



SØ- OG HANDELSRETTEEN DOM

afsagt den 19. februar 2024

Sag BS-30248/2022-SHR

Tokio Marine Europe S.A.
(advokat Harald Smed Søndergaard)
mod
3P LOGISTICS A/S
(advokat Jakob Rosing)

og

Sag BS-43778/2022-SHR

3P LOGISTICS A/S
(advokat Jakob Rosing)
mod
SHIPCO TRANSPORT DENMARK A/S
(advokat Mark Kant Dovey)

Denne afgørelse er truffet af vicepræsident Jette-Marie Sonne sammen med de sagkyndige medlemmer Susanne Thilqvist og Morten Gerner Jacobsen.

Sagens baggrund og parternes påstande

Hovedsagen (BS-30248/2022-SHR) er anlagt den 15. august 2022. Adcitationssagen (BS-43778/2022-SHR) er anlagt den 2. november 2022.

Sagerne drejer sig om, hvorvidt 3P Logistics A/S som kontraherende transportør er erstatningsansvarlig for skade på et parti legetøjsbams, der i efteråret 2021 blev transporteret fra Kina til Danmark, og i givet fald om Shipco Transport Denmark A/S som udførende transportør skal friholde 3P Logistics A/S for ethvert beløb, som 3P Logistics A/S måtte blive dømt til at betale.

Tokio Marine Europe S.A. ("Tokio Marine") har påstået, at 3P Logistics A/S til Tokio Marine Europe S.A. skal betale 51.702,18 USD samt 47.249,39 kr. med tillæg af procesrente fra den 17. april 2022.

3P Logistics A/S ("3P Logistics") har over for Tokio Marine påstået frifindelse, subsidiært frifindelse mod betaling af modværdien i DKK på betalingsdagen af SDR 11.556,21.

3P Logistics har over for adciterede Shipco Transport Denmark A/S påstået, at Shipco skal friholde 3P Logistics for ethvert beløb inklusive renter og sagsomkostninger, som 3P Logistics måtte blive dømt til at betale til Tokio Marine i Sø- og Handelsrettens sag BS-30248/2022-SHR.

3P Logistics har over for Shipcos afvisningspåstand påstået, at sagen skal fremmes til realitetsbehandling.

Shipco Transport Denmark A/S ("Shipco") har principalt påstået afvisning, subsidiært frifindelse, mere subsidiært frifindelse mod betaling af principalt 10.000 USD, subsidiært 14.790,31 USD.

Oplysningerne i sagen

Sagens parter

Sagsøger, Tokio Marine, er et forsikringsselskab med hjemsted i Luxembourg. Tokio Marine var forsikringsgiver i henhold til en transportforsikringsaftale indgået med Maileg ApS ("Maileg") som forsikringstager. Maileg er en dansk virksomhed, der forhandler og designer legetøj. Forsikringsaftalen mellem Tokio Marine og Maileg var på vegne af Tokio Marine indgået af den danske forsikringsvirksomhed First, der blandt andet agerer forsikringsformidler.

Sagsøgte/adcitanten, 3P Logistics, er et dansk speditjonsfirma.

Adciterede, Shipco, er et dansk speditjonsfirma og underleverandør til 3P Logistics.

Transporten af varepartiet fra Kina til Danmark

Omkring den 9. juli 2021 indgik Maileg en aftale med den kinesiske forhandler og eksportør af legetøj Jiangsu Sunshine Dongsheng Import and Export Co., Ltd om køb af et parti legetøjsbamser til en samlet pris på 51.702,18 USD.

Maileg indgik herefter en aftale med 3P Logistics, hvorefter 3P Logistics skulle forestå transporten af varepartiet fra Kina til Danmark. Der er enighed om, at Nordisk Speditørforbunds Almindelige Betingelser 2000 (NSAB 2000) finder anvendelse for denne aftale.

3P Logistics arrangerede herefter transport af varepartiet fra Kina til Danmark og brugte i den forbindelse Shipco som underleverandør. Ved mail af 9. september 2021 sendte en medarbejder fra Shipco rateblade med Shipcos priser for Fjernøsten og Det Indiske Subkontinent fra den 15. september 2021 til den 30. september 2021. Nederst i mailsignaturen fremgår:

"...

All services rendered are subject to the General Conditions of The Nordic Freight Forwarders Association (NSAB 2015).

..."

Der er mellem 3P Logistics og Shipco ikke enighed om, hvorvidt Nordisk Speditørforbunds Almindelige Betingelser 2015 (NSAB 2015) finder anvendelse på aftalen mellem dem. Shipco har gjort gældende, at dette aftaleforhold er underlagt Amass Freight International Co., Ltd.'s terms and conditions.

Transporten af varepartiet bestod i søtransport fra Shanghai til Århus samt landevejstransport fra Århus til Herning.

Den 27. september 2021 blev containeren med varepartiet lastet på skibet HMM ALGECIRAS. Der er fremlagt to konnossementer for søtransporten udstedt af henholdsvis Great Master Logistics Co., Ltd ("Great Master Logistics"), som er 3P Logistics' agent i Kina, og Amass Freight International Co., Ltd ("Amass"), som er Shipcos agent i Kina. På ingen af disse er der taget forbehold for skader på godset i forbindelse med lastning. Konnossementerne ses nedenfor:

MARKS AND NUMBERS		NO. OF PKGS	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS (PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER)	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
Maileg ApS Order number : Item number: Item Description: Colli: PCS EAN code: Carton: of Carton size: x x cm		213CTNS	(CFS/CFS) PLUSH TOYS	1387.300KGS	20.568CBM
SAY TWO HUNDRED AND THIRTEEN CTNS ONLY.			FREIGHT COLLECT		

FREIGHT RATES, CHARGES, WEIGHTS AND/OR MEASUREMENTS			To Obtain Delivery Contact:	
SUBJECT TO CORRECTION	PREPAID	COLLECT	3p logistics Denmark 3P LOGISTICS, RENDEBANEN BOX 55 DK-6000, KOLDING DENMARK TEL: +45 76 312 558 FAX:	
①			GREAT MASTER LOGISTICS CO., LTD. 27 SEP 2021 (1) AS CARRIER As Carrier	
②				
③				
④				
⑤				
TOTAL OCEAN FREIGHT CHARGES			Dated at SHANGHAI	
OTHER CHARGES			GREAT MASTER LOGISTICS CO., LTD.	
TOTAL PREPAID			CONTRACT: 田雯	
TOTAL COLLECT			TEL: 86-21-33014618*3212	

BILL OF LADING



License No.SMTC-NV01535
FMC No.020619

B/L No. AMGL210424985A

Bilag Adv. A

Advokat Mark Kant Dovey

Shipper GREAT MASTER LOGISTICS CO., LTD.(SHANGHAI BRANCH) 8F,218,WU SONG RD,SHANGHAI,PRC TEL: 86-21-63078210 FAX: 86-21-63077103	Export Reference	
Consignee(if to Order' so indicate) 3P LOGISTICS DENMARK 3P LOGISTICS ,RENDEBANEN BOX 55 DK-6000,KOLDING DENMARK TEL: +45 76 312 558	Delivery Agent SHIPCO TRANSPORT DENMARK A/S SNORRESGADE 18 2300 COPENHAGEN S DENMARK AAR/SHIPCO CVR 27073557 TEL:45 39150550 FAX:45 39150551	
Notify Party(No claim shall attach for failure to notify) SAME AS CONSIGNEE	Vessel and Voyage HMM ALGECIRAS/0006W	
	Place of Receipt	Port of Loading SHANGHAI
	Port of Discharge AARHUS	Place of Delivery AARHUS

PARTICULAR FURNISHED BY MERCHANTS

Mark & Numbers	No. of Packages or Shipping Units	Description of Goods & Packages	Gross Weight	Measurement
MAILEG APS ORDER NUMBER : ITEM NUMBER: ITEM DESCRIPTION : COLLE PCS EAN CODE: CARTON : OF CARTON SIZE: X X CM	213 CARTONS	PLUSH TOYS	1387.300 KGS	20.5680 CBM
		ORIGINAL	CFS-CFS TEMU8486933/CND413909	
Total Number of Containers of Packages(in words) SAY TWO HUNDRED AND THIRTEEN CARTONS ONLY.				
Temperature Control Instructions				

Shipped on Board Date 27-Sep-2021	Number of Original B/L THREE	Payment Terms FREIGHT COLLECT
Date of Issue of B/L 27-Sep-2021	Place of Issue of B/L SHANGHAI	Total Amount
Signed by the Carrier / on behalf of the Carrier		AMASS FREIGHT INTERNATIONAL CO.,LTD.SHANGHAI Combined Transport Bill Of Lading
<small>Received by the Carrier the Goods as specified below in apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding. The particulars given below as stated by the shipper and the weight, measure, quantity, condition, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier. In WITNESS whereof one (1) original Bill of Lading has been signed if not otherwise stated below, the same being accomplished the other(s), if any, to be void, if required by the Carrier, one (1) original Bill of Lading must be surrendered duly</small>		

På bagsiden af konnossementet udstedt af Amass er der trykt et sæt standardbetingelser, hvoraf fremgår:

"...

13. LIMITATION OF CARRIER'S LIABILITY

13.1 Except as provided for in Clause 13.2, this Bill of Lading shall be subject to the provisions of the Maritime Code of the People's Republic of China as provided for in Clause 26.1. Neither the Carrier, its servants, agents, nor the Sub-contractors shall in any event be liable for any loss or damage to the Goods in any amount exceeding the limits per package or unit prescribed by that Code

...

14. LIABILITY OF SEAVANTS AND OTHER PERSONS

14.1 Subject to the conditions of this Bill of Lading, the Carrier shall be responsible for the omissions of his servants or agents, or other person acting within the scope of their employment or any other person of whose services he makes use for the performance of the contract evidenced by this Bill of Lading, as if such acts and omissions were his own.

14.2 These conditions, including the exemptions, defenses and limitation of the liabilities of the Carrier apply whenever claims relating to the performance of the contract evidenced by this Bill of Lading are made against any servant, agent or other person whose by this Bill of Lading are made against any servant, agent or other person whose services have been used in order to perform the contract.

...

18. TIME BAR

The Carrier, its servants, agents and sub-contractors shall be discharged from all liabilities whatsoever unless suit is brought in the proper forum and written notice thereof received by the Carrier within nine months after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered, of the date when in accordance with clause 12.4, failure to deliver the goods would give the consignee the right to treat the goods as loss.

...

25. LAW AND JURISDICTION

25.1 This Bill of Lading is governed by the laws of the people's republic of china. All disputes arising under or in connection with this Bill of Lading shall be determined by the laws of the people's republic of china and any action against the Carrier shall be brought before the shanghai maritime court or other maritime courts in the people's republic of china, as the case may be.

..."


Af faktura udstedt den 9. november 2021 fra Shipco til 3P Logistics fremgår, at godset skulle leveres til DKI Logistics A/S ("DKI") i Horsens. Her skulle DKI udføre losning af containeren, palletering af godset og udkørsel til Maileg som underleverandør for 3P Logistics.

Shipcos faktura til 3P Logistics ses nedenfor:

The liability of Shipco Transport for damage or loss will be governed by and limited to the standard terms and conditions of the Shipco B/L or Airwaybill as applicable. A copy of the B/L or Airwaybill is available upon request.

Shipco Transport Denmark A/S
VAT No: 27073557

Arrival Notice / Invoice



<p>SHIPPER GREAT MASTER LOGISTICS CO., LTD.(SHANGHAI BRANCH) 8F,218,WU SONG RD,SHANGHAI,PRC TEL: 86-21-63078210 FAX: 86-21-63077103</p>	<p>INVOICE NO. 35244019</p> <p>COMMENTS AMS HBL NO: AMIGL210434985A 211027505606</p>	<p>HOUSE BILL OF LADING NO. AMIGL210434985A</p> <p>REFERENCE NO. 211027505606</p>													
<p>CONSIGNEE 3P LOGISTICS A/S RENDEBANEN 6D, 6000 KOLDING DENMARK</p> <p style="text-align: right;">VAT No: 28685912</p>	<p>FOR DELIVERY PLEASE APPLY TO SHIPCO TRANSPORT DENMARK A/S SNORRESGADE 18 - 20 COPENHAGEN S DENMARK 2300 TEL: +45 39 15 05 50 FAX: +45 39 15 05 51</p>														
<p>PAYOR 3P LOGISTICS A/S RENDEBANEN 6D, 6000 KOLDING DENMARK</p> <p style="text-align: right;">VAT No: 28685912</p>	<p>FREIGHT LOCATION DKI LOGISTICS A/S EGESKOVVEJ 19, HENVENDELSE PORT 61,AABENT.0700-1500, FRE:0700-1430 HORSENS 8700</p>														
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">LINE BILL OF LADING ONEYSH1AFC130400</td> <td style="width: 50%;">CONTAINER NO. TEMU8486933</td> </tr> <tr> <td>VESSEL/VOY # HMM ALGECIRAS 0006W</td> <td>PORT OF LOADING SHANGHAI</td> </tr> <tr> <td>PORT OF DISCHARGE AARHUS</td> <td>ETA NOV/25</td> </tr> <tr> <td>PLACE OF DELIVERY AARHUS</td> <td>ETA NOV/25</td> </tr> </table>	LINE BILL OF LADING ONEYSH1AFC130400	CONTAINER NO. TEMU8486933	VESSEL/VOY # HMM ALGECIRAS 0006W	PORT OF LOADING SHANGHAI	PORT OF DISCHARGE AARHUS	ETA NOV/25	PLACE OF DELIVERY AARHUS	ETA NOV/25	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;">DATE AVAILABLE</td> <td style="width: 33%;">26-NOV-2021</td> <td style="width: 33%;">FREE TIME EXPIRES</td> <td style="width: 33%;">3</td> <td style="width: 33%;">CALENDAR DAYS</td> </tr> </table>		DATE AVAILABLE	26-NOV-2021	FREE TIME EXPIRES	3	CALENDAR DAYS
LINE BILL OF LADING ONEYSH1AFC130400	CONTAINER NO. TEMU8486933														
VESSEL/VOY # HMM ALGECIRAS 0006W	PORT OF LOADING SHANGHAI														
PORT OF DISCHARGE AARHUS	ETA NOV/25														
PLACE OF DELIVERY AARHUS	ETA NOV/25														
DATE AVAILABLE	26-NOV-2021	FREE TIME EXPIRES	3	CALENDAR DAYS											

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

MARKS & NOS/CONTAINER NOS	NO. OF PKGS	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
MAILEG APS	213	213 CARTONS PLUSH TOYS	1387,300 KGS 3058,473 LBS	20,568 CBM 726,353 CBF
ORDER NUMBER : ITEM NUMBER: ITEM DESCRIPTION COLLI: PCS EAN CODE: CARTON OF CARTON SIZE: X X CM FREIGHT COLLECT ORIGINAL BILL OF LADING				

INVOICE

LT. INFORMATION	LT. NUMBER	DATE OF LT.	PORT OF LT.
<input checked="" type="checkbox"/> ORIGINAL BILL OF LADING REQUIRED			
<input checked="" type="checkbox"/> CHECK REQUIRED - ALL CHARGES MUST BE PAID PRIOR TO RELEASE OF CARGO			

FREIGHT CHARGES	BASIS	RATE	AMOUNT DUE
Ocean Freight	WM	327.00	USD 6,725.73
USD 6,725.73 @ 6.49			DKK 43,649.99
INVOICE DATE : 09-NOV-2021 TOTAL			DKK 43,649.99

Late payment fee on overdue invoices will apply. In accordance with the terms and conditions of the ocean carrier B/L, the freight will be refused if re-measurement/reweighing at port of transhipment and/or port of discharge reveals a difference against the measurement/weight shown above.

Payment terms: CURRENT+30 DAYS
Due Date: 30-DEC-2021

CUSTOMER COPY


Page 1 of 1

Den 25. november 2021 sendte Shipco til 3P Logistics en 'Release/Delivery Order' med oplysning om, at godset var klar til afhentning i Horsens.


Fragtbrev for transporten fra Horsens til Herning ses nedenfor:

78

FRAGTBREV



DKI Logistics A/S

Leveringsadresse Maileg ApS Trehuse 14 7400 Herring Danmark						
			Leveringstelefon	Frøgtbrevnummer H0002643/W80611		
Afh. dato 25-11-21	Leveringsdato 26-11-21	Kunderef. 2111c-170	Kundens ordrenr. 211027505606			
Afhentningsadresse DKI Logistics A/S Egeskovvej 19 Port 61- Shipco 8700 Horsens Danmark		Afsender 3P Logistics A/S Rendebanen 6D 8000		Modtager Maileg ApS Trehuse 14 7400 Herring Danmark		
Bemærkninger						
DKI har afleveret godkendte paller			Årsag til evt. manglende byttopaller			
EUR	1/2	1/4	<input type="checkbox"/> Modtager vil ikke bytte		<input type="checkbox"/> Modtager har ingen paller	
13			<input type="checkbox"/> Leverede paller er defekte		<input type="checkbox"/> Ingen godkendte byttopaller	
DKI har modtaget godkendte paller			Leverede paller er engangspaller			
EUR	1/2	1/4	Modtagers UNDERSKRIFT			
13						
Mærke/Nr.	Antal Enh.	Indhold	Volume	Vægt	Antal Enh. Palle Pladser	Ldm
	13,00	PLL plush toys	19,970	1.387	13 PLL 13,00	5,20
<div style="font-size: 2em; color: orange; opacity: 0.5;">Annex 3</div>						
Kunderef. 2111c-170 Palle/FID DF441776 DF441777 DF441778 DF441779 DF441780 DF441781 DF441782 DF441783 DF441784 DF441785 DF441786 DF441787 DF441788						
Total		Byttopaller: 13	19,970 1.387,00	13	13,00	5,20
Chaufførens UNDERSKRIFT		Dato	Ankomst tid	Afgangstid		
Modtagers navn med BLOKBOGSTAVER TOVE KRISTENSEN		Modtagers UNDERSKRIFT <i>Tove Kristensen</i>				
Alle opgaver udføres i henhold til Nordisk Speditørforbunds Almindelige Betingelser (NSAB 2015) - Dog udføres alle landevejs transporter - såvel nationale som internationale - i henhold til Bekendtgørelsen af lov om internationale fragttaler (CMR loven).						
DKI Logistics A/S Egeskovvej 17 B 8700 Horsens						
Telefon 70202400		E-mail mail@dkl-logistics.dk		SE/CVR-nr. 29312354		
Telefax 70202409		Web www.dkl-logistics.dk				

Den 26. november 2021 modtog Maileg varepartiet i Herring.

Den 30. november 2021 udstedte 3P Logistics nedenstående faktura til Maileg for transporten på 47.249,39 kr. eksklusive moms. Maileg har betalt fakturaen.

**Faktura**

Maileg ApS
Anne Phillipsen
Trehuse 14
7400 Herning
Denmark

Bank Spar Nórd
Bankkonto 9349 4565760128
IBAN DK4193494565760128
SWIFT SPNODK22

Kundenr. 2916
SE/CVR-nr. 26112435
Sagsnr. SEA IM 2111CL-170
Vores ref. Christian Riis-Rasmussen
Deres ref. 3133,3200,3205,3204

Fakturanr. 94422
Forfaldsdato 30-12-21

Bilagsdato 30-11-21
Side 1

Betalingsbetingelser
30 dage netto

ETD	27-09-21 Shanghai	Cont.-/MAWB nr.	LCL
ETA	08-11-21 Aarhus	HBL-/HAWB nr.	EURFLA2180227AAR
Skibsnavn	"HMM ALGECIRAS"	Lev.bet.	
Afsender	NIangsu Sunshine	Modtager	Maileg ApS

Mrk.Nr.	Antal	Enhed	Indhold	Vægt	Fragtpl. vægt	Vol.
LCL	213	CTNS	PLUSHTOYS	1.387,3	0	20,568 CB

Beskrivelse	Antal	Salgspris	Beløb
Udlæg til Co-loader: SHIPCO	1	43.649,99	43.649,99
THC	20,568	175,00	3.599,40
Spedition	1	275,00	275,00*
Fortoldning: 2021130819867	1	300,00	300,00*
Levering: d. 26.11.21	20,568	175,00	3.599,40*

I alt DKK ekskl. moms 51.423,79

25% momsbeløb 1.043,60

I alt DKK inkl. moms 52.467,39

Momsspecifikation	Moms %	Momsgrundlag	Momsbeløb	I alt
Fritaget	0	47.249,39	0,00	47.249,39
Momspligtigt	25	4.174,40	1.043,60	5.218,00
I alt		51.423,79	1.043,60	52.467,39



3p logistics A/S | Rendebanen 6D | DK-6000 Kolding | VAT/CVR: DK 28 68 59 12
Tel. +45 76 312 550 | 3pl@3pl.dk | 3pl.dk

Skaderne på varepartiet

Den 29. november 2021, kl. 12.10, skrev Christian Riis-Rasmussen fra 3P Logistics til Rune Gascoigne Heie fra Shipco:

"...

Jeg havde i fredags fornøjelsen af at kunne levere vedhæftede gods hos vores kunde, efter 2 lange måneder på vandet.

Glæden var kort, da lageret med det samme vognmanden bakker til, kan se at alt godset er ødelagt. Se vedhæftede billeder.

De har kigget kasserne igennem, og det er alle varerne der er våde, mugne og lugter.

Jeg har vedhæftet både faktura og pakkeliste fra leverandøren. Vil I gå videre med dette?

Jeg forstår ikke, hvordan lageret kan håndtere og palletter alle disse varer, så våde som de er, uden at give besked. Kan næsten ikke forestille mig, at de ikke havde bemærket det.

Vil gerne høre tilbage fra jer.

..."

Af mail af 29. november 2021, kl. 15.40, fra Louise Damsgaard (indkøber hos Maileg) til Christian Riis-Rasmussen og Rune Sørensen fra 3P Logistics fremgår:

" ...

Vi kan desværre ikke forsvare at sende nogen af varerne ud, da hovedproblemet er lugten af mug og der vil helt sikkert gro mug sporer i produkterne. Det vil sige at hele sendingen skal destrueres.

Vi har i dag fået billeder fra vores leverandør, hvor vi tydeligt kan se at kasserne og produkterne ikke har været pakket våde.

..."

Den 15. december 2021 blev der afholdt besigtigelse af forsendelsen hos Maileg i Herning ved surveyor Anders Høyer fra Dan Inspektion ApS ("Dan Inspektion"). Af besigtigelsesrapporten dateret den 3. marts 2022 fremgår:

"...

1.0 Baggrund for Survey

Under transport fra Kina til Maileg ApS i Herning er der opstået vådskader på 213 kartoner indeholdende bamser, som er designet hos Maileg ApS i Herning og håndsyet i Kina.

Forsendelsen er transporteret som LCL-parti med rederiet HMM fra Shanghai/CH til Aarhus. Containeren blev tømt ved DKI A/S i Horsens og leveret på paller med DKI A/S.

Kontraherende transportør er 3P Logistics A/S.

...

2.0 Formål med Survey

Det er formålet med dette survey at;

1. foretage besigtigelse og undersøgelse af skadet gods/emballage
2. fastslå i hvilket omfang godset er skadet
3. undersøge baggrunden for skadens opståen
4. fastlægge hvorvidt godset kan repareres
5. fastlægge tabet
6. fastlægge aftale vedrørende forsendelsen
7. søge at fastlægge ansvaret for uheldets opståen
8. foretage anbefaling / evt. yderligere undersøgelser

2.1 Begrænsninger i undersøgelsen

Godset blev leveret til Maileg ApS den 26. november 2021, således har godset stået i ca. 3 uger på lager inden besigtigelse fandt sted. Godset var derfor delvist optørret ved besigtigelsen.

2.2 Joint Survey

Maileg ApS havde på foranledning af Dan Inspektion inviteret kontraherende transportør 3P Logistics A/S til fælles besigtigelse, men de ønskede ikke at deltage, idet de allerede havde været på forretningsbesøg nogle dage forud for besigtigelsen og da set godset.

...

6.0 Involverede parter i undersøgelsen

6.1 Deltagere ved besigtigelsen

Firma	Navn	Funktion
Maileg ApS	Louise S. Damsgaard	Indkøber
Maileg ApS	Anne Zühlau Phillipsen	Indkøbschef
Maileg ApS	Erik Mailil	CEO
Dan Inspektion ApS	Anders Høyer	Surveyor

...

7.0 Kronologi i sagen

Dato	Lastning / losning	Proces	Videre forløb
27.09.2021	TEMU8486933 læsses ombord på M/S HMM ALGECIRAS	-	Afgang mod Europa
24.11.2021	Levering af container til DK1 A/S	Losning af container og kartoner stillet på paller	Vådskader opdages ved losning af container
26.11.2021	Levering af gods til Maileg ApS	Der konstateres vådskader på godset	Telefonkontakt mellem Maileg ApS og 3P Logistics A/S vedr. vådskader, skriftlig ansvarlighedelse afsendt til 3P Logistics A/S
13.12.2021	-	Besigtigelse bestilt af First Marine A/S	-
15.12.2021	-	Besigtigelse udført af Dan Inspektion ApS	-

8.0 Survey

...

8.2 Forløbet under inspektion

De 3 repræsentanter fremviste godset på lageret.

Der var en tydelig lugt af vådt pap og jordslået tekstil da deltagere ved besigtigelsen nærmede sig godset der var læsset på paller. Kartonerne var overvejende tørre efter at have stået i tørre opvarmede omgivelser i mere end 14 dage, fra leveringstidspunktet. Der konstateredes dog enkelte bølgepapkartoner der stadig virkede fugtige. Kartonerne bar præg af at være sunket sammen, efter at have været våde, så hovedparten af kartonerne var deforme i større eller mindre grad. Nogle kartoner var helt opløste, og der lå blot smulder fra den opløste karton. Kartonerne havde skjolddannelse efter at have været våde og derefter tørre, og lagene i bølgepappen havde trukket sig sammen i forbindelse med optørringen.

Bamserne var pakket i plastikposer som var sammensvejsede, men der var lufthuller i poserne for ikke at risikere kondensdannelse inde i poserne, da der er tale om både natur- og kunststofprodukter.

...

Surveyor oplyste om eventuel mulighed for at lade produkterne ozonbehandle, men der er ikke sikkerhed for at eventuelle skimmeldannelse fjernes inde i bamserne. Anne Phillipsen [fra Maileg] oplyste at der er meget stramme krav til markedsføring af legetøj til helt små børn, og idet der er risiko for svampesporer, vil Maileg ApS ikke risikere at markedsføre produkterne alene grundet lugten på selve bamserne.

Anne Phillipsen kan ikke acceptere et eventuelt salvage sale af hensyn til firmaets ry og rygte, det er produkter som de selv designer. Surveyor spurgte Louise Damsgaard om Maileg ApS havde afgivet kvittering uden bemærkninger om vådskader. Louise Damsgaard oplyste at lagerassistent Tove Kristensen blot havde kvitteret for godset - senere på dagen havde Tove Kristensen oplyst Louise Damsgaard at godset var vådt.

8.3 Skader og skadesbegrænsning

Skaderne består af vådskader som har medført en meget dårlig lugt af vådt pap og jordslået tekstiler, altså en muggen lugt, som observeredes på plastikposerne som bamsernes primære emballage og også på selve bamserne. Der konstateredes 2 bamser med synlig mugdannelse, dog i begrænset omfang men nok til at der kan være risiko for yderligere mugdannelse på andre produkter. Der blev taget test af kartoner som havde været meget våde og kartoner hvor der var meget begrænset vådskader og der var lugtgener fra samtlige prøvetagninger. Surveyor spurgte til lignende tidligere leverance, som ikke havde været udsat for vådskader og der blev afhentet 3 stk. bamser som ikke havde mislugt.

Grundet a) risikoen for skimmelangreb (i betragtning af at bamserne benyttes af helt små børn, der kan finde på at sutte på bamserne) og b) mislugten, vurderes det ikke at der er mulighed for skades begrænsning af forsendelsen.

8.4 Emballering og surring

Bamserne er pakket i plastikposer (primære emballage) som er lukkede, men med huller i poserne af hensyn til at det er naturprodukter (tekstilvarer) som kan afgive fugt og dermed forårsage kondens/mugdannelse. Plastikposerne er emballeret i bølgepapkartonner med tapelukninger. Emballeringen vurderes tilstrækkelig til transport under normale forhold.

8.5 Container TEMU8486933

Surveyor har rettet kontakt til 3P Logistics A/S om der er konstateret skader på containeren og eventuelt hvornår, i form af evt. gate in/out kvitteringer, om 3P Logistics A/S har modtaget information om at godset var vådskadet ved tømning af containeren. Endvidere er der forespurgt om containernummeret, hvilket ikke fremgår af B/L eller andre dokumenter.

Container er sidenhen oplyst af 3P Logistics A/S som værende nr. TEMU8486933.

Idet der var tale om en LCL-forsendelse blev godset tømt ved DKI A/S i Horsens den 24. november 2021 og var derfor ikke til stede ved besigtigelsen den 15. december 2021.

8.6 Øvrige undersøgelser

Der er den 16. december 2021 fremsendt spørgsmål i sagen til 3P Logistics A/S og disse er blevet besvaret den 20. januar 2022. Her fremgår det blandt andet at 3P Logistics A/S er enige i at skaderne er opstået medens godset har været i deres eller deres underleverandørers varetægt (det sidste spørgsmål i omtalte mail).

...

8.7 Baggrund for skadernes opståen

På de modtagne fotos fra læsningen af containeren er der ikke konstateret vådskader. Derimod var godset kraftigt vådskadet ved leveringen til Maileg ApS, og skaderne må derfor være opstået i transportforløbet. Der er blandt andet stillet spørgsmål til kontraherende transportør desangående. 3P Logistics A/S er enige i, at skaderne er opstået medens godset har været i deres eller deres underleverandørers varetægt.

...

11.0 Konklusion

3P Logistics A/S har tilkendegivet at der er sket skader på godset medens det har været i deres eller deres underleverandørers varetægt. Det ankom til Maileg ApS med væsentlige vådskader og med deraf følgende gener, blandt andet mugdannelse og lugtgener.

Der vurderes ikke mulighed for skadesbegrænsende indsats idet der vil være risiko for skimmeldannelse inden i bamserne, hvilket ikke umiddelbart kan fjernes, med mindre bamserne sprættes op - hvilket vil medføre store skader på produktet, som ikke kan reetableres i samme kvalitet. Der er tale om designvarer.

Det vurderes derfor at der er tale om totalskade på hele forsendelsen.

..."

Af besigtigelsesrapporten fremgår følgende billeder, som er optaget forud for, at varepartiet blev afsendt fra Kina:

Fotos optaget forud for afsendelse i Kina	
	
# 001 - Ved læsning hos afsender, ingen tegn på at kartonerne er våde	# 002 - Som foto # 001
	
# 003 - Som foto # 001	# 004 - xxx

Af besigtigelsesrapporten fremgår desuden følgende billeder, som er optaget, da Maileg modtog varepartiet i Herning:

Fotos optaget ved modtagelse i Herning



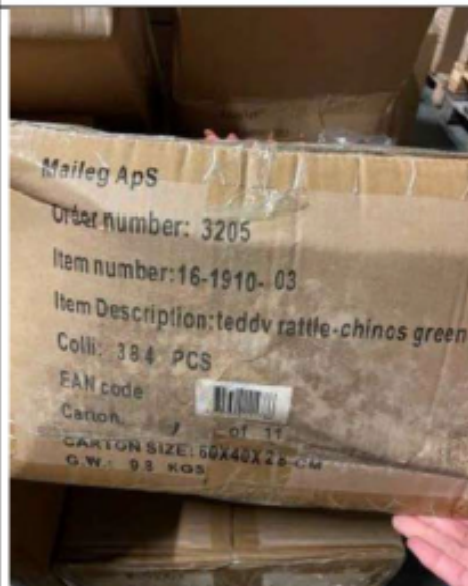
005 - Itugåede kartoner ved levering hos Maileg ApS



006 - Som foto # 005


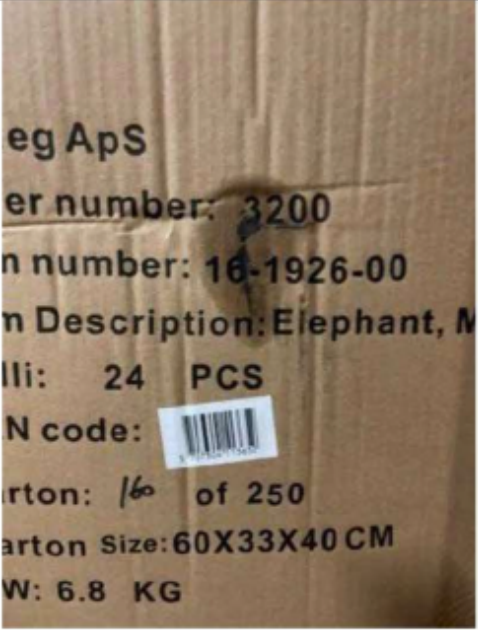





007 - Våde og deforme kartoner



008 - Som foto # 007

	
<p># 009 - Tapelim er opløst og blevet hvid</p>	<p># 010 - Skjolder på bølgepap på grund af væde og nu optørret</p>
	
<p># 011 - Defekt karton og bølgepappen smuldrer efter optørring</p>	<p># 012 - Optørret karton, synlige tegn på at have været vådt</p>

	 <p>eg ApS er number: 3200 n number: 16-1926-00 n Description: Elephant, M lli: 24 PCS N code:  arton: 16 of 250 arton Size: 60X33X40 CM W: 6.8 KG</p>
<p># 013 - Optørret karton, synlige tegn på at have været vådt</p>	<p># 014 - Skjolder på bølgepap</p>
 <p>Mallet ApS Order number: 3200 Item number: 16-1926-00 Item Description: Elephant, Mediu Coll: 24 PCS EAN code: CARTON: 12 of 250 CARTON SIZE: 60X33X40 CM G.W.: 6.8 KGS</p>	
<p># 015 - Deform karton, efter at have været våd, hvor bæreevnen og styrken i kartonen mistes</p>	<p># 016 - Totalt oplødt karton</p>



017 - Som foto # 016



018 - Som foto # 016



019 - Deforme, nu optørrede kartoner



020 - Som foto # 019

 <p>Maileg ApS Order number: 3200 Item number: 16-1926-01 Item Description: Elephant, Medium-Powder Coll: 24 PCS EAN code: 810001 Net weight: 250 g Gross weight: 2500 g Dimensions: 60x33x40 cm</p>	 <p>3200 -1926-00 Elephant, Medium-Grey S 250 33X40 CM</p>
# 021 - Close up af foto # 020	# 022 - trykmærker på emballage
 <p>S Order number: 3200 Item number: 16-1926-00 Item Description: Elephant, Medium-Grey Coll: 24 PCS EAN code: 810001 Net weight: 250 g Gross weight: 2500 g Dimensions: 60X33X40 CM KGS</p>	 <p>Order number: 3200 Item number: 16-1926-01 Item Description: Elephant, Medium-Powder Coll: 24 PCS EAN code: 810001 Net weight: 250 g Gross weight: 2500 g Dimensions: 60x33x40 cm</p> <p>Maileg ApS Order number: 3200 Item number: 16-1926-01 Item Description: Elephant, Medium-Powder Coll: 24 PCS EAN code: 810001 Net weight: 250 g Gross weight: 2500 g Dimensions: 60x33x40 cm</p>
# 023 - trykmærker på emballage	# 024 - Opblødte kartoner

	
<p># 025 - Deforme kartoner, nu optørret, men lugter af vådt pap og jordslået tekstil</p>	<p># 026 - Trykmærker på emballage</p>
	
<p># 027 - Pletter på emballage efter at have været vådt</p>	<p># 028 - Labels af pap til bamser har været fugtige og er blevet deforme efter optørring</p>



029 - Som foto # 028



030 - Pakket i lukkede plastikposer, med åndehuller




031 - Som foto # 030








032 - Vådskadet display materiale



Af besigtigelsesrapporten fremgår desuden følgende billeder, som er optaget ved besigtigelsen hos Maileg i Herning den 15. december 2021:

	
<p># 001 - Oversigtsfoto, palleterede kartoner hvor krympefolie er fjernet for hurtigere optørring</p>	<p># 002 - Deformede kartoner, efter at have været våde</p>
	
<p># 003 - Som foto # 002</p>	<p># 004 - Bølgepap kartoner der har været opblødte af væde</p>

	
<p># 005 - Kartonpåtryk</p>	<p># 006 - Bamser indpakket i plastikposer med udluftningshuller, hvor også væde og lugt er trængt ind</p>
	
<p># 007 - Bamser i pose</p>	<p># 008 - Bamser med fyld af plastikugler og polyesterfyld</p>

	
<p># 009 - Lugt af tekstil der er jordslået udenpå poseme og også på bamserne</p>	<p># 010 - Bamser pakket i lukkede plastikposer med huller til udluftning</p>
	
<p># 011 - Lugtgener også på selve bamserne</p>	<p># 012 - Som foto # 011</p>



Den 16. december 2021 skrev Christian Riis-Rasmussen fra 3P Logistics til Rune Gascoigne Heie fra Shipco, at der havde været afholdt inspektion hos Maileg. Christian Riis-Rasmussen fremsendte samtidig en række spørgsmål fra surveyor Anders Høyer, som Christian Riis-Rasmussen håbede, at Shipco kunne være behjælpelig med at svare på.

Den 23. december 2021 sendte Rune Gascoigne Heie fra Shipco følgende svar på de stillede spørgsmål:

"..

Er i i besiddelse af "gate in/out" kvitteringer på ctu? - vedhæftet

Er det andet gods som forsendelsen blev kommissioneret med også vådskadet? - Nej.

Hvilken type gods var det andet gods? -

Hvornår blev containeren leveret til DK1 for losning? - 24/Nov

Har i fået info fra DK1 om at godset var vådskadet inden levering fandt sted til Maileg Aps.? – Ja.

Er ctu. checket efter losning for skader, hvor evt. væde kan være trukket ind og er der evt. taget fotos du kan sende? – Ingen anmærkninger

Er i enige i, at skaderne er opstået medens godset har været i 3P Logistics, eller jeres underleverandørers varetægt? – ja

..."

Den 29. december 2021 skrev Christian Riis-Rasmussen fra 3P Logistics til Rune Gascoigne Heie fra Shipco:

"...

Tak for svar.

Jeg har lige en anmærkning til nedenstående:

Har i fået info fra DKI om at godset var vådskadet inden levering fandt sted til Maileg Aps.? – Ja.

3PL har ikke fået besked om, at varerne var våde før levering til kunden. Mener du at I (shipco) har fået besked om dette før levering? Og i så fald, hvorfor i alverden er den info ikke røget videre til os?
..."

Den 3. januar 2022 svarede Rune Heie til Christian Riis-Rasmussen:

"...
Det er overset fra min side. Det beklager jeg meget.
Vil være mere obs på dette fremadrettet.
Lad mig høre såfremt jeg skal starte en claim
..."

Den 20. januar 2022 videresendte Christian Riis-Rasmussen de svar, han havde modtaget fra Rune Gascoigne Heie den 23. december 2021, til surveyor Anders Høyer. Af mailen fremgår:

"...
Bemærk, at han [Rune Gascoigne Heie] oprindeligt skrev "Ja." til at vi var informeret om vådskade inden levering, men det var vi ikke. Jeg har derfor vedhæftet min mail til ham, hvor jeg anfægter hans svar.
..."

Der er fremlagt et udateret skærmpoint fra hjemmesiden worldweatheronline.com med oplysninger om vejrforholdene i Shanghai den 26.-27. september 2021 til dokumentation for, at der ingen nedbør var i Shanghai de pågældende dage.

Der er desuden fremlagt et udateret skærmpoint fra hjemmesiden worldweatheronline.com med oplysninger om vejrforholdene i henholdsvis Århus og Horsens den 20.-24. november 2021 til dokumentation for, at der ingen nedbør var i hverken Århus eller Horsens de pågældende dage.

Som følge af det beskadigede vareparti fremsatte Maileg krav i henhold til sin transportforsikring, og Tokio Marine udbetalte forsikringserstatning til Maileg. Erstatningen blev opdelt i henholdsvis fakturaværdien af varepartiet på 51.702,18 USD og fragtomkostninger på 47.249,39 kr.

Ved to subrogationserklæringer, underskrevet den 4. marts 2022 og 16. marts 2022, er Tokio Marine som forsikringsgiver indtrådt i Mailegs rettigheder i relation til skaderne på varepartiet.

Forklaringer

Louise Damsgaard, Anders Høyer, Rune Gascoigne Sørensen og Christian Riis-Rasmussen har afgivet forklaring.

Louise Damsgaard har forklaret, at hun er indkøber hos Maileg og står for kommunikationen med leverandører og speditører. Det legetøj, som Maileg forhandler, er designervarer, der ligger i en højere prisklasse.

Da varepartiet med legetøjsbamser var klar til afhentning, gav hun besked til Mailegs leverandører. Herefter fulgte hun godsets vej til Danmark via beskeder fra speditøren. Det var først, da godset blev leveret til Maileg, at hun fik besked om, at noget ikke var, som det skulle være. Ved modtagelse af godset kunne lagermedarbejderne se, at der skulle flere øjne på. De tilkaldte derfor Mailegs direktør, produktchefen og vidnet. Forsendelsen bestod udelukkende af blødt legetøj med fyld i. En del af sendingen var ranglebamser, som alene bliver markedsført og solgt til babyer.

Hun foretog bookingen af transporten i 3P Logistics' bookingsystem. Det var en pakkeløsning. Maileg korresponderede ikke med 3P Logistics' underleverandører, og det var 3P Logistics der valgte, hvordan godset skulle komme til Danmark. Maileg fik ikke oplyst noget om, at DKI havde konstateret skader på varerne. Da hun blev bekendt med skaderne, kontaktede hun Christian Riis-Rasmussen, som var Mailegs kontakt hos 3P Logistics. Han vidste heller ikke noget om skaderne.

Det var voldsomt at opleve skaderne. Varepartiet lugtede jordslået, kasserne var ødelagte, og der var store, sorte pletter på dem. Kasserne var ikke lige beskadigede alle sammen, men man kunne se, at de alle havde været påvirket af fugt. De åbnede kasser fra forskellige paller – både kasser, der så meget beskadigede ud, og kasser, der så mindre beskadigede ud. Man kunne tydeligt se, at der havde udviklet sig sorte pletter og mug på bamserne. Pakningerne var i stykker, og kartonerne kunne næsten ikke stå af sig selv. De var skvattet helt sammen. Skaderne var ikke til at overse. Derfor undrede det dem også, at de ikke havde fået besked om, at godset var beskadiget.

Maileg har et producentansvar, som indebærer, at ethvert produkt skal leve op til gældende lovgivning. Det ville være svært for Maileg at garantere, at alle bamserne opfyldte gældende krav til legetøj. Maileg ville i givet fald skulle teste hver

enkelt bamse, og det ville koste mange penge. Det ville forudsætte, at man sprættede hver enkelt bamse op og tog fyldet ud. De vurderede, at det ikke var muligt at tørre bamserne. Der var en risiko for, at der kunne udvikle sig noget skadeligt i bamserne senere hen. Det er bamser til helt små børn, der sover med dem og sutter på dem. Maileg ville aldrig kunne stå inde for, at det var sikkert for børn at anvende bamserne. De vurderede, at det var udsigtsløst at forsøge at skadesbegrænse. Der var ikke en eneste kasse, som var uberørt. Ligegyldigt hvilken kasse de åbnede, kunne de lugte og se skaderne. I hver enkelt kasse var der nogle små poser, der kunne suge fugt som for eksempel kondensvand, og disse fugtposer var våde. De åbnede ikke alle kasserne og gennemgik ikke alle bamserne, men de tog stikprøver fra hele varepartiet.

Før besigtigelsen den 15. december 2021 var 3P Logistics på forretningsbesøg hos Maileg, hvor hun deltog. Under forretningsbesøget drøftede de skaderne på varepartiet og mulighederne for skadesbegrænsning. Beskadigelsen fremstod voldsom og ekstrem, og de talte om, at hvis man havde bamserne derhjemme, så ville man smide dem ud og ikke give dem til børn. Det var der ingen, der kunne stå inde for. 3P Logistics sagde ikke, at Maileg skulle forsøge at tørre bamserne. Dæknings salg var ikke muligt af hensyn til Mailegs omdømme. De drøftede, hvorvidt Maileg kunne forsøge at vaske bamserne og klippe labels af, men da alt er designet præcist til Maileg, kan produkterne spores tilbage til Maileg, selv hvis man fjernede al identifikation.

Der var enighed om, at kasserne var blevet våde et sted imellem afsendelse fra fabrikken i Kina og levering til Mailegs lager.

Bamserne blev destrueret efter besigtigelsen. Hun kan ikke huske, hvordan det konkret foregik. Oftest bestiller de en vognmand, der kører godset til forbrænding. Hun er næsten sikker på, at det også var sådan, det gik for sig i denne sag.

Det er ikke normalt, at der opstår kondens i containere fra Asien. Fugt kan opstå som containerrain øverst i containeren. Hun ved ikke, om der også kan opstå fugt i selve produktionen. Hun har arbejdet hos Maileg i seks år. Maileg får tilsendt sådanne forsendelser flere gange om ugen. Hun har aldrig oplevet fugtskader som i denne sag. I andre tilfælde har det måske været en eller to kasser. Maileg har klare standardprocedurer for, hvordan deres varer bliver sikret bedst muligt, fra de bliver afsendt fra fabrikken, til de ankommer til Mailegs lager. Det omfatter blandt andet standarder for tykkelsen af pap, fugtposer mv.

Anders Høyer har forklaret, at han er uddannet transportøkonom, som er en videregående uddannelse til speditøruddannelsen. Han har været i transporterhvervet i cirka 20 år og har været ansat som surveyor hos Dan Inspektion siden 2014.

Han foretog besigtigelsen af godset hos Maileg den 15. december 2021 og har udarbejdet besigtigelsesrapporten fra marts 2022.

Foreholdt besigtigelsesrapportens afsnit 8.7 om baggrunden for skadernes opståen har vidnet forklaret, at det er svært at fastslå, om skaderne er sket under søtransporten, fordi besigtigelsen fandt sted et stykke tid efter, at godset var blevet leveret. Der var ikke mulighed for at undersøge containeren. Jo før man kan komme i gang med undersøgelserne, desto nemmere er det at fastslå skadesårsagen. Havde han været tilkaldt, da DKI lossede containeren, kunne han have taget sølvnitratstest og undersøgt containeren, herunder undersøgt om containeren var defekt. Det havde også været lettere at undersøge omstændighederne, herunder hvordan godset var placeret i containeren.

Der blev ikke foretaget en saltvandstest, fordi den kan være misvisende. Det gælder særligt så lang tid efter levering, hvor godset er optørret. De anvender generelt ikke sådanne tests på pap, fordi der er tilsætningsstoffer i produktionen af pap, som kan være misvisende ved saltvandstesten. En saltvandstest skulle have været foretaget, mens godset stadig var i containeren, så man for eksempel kunne have taget testen fra væde i bunden af containeren.

Skaden kan bestemt ikke være sket under produktionen. De pågældende bamser ville ikke kunne generere så meget væde, at det kunne forvolde de pågældende skader på emballagen. Der kan være flere årsager til skaderne. Han har ikke haft mulighed for at se containeren, herunder om den var beskadiget. Han kan derfor ikke sige, om vådskaden skyldes nedbør, der er trængt ind i containeren, eller om den er forårsaget af, at containeren har stået på en oversvømmet kajplads. Skaderne kan også være opstået som følge af, at godset har befundet sig sammen med noget, der har afgivet fugt. Det er uden betydning, at godset har stået tre uger hos Maileg inden besigtigelsen. Han så billeder af varepartiet, som var taget, da godset ankom til Maileg. Da han foretog besigtigelsen, så godset lige sådan ud – det var blot optørret. Han sagde i forbindelse med besigtigelsen, at godset ikke måtte destrueres.

Foreholdt inspektionsrapportens afsnit 8.3 om skadesbegrænsning har vidnet forklaret, at bamserne består af kunststof og naturmaterialer. Hvis man skulle behandle produkterne, ville det kræve, at man sprættede bamserne op og tog alt fyldmaterialet ud og behandlede det. Det ville i sig selv være meget bekosteligt. Hver bamse kostede omkring 26-27 kr., og denne pris taget i betragtning kunne det ikke svare sig at forsøge at behandle bamserne. Ozonbehandling ville være den eneste mulighed. Man kunne ikke vaske bamserne eller behandle dem på anden måde. Det er uvist, hvornår vandet er trukket ind i containeren. Derfor

kan man ikke vide, hvor meget skimmelsvampen har udviklet sig. Var skaden sket dagen før, kunne man måske have blæsetørret bamserne.

Rune Sørensen har forklaret, at hans ansvarsområde hos 3P Logistics er søfart-import, hvor han arbejder med kundeudvikling og Key Account Management. Han har kontakten til 3P Logistics' samarbejdspartnere og udarbejder tilbud til kunder.

Maileg er en af 3P Logistics' faste kunder. Forud for nærværende sag havde 3P Logistics samarbejdet med Maileg i cirka fire år. Shipco er 3P Logistics' underleverandør for stykgods fra Østen.

3P Logistics har en transportaftale med Maileg. I overordnede træk foregik praktikken omkring transporten sådan, at når Mailegs leverandør i Kina havde gods klar til afsendelse, kontaktede leverandøren Great Master Logistics (3P Logistics' agent). Great Master Logistics skrev herefter til 3P Logistics og spurgte, hvordan forsendelsen skulle bookes. Shipco sendte dem en agentliste, og i dette tilfælde var det Amass, som blev booket. Herefter blev godset sendt afsted. Aftalen er indgået mellem 3P Logistics og Shipco.

Foreholdt mailen af 9. september 2021 fra Shipco med de vedlagte rateblade har vidnet forklaret, at det er 3P Logistics' aftalegrundlag med Shipco. Han ser det som en accept af et tilbud.

Shipco transporterede godset til lageret i Horsens, hvor DKI tømte containeren på vegne af Shipco. Herefter fik 3P Logistics besked om, at godset var klar til at blive transporteret videre. Mailen fra Shipco til 3P Logistics af 25. november 2021 er en release order om, at godset er klar til afhentning i Horsens.

3P Logistics havde indgået aftale med DKI om, at DKI skulle transportere godset fra Horsens til Herning som vognmand. DKI informerede ikke 3P Logistics om skader på godset. 3P Logistics fik først besked om, at godset var beskadiget, da det ankom til Maileg.

3P Logistics deltog ikke i besigtigelsen hos Maileg den 15. december 2021. 3P Logistics var inviteret, men takkede nej, fordi de forinden havde været på forretningsbesøg hos Maileg. Han deltog ikke i forretningsbesøget og var ikke involveret i besigtigelsen. 3P Logistics har ham bekendt ikke sagt, at godset skulle tørres.

Han er ikke bekendt med Amass' standardbetingelser og leveringsvilkår. 3P Logistics samarbejder med Shipco og ikke med Amass. Han er ikke bekendt med Himalaya-klausulen. 3P Logistics kontraherer med andre fragtfirmaer og spe-

ditører udover Shipco. Han har arbejdet i transportbranchen i 20 år. Han forholder sig som udgangspunkt til reglerne i NSAB.

Christian Riis-Rasmussen har forklaret, at han er ansat som speditør hos 3P Logistics i Kolding. Han sidder med booking og alt det operationelle i forhold til at få varer fra A til B. Det var ham, der havde kontakten til både Maileg og Shipco i forbindelse med nærværende sag.

Det er korrekt, at den release order, der blev sendt fra Shipco til 3P Logistics den 25. november 2021, var en besked om, at godset var klar til afhentning i Horsens.

3P Logistics fik ikke besked fra hverken DKI eller Shipco om, at godset var vådt. Han var uvidende om dette frem til den 29. november 2021. Han modtog nogle spørgsmål fra Anders Høyer, som han videresendte til Shipco den 16. december 2021. Han har ikke lavet spørgsmålene og kunne ikke svare på dem. Den 23. december 2021 modtog han fra Shipco svar på spørgsmålene fra Anders Høyer. Han forstår svaret sådan, at Shipco er enig i, at skaderne er opstået, mens godset var i underleverandørens varetægt.

Det er korrekt, at 3P Logistics var på forretningsbesøg hos Maileg et par dage før besigtigelsen den 15. december 2021. I den forbindelse så han selv de beskadigede varer. Varerne var sat til siden og stod for sig selv. Det var tydeligt at se, at kasserne var våde, og at varerne ikke var i god stand.

3P Logistics håber altid på, at varerne kan reddes, og at kunderne kan minimere deres tab. I denne situation kunne han ikke vurdere, om det var muligt at redde varerne. Derfor sagde han ikke, at Maileg skulle iværksætte skadesbegrænsende tiltag.

Han er ikke bekendt med, hvilket gods varerne har været transporteret sammen med i containeren. Han har ikke indsigt i, hvad der ellers har været i containeren ud over 3P Logistics' gods.

Han inviterede ikke Shipco til at deltage i besigtigelsen.

Han har set de udstedte konnossementer. Han er hverken bekendt med Amass' standardleveringsvilkår eller Himalaya-klausulen. Han forholder sig til 3P Logistics' kontrakt med Shipco. NSAB 2015 finder anvendelse for samarbejdet mellem 3P Logistics og Shipco.

Parternes synspunkter

Tokio Marine har i sit påstandsdokument anført:

3. SAGSFREMSTILLING

3.1 Sagens parter

2. 3P Logistics A/S ("3P Logistics") er en dansk speditjonsvirksomhed.
3. Maileg ApS ("Maileg") er en dansk virksomhed, der forhandler legetøj.
4. Tokio Marine Europe S.A. ("Tokio Marine") er et forsikringselskab med hjemsted i Luxembourg, som var forsikringsgiver i henhold til en transport-forsikringsaftale indgået med Maileg som forsikringstager.
5. First ("First") er en dansk forsikringsvirksomhed, der blandt andet agerer som forsikringsformidler. First har på vegne af Tokio Marine indgået forsikringsaftalen mellem Tokio Marine og Maileg. First er berettiget til på forskellig vis at repræsentere Tokio Marine over for forsikringstagere og ansvarlige skadevoldere.
6. Jiangsu Sunshine Dongsheng Import and Export Co., Ltd ("Jiangsu") er en kinesisk forhandler og eksportør af legetøj.

3.2 Hændelsesforløb

7. Omkring den 9. juli 2021 indgik Maileg aftale med Jiangsu, hvorefter Maileg købte et parti legetøjsbamser af Jiangsu til en samlet pris på USD 51.702,18.
8. Som leveringsbetingelse for salget var aftalt FOB Shanghai. Maileg overtog således ejendomsretten til og risikoen ved varerne ved levering på skib i Shanghai.
9. Der blev herefter indgået aftale med 3P Logistics, ifølge hvilken 3P Logistics skulle forestå transporten af varepartiet fra Kina til Mailegs plads i Herning. Aftalen blev indgået ved brug af 3P Logistics' digitale bookingsystem i overensstemmelse med fast praksis mellem Maileg og 3P Logistics. Det fremgår af bookingsystemet samt af 3P Logistics' mailsignaturer, at transportaftaler indgås i henhold til Nordisk Speditørforbunds Almindelige Betingelser 2000 ("NSAB 2000").
10. 3P Logistics arrangerede herefter transport af varepartiet til Danmark. Transporten bestod navnlig i søtransport fra Shanghai til Århus med skibet HMM ALGECIRAS, samt landevejstransport fra Århus til Herning.
11. Den 27. september 2021 blev containeren indeholdende varepartiet lastet på skibet, og der udstedtes konnossement for søtransporten.
12. Der er ikke på konnossementet taget forbehold for, at der skulle være skader på godset i forbindelse med lastning.

13. DKI skulle som underleverandør til 3P Logistics udføre tømning af containeren, palletering af godset og udkørsel til Maileg. Godset blev tømt ved DKI i Horsens den 24. november 2021. I forbindelse hermed opdagedes vådskader på godset, som imidlertid ikke blev vidererapporteret til Maileg.

14. Den 26. november 2021 blev varepartiet modtaget af Maileg. Det kunne konstateres, at der var skader fra vandindtrængning på godset, og Maileg reklamerede straks over dette til 3P Logistics.

15. Den 30. november 2021 udstedte 3P Logistics faktura for transporten på i alt DKK 47.249,39 (ekskl. moms). Fakturaen blev uanset transportskaden betalt af Maileg.

16. Den 15. december 2021 blev der afholdt besigtigelse af godset ved Anders Høyer fra Dan Inspektion. Besigtigelsen skete på foranledning af First. 3P Logistics var inviteret til at deltage i besigtigelsen, men havde forud herfor meddelt, at de ikke ønskede at deltage, idet de allerede havde været på forretningsbesøg nogle dage forud for besigtigelsen og da set godset.

17. Den 3. marts 2022 afgav Anders Høyer en besigtigelsesrapport på baggrund af besigtigelsen. Det konkluderes i besigtigelsesrapporten, at skaderne måtte være indtruffet under transportforløbet. Det konstateres videre, at vandindtrængningen har påført varepartiet en meget dårlig lugt af vådt pap og jordslåede tekstiler, samt at nogle af legetøjsbamserne havde synlig mugdannelse. Som følge af risikoen for skimmelangreb i legetøjet samt mislugten konkluderes det i besigtigelsesrapporten, at der ikke var mulighed for skadesbegrænsning af varepartiet.

18. Maileg fremsatte herefter krav i henhold til sin transportforsikring som følge af beskadigelsen af varepartiet. I overensstemmelse med forsikringsaftalen foranledigede First, at Tokio Marine udbetalte forsikringserstatning til Maileg. Erstatningen blev opdelt i to dele på henholdsvis USD 51.702,18 svarende til værdien af de beskadigede varer, samt DKK 47.249,39 svarende til fragtomkostningen.

19. I forbindelse med udbetalingerne af forsikringserstatning underskrev Maileg to subrogationserklæringer, hvoraf fremgår, at Tokio Marine som forsikringsgiver (underwriters) er indtrådt i Mailegs rettigheder i relation til transportskaden. Tokio Marine er derfor berettiget til at indtale de rejste erstatningskrav i denne sag.

20. Den 17. marts 2022 skrev First til 3P Logistics og anmodede om udbetaling af erstatning for den opståede transportskade. Det bemærkes, at erstatningskravet på daværende tidspunkt opgjordes til DKK 394.190,43. Siden da er dollarkursen steget i forhold til kronen, hvorfor det ikke længere er muligt for 3P Logistics at frigøre sig mod betaling af dette beløb.

4. ANBRINGENDER

4.1 Transportskade

21. Tokio Marine gør gældende, at godset var beskadiget ved ankomst til Maileg, og at der således er indtruffet en transportskade.

22. Det antages almindeligvis, at der ved en transportskade forstås en ydre eller indre forringelse af godsets substans, der har til følge, at godsets værdi reduceres.

23. I nærværende sag har godset været udsat for en ydre forringelse derved, at vand er trængt ind i godset. Vandpåvirkningen har medført, at der er risiko for, at der har udviklet sig skimmelsvamp eller mug i varepartiet. Dette bekræftes af konklusionerne i besigtigelsesrapporten, navnlig konstateringerne af, at varerne havde fået dårlig lugt samt i flere tilfælde mugdannelse.

24. Der henvises til Sø- og Handelsrettens dom af 25. januar 2017 (materialesamlingen, side 44-61). Sagen omhandlede erstatning for en transportskade på et parti økologisk rørsukker. I sagen blev det bestemt, at risiko for skade på dele af godset var tilstrækkeligt til, at godset i sin helhed blev anset for totalskadet.

25. I relation til skadens omfang har det særlig betydning, at der gælder skærpede regler for indholdet af skadelige stoffer i legetøj. Det skyldes blandt andet, at det antages, at børn fx putter legetøj i munden, og således i høj grad udsætter sig for skadelige stoffer i legetøjet. På denne baggrund må godset anses for at være blevet totalskadet som følge af vandindtrængen under transporten.

4.2 Ansvarsgrundlag

27. Tokio Marine gør gældende, at 3P Logistics er ansvarlig for den opståede transportskade, da denne indtraf, mens den var i 3P Logistics' varetægt.

28. Der er ikke på konnossementet taget forbehold for, at der skulle være skader på godset i forbindelse med lastning. Sådanne skader kan heller ikke konstateres på de billeder af godset før lastning, der indgår i besigtigelsesrapporten.

3P Logistics har i øvrigt ikke anført, at man ikke skulle være ansvarlig for skaden. Det må herefter lægges til grund, at godset blev indleveret til transportørerne i ubeskadiget tilstand.

29. Skaderne på godset blev konstateret umiddelbart efter modtagelsen af Maileg, og der blev omgående reklameret herover til 3P Logistics. Det må på denne baggrund anses for bevist, at skaderne er opstået, mens godset var i 3P Logistics' varetægt.

30. Det fremgår af NSAB 2000, § 15, at speditøren er ansvarlig for forringelse eller skade, der indtræffer, mens godset var i speditørens varetægt.

Det bemærkes, at 3P Logistics ikke er fremkommet med oplysninger, der tilsiger, at nogen af ansvarsfrihedsgrundene i NSAB 2000, § 16, finder anvendelse. 3P Logistics er derfor ansvarlig for den indtrådte skade.

4.3 Tabsopgørelse

31. Tokio Marine gør gældende at være berettiget til erstatning for varens fakturaværdi på købstidspunktet i Kina samt transportomkostningerne, jf. NSAB 2000, § 17.

4.4 Tokio Marine har iagttaget sin tabsbegrænsningspligt

32. 3P Logistics har gjort gældende, at Maileg og Tokio Marine har forsømt at opfylde deres tabsbegrænsningspligt i relation til skaden. Dette bestrides.

33. 3P Logistics' synspunkt er baseret på to forhold. Dels at varepartiet ikke var udpakket, men stadig lå i papkasser og plastikposer, da det blev besigtiget nogle uger efter ankomsten til Maileg. Dels at der ikke blev gennemført et dækningssalg af godset. Tokio Marine bestrider, at nogen af disse forhold medfører, at Tokio Marines erstatningskrav skal nedsættes som følge af utilstrækkelig begrænsning af tabet.

4.4.1 Ad manglende udpakning af godset

34. 3P Logistics' synspunkt bygger på den forudsætning, at det ville være muligt at udbedre eller begrænse skaderne på godset ved at udpakke og tørre legetøjsbamserne. Dette er imidlertid ikke korrekt.

35. Ved Mailegs modtagelse af godset den 26. november 2021 var det uklart, hvornår vandskaden var opstået. 3P Logistics har ikke på noget tidspunkt kunnet redegøre for, hvornår vandskaden var sket. Det er dog nærliggende, at dette skete på et tidspunkt under den ugelange søtransport fra Asien til Europa.

36. I første omgang blev vandskaderne opdaget ved tømning af godset hos DKI Logistics A/S ("DKI"), som var 3P Logistics' (og Shipcos) underleverandør. Dette skete den 24. november 2021.

37. DKI oplyste tilsyneladende Shipco om vandskaderne, men Shipco forsømte at oplyse sagens øvrige parter i transportkæden herom. Derfor blev Maileg ikke informeret om vandskaderne, før disse blev opdaget ved Mailegs modtagelse af godset to dage senere.

38. Da Maileg modtog godset den 26. november 2021, var det således klart, at der var sket vandindtrængen mindst to dage før modtagelsen. Det nøjagtige hændelsesforløb var imidlertid ukendt, navnlig fordi transportørsiden ikke kunne redegøre herfor, og fordi transportørsiden havde forsømt at informere vareinteressenten om skaderne. Varepartiet blev udpakket af Mailegs ansatte umiddelbart efter modtagelse. Det kunne allerede på dette tidspunkt konstateres, at legetøjsbamserne var våde, samt at der var mug- og skimmeldannelse i bamserne, som navnlig havde en

meget dårlig lugt. Det var således allerede på tidspunktet for modtagelsen klart for Mailegs ansatte, at godset var beskadiget i betydeligt omfang, samt at det var udsigtsløst at forsøge tørring af bamserne.

40. Legetøj, herunder legetøjsbamser som det omhandlede vareparti, er underlagt særlige skærpede sikkerhedskrav, som altid skal være opfyldt, når dette bringes i omsætning i Danmark. Dette medfører blandt andet, at distributører af legetøj skal sikre, at legetøj ikke indebærer fare for sikkerheden eller sundheden for brugerne af legetøjet. Det udgør sådan fare, hvis der er risiko for, at legetøjet indeholder mikrobiologisk forurening, fx som følge af forekomsten af gær, mug, svampe, protozoer eller deres giftstoffer eller biprodukter. I tilfælde, hvor legetøjsbamser er blevet udsat for vand i en ukendt periode, og hvor der konstateres mug- og skimmeldannelse på bamserne, består der en forøget risiko for, at legetøjet kan indeholde sådanne skadelige stoffer og således være til fare for brugernes sundhed eller sikkerhed.

41. Det stod således allerede ved modtagelsen af godset klart, at det ikke ville være muligt at sælge varepartiet i Danmark som følge af vandindtrængning og mug- og skimmeldannelse. Det havde ikke gjort nogen forskel, om det var forsøgt at tørre godset. Tokio Marine har således ikke forsømt sin tabsbegrænsningspligt ved ikke at udpakke varepartiet yderligere.

4.4.2 Ad dækningssalg

42. Som beskrevet ovenfor, kunne varepartiet ikke lovligt bringes i omsætning i Danmark på grund af de skærpede sundheds- og sikkerhedskrav, der gælder for legetøj. Hvis produktet var blevet solgt, så ville sælgeren forsættigt have udsat sig for betydelig risiko for ansvar efter reglerne om produktansvar.

43. Da godset således ikke kunne sælges som legetøj, var det ikke muligt at gennemføre et dækningssalg. Selv hvis et salg lovligt kunne gennemføres, er det i øvrigt svært at følge 3P Logistics' synspunkt, hvorefter Maileg og Tokio Marine skulle være under en forpligtelse til at udsætte brugerne af legetøjsbamser – altså børn – for alvorlige sundheds- og sikkerhedsrisici på grund af mug- og skimmeldannelse i legetøjet. Også derfor må 3P Logistics' synspunkt afvises.

4.5 Regler om ansvarsbegrænsning er uden betydning for sagen

44. 3P Logistics har gjort gældende, at 3P Logistics' ansvar i sagen er begrænset til SDR 8,33, jf. NSAB 2000 § 22. Tokio Marine bestrider, at 3P Logistics' ansvar er begrænset efter denne regel.

4.5.1 Netværksklausulen finder anvendelse

45. Det følger af NSAB 2000, § 23 (netværksklausulen), at hvis der er truffet særlig aftale om en bestemt transportmåde, eller hvis det kan bevises, at beskadigelse er indtruffet, medens godset transporteredes med et bestemt transportmiddel, skal speditøren i stedet være ansvarlig efter de

for en sådan transportmåde gældende lovbestemmelser og almindeligt forekommende og anerkendte transportvilkår.

46. Tokio Marine gør gældende, at der i denne sag var aftalt søtransport af containeren fra Kina til Danmark. Dette kan for så vidt udledes af 3P Logistics' faktura fra transporten (ekstrakten, side 66), som netop beskriver denne som en transport fra Shanghai til Århus med skibet HMM ALGECIRAS. Det bemærkes endvidere, at 3P Logistics' sagsnummer for transporten er "SEA IM 2111CL-170". Brugen af ordet "SEA" må forstås som en indikation på, at der var tale om en søtransport. Desuden må skaden – vandindtrængen – anses for sket under søtransporten, hvorfor de præceptive regler i søloven om ansvarsbegrænsning finder anvendelse, jf. NSAB 2000, § 23.

47. 3P Logistics har gjort gældende, at bevis for vandskade med søvand skal føres ved at fremvise positiv test for saltvand. Det er sagsøgers opfattelse, at en sådan test ikke har været mulig at foretage i nærværende sag, hvilket vil blive belyst nærmere under vidneforklaringen fra Anders Høyer, Dan Inspektion. Endvidere er sagsøger ikke af den opfattelse, at en positiv test for saltvand er eneste mulighed for at løfte bevisbyrden for, at skaden skulle være sket under søtransporten.

48. Det fremgår af besigtigelsesrapportens side 5 (ekstrakten, side 71), at vådskader blev opdaget på containeren ved losning til 3P Logistics' underkontrahent, DKI, den 24. november 2021. Imidlertid blev dette ikke vidererapporteret med mulighed for nærmere at besigtige gods og container.

49. Det bemærkes, at der den 24. november 2021 ingen nedbør var i hverken Århus (hvor skibet lossede containeren) eller Horsens (hvor DKI ompakkede godset). På dette grundlag må det anses for bevist, at godset blev beskadiget under søtransporten fra Kina til Danmark, hvor godset både var udsat for vejrliget samt søvand.

50. Til yderligere støtte for at godset blev beskadiget under søtransporten fra Kina til Danmark, bemærkes følgende:

4.5.2 Skaden er ikke sket før søtransporten

51. Der er ikke på konnossementet taget forbehold for, at der skulle være skader på godset i forbindelse med lastning den 27. september 2021. Sådanne skader kan ej heller konstateres på de billeder af godset før lastning, der indgår i besigtigelsesrapporten.

52. Det bemærkes, at der ingen nedbør var i Shanghai (hvor skibet afgik fra) hverken den 27. september 2021 eller dagen forinden. Til dokumentation herfor er fremlagt oplysninger om vejrforholdene i Shanghai fra den 26. – 27. september 2021 (ekstrakten, side 100-101).

53. 3P Logistics har i øvrigt ikke anført, at 3P Logistics ikke skulle være ansvarlig for skaden.

54. Det må herefter lægges til grund, at godset blev indleveret til transportørerne i ubeskadiget tilstand, og således at skaden ikke er sket før søtransporten.

4.5.3 Skaden er ikke sket efter søtransporten

55. Vandskaderne blev opdaget den 24. november 2021 ved tømning af godset hos DKI, som var 3P Logistics' (og Shipcos) underleverandør.

56. Det fastholdes, at der den 24. november 2021 og dagene forud herfor ingen nedbør var i hverken Århus (hvor skibet lossede containeren) eller Horsens (hvor DKI ompakkede godset). Til dokumentation herfor er fremlagt oplysninger om vejrforholdene henholdsvis i Århus (ekstrakten, side 102-106) og i Horsens (ekstrakten, side 107-111) den 24. november 2021 og dagene umiddelbart forinden. Det fremgår heraf, at der ingen nedbør var i hverken Århus eller Horsens de pågældende dage.

57. På dette grundlag må det anses for bevist, at godset blev beskadiget under søtransporten fra Kina til Danmark, hvor godset både var udsat for vejrliget samt søvand.

4.5.4 Sølovens regler om ansvarsbegrænsning finder anvendelse

58. Tokio Marine gør gældende, at sølovens regler om ansvarsbegrænsning finder anvendelse, da dette udgør de gældende lovbestemmelser for søtransport aftalt mellem danske erhvervsdrivende om søtransport til Danmark.

59. Det fremgår af sølovens § 280, stk. 1, at en søtransportørs ansvar er begrænset til det højeste af enten SDR 2 per kg, eller SDR 667 per kollo. Tokio Marine gør gældende, at det er kollobegrænsningsreglen (altså SDR 667 per kollo), der finder anvendelse i denne sag.

60. Det fremgår af konnossementet udstedt for søtransporten, at godset bestod af 213 pakker (*packages*). Forsendelsen bestod således af 213 kolli, hvilket indebærer, at 3P Logistics' ansvar er begrænset til SDR 142.071.

61. Da varepartiets værdi var lavere end SDR 142.071, kan 3P Logistics ikke begrænse sit ansvar for den opståede skade.

3P LOGISTICS har i sit påstandsdokument anført:

2. ANBRINGENDER OVERFOR TOKIO MARINE

2.1 Ansvar

2.1.1 Maileg iagttog ikke sin tabsbegrænsningspligt

Til støtte for den principale påstand gør 3P Logistics gældende, at Maileg - til skade for Tokio Marine, som er subrogeret i Mailegs retsstilling - ikke har iagttaget sin tabsbegrænsningspligt, hvorved skaden på godset kunne have været undgået. Der henvises i den forbindelse til følgende:

Det fremgår af besigtigelsesrapporten (E67), at godset ankom til Maileg den 26. november 2021, men at besigtigelse først fandt sted den 15. december 2021, altså ca. 3 uger senere. Ved besigtigelsen den 15. december 2021 befandt godset sig fortsat i indpakningen. Det kan på den baggrund lægges til grund, at Maileg ikke havde iværksat tabsbegrænsende foranstaltninger så som udpakning, ventilering og rensning af godset i perioden på de ca. 3 uger fra godsets modtagelse og frem til, at godset blev besigtiget. Godset henstod således blot indpakket i fugtig tilstand på lageret hos Maileg i perioden på de ca. 3 uger.

Det gøres gældende, at der ikke er ført bevis for, at det - som hævdet - var "udsigtsløst" at tørre bamserne straks efter modtagelsen den 26. november 2021. Det gøres også gældende, at der ikke er ført bevis for, at bamserne var til fare for brugernes sundhed og sikkerhed, herunder evt. efter der var gennemført en tørring. Endeligt gøres det gældende, at Tokio Marine ikke har ført bevis for, at det ikke havde været muligt at sælge varepartiet, herunder efter der var gennemført en tørring.

Det fremgår derudover af besigtigelsesrapporten, at et dækningssalg til anden side af det beskadigede gods ikke blev forsøgt gennemført, fordi Maileg ikke ønskede dette af hensyn til selskabets omdømme. Det kan således lægges til grund, at beslutningen om ikke at forsøge dækningssalg ikke skyldes, at varepartiet ikke lovligt kunne bringes i omsætning, som hævdet af Tokio Marine. Beslutningen var derimod begrundet i kommercielle overvejelser. Det gøres under alle omstændigheder gældende, at der ikke er ført bevis for, at det ikke var lovligt at bringe varepartiet i omsætning.

Det gøres gældende, at såfremt Maileg havde iværksat tabsbegrænsende foranstaltninger umiddelbart efter godsets modtagelse, må det lægges til grund, at skaden på godset kunne have været undgået.

Sammenfattende gøres det på ovenstående baggrund gældende, at det skal komme Tokio Marine bevismæssigt til skade, at der ikke blev iværksat tabsbegrænsende tiltag umiddelbart efter modtagelsen af godset, og at der derfor ikke er ført bevis for, at skaden på godset ikke kunne være undgået. Alternativt er der ikke er ført bevis for, at et eventuelt erstatningsberettiget tab svarer til det påstævnte beløb.

2.1.2 Et evt. ansvar for 3P Logistics er under alle omstændigheder begrænset

Det gøres gældende, at et ansvar for 3P Logistics under alle omstændigheder er begrænset. Der henvises i den forbindelse til, at der er enighed om, at retsforholdet mellem Maileg (og dermed Tokio Marine) og 3P Logistics er undergivet vilkårene i NSAB 2000. Til støtte for den subsidiaire påstand gør 3P Logistics på den baggrund gældende, at et eventuelt ansvar for 3P Logistics under alle omstændigheder er begrænset i henhold til NSAB 2000 § 22 til SDR 8,33 pr. kg. bruttovægt af den del af godset, der er beskadiget.

Godset havde en bruttovægt på 1.387,3 kilo i overensstemmelse med vægtangivelsen i konnossementet (E56). Såfremt alt godset må anses for beskadiget (hvilket bestrides, jf. ovenfor), er ansvaret for 3P Logistics dermed begrænset til SDR 11.556,21, jf. den subsidiære påstand.

Det bestrides, at Tokio Marine har ført bevis for, at der (udelukkende) var aftalt en søtransport, jf. NSAB 2000 § 23. Der henvises i den forbindelse bl.a. til Tokio Marines egne oplysninger i stævningen:

"Transporten bestod navnlig i søtransport fra Shanghai til Aarhus med skibet HMM ALGECIRAS, samt landevejstransport fra Aarhus til Herning."

Transporten omfattede således også - Maileg bekendt - landevejstransport fra Aarhus til Herning. Der var derfor tale om en multimodal transport og ikke en søtransport.

Det bestrides også, at Tokio Marine har ført bevis for, at skaden skete under søtransporten. Der foreligger således intet bevis - f.eks. i form af en sædvanlig test for saltvand (sølvnitrat) - for at vandskaden blev forårsaget af søvand.

Det bestrides på ovenstående baggrund, at Tokio Marine kan påberåbe sig sølovens kollobegrænsningsregel.

3. ANBRINGENDER OVERFOR SHIPCO

3.1 De faktiske forhold

3P Logistics viderekontraherede den i hovedsagen omhandlede transport fra Kina til Danmark til Shipco. 3P Logistics indgik således aftale med Shipco om udførelse af transporten på baggrund af en prislister, som Shipco sendte til 3P Logistics den 9. september 2021 (E51). I overensstemmelse hermed fakturerede Shipco i eget navn 3P Logistics fragt for transporten, jf. E59. Shipco påtog sig således overfor 3P Logistics at forestå udførelse af transporten.

Great Master Logistics, som er 3P Logistics' agent i Kina, blev involveret i forbindelse med effektueringen af transportaftalen mellem 3P Logistics og Shipco. Transportdokumenterne i sagen, jf. E56 og E57, er således udstedt af parternes respektive agenter i Kina, nemlig Great Master Logistics og Amass. Det forhold, at der var involveret agenter på begge parter vegne, ændrer imidlertid ikke ved, at den i sagen relevante transportaftale blev indgået mellem henholdsvis Maileg / 3P Logistics, og 3P Logistics / Shipco.

3.2 Ad sagens realitet

Det gøres gældende, at beskadigelsen af godset skete under transporten, mens godset var i Shipcos (kontraktuelle) varetægt, at Shipco derfor iht. NSAB 2015 § 15 er ansvarlig for beskadigelsen af godset, og at Shipco dermed er pligtig at friholde 3P Logistics i det omfang, 3P Logistics måtte blive pålagt at betale erstatning til Tokio Marine.

Det gøres i den forbindelse gældende, at NSAB 2015 er aftalt i aftaleforholdet mellem 3P Logistics og Shipco. Der henvises i den forbindelse til, at der i Shipcos mail af 9. september 2021 med prislisten (E51) - som 3P Logistics indgik aftalen med Shipco om at forestå udførelse af transporten på baggrund af – blev henvist til NSAB 2015 i mailsignaturen, ligesom der også i efterfølgende korrespondance mellem 3P Logistics og Shipco blev henvist til NSAB 2015 i mailsignaturen.

Det bestrides, at Shipco kan påberåbe sig ansvarsvilkårene i Amass' konnossementsbetingelser, jf. NSAB 2015 § 2. 3P Logistics bestrider således, at netværksreglen i NSAB 2015 § 2 skulle bevirke, at Shipcos ansvar skal bedømmes efter vilkårene i Amass' konnossement. Det bestrides i den forbindelse, at betingelserne angivet i NSAB 2015 § 2 for, at Shipco kan påberåbe sig andre vilkår, end vilkårene i NSAB 2015, er opfyldte, ligesom det bestrides, at Shipco har ført bevis for, at Amass' konnossementsbetingelser er udtryk for "*almindeligt forekommende transportvilkår*".

I det omfang Tokio Marine over for 3P Logistics måtte få medhold i at kunne påberåbe sig sølovens kollobegrænsning, hvorefter ansvaret ikke kan begrænses, gøres det på tilsvarende vis gældende over for Shipco, at Shipco ikke kan begrænse ansvaret. Der er således aftalt "back-to-back" mellem 3P Logistics og Shipco, herunder fordi der er aftalt NSAB i begge relationer, og fordi netværksklausulerne i NSAB 2015 § 2 og NSAB 2000 § 23 er enslydende. Shipco skal derfor i enhver henseende friholde 3P Logistics for det ansvar, som 3P Logistics måtte ifalde overfor Tokio Marine.

Hvis retten anser det for bevist, at skaden er sket under søtransporten, skal Shipcos ansvar afgøres efter søloven, jf. NSAB 2015 § 2. Det bemærkes, at det ikke er et krav for, at søloven finder anvendelse, at det for transporten udstedte konnossement er udstedt i en konventionsstat. Betingelserne i sølovens § 252, stk. 2, er ikke kumulative, som antaget af Shipco. De er alternative, og bl.a. er alternativet, at "*det i transportaftalen aftalte udleveringssted er beliggende i Danmark*" opfyldt.

Overfor Shipcos anbringender om, at køber ikke har iagttaget sin tabsbegrænsningspligt henvises til Tokio Marines anbringender herom, som 3P Logistics påberåber sig på tilsvarende vis over for Shipco.

3.3 Ad Shipcos afvisningspåstand

Shipco påstår sagen afvist, idet det gøres gældende, at Shipco er beskyttet af et værnetingsvilkår, der peger på retten i Shanghai i det af Amass udstedte Bill of Lading (E57).

Det bestrides, at Shipco kan påberåbe sig vilkårene i konnossementet udstedt af Amass. Det bemærkes i den forbindelse i første række, at Shipco ikke har redegjort for, på hvilken måde vilkårene skulle være vedtaget i forholdet mellem 3P Logistics og Shipco, men ex tunc bestrides det, at vilkårene er vedtaget i dette forhold.

Som redegjort for ovenfor er der mellem 3P Logistics og Shipco aftalt, at vilkårene i NSAB 2015 skal være gældende. Shipco har oplyst at være enig heri (for det tilfælde, at Shipco ikke kan påberåbe sig vilkårene i Amass' konnossement).

Shipco påberåber sig en Himalaya-klausul i "de fremlagte terms and conditions". Det er imidlertid ikke klart, hvilken klausul i Amass' konnossementsbetingelser, det er, der i den forbindelse henvises til. I øvrigt gøres det gældende, at værnetingsklausulen i betingelserne (klausul 25) alene kan påberåbes af Amass og således ikke af Shipco.

Sammenfattende bestrides det, at der i forholdet mellem 3P Logistics og Shipco er ført bevis for, at det er aftalt, at sag imod Shipco eksklusivt skal anlægges ved retten i Shanghai. Både 3P Logistics og Shipco er hjemmehørende i Danmark. Det vil derfor også være ganske usædvanligt, hvis parterne havde aftalt, at tvister skulle afgøres ved retten i Shanghai, og det gøres på den baggrund gældende, at der må stilles strenge krav til beviset for, at der skulle være indgået en sådan aftale. Denne bevisbyrde er ikke løftet.

Shipco har i sit påstandsdokument anført:

AD DEN NEDLAGTE PRINCIPALE PÅSTAND OM AFVISNING

Som bilag adc. A er fremlagt Bill of Lading udstedt af Amass, som forestod den i sagen omhandlede søtransport fra Shanghai til Århus, påtrykt selskabets terms and conditions. Af dokumentet fremgår: at shipper er: Great Master Logistics, Co., Ltd., at Consignee er: 3P Logistics Denmark (herefter 3P Logistics), og at Delivery Agent er: Shipco Transport Denmark A/S (herefter Shipco).

Under henvisning til den i de fremlagte terms and conditions indeholdte Himalaya klausul, som netop skal beskytte også subcontractors, er det Shipcos opfattelse, at retsforholdet, herunder over for Shipco, er underlagt Amass' terms and conditions, som indeholder almindelige kendte vilkår inden for international transport.

Art. 13 og art. 25 i de fremlagte terms and conditions indeholder bestemmelse om værneting og lovvalg. Det fremgår at tvister, som udspringer af B/L, skal anlægges i Kina, og at kinesisk ret finder anvendelse.

Såvel hovedsagen som adcitationssagen skulle derfor være anlagt i Kina.

Henset hertil nedlægges der principalt påstand om afvisning.

AD DEN NEDLAGTE SUBSIDIÆRE FRIFINDELSESPÅSTAND

Som ovenfor anført er det Shipcos opfattelse, at retsforholdet er underlagt de som bilag adc. A fremlagte terms and conditions.

Frist for anlæggelse af retssag

Af art. 18 i de som bilag adc. A fremlagte terms and conditions fremgår, at ansvar bortfalder, såfremt der ikke er iværksat retslige skridt inden for den fastsatte frist og således som bestemmelsen i øvrigt foreskriver. Det fremgår, at retssag skal være anlagt for rette forum (in casu Kina), og der skal være givet besked herom til The Carrier (in casu Amass) inden 9 måneder fra datoen for levering. Levering fandt ifølge blandt andet underbilag 3 til bilag adc. 1 sted den 26. november 2021.

Shipco bekendt er der ikke sket underretning til Amass og slet ikke indenfor den fastsatte frist, ligesom der heller ikke er anlagt retssag ved rette værneting, jf. ovenfor.

Da der ikke er sket rettidig og retsmæssig anlæggelse af retssag, er det Shipcos opfattelse, at et eventuelt ansvar for Shipco for de opståede vådskader er bortfaldet i medfør af de aftalte terms and conditions.

Spørgsmålet om ansvar

Af sagens akter fremgår, at der er gennemført survey af godset den 15. december 2021 i hvilken forbindelse den som underbilag 4 til bilag adc. 1 fremlagte rapport er udfærdiget af Dan Inspektion.

Sædvanligvis i forbindelse med en sådan besigtigelse forestår surveyor også undersøgelse af, hvorledes skaderne — i dette tilfælde vådskaderne — kan være opstået, eksempelvis som følge af havvand eller ferskvand, herunder om skaderne er opstået under søtransporten eller på land. Dette er dog ikke sket i nærværende sag. Undersøgelse heraf har selvsagt også betydning for, hvem der eventuelt kan drages til ansvar for skaderne.

Under pkt. 8.7 i rapporten lægges det blot uden videre til grund: *"3P Logistics A/S er enige i, at skaderne er opstået medens godset har været i deres eller deres underleverandørers varetægt"*.

Det er Shipcos opfattelse, at det må komme parterne, herunder 3P Logistics, processuelt til skade, at der ikke er tilvejebragt det fornødne bevis for, hvornår og hvordan vådskaderne er opstået.

Af art. 14 i de som bilag adc. A fremlagte terms and conditions fremgår, at der alene ifaldes ansvar ved "omissions", dvs. ved undladelser. Bestemmelsen er i overensstemmelse med de typiske forekomne Himalaya-klausuler.

Da 3P Logistics ikke har løftet bevisbyrden for, at Shipco har udvist forsømmelighed, dvs. handlet ansvarspådragende, er det Shipcos opfattelse, at Shipco ikke kan drages til ansvar for de konstaterede vådskader.

Det er også Shipcos opfattelse, at 3P Logistics må bære risikoen for egne udtalelser, herunder 3P Logistics' udtalelse ovenfor, hvorefter 3P Logistics erklærer: *"enige i, at skaderne er opstået medens godset har været i deres*

eller deres underleverandørers varetægt". Shipco har ikke grundlag for at kunne erklære sig enig heri.

NSAB 2015

For det tilfælde at retten måtte finde, at de som bilag adc. A fremlagte terms and conditions ikke finder (direkte) anvendelse, er det Shipcos opfattelse, at reglerne i NSAB 2015 — som også hævdedet af 3P Logistics — finder anvendelse.

§ 2 i NSAB 2015 indeholder en netværksklausul.

Det er Shipcos opfattelse, at netværksklausulen fører til, at de som bilag adc. A fremlagte terms and conditions finder anvendelse på retsforholdet, herunder den heri indeholdte Himalaya-klausul, jf. art. 14.

Der henvises i den forbindelse i det hele til det ovenfor anførte.

For det tilfælde at retten måtte lægge til grund, at netværksklausulen ikke fører til, at de som bilag adc. A fremlagte terms and conditions finder anvendelse, er det Shipcos opfattelse, at NSAB 2015 herefter regulerer retsforholdet mellem 3P Logistics A/S og Shipco Transport Denmark A/S.

Multimodal transport

Af sagens akter fremgår, at det i sagen omhandlede gods blev fragtet fra havnen i Shanghai til Århus havn. Efter søtransporten er godset med lastbil transporteret fra Århus havn. Af den som bilag 4 fremlagte survey report, p. 3, fremgår, at containeren blev tømt ved DKI i Horsens og leveret på paller med DKI til Maileg i Herning. Transporten er således sket med forskellige transportformer, hvilket sagsøger i hovedsagen da også selv bekræfter, jf. stævningen, p. 3, hvor det anføres: "*Transporten bestod navnlig i søtransport fra Shanghai til Århus med skibet ..., samt landevejstransport fra Århus til Herning.*"

Transporten har således været multimodal.

Det bemærkes da også, at det af mail af 20. januar 2022 fra 3P Logistics til Anders Høyer fremgår, at der ikke var andet gods, som forsendelsen blev kommissioneret med, som var vådskadet, jf. bilag 4, underbilag 7.

Det bestrides, at transporten som hævdedet er sket under søtransport, og at transporten derfor er undergivet reglerne i søløven, herunder den i Søloven indeholdte ansvarsbegrænsning.

Tabsbegrænsningspligt

Det fremgår, at godset blev leveret hos Maileg den 26. november 2021, jf. blandt andet underbilag 3 til bilag adc. 1.

Den 15. december 2021 blev der gennemført besigtigelse af det vådbeskadigede gods. Af den i den forbindelse udfærdigede rapport fremlagt som underbilag 4 til bilag adc. 1 fremgår blandt andet, jf. p. 3:

"Godset blev leveret til Maileg ApS den 26. november 2021, således har godset stået i ca. 3 uger på lager inden besigtigelse fandt sted. Godset var derfor delvist optørret ved besigtigelsen."

Af rapportens p. 5 fremgår videre:

"Der var en tydelig lugt af vådt pap og jordslået tekstil da deltagere ved besigtigelsen nærmede sig godset der var læsset på paller. Kartonerne var overvejende tørre efter at have stået i tørre opvarmede omgivelser i mere end 14 dage, fra leveringstidspunktet."

Af p. 6 følger blandt andet:

"Skaderne består af vådskader som har medført en meget dårlig lugt Af vådt pap og jordslået tekstiler, altså en muggen lugt

...

Grundet a) risikoen for skimmelangreb (i betragtning af at bamserne benyttes af helt små børn, der kan finde på at sutte på bamserne) og b) mislugten, vurderes det ikke at der er mulighed for skadesbegrænsning af forsendelsen."

Det må således lægges til grund, at køber (Maileg) ved leveringen intet foretog sig for at begrænse tabet, og at godset blot lå på købers lager i ca. 3 uger, inden inspektionen fandt sted, uden at køber foretog sig noget.

Det er Shipcos opfattelse, at køber har tilsidesat sin tabsbegrænsningspligt endsige ikke løftet bevisbyrden for, at skaderne kunne afhjælpes.

Shipco er følgelig bekendt med, at kravet i sagen ikke indtales af køber men af købers forsikringsselskab. Det er dog Shipcos opfattelse, at sagsøger i hovedsagen og 3P Logistics i adcitationssagen ikke opnår bedre ret end den ret, som tilkommer køber.

AD DEN NEDLAGTE MERE SUBSIDLÆRE FRIFINDELSESPÅ- STAND

Udover det ovenfor anførte skal følgende supplerende anføres.

Ansvarsbegrænsning mv.

Af § 21 i NSAB 2015 fremgår, at speditørens ansvar er begrænset som nærmere anført i bestemmelsen. Som også bekræftet af 3P Logistics er ansvaret begrænset til USD 14.790,31. Uanset hvad er Shipco Transport Denmark A/S' ansvar således begrænset til nævnte beløb.

For at begrænse sagens omkostninger og under hensyntagen til, at køber har tilsidesat sin tabsbegrænsningspligt, har Shipco over for 3P Logistics foreslået sagen forligt ved betaling af USD 10.000, hvilket 3P Logistics

dog har afvist. Shipco står dog fortsat ved dette forligstilbud, hvilket er baggrunden for den mere subsidiære påstand.

SUPPLERENDE/OPSUMMERENDE

Supplerende/opsummerende i forhold til det ovenfor anførte gøres det til støtte for den nedlagte principale afvisningspåstand gældende:

- at** retsforholdet mellem parterne er underlagt de som bilag adc. A fremlagte terms and conditions, som indeholder almindelige kendte vilkår indenfor international transport, herunder den heri indeholdte Himalaya Clause.
- at** retssag skulle være anlagt i Kina og ikke ved Sø- og Handelsretten i København, jf. art. 13 og 25.
- at** sagen som følge heraf skal afvises.

Under henvisning til det ovenfor anførte og ud over det ovenfor anførte gøres det til støtte for den nedlagte subsidiære frifindelsespåstand gældende:

- at** retssagen ikke er anlagt rettidigt, jf. art. 18 i de som bilag adc. A fremlagte terms and conditions.
- at** 3P Logistics ikke har løftet bevisbyrden for, at Shipco har handlet ansvarspådragende, jf. art. 14 i adc. A.
- at** der ikke er tilvejebragt dokumentation for, hvor og hvornår vådskaerne indtrådte på godset.
- at** Shipco ikke kan drages til ansvar for de indtrådte vådskaer.
- at** 3P Logistics må bære risikoen for egen udtalelse om, at skaderne er opstået medens godset har været i 3P Logistics ellers deres underleverandørs varetægt.
- at** retsforholdet er underlagt NSAB 2015 for det tilfælde, at retten måtte finde, at de som bilag adc. A fremlagte terms and conditions ikke finder anvendelse/direkte finder anvendelse.
- at** de som bilag adc. A fremlagte terms and conditions herefter desuagtet finder anvendelse som følge af netværksklausulen i § 2 i NSAB 2015.
- at** køber har tilsidesat sin tabsbegrænsningspligt.
- at** sagsøger i hovedsagen og/eller 3P Logistics i adcitationssagen ikke opnår større ret end den, som tilkommer/tilkom køber af godset.

- at** den i sagen omhandlede transport er multimodal, og at der ikke er ført bevis for, at transporten udelukkende var en søtransport, end-sige at skaden er sket under søtransporten.
- at** sølovens regler ikke finder anvendelse end-sige den heri indeholdte erstatningsbegrænsning.

Udover det ovenfor anførte gøres det til støtte for den nedlagte mere subsidiære frifindelsespåstand gældende:

- at** Shipcos ansvar er begrænset til maksimalt USD 14.790,31 i medfør af § 21 i NSAB 2015 for det tilfælde, at retten ikke finder, at de som bilag adc. A fremlagte terms and conditions overhovedet finder anvendelse.
- at** Shipco har tilbudt sagen forligt ved Shipcos betaling af USD 10.000, hvilket dog 3P Logistics har afvist.
- at** det må komme 3P Logistics omkostningsmæssigt til skade, at de har afvist at forlige sagen.

Parterne har under hovedforhandlingen nærmere redegjort for deres opfattelse af sagen.

Rettens begrundelse og resultat

Ansvarsgrundlaget – forholdet mellem Tokio Marine og 3P Logistics

Det er ubestridt, at Maileg indgik en transportaftale med 3P Logistics om transport af varepartiet fra Shanghai til Herning, og at 3P Logistics viderekontrahe-rede med Shipco som underleverandør for så vidt angår transporten fra Shanghai til Horsens.

Der er enighed om, at NSAB 2000 finder anvendelse for transportaftalen mellem Maileg og 3P Logistics.

Af mailkorrespondancen mellem Christian Riis-Rasmussen fra 3P Logistics og Rune Gascoigne Heie fra Shipco fremgår, at Rune Gascoigne Heie den 23. december 2021 bekræftede, at han var enig i, at skaderne på varepartiet var opstået, mens godset var i 3P Logistics eller 3P Logistics' underleverandørers varetægt. Den 20. januar 2022 videresendte Christian Riis-Rasmussen dette svar til sur-veyor Anders Høyer.

Retten lægger herefter til grund, at skaderne på godset er indtrådt, mens godset var i 3P Logistics' kontraktuelle varetægt.

Af NSAB 2000 § 15 fremgår, at speditøren er ansvarlig som transportør for forringelse eller skade på godset, som indtræffer fra det tidspunkt, hvor godset overtages til transport, og indtil det afleveres.

3P Logistics er således som kontraherende transportør ansvarlig for den indtrådte skade over for Tokio Marine - der ved subrogation er indtrådt i Mailegs erstatningskrav - uanset at transporten blev viderekontraheret til Shipco.

Tabet og tabsbegrænsning

Det følger af NSAB 2000 § 17, at erstatning for forringelse af gods som udgangspunkt beregnes efter godsets fakturaværdi. Videre fremgår, at speditøren er forpligtet til at erstatte fragtomkostninger.

Spørgsmålet er herefter, hvor meget gods der kan anses for beskadiget, og om Maileg har iagttaget sin tabsbegrænsningspligt.

Efter bevisførelsen, herunder særligt Louise Damsgaards og Anders Høyers forklaringer, lægger retten til grund, at hele varepartiet med legetøjsbamser var beskadiget af vand eller fugt med deraf følgende mugdannelse, skimmelsvamp og lugtgener, da godset ankom til Maileg den 26. november 2021. Louise Damsgaard har hertil forklaret, at der blev taget stikprøver af hele varepartiet, herunder både fra kasser, der var meget beskadiget, og fra kasser, der var mindre beskadiget, og at indholdet i samtlige undersøgte kasser havde været påvirket af fugt. Skadernes ikke ubetydelige omfang er desuden dokumenteret ved fotos i besigtigelsesrapporten, og konklusionen i besigtigelsesrapporten er, at der er tale om en totalskade.

Retten lægger videre til grund, at det som følge af skadernes karakter ikke var muligt at skadesbegrænse ved hverken udpakning, rensning eller dækningssalg. Retten har herved lagt særlig vægt på Anders Høyers forklaring om, at der ville være risiko for skimmeldannelse inde i legetøjsbamserne, som alene ville kunne fjernes, hvis hver enkelt bamse blev sprættet op og fyldt taget ud. Det fremgår af besigtigelsesrapporten, at en sådan behandling ville have medført skader på produkterne, som ikke ville kunne retableres i samme kvalitet. Hertil kommer, at bamserne ikke måtte bringes i omsætning, hvis de indebar fare for brugernes sikkerhed eller sundhed, jf. legetøjsbekendtgørelsens § 26, og at nogle af bamserne i denne sag skulle være solgt til brug for helt små børn. Retten lægger herved til grund, at udgifterne til tiltag, der kunne bringe bamserne i en stand, hvor det ville være forsvarligt at overlade dem til børn, ikke ville stå mål med indtjeningen ved salg af produkterne.

Endelig har Christian Riis-Rasmussen forklaret, at han fik fremvist det beskadede vareparti under 3P Logistics' forretningsbesøg hos Maileg, og at han i den forbindelse ikke påtalte, at Maileg skulle iværksætte foranstaltninger med henblik på tabsbegrænsning. Hertil kommer, at 3P Logistics undlod at deltage i besigtigelsen den 15. december 2021, hvor 3P Logistics ellers kunne have gjort sine synspunkter om tabsbegrænsning gældende.

Maileg har dermed opfyldt sin tabsbegrænsningspligt.

Ansvarsbegrænsning

Det følger af NSAB 2000 § 23 (netværksklausulen), at en speditør skal være ansvarlig efter sølovens regler, hvis der er truffet særlig aftale om søtransport, eller det kan bevises, at skaden er indtruffet under søtransporten.

Efter bevisførelsen lægger retten til grund, at aftalen mellem Maileg og 3P Logistics angik en multimodal (dør-til-dør) transport fra Shanghai til Herning, herunder søtransport fra Shanghai til Århus og landevejstransport fra Århus til Herning. Søtransporten havde en varighed på to måneder.

Det har formodningen imod sig, at godset var beskadiget allerede ved lastningen i Shanghai den 27. september 2021. Retten har herved lagt vægt på, at der ikke i de udstedte konnossementer er taget forbehold for, at der skulle være skader på godset ved lastningen, jf. sølovens § 299, stk. 1. Der ses heller ingen skader på de billeder af varepartiet, som er optaget forud for afskibningen i Shanghai, og som indgår i besigtigelsesrapporten. Oplysningerne om vejrforholdene den 26. og 27. september 2021 indikerer desuden, at der ikke var nedbør i Shanghai de pågældende dage.

Det fremgår ikke af sagens dokumenter, hvilken dato godset ankom til Århus. Af Shipcos faktura til 3P Logistics, som er udstedt den 9. november 2021 fremgår dog, at varerne forventedes at ankomme til Århus den 25. november 2021, og at de ville være til rådighed for DKI den 26. november 2021. Af besigtigelsesrapporten fremgår, at godset blev leveret til DKI i Horsens den 24. november 2021. Den 25. november 2021 sendte Shipco desuden en release order til 3P Logistics.

Shipco har over for 3P Logistics anført, at DKI havde informeret Shipco om, at godset var vådskadet inden levering til Maileg den 26. november 2021, men at Shipco havde "overset" dette, og at man ville være mere opmærksom på dette fremadrettet. Denne bemærkning må forstås sådan, at man fra Shipcos side ville være opmærksom på at give 3P Logistics besked om eventuelle skader fremadrettet.

Ifølge Louise Damsgaards forklaring var varepartiet meget medtaget af vådska-der med synlige tegn på mugdannelse og skimmelsvamp ved leveringen den 26. november 2021. Dette understøttes af fotodokumentationen, som er optaget ved modtagelsen af varepartiet, og som indgår i besigtigelsesrapporten. Det har for-modningen for sig, at de konstaterede skader i form af mugdannelse og skim-melsvamp i form af sorte pletter er længere tid end et par dage om at udvikle sig. Hertil kommer, at oplysningerne om vejrforholdene i Århus og Horsens fra den 20. til 24. november 2021 ikke giver indikationer af, at vådska-derne skulle være sket på land.

Efter en samlet vurdering er det herefter bevist, at vådska-derne er indtruffet un-der søtransporten fra Shanghai til Århus.

Det er i den henseende ikke afgørende, at besigtigelsen af det beskadigede vare-parti først blev foretaget tre uger efter levering. Det er heller ikke afgørende, hvorvidt det gods, som varerne blev kommissioneret med, også var vådska-deret, da der ikke er oplysninger om karakteren af de andre varer, der måtte have be-fundet sig i containeren.

Sølovens regler om ansvarsbegrænsning finder herefter anvendelse.

Det fremgår af de udstedte konnossementer, at godset bestod af 213 kartoner og dermed 213 kolti. 3P Logistics' ansvar er dermed begrænset til 142.071 SDR, jf. sølovens § 280, stk. 1. Da varepartiets værdi er lavere end 142.071 SDR, skal 3P Logistics' ansvar ikke begrænses i forhold til det påstævnte beløb.

3P Logistics skal herefter betale 51.702,18 USD svarende til godsets fakturaværdi og 47.249,39 kr. svarende til fragtomkostningerne til Tokio Marine.

Værneting og lovvalg - forholdet mellem 3P Logistics og Shipco

Som det fremgår ovenfor, er 3P Logistics erstatningsansvarlig for det beskadi-gede gods over for Tokio Marine, der ved subrogation er indtrådt i Mailegs er-statningskrav.

Efter Rune Sørensens forklaring lægger retten til grund, at 3P Logistics videre-kontraherede transporten til Shipco, og at Shipco som led i denne aftale sendte sine priser til 3P Logistics via mail den 9. september 2021.

NSAB 2015 må anses for aftalt mellem 3P Logistics og Shipco. Retten har herved lagt vægt på, at der i signaturen i mailen af 9. september 2021 fra Shipco er henvist til NSAB 2015, og at Christian Riis-Rasmussen har forklaret, at NSAB 2015 finder anvendelse i forholdet mellem 3P Logistics og Shipco.

Det kan derimod ikke lægges til grund, at der er indgået en aftale mellem 3P Logistics og Amass, og Shipco kan ikke anses for alene at have ageret som formidler, da Shipco ikke har præciseret noget sådant over for 3P Logistics, jf. NSAB 2015 § 3C. Dette understøttes af, at Shipco på 3P Logistics' faktura til Maileg er anført som "co-loader", og at Shipcos faktura til 3P Logistics er udstedt af Shipco uden angivelse af, at der er tale om en opkrævning på vegne af Amass.

Allerede af denne grund finder de standardvilkår om blandt andet forældelse, værning og lovvalg, som fremgår på bagsiden af det konnossement, der er udstedt af Amass, ikke anvendelse i retsforholdet mellem 3P Logistics og Shipco.

Der er derfor ikke grundlag for at afvise sagen som følge af forældelse, eller som følge af, at Sø- og Handelsretten ikke skulle være rette værning.

Som anført ovenfor må det anses for bevist, at skaderne er indtruffet under søtransporten, og således mens godset var i Shipcos varetægt. Shipco er dermed ansvarlig for beskadigelsen af godset, jf. NSAB 2015 § 15, og sølovens regler om ansvarsbegrænsning finder ligeledes anvendelse i retsforholdet mellem 3P Logistics og Shipco, jf. NSAB 2015 § 2.

3P Logistics friholdelsespåstand over for Shipco tages derfor til følge.

Sagsomkostninger

Tokio Marine har fået medhold i hovedsagen, og 3P Logistics skal derfor betale sagsomkostninger til Tokio Marine. Sagsomkostningerne er efter sagens værdi, udfald og forløb fastsat til 60.000 kr., som vedrører udgiften til advokatbistand, 9.500 kr., som vedrører udgiften til retsafgift, 9.703,38 kr., som vedrører udgiften til vidnet Anders Høyer og 3.878,66 kr., som vedrører udgiften til vidnet Louise Damsgaard.

Louise Damsgaard er således tillagt en særlig godtgørelse for det dokumenterede indtægtstab, hun har lidt i anledning af sin deltagelse som vidne under hovedforhandlingen den 19. december 2023, jf. § 2, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 712 af 17. november 1987 om ydelser til lægdommere og vidner m.v. Det er imidlertid ikke nærmere begrundet, hvorfor Louise Damsgaard skulle være berettiget til en særlig godtgørelse for forberedelse. Godtgørelsen for indtægtstabet fastsættes derfor til 1.992 kr., svarende til 8 timer á 249 kr. Louise Damsgaards transportudgifter dækkes med 1.886,66 kr., hvoraf kørsel i egen bil efter sædvanlig praksis dækkes med 2,19 kr. pr. km (614 km), bropenge med 384 kr., og parkeringsudgift med 158 kr.

3P Logistics skal således betale sagsomkostninger til Tokio Marine med i alt 83.082,04 kr. Tokio Marine er ikke momsregistreret.

Idet 3P Logistics har fået medhold i den nedlagte friholdelsespåstand i ad citationssagen, skal Shipco friholde 3P Logistics for ethvert beløb, inklusive renter og sagsomkostninger, som 3P Logistics er blevet pålagt at betale til Tokio Marine.

Shipco skal desuden i forholdet mellem 3P Logistics og Shipco betale sagsomkostninger til 3P Logistics. Sagsomkostningerne er efter sagens værdi, forløb og udfald fastsat til i alt 57.500 kr., hvoraf 48.000 kr. vedrører udgiften til advokatbistand, og 9.500 kr. vedrører udgiften til retsafgift. 3P Logistics er momsregistreret.

THI KENDES FOR RET:

Sag BS-30248/2022-SHR

3P Logistics A/S skal til Tokio Marine Europe S.A. betale 51.702,18 USD samt 47.249,39 DKK med tillæg af procesrente fra den 17. april 2022.

3P Logistics A/S skal til Tokio Marine Europe S.A. betale sagsomkostninger med 83.082,04 kr.

Beløbene skal betales inden 14 dage.

Sagsomkostningerne bliver forrentet efter rentelovens § 8 a.

Sag BS-43778/2022-SHR

Shipco Transport Denmark A/S skal friholde 3P Logistics A/S for ethvert beløb, inklusive renter og sagsomkostninger, som 3P Logistics A/S er blevet pålagt at betale til Tokio Marine Europe S.A.

Shipco Transport Denmark A/S skal til 3P Logistics A/S betale sagsomkostninger med 57.500 kr.

Beløbene skal betales inden 14 dage.

Sagsomkostningerne bliver forrentet efter rentelovens § 8 a.



Vejledning

Retten har afsagt dom i sagen.

Hvis du er utilfreds med afgørelsen, kan du som udgangspunkt anke (klage over) dommen til landsretten. Hvis du kun er utilfreds med dommens afgørelse om sagsomkostninger, kan du kære (klage over) denne del af afgørelsen til landsretten.

Ikke alle afgørelser kan ankes eller kæres

Du kan kun anke dommen, hvis forskellen mellem byrettens dom og det resultat, du ønsker at opnå i landsretten, er over 20.000 kr. Hvis forskellen er mindre, skal du have tilladelse fra Procesbevillingsnævnet for at anke.

Landsretten kan afvise at behandle en ankesag, hvis landsretten vurderer, at der ikke er udsigt til, at sagen vil få et andet udfald i landsretten.

Du kan kun kære afgørelser om sagsomkostninger, hvis omkostningsbeløbet er fastsat til mere end 20.000 kr., eller hvis retten har bestemt, at ingen af parterne skal betale sagsomkostninger, og du kræver, at modparten skal betale mere end 20.000 kr. I andre situationer kan du kun kære omkostningsafgørelsen, hvis du får tilladelse fra Procesbevillingsnævnet.

Frister for at anke og kære

Fristen for at anke er **4 uger** fra dommens dato. Hvis du ikke kan anke uden en tilladelse fra Procesbevillingsnævnet, skal du indlevere en ansøgning til Procesbevillingsnævnet inden **4 uger**.

Fristen for at kære omkostningsafgørelsen er **2 uger** fra dommens dato. Hvis du ikke kan kære afgørelsen uden tilladelse fra Procesbevillingsnævnet, skal du indlevere en ansøgning til Procesbevillingsnævnet inden **2 uger**.

Sådan gør du, hvis du vil anke eller kære

Du kan anke dommen på minretssag.dk ved at trykke på knappen "Opret appel" og derefter vælge "Anke" og følge vejledningen. Hvis du vil kære omkostningsafgørelsen, skal du vælge "Kære" og følge vejledningen.

Hvis du søger om tilladelse til anke eller kære hos Procesbevillingsnævnet, skal du indlevere din ansøgning til Procesbevillingsnævnet. Du kan ikke indlevere

ansøgningen på minretssag.dk.

Du kan læse mere på domstol.dk.