholdet af begge containere og ikke blot UASC 8170063.

2.7 I øvrigt gøres de samme anbringender gældende som i skriftvekslingen for Sø- og Handelsretten og Østre Landsret, dog selvsagt kun i det omfang de ikke er udtrykkeligt frafaldet."

Retsgrundlaget for sølovens forældelsesregler

Sølovens § 501 lyder som følger:

Stk. 1. Forældelsesfristen for følgende fordringer er [...]

(6) for fordring på erstatning efter §§ 275 og 276 eller for urigtige eller ufuldstændige oplysninger i et konnossement, et år fra den dag, da godset blev udleveret eller skulle have været udleveret, [...].

Stk. 2. For regreskrav i anledning af fordringer som nævnt i stk. 1, nr. 2, 5 og 6 er forældelsesfristen et år fra den dag, da fordringen blev betalt eller søgsmål om den rejst. Ved regres i anledning af krav som følge af personskade, jf. stk. 1, nr. 2, regnes fristen for regreskravet først fra den dag, da erstatningen blev betalt.

Stk. 3. Forældelsesfristen afbrydes ved foretagelse af retsskridt inden fristens udløb eller ved parternes aftale om at bruge en opmand til at træffe en for parterne bindende afgørelse om fordringen.

Stk. 4. Enhver forhåndsvedtagelse om udelukkelse af forældelse eller om længere forældelsesfrister end dem, der er nævnt i stk. 1, er ugyldig.

Stk. 5. Det afgøres efter loven i det land, hvor sagen er anlagt, om forældelsen er afbrudt eller suspenderet. Dog skal fordringer som omtalt i stk. 1, nr. 3 og 4, senest være forældet tre år efter den dag, da udslibningen fandt sted eller skulle have fundet sted. Når forældelsen af fordringer omfattet af stk. 1 afbrydes, uden der etableres et særligt retsgrundlag, jf. forældelseslovens § 5, stk. 1, løber en ny frist af samme længde fra det tidspunkt, som er angivet i forældelseslovens § 19, eller, hvis afbrydelsen er sket ved anmeldelse for en dispachør, fra dispachørens afgørelse.

Stk. 6. I øvrigt kommer de almindelige regler om forældelse af fordringer til anvendelse."

Det fremgår af betænkning nr. 642 af 1972 afgivet af udvalget til revision af søloven, s. 54-56, at baggrunden for sølovens § 501, stk. 2, skal findes i artikel 3(6) bis i Haag-Visby reglerne (den internationale konvention om indførelse af visse ensartede regler om konnossementer af 1924 med de ved tillægsprotokollen af 1968 vedtagne ændringer som ratificeret i dansk ret ved kgl. resolution af 27. oktober 1975, jf. bekendtgørelse nr. 96 af 20. oktober 1977), idet bemærkes, at nr. 11, i betænkningen indholdsmæssigt svarer til nugældende stk. 2,:

"Reglerne om forældelse af visse fordringer blev indsat i søloven ved sølovsændringerne i 1929. [...]. De nu foreslåede ændringer til disse bestemmelser skyldes såvel indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne som udformningen af et særligt passagerkapitel på grundlag af passager- og passagerbagagekonventionerne, idet de respektive internationale konventioner fastsætter visse forældelsesbestemmelser.

[...]

Nr. 11. Denne bestemmelse, der vedrører visse regreskrav, gengiver i 1. pkt. konnossementskonventionens art. 3,6 bis, således som denne blev ændret ved Visby-reglerne. Konventionen henviser her til *lex fori*, d.v.s. loven i det land, hvor domstolen sidder, men fastsætter en minimumsfrist på 3 måneder regnet fra den dag, da fordringen blev betalt, eller søgsmål om den blev rejst. Udvalget foreslår her på linie med de øvrige nordiske lande en forældelsesfrist på 1 år regnet fra denne dag."

Haag-Visby reglernes artikel 3(6) bis lyder som følger:

"6bis. En regressag imod en tredje person kan anlægges også efter udløbet af den i foregående paragraf nævnte et-års frist hvis det sker inden for den frist, som gælder ifølge domstolslandets ret. Dog må fristen ikke være mindre end 3 måneder beregnet fra det tidspunkt, da sagsøgeren

har betalt kravet imod ham selv eller har fået forkyndt stævning i sag imod ham selv."

Haag-Visby reglernes artikel 3(6) bis blev præsenteret og vedtaget på Comité Maritime Internationals Stockholm-konference den 10.-12. juni 1963, og følgende fremgår af forarbejderne til bestemmelsen:

"The Sub-Committee discussed whether it should recommend a special time limit in respect of recourse actions.

An example will illustrate the point:

When the goods reach their destination some of them are found to be damaged. The consignee puts forward a claim against the carrier. The claim is, however, presented near the end of the one year prescription period. The carrier pays damages (or refuses to pay and is sued just before the one year period comes to an end). The carrier feels satisfied that the damage to the goods actually occurred while they were in the hands of another carrier who performed one part of the transport. He therefore tries to recoup the amount he has paid (or for which judgement has meanwhile been delivered against him) from that carrier. Irrespective of the merits of his case he fails to obtain recovery because his claim against the said carrier has meanwhile become time barred.

Article 487 of the Netherlands Commercial Code deals with this problem and provides i.a.:

"if the carrier on his part is party to a contract with another carrier, the former's claim against the latter shall not become barred until three months have elapsed after he himself has paid or has been sued, provided one of these events has taken place within the said term of one year".

[...]

Decision:

The members of the Sub-Committee do not regard this problem as a very important one. Many of them are not aware that that any difficulties have made themselves felt in practice. The Netherlands Code has dealt with the problem and any other country which feels this problem to be of sufficient magnitude might of course do the same. As already stated the Sub-Committee took the view that recommendation for action should be restricted to those points where this appears essential. In these circumstances it does not feel inclined to recommend any action on this particular point."

Endelig fremgår for så vidt angår sølovens § 501, stk. 6, følgende af betænkning nr. 642 af 1972 afgivet af udvalget til revision af søloven, s. 56, idet bemærkes, at stk. 4, i bemærkningerne svarer til nugældende stk. 6:

"Mens den gældende stk. 3 alene angår andre fordringer end de i § 284 omhandlede og gør dansk rets almindelige forældelsesregler gældende

på disse, foreslås stk. 4 formuleret således, at de almindelige forældelsesregler i alle tillælde supplerer sølovens særlige regler.”

Landsrettens begrundelse og resultat

Rette sagsøger

Landsretten tiltræder af de af Sø- og Handelsretten anførte grunde, at Green Feeder Limited er rette sagsøger for de rejste krav.

Forældelse

Som anført af Sø- og Handelsretten er hovedspørgsmålet i sagen, fra hvilket tidspunkt den etårige forældelsesfrist for regreskrav i § 501, stk. 2, senest kan regnes, herunder navnlig om fristen skal regnes fra tidspunktet for udløbet af den etårige forældelsesfrist for hovedkravet, jf. § 501, stk. 1, nr. 6, eller først fra tidspunktet for den faktiske betaling af det omtvistede hovedkrav, uanset om betalingen er sket efter udløbet af den etårige forældelsesfrist for kravet.

Problemstillingen er omtalt i forarbejderne til Haag-Visby reglernes artikel 3(6) bis, hvorefter fremgår, at Comité Maritime Internationals konossementskomite ikke fandt grundlag for at foreslå en generel regel, hvorefter regreskrav forældes, hvis ikke den regresberettigede har betalt den oprindelige fordring eller er blevet sagsøgt inden for en ét-årig periode fra skadestidspunktet. Det blev i stedet overladt til de enkelte lande at afgøre, om der i national ret skulle indarbejdes en sådan regel.

Landsretten bemærker, at en sådan bestemmelse ikke er indarbejdet i den danske sølov, og finder, at der hverken i ordlyden af eller i forarbejderne til § 501, stk. 2, 1. pkt., kan findes støtte for, at forældelsesfristen for regreskrav for skader omfattet af sølovens §§ 275 og 276 skulle begynde at løbe fra et tidligere tidspunkt end den faktiske betaling af hovedkravene eller fra sagsanlæg. Hertil kommer, at skader omfattet af sølovens §§ 275 og 276 er kendetegnet ved dels, at den skadevoldende hændelse sker i regi af den regresforpligtede, der således allerede fra skadestidspunktet er bekendt med skaden, og at der potentielt er et stort antal aktører i regreskæden mellem skadevolderen og den ultimativt skadelidte mellem hvem de enkelte krav skal udredes, før den regresberettigede vil være have tilstrækkelig sikkerhed for hovedfordringens størrelse til at kunne gøre et krav gældende mod den regresforpligtede.

Landsretten finder derfor efter en samlet vurdering, at der i sølovens § 501, stk. 2, 1. pkt., jf. stk. 1, nr. 6, ikke kan indfortolkes en samlet forældelsesfrist for regreskrav på i alt maksimalt to år fra skadestidspunktet. Landsretten finder således, at forældelsesfristen for regreskrav først begynder at løbe fra tidspunktet for den faktiske betaling af hovedkravene eller fra anlæg af søgsmål mod den regresberettigede.

Da Green Feeder Limiteds regreskrav blev rejst ved denne sags anlæg den 15. april 2019, dvs. inden for et år efter den 25. maj 2018, hvor hovedkravet i sagen blev betalt af Green Feeder Limited til UASC ved gennemførelse af en intern overførsel hos North of England P&I Association Ltd, er regreskravene således ikke forældet efter sølovens § 501, stk. 2, 1. pkt., jf. stk. 1, nr. 6.

Det følger af sølovens § 501, stk. 6, at forældelsesloven supplerer sølovens forældelsesregler. Landsretten finder imidlertid, at sølovens § 501, stk. 2, 1. pkt., indeholder en fuldstændig regulering af forældelsen af regreskrav for skader omfattet af sølovens §§ 275 og 276, hvorfor forældelseslovens almindelige 3-års forældelsesfrist ikke finder anvendelse herpå, jf. tillige princippet i forældelseslovens § 28. Regreskravene således heller ikke forældet efter forældelsesloven.

Tabsopgørelsen

Der er mellem parterne enighed om skadeårsagen for skaderne på godset i de tre containere DFSU4034506, TTNU5065023 og UACU8170063, og det er ikke bestridt, at der foreligger et ansvarsgrundlag for Unifeeder A/S.

Green Feeder Limited har for så vidt angår skaden på container DFSU4034506 i sit påstandsdokument for landsretten justeret sit krav til SEK 551.568, der svarer til det i henhold til forliget af 20. februar 2018 af UASC betalte beløb fratrullet SEK 80.000 svarende til de i besigtigelsesrapporten af 4. november 2014 opgjorte udgifter til sortering og bortskaffelse af det beskadigede gods. Der er herefter ikke uenighed om, hvorvidt tabsopgørelsen indeholder tabsposter, der ikke kan fordres erstattet iht. søloven, men Unifeeder A/S har bestridt, at tabet er dokumenteret. Landsretten finder på baggrund af en samlet vurdering af den fremlagte dokumentation, at Green Feeder Limited i tilstrækkelig grad har dokumenteret tabet for skaden på godset i container DFSU4034506. Det bemærkes herved, at det forhold, at en af de underliggende fakturaer med en håndskreven angivelse er ændret fra USD 11.050 til USD 11.850, ikke giver anledning til en anden vurdering, da posterne på fakturaen summerer op til USD 11.850.

Green Feeder Limited har for så vidt angår skaden på container TTNU5065023 i sit påstandsdokument for landsretten justeret sit krav til USD 57.183,85 og SEK 17.038,98. Der er herefter ikke uenighed om, hvorvidt tabsopgørelsen indeholder tabsposter, der ikke kan fordres erstattet iht. søloven, og Unifeeder A/S har ikke bestridt, at tabet er dokumenteret.

Green Feeder Limited har for så vidt angår skaden på container UACU8170063 opgjort sit krav til SEK 150.000, men Unifeeder A/S har bestridt, at tabet er dokumenteret. Der er ikke fremlagt en faktura med angivelse af værdien af godset i container UACU8170063, men alene pakkelisten af 8. september 2014 udstedt til Specialplast Wensbo AB, der bærer en håndskreven angivelse en højere værdi – USD 36.994,50 – end det opgjorte tab. Ligeledes angår forliget af 27. juni

2016 et højere beløb – SEK 161.163,50 – end det opgjorte tab. Landsretten finder dog på baggrund af en samlet vurdering af den fremlagte dokumentation, at disse forhold ikke giver anledning til at anse det opgjorte tab som værende udokumenteret.

Landsretten finder derfor, at Green Feeder Limited for alle de påståede tab har fremlagt dokumentation, der i tilstrækkelig grad viser sammenhæng mellem værdien af det gods, der blev beskadiget den 24. oktober 2014 under transporten på M/S Condor, og de opgjorte tab, og Unifeeder A/S findes herefter erstatningsansvarlig for tabene som påstået af Green Feeder Limited med procesrente som påstået, idet rentekravet er ubestridt.

Sagsomkostninger

Efter sagens udfald skal Unifeeder A/S i sagsomkostninger for begge retter betale 125.000 kr. til North of England P&I Association Ltd som mandatar for Green Feeder Limited. Af beløbet udgør 47.080 kr. et forholdsmæssigt beløb til dækning af retsafgifter for begge retter, mens resten er til dækning af advokatbistand. Ud over sagens værdi er der ved fastsættelsen af beløbet til advokat taget hensyn til sagens omfang og forløb.

THI KENDES FOR RET:

Unifeeder A/S skal inden 14 dage til Green Feeder Limited betale SEK 551.568, USD 57.183,85, SEK 17.038,98 og SEK 150.000 med tillæg af procesrente fra den 25. juni 2018.

I sagsomkostninger for begge retter skal Unifeeder A/S inden 14 dage betale 125.000 kr. til North of England P&I Association Ltd som mandatar for Green Feeder Limited. Beløbet forrentes efter rentelovens § 8 a.

Publiceret til portalen d. 07-06-2021 kl. 12:15

Modtagere: Indstævnte Unifeeder A/S, Appellant North of England P&I Association Ltd som mandatar for Green Feeder Limited