SØ- OG HANDELSRETTEN
DOM

afsagt den 4. september 2025

Sag BS-50569/2020-SHR

Indemnity Insurance Company of North America
(advokat Mads Laage-Petersen Poulsen)

mod

DSV Ocean Transport A/S
(advokat Johan Mielow Eriksen (prøve))

Denne afgørelse er truffet af vicepræsident Harald Micklander og de sagkyndige medlemmer Kaare Wagner Christoffersen og Søren Berg.

Sagens baggrund

Sagen, der er anlagt den 22. december 2020, drejer sig navnlig om, hvorvidt en last af flasker indeholdende kontrastvæske til brug for undersøgelser med røntgenfotografering af patienter blev beskadiget under en søtransport fra Shanghai til Los Angeles, og i givet fald om sagsøgte, DSV Ocean Transport A/S, som kontraherende transportør er ansvarlig for skaderne på flaskerne, der tilhørte sagsøger, Indemnity Insurance Company of North Americas, forsikringskunde GE Healthcare.

Parternes påstande

Indemnity Insurance Company of North America har nedlagt endelig påstand om, at DSV Ocean Transport A/S betaler Indemnity Insurance Company of North America modværdien i DKK på betalingsdagen af USD 1.051.214,03 med

procesrente af et beløb på USD 1.042.025,53 fra 2. maj 2020 til den 25. september 2022, og procesrente af et beløb på USD 1.051.214,03 fra den 26. september 2022 til betaling sker.

Påstanden er opgjort således:

A conto udbetaling 29. oktober 2020	700.000 USD
Udbetaling den 22. september 2022	301.214,03 USD
Selvrisiko overdraget den 18. januar 2023	50.000 USD
I alt	1.051.214,03 USD

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

Oplysningerne i sagen

Sagens parter mv.

Indemnity Insurance Company of North America (herefter Indemnity) var skadesforsikringsselskab for GE Healthcare (herefter GE) vedrørende den omstridte last af kontrastvæsker. GE's virksomhed består blandt andet i fremstilling og distribution af medicinale produkter, herunder kontrastvæskerne Omnipaque og Visipaque som anvendes til røntgenundersøgelser. Under GE Healthcare koncernen hører blandt andre selskaberne GE Healthcare AS (herefter GEAS), GE Healthcare Inc. (herefter GEINC) samt GE Healthcare Co., Ltd. (herefter GECO).

DSV Ocean Transport A/S (herefter DSV) er en transport og logistikvirksomhed, der blandt andet udfører søtransport.

Sagens forløb

Det fremgår af internt dokument af 27. september 2012 fra GE med overskriften "Handling of Temperature Excursions During Distribution of X-ray and MRI Products" blandt andet:

> "…
>
> **Abstract:**
> Omnipaque Injection, Visipaque Injection and Omniscan Injection are filled in various primary packaging materials and distributed to a worldwide market. The products are manufactured at the following manufacturing sites of GE Healthcare; Oslo (Norway), Cork (Ireland) and Shanghai (China), and are shipped from the plant using temperature-controlled transport, with a set point of +21 °C (allowed range is 15 °C to 25 °C).

The stability studies performed for these product show that they are very stable even at elevated temperatures (e.g. 50 °C). For the lower temperatures, the main concern is freezing of the product, which may cause precipitation of the active ingredient or may cause the integrity of the primary packaging to be breached.
…

Results and conclusion:
…

For the US market, product should be stored at 20 °C to 25 °C, with permitted excursions between 15 °C to 30 °C. However, for US products stability data at 4 °C support temperature excursions during transport down to 2 °C.
…

In order to avoid freezing of product, excursions in the lower temperature area between -2 °C to 0 °C should not occur for more than 4 hours. This is supported by freeze/thaw studies and studies performed to determine the freezing/melting point for Omnipaque Injection, Visipaque Injection and Omniscan Injection. Product that has been frozen shall not be released for sale.
…"

Af Product Information Sheet for Visipaque fra september 2017 fremgår af punkt 14, der vedrører transport information, og som er identisk med samme punkt i Product Information Sheet for Omnipaque også fra september 2017, blandt andet:

"…

Transport conditions:	An outer shipping carton must always be used. The sales pack must never be used as the only distribution/transportation pack. The product must never be split down to units smaller than the sales pack. Containers might be fragile, handle with care. Extra cushioning might be required. For product integrity: transport between 0-32° C, for up to one week. Protect from light and localized heating sources. The product must not be frozen.

…"

I henhold til faktura af 27. februar 2020 solgte GEAS flere partier flasker med kontrastvæske af typerne Omnipaque og Visipaque til GEINC til en samlet fakturapris på 1.042.023,53 USD. Det fremgår videre af fakturaen blandt andet, at levering skulle ske til GEINC ved Eversana Life Science Services (herefter Eversana) beliggende i Memphis, Tennessee.

Ved konnossement nr. SHA7437118 af 3. marts 2020 påtog DSV sig at forestå søtransporten af de ovenfor omtalte partier med kontrastvæske, i alt 5.924 kartoner, fra Shanghai til Los Angeles. Af konnossementet fremgår blandt andet:

"…



Marks and Nos.	Quantity and description of goods	Gross weight, kg, Measurement, m³
N/M	1 x 40REHC CONTAINER 5924 Package(s) X-RAY CONTRAST (OMNIPAQUE;VISIPAQUE) Genset requirement S.T.C. 5924 ctns on 26 pallets TEMPERATURE SET AT +21'C GE NO.GE171455 BOOKING NO.2020101 AIR VENT CLOSED	12900.00 KG 26 M3

Container	Seals	Type	Weight	Volume	Packages	Mode
CGMU5143305	K4924415	40REHC	12900.00 KG	26 M3	5924 PKG	CY/CY*

INCOTERM: FOB
SHIPPED ON BOARD 03-Mar-20 *Shipper Load Count and Sealed

Particulars above declared by Shipper

…"

Det fremgår af de på konnossementets bagside påtrykte vilkår "COMBINED TRANSPORT SEAWAY BILL" blandt andet:

"…

III. CARRIER'S LIABILITY

9. Basic Liability

(1) The carrier shall be liable for loss of or damage to the goods occurring between the time when he receives the goods into his charge and the time of delivery.

(2) The Carrier shall be responsible for the acts and omissions of any person of whose services he makes use of for the performance of the contract of carriage evidenced by this Bill of Landing.

(3) The Carrier shall, however, be relieved of liability for any loss or damage if such loss or damage arose or resulted from:

(a) The wrongful act or neglect of the Merchant.

…

17. Shipper-packed Containers, etc.

(1) If a container has not been filled, packed or stowed by the Carrier, the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to its contents and the Merchant shall cover any loss or expense incurred by the Carrier, if such loss damage or expense has been caused by:

(a) Negligent filling, packing or stowing of the container;

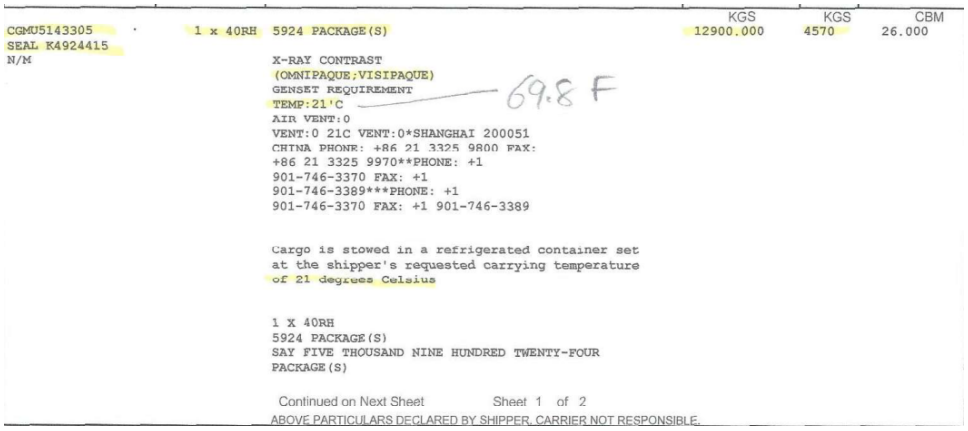
…

(c) The unsuitable or defective condition of the container unless the container has been supplied by the Carrier and the unsuitability or

> defective condition would not have been apparent upon reasonable inspection at or prior to the time when the container was filled, packed or stowed.
>
> …"

DSV viderekontraherede søtransporten fra Shanghai til Los Angeles til CMA CGM S.A. (herefter CMA), der er en fransk shippingvirksomhed og rederi. Det fremgår af Way Bill nr. CNCC773828, at søtransporten skulle foregå ombord på skibet OOCL Tokyo. Af den omtalte Way Bill fremgår yderligere blandt andet:

"…



			KGS	KGS	CBM
CGMU5143305 SEAL K4924415 N/M	1 x 40RH	5924 PACKAGE(S)	12900.000	4570	26.000

X-RAY CONTRAST
(OMNIPAQUE;VISIPAQUE)
GENSET REQUIREMENT
TEMP:21'C 69.8 F
AIR VENT:0
VENT:0 21C VENT:0*SHANGHAI 200051
CHINA PHONE: +86 21 3325 9800 FAX:
+86 21 3325 9970**PHONE: +1
901-746-3370 FAX: +1
901-746-3389***PHONE: +1
901-746-3370 FAX: +1 901-746-3389

Cargo is stowed in a refrigerated container set
at the shipper's requested carrying temperature
of 21 degrees Celsius

1 X 40RH
5924 PACKAGE(S)
SAY FIVE THOUSAND NINE HUNDRED TWENTY-FOUR
PACKAGE(S)

Continued on Next Sheet Sheet 1 of 2
ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER, CARRIER NOT RESPONSIBLE.

…"

Æskerne med kontrastvæske blev lastet i en container i Shanghai. Der er fremlagt udskrifter fra to temperaturmålere, der var placeret i containeren. Målingerne er fra perioden fra den 27. februar 2020 til den 26. marts 2020. Af udskrifterne fremgår, at de første temperaturer, der blev målt den 27. februar 2020 var på henholdsvis 10,6 og 14,7 grader celsius. Det fremgår videre, at temperaturerne den 28. februar 2020 faldt til under 0 grader celsius, samt at temperaturerne i perioden fra den 29. februar 2020 til den 24. marts 2020 var under -2 grader celsius. De laveste temperaturer, der blev målt i perioden fra den 28. februar 2020 til den 24. februar 2020, blev målt til henholdsvis -6.0 og -5,4 grader celsius.

Af fragtbrev af 24. marts 2020 vedrørende den efterfølgende vejtransport fra Los Angeles til Memphis fremgår, at godset den 24. marts 2020 blev overdraget til C.H. Robinson Worldwide Inc. (herefter C.H. Robinson), der havde påtaget sig at udføre vejtransporten fra Los Angeles til Eversana i Memphis.

Den 27. marts 2020 udstedte GECO Delivery note nr. 51699416, hvoraf fremgår, at godset var blevet leveret til GEINC.

Af brev af 2. april 2020 fra Andrew Smith, Logistics Operations Leader ved GE, til DSV Sea & Air Inc fremgår blandt andet:

"…

Potential Claim Amount: $1,042,025.53
Shipment Reference: SSHA7437118 Container CGMU5143305
…

Please consider this writing an official Notice of Claim, memorializing GE Healthcare's intent to file a claim for losses and damages incurred by GE Healthcare related to the shipment referenced above.

As discussed, GE Healthcare holds DSV Sea & Air Inc responsible for the loss and is in the process of ascertaining the actual value of the damages sustained. As soon as the final amount is established, details will be furnished to you. Please be advised that GE Healthcare will be demanding recovery for damages and any other restitution available to it in law and in equity for the damages sustained. We ask that you provide a copy of this Notice of Claim to your insurer, if applicable.
…"

Det fremgår af internt dokument af 3. juni 2020 fra GE med titlen "Low Temperature Exposure for Contrast Media Agents" udarbejdet af Stephen McLaughlin blandt andet:

"…

Freeze/thaw Studies

Freeze/thaw studies have been performed for Omnipaque Injection and Visipaque Injection, analysing the physico-chemical properties before and after temperature cycling. The main concern regarding freeze/thaw studies is freezing of the product, which may cause formation of particulate matter due to irreversible precipitation or may cause the integrity of the primary packaging to be breached.

Investigations of the freezing points of the [Product] have been performed.
- The freezing point of Ornnipaque Injection is-2 °C
- The freezing point of Visipaque Injection is-1 °C

The impact of low temperatures with respect to integrity of the different container closure systems was assessed. The physical quality of each separate packaging component is not compromised after freezing, but the integrity of the filled container closure system cannot be guaranteed. At the moment the liquid freezes (crystallizes) the volume of the liquid increases and applies an internal force on the packaging material can cause movement and hence compromising sterility of the packed unit.

Assurance of the microbiological sterility is of utmost concern to guarantee the safety of our products for use by patients. Consequently, product that has been frozen is rendered unsafe, and not fit use as injected product. These units cannot be released for sale and customer use.
…"

Der blev den 10. juni 2020 afholdt en survey inspektion ved Eversana i Memphis, og der blev på baggrund heraf udarbejdet surveyrapporter af henholdsvis National Cargo Bureau, Inc. den 10. juni 2020 og af McLarens den 10. august 2020. Af surveyrapporten udarbejdet af National Cargo Bureau, Inc. af 10. juni 2020 fremgår blandt andet:

"…

Conclusions	
Summary of Findings	The subject shipment, consisting of (26) pallets containing 5,924 cases of pharmaceutical product, reportedly suffered a temperature excursion and was exposed to freezing temperatures over an extended period of time prior to delivery. No visible damage to the subject cargo was sighted during our subsequent inspection. However, the consignee, GE Healthcare, indicated that exposure to freezing temperatures may have led to potential contamination of product, due to possible vial seal failure(s). Reportedly, destructive testing of each unit would be the only means of guaranteeing that the entire shipment was sterile, and as such, GE Healthcare considered the shipment a total loss. …
	… Data loggers used to record temperatures within the reefer container were reportedly embedded with the subject shipment by GE Healthcare. These data loggers reportedly indicated a temperature drop in the reefer container from 28 February 2020 through 24 March 2020, which corresponds with the date of stuffing of the subject cargo in the container in China through subsequent delivery of the cargo to the consignee in

Cause of Damage / Loss	the United States. DSV reportedly has the temperature records from these loggers but has not yet been given permission from GE Healthcare to distribute this information. We have also requested this information from McLarens, but have yet to receive the temperature records from either party. DSV had a Temperature Lock Contract with the shipping line, CMACGM, to lock the set point and maintain the containers internal temperature at 21° C. Correspondence between the shipping line and cargo experienced a temperature excursion in line with GE Healthcare logs, though the shipping line did not releases their temperature logs. …

…"

Af surveyrapporten udarbejdet af McLarens af 10. august 2020 fremgår blandt andet:

"…

CAUSE OF DAMAGE INVESTIGATION

We had verbal discussions with Anthony Conty (CMA claim legal) and he confirmed CMA presets the carrying temperature on the refrigerated container and that GE is responsible for verifying the set temperatures before the CMA driver departs with the container. However, the driver is also responsible for verifying the carrying temperatures before leaving with the loaded container. We understand DSV contracts the trucker to pick up and dray the container to the port of discharge.

CMA delivered container number CGMU514330-5 empty to GE (Shipper) on February 28, 2020. CMA reportedly had the reefer pre-set to 21 degrees Celsius when it arrived at GE. GE reported CMA has a locking mechanism on the reefer display panel and CMA locked in the reefer temps at 21 degrees Celsius. GE placed their yellow Do Not Remove decal sticker on the reefer display to prevent tampering with the carrying temperature of 21 degree Celsius. In review of the display screen photo taken at origin, the set temperature appears to read F 21.0 rather than C 21.0. If it reads F 21.0 then CMA is responsible for improperly setting the reefer below freezing. The photo is blurred, so we can't confirm the Fahrenheit (F) emblem.
…

We understand GE stowed the cargo in the refrigerated container number CGMU514330-5 and set at the shipper's requested carrying temperature of 21 degrees Celsius (69.8° F). GE took a photo of the reefer temperature display screen to document the carrying temperature of 21 degree Celsius and placed their yellow Do Not Remove warning decal sticker on the reefer display to maintain carrying temperature of 21 degree Celsius.



Yellow decal reads: set point 21.0 Do Not Remove.

…

DAMAGE INVESTIGATION INTERVIEW

We interviewed GE Healthcare representative, Stephen McLaughlin and learned the plastic bottle containing the liquid solution is protected by an inner airtight rubber stopper and the plastic cap. His theory of damages is that when the plastic bottle and liquid solution froze, the inside rubber stopper which is airtight expanded allowing air circulation between the solution and the rubber stopper. The solution crystalized forming holes and channels into the liquid solution. The holes are roughly 20 microns in diameter (not visible to the eye). As the rubber stopper expanded, it pushed upward allowing inner air circulation to pass into the solution. Air elements traveled through the frozen solution channel holes and compromised the purity of the solution, which rendered the solution no longer useable for human injection. Refer to our enclosed photos of the specimen bottle for visual explanation.

We learned from Mr. McLaughlin that the primary customer of the product are hospital pharmacies.

SALVAGE POTENTIAL

Based on our discussions with the GE Healthcare Logistics Operations Leader, Andrew Smith, once this product was frozen and thawed it was totally compromised and reduced to minimal salvage and no longer qualify for consumer sale. Mr. Smith reported this product lost its warranty and

> can no longer be injected into the human body in preparation for taking MRI photos.
>
> The only recourse for salvage is to crush the bottles with the liquid material inside. GE would separate the fluid from the plastic bottles and repurpose the liquid material. This operation would be taken up by Mr. Jan-Oyvind and Mr. Jan-Ivar Berge of GE Lindesnes out of Norway.
>
> We asked Mr. Andrews for a rough estimate on the return and received a guesstimate of $10,000.00. However, after all applicable freight GE would likely break even. He informed us that the GE Lindesnes representatives would have to provide more advice regarding any salvage return.
> …"

Der blev den 14. januar 2022 afholdt en survey undersøgelse hos GE i Norge, og der blev på baggrund heraf udarbejdet surveyrapporter af henholdsvis Norwegian Marina & Cargo Survey den 17. januar 2022 og McLarens den 28. september 2022. Af surveyrapporten fra McLarens af 28. september 2022 fremgår blandt andet:

> "…
>
> **9.0 Extent of loss**
>
> 9.1 The main concern regarding freeze/thaw studies is freezing of the products, which may cause formation of particulate matter due to irreversible precipitation or may cause the integrity of the primary packaging to be breached.
>
> 9.2 As the entire cargo was suspected to be subjected to freezing temperatures, it is as a whole suspected to be compromised. Testing for actual product degradation or contamination / sterility breach is possible, yet would require a 100% test of each and every bottle as the product is under a zero tolerance policy as it concerns pharmaceutical goods for direct injection or oral consumption by humans.
>
> 9.3 Testing a bottle requires the seal to be broken, rendering the product useless as this will inevitably cause a sterility breach.
> …"

Der er under sagen afholdt syn og skøn ved skønsmand Leif Rasmussen. Leif Rasmussen har afgivet syn og skønsrapport af 1. juli 2024.

Forklaringer
Der er under sagen afgivet forklaring af Andrew Smith, Stephen McLaughlin, Rudie van Veen og skønsmand Leif Rasmussen.

Andrew Smith har forklaret blandt andet, at han har arbejdet ved GE de sidste 8 ½ år. Han er ansat som Logistics Operations Leader i Core Imaging, Life Sciences. Hans arbejde indebærer, at han er ansvarlig for både modtagelsen af alle varer, der bliver sendt til USA, og den efterfølgende distribution af varerne ud til GE's forskellige kunder. Han arbejder tæt sammen med kvalitetssikringsafdelingen og assisterer med kvalitetskontrol og -procedurer i relation til GE's produkter for at sikre, at produkterne lever op til GDP-standarderne for distribution, herunder temperaturkontrol og Standard Operating Procedures.

Omnipaque og Visipaque er medicinalprodukter, som er flydende. Produkterne er kontraststoffer, der er sterile, og de er beregnet til at blive injiceret i patienter forud for forskellige scanninger og røntgenundersøgelser af patienterne. Omnipaque og Visipaque går hånd i hånd med GE's medicinske udstyr, som f.eks. scannere. Han har arbejdet med Omnipaque og Visipaque i hele sin tid ved GE.

Det aktive stof i Omnipaque og Visipaque bliver fremstillet i Norge og sendt til enten en fabrik i Oslo i Norge, Cork i Irland eller Shanghai i Kina. På fabrikkerne bliver de aktive stoffer blandet med hjælpestoffer, og produkterne bliver fyldt på flasker, steriliseret og pakket i æsker mv. Fra fabrikken i Shanghai bliver produkterne transporteret til Los Angeles i USA. Produkterne bliver ompakket fra søcontainere til lastvognscontainere ved havnen i Los Angeles og fragtet til Memphis i Tennessee via lastvogn. GE har et samarbejde med CH Robinson, som forestår landevejstransporten af produkterne fra Los Angeles til Memphis i Tennessee.

Den fremlagte faktura af 27. februar 2020 på 1.042.023,53 USD fra GEAS til GEINC blev betalt af GEINC i USD. Når det fremgår af det endelige fakturabeløb, hvad beløbet var i euro, er der alene tale om en bekvemmelighed af hensyn til det globale marked, da der typisk er mere end et land, der ville være interesseret i transaktionen.

Det var fabrikken i Shanghai, som forestod bookingen ved DSV af søtransporten fra Shanghai til Los Angeles, og han var ikke involveret i bookingen. Han er ikke bekendt med, hvilken afdeling af DSV, som transporterne blev booket igennem. Han har alene haft kontakt til DSV's afdeling i Memphis.

GE har samarbejdet med DSV i mange år vedrørende transporter af Omnipaque og Visipaque fra fabrikken i Shanghai til Los Angeles. Det var alene transporten fra Shanghai til Los Angeles, som DSV var ansvarlig for, og det ville være DSV, som holdt øje med forsendelsen under søtransporten. Han vil mene, at DSV har forestået transport af omkring 30 søcontainere om måneden i en årrække.

Der er en standardoperativ procedure for, hvordan man håndterer pakningen af Omnipaque og Visipaque ved fabrikken i Shanghai. Omnipaque og Visi-

paque skal transporteres ved 21 grader celsius. Der bliver altid placeret to temperaturmålere fremstillet af Sensitech i containeren under transporten. Den ene temperaturmåler bliver placeret forrest i containeren, og den anden temperaturmåler bliver placeret bagerst i containeren. GE anvender altid to temperaturmålere i forbindelse med transporter af kontrastvæsker. Temperaturmålerne har til formål at tjekke, hvordan temperaturen har været under transporten.

GE har en aftale med DSV om, at DSV skal levere en ren container, og at temperaturen i containeren skal være forudindstillet til 21 grader celsius, når den bliver leveret. Pakningen af containeren tager mellem 30-60 minutter, og det er GE, der forestår pakningen. Under pakningen bliver der udført forskellige tjeks af både GE og DSV. Han kender ikke til den præcise procedure for, hvordan GE udfører de forskellige tjeks i forbindelse med pakningen af produkterne i Shanghai, men han ved dog, at GE skal sikre, at temperaturmålerne er placeret rigtigt i containeren og tjekke, at containeren er sat til 21 grader celsius. Hvis en container ankommer og f.eks. er sat til en forkert temperatur, vil containeren ikke blive fyldt op, og GE vil anmode om en ny container.

De medarbejdere fra GE, der pakker containeren ved fabrikken i Shanghai, har ikke mulighed for at aflæse temperaturloggen fra de to temperaturmålere, som bliver lagt ind i containeren. Medarbejderne fra GE ville derfor ikke kunne have opdaget, at temperaturen i containeren i nærværende sag blev målt til 10,6 grader celsius, da containeren var pakket den 27. februar 2020. Omnipaque og Visipaque kan transporteres ved 15 grader. Hvis medarbejderne havde opdaget, at produkterne var begyndt at fryse i forbindelse med pakningen, ville medarbejderne have stoppet transporten.

Når en søcontainer ankommer til Los Angeles foretager CH Robinson en inspektion af seglene for at tjekke, om disse er i overensstemmelse med transportdokumenterne. Herefter vil CH Robinson bryde seglet og foretage en visuel inspektion af æskerne med kontrastvæsker for at tjekke for skader, ligesom pallerne, som æskerne står på, vil blive vejet. Den visuelle inspektion er alene overfladisk, og der tjekkes alene for umiddelbare skader. CH Robinson er ikke autoriseret eller bemyndiget til at åbne æskerne med kontrastvæskerne. Hvis æskerne blev åbnet, ville kontrastvæskerne ikke kunne bruges.

Eversana driver lageret i Memphis på vegne af GE. Når produkterne ankommer til lageret i Memphis, bliver der foretaget en fuld inspektion. Transportdokumenterne mv. bliver tjekket, herunder at disse stemmer overens med de modtagne produkter. Herefter bliver hver eneste palle gennemgået. Til sidst downloader de data fra temperaturmålerne, for at tjekke temperaturen under transporten. Hvis temperaturloggene fra temperaturmålerne viser udsving, vil han blive underrettet. Det er først, når varerne ankommer til lageret i Memphis, at

de tjekker temperaturloggene. Temperaturmålerne bliver ikke tjekket, når søcontaineren ankommer i Los Angeles.

Han blev opmærksom på transporten i nærværende sag, da Eversana underrettede ham om de lave temperaturer i temperaturloggene. Produkterne blev herefter straks sat i karantæne, så de ikke blev sendt ud ved en fejl.

Man kunne ikke se, om produkterne var frosne, da de ankom til Eversana, da den eneste måde at tjekke dette på ville være at åbne de forseglede æsker, hvorefter produkterne ikke længere ville kunne bruges.

Han sendte det fremlagte brev af 2. april 2020 til DSV for at beskytte GE's ret til at gøre et krav gældende mod DSV. Det er standardprocedure, at man underretter transportørerne om, at man agter at forfølge et krav mod dem. Brevet sendte han til DSV Air & Sea Inc, der er den amerikanske afdeling af DSV, da han kun havde kontakt med den amerikanske del. Han ville ikke vide, hvem han ellers skulle have sendt brevet til.

Når produkter ikke kan bruges, og der skal ske genanvendelse af dem, bliver produkterne sendt til GE's fabrik i Norge, som står for de indledende dele af genanvendelsesprocessen. Selve plastikflaskerne, som kontrastvæskerne har været i, ryger til genbrug, og kontrastvæskerne bliver samlet i store tønder og sendt til Japan, hvor det er muligt at udskille det aktive stof iodine, der er det aktive stof i Omnipaque og Visipaque, fra de andre ingredienser. Da GE kender til den eksakte sammensætning af produkterne, er det muligt at beregne præcist, hvordan de forskellige elementer kan genanvendes.

Det er korrekt, når det fremgår af surveyrapport fra McLarens af 10. august 2020, at han dengang estimerede, at GEINC ville kunne få omkring 10.000 USD retur i forbindelse med genanvendelsesprocessen. Det viste sig dog, at de fik en kreditering på 12.738,12 USD som følge af genanvendelsesprocessen. Krediteringen på 12.738,12 USD var nettorestværdien af produkterne efter genanvendelsesprocessen.

Når det krav, som GE har rejst mod DSV, steg fra at være et krav på omkring 1.042 mio. USD til omkring 1.051 mio. USD, så var det en følge af omkostningerne forbundet med transporten af produkterne til Norge, herunder told, afgifter, opbevaring mv., og den efterfølgende transport fra Norge til Japan. Nettorestværdien på 12.738,12 USD beregnes på en anden måde, end den måde de yderligere omkostninger er opgjort på.

Stephen McLaughlin har forklaret blandt andet, at han har en uddannelse inden for bioscience fra Ulster University i Belfast, og at han har en Ph.d. i industriel mikrobiologi fra University College i Dublin.

Han har været ansat ved GE siden 2016, og han er i dag ansvarlig for blandt andet kvalitetssikring på tværs af GE's forskellige fabrikker, hvilket indebærer, at han skal sikre, at produkterne er sikre at anvende, når de kommer frem til deres ankomststed. Hans ansvarsområde dækker fra produkterne bliver fremstillet, og til de ankommer til deres endelige destination. Det er alene kvaliteten og ikke logistikspørgsmål, som han er ansvarlig for.

GE har syv fabrikker, som hver har en kvalitetssikringsafdeling, hvor der bliver foretaget kvalitetstjek og mikrobiologiske undersøgelser af alle råmaterialer, delelementer, de endelige produkter mv. Der foretages videre tjek af, at produkterne lever op til de krav, der stilles, for at produkterne kan komme ud på de forskellige markeder. Hvis noget går galt, er det hans afdeling, der skal undersøge, hvad der er gået galt og foretage en vurdering af, om produkterne er sikre at anvende på patienter og kan komme ud på markedet mv.

Han har arbejdet med Omnipaque og Visipaque, siden han startede ved GE.

Omnipaque og Visipaque er meget ligeartede produkter, og produkterne varetager begge den samme funktion. Omnipaque og Visipaque bliver anvendt som diagnostiske værktøjer i forbindelse med forskellige undersøgelser af patienter. Når man tager et røntgenbillede er det ikke muligt at adskille de forskellige komponenter i kroppen, som f.eks. blodbaner og organer. Omnipaque og Visipaque virker som ioniske kontrastmidler, der vil lyse op under røntgen, så det bliver muligt at adskille de forskellige elementer i patienters kroppe fra hinanden. Produkterne bliver typisk injiceret direkte i patienterne, men de kan også optages oralt, hvis de bliver opløst i vand eller lignende. Om et produkt kan indtages oralt afhænger af koncentrationen af iodine i produkterne. GE har et specifikt produkt, som kun er beregnet til oral indtagelse, og som indeholder 8 mg iodine.

Da han blev gjort opmærksom på, at temperaturloggene i nærværende sag havde udvist store udsving under søtransporten, blev hans team bedt om at undersøge forholdene. Han mener, at han må have modtaget en e-mail om temperaturloggene mellem 24-48 timer fra det tidspunkt, hvor produkterne blev modtaget på distributionslageret i Memphis.

Det er ham, der har udarbejdet det interne dokument fra GE af 3. juni 2020 med titlen "Low Temperature Exposure for Contrast Media Agents". Hvis de modtager spørgsmål vedrørende kvaliteten af produkterne fra de forskellige distributionssteder, udarbejder han et dokument, som skal gøre det klart, hvad der skal undersøges med henblik på at vurdere, om produkterne er sikre for patienterne.

Det fremlagte interne dokument fra GE af 27. september 2012 med overskriften "Handling of Temperature Excursions During Distribution of X-ray and MRI Products" beskriver, hvad der sker, når produkterne bliver udsat for høje og lave temperaturer. Dokumentet er udarbejdet af GE i Norge. Dokumentet skal anses som et referencepunkt, der er udarbejdet på baggrund af data fra GE's udviklingsgruppe i forbindelse med udviklingen af produkterne. Det primære formål med dokumentet er at klarlægge, hvornår produkterne kan eller ikke kan bruges til patienter, og det danner grundlag for GE's beslutningsprocesser.

The United States Pharmacopeial Convention, der også bliver kaldt USP 40, fastlægger en standard for kvalitet og sikkerhed af medicinalprodukter og ingredienser, og USP 40 indeholder krav og retningslinjer for, hvordan man skal fremstille medicinalprodukter samt til opbevaringen og distribution af disse. Der findes forskellige retningslinjer og guidelines for forskellige geografiske områder, herunder Europa. USP 40 dikterer, hvad man skal sikre for, at produkter kan anvendes på det amerikanske marked, og så er det op til de enkelte fremstillere og distributører, herunder GE, at udfylde og klarlægge, hvordan man vil leve op til kravene. Det interne dokument af 27. september 2012 er blandt andet udarbejdet for at kunne leve op til kravene i USP 40.

I forhold til produkterne Omnipaque og Visipaque er det svageste punkt den sorte gummiprop i flaskernes lukkemekanisme. For at produkterne kan garanteres at være sterile, skal gummiproppen være minimum 6 mm nede i flasken. Hvis der er noget, der kompromitterer de 6 mm, kan GE ikke garantere, at produkterne er sterile, hvorefter produkterne ikke kan anvendes til patienter. Når væsken udvider sig, kan der ske to ting. For det første kan væsken udvide sig og skubbe gummiproppen opad, hvorefter de 6 mm bliver til 5 mm, 4 mm osv. Hvis gummiproppen ikke længere er minimum 6 mm nede i flaskerne, kan GE ikke garantere, at produkterne er sterile. For det andet kan der ske det, at hvis der i takt med, at væsken fryser og udvider sig, kommer lidt væske op mellem gummiproppen og siderne af flasken, kan der blive skabt et mellemrum mellem gummiproppen og flasken. Når væsken efterfølgende trækker sig sammen, kan der komme luft ind i flasken, som kan indeholde urenheder. Der er ikke noget i Omnipaque og Visipaque, der kan dræbe de bakterier, som måtte komme ind i flaskerne, og de bakterier, der kommer ind, kan være meget farlige for patienterne, som måske allerede er svage, og føre til blandt andet anafylaksis chok.

Man kan ikke se på væskerne i flaskerne med det blotte øje, om der er kommet bakterier ind i flaskerne. Den eneste måde at tjekke det på er ved at udføre mikroskopiske undersøgelser af væsken i flaskerne.

Når der er en risiko for, at produkterne har været frosset, er der risiko for, at der er kommet bakterier eller lignende ned i væskerne. Produkterne vil derfor ikke kunne anvendes til at injicere i patienter. Man vil heller ikke kunne anven-

de produkterne til oralt indtag, da man ikke ved, hvad der måtte være kommet ned i flaskerne af bakterier mv. Det ville også være umuligt at videregive en instruktion til slutbrugerne om, at de ikke måtte injicere produktet, men kun anvende det oralt.

Hvis man skal foretage en sterilitetstest på produkterne, ville testen være destruktiv, da man bliver nødt til at tage plastiklåget af flaskerne og enten stikke en nål gennem gummiproppen eller fjerne den. Når man fjerner plastisklåget og gummiproppen, vil produktet ikke længere være sterilt og kan derfor ikke anvendes. GE foretog ikke en test af produkterne i sagen, da der under alle omstændigheder ville være en risiko for, at man ikke fik testet nøjagtig den eller de flasker, som var kontamineret, og som derfor ville kunne føre til skade på en patient.

Der er også en risiko for, at når væsken i Omnipaque og Visipaque fryser, danner iodinen et bundfald, som vil blive liggende i form af krystaller. En læge vil altid tjekke produktet, herunder for eventuelt bundfald, inden lægen anvender det på en patient, og hvis der er bundfald i produktet, vil lægen ikke anvende det.

Han deltog i den survey inspektion, der blevet foretaget den 14. januar 2022 i Norge. Hans opgave ved inspektionen var at være til stede og svare på de eventuelle spørgsmål, som de forskellige parter måtte have. Han anbefalede, at der alene skulle foretages en mikroskopisk undersøgelse af 30-40 af flaskerne, da det er det antal, som GE selv anvender i sine sterilitetstests i forbindelse med fremstillingen af produkterne. Dr. Jean-Baptiste Lopez, som var vurderingsmand for OOCL mfl., ville gerne foretage en undersøgelse af et større antal flasker. Det var dog ikke sikkert, at alle flaskerne havde været frosne under transporten og var blevet beskadiget, og man kunne derfor risikere at foretage en test af en flaske, som der ikke var problemer med, med det resultat, at der var en risiko for, at de flasker, som havde været frosset, og som var kontamineret, ville blive sendt videre ud på markedet. Under alle omstændigheder ville en test af flaskerne ikke ændre på, at hvis der var en risiko for, at blot én flaske i forsendelsen havde været frossen, ville det stille spørgsmålstegn ved kvaliteten af alle flaskerne, og der ville være en risiko for, at en patient kom til skade. Risikoen for, at blot én patient kom til skade ved anvendelsen af produkterne, er en uacceptabel risiko. Det var derfor ikke relevant at drøfte, hvor mange flasker der skulle testes ud fra statistiske modeller, da man ikke ved sådanne test ville kunne eliminere risikoen for skade på patienterne. Hvis man ville teste, om produkterne var blevet beskadiget og eliminere risikoen for, at de var kontamineret, ville man skulle teste alle produkterne, hvilket ville være en destruktiv test, hvorefter man ikke ville kunne anvende produkterne efterfølgende.

Der blev ikke foretaget en særskilt undersøgelse af, om det ville være muligt at genbruge produkterne og omdanne dem til et præparat, der kunne indtages oralt. Hvis man skulle genbruge væskerne og omdanne dem til et oralt produkt, ville det kræve blandt andet en godkendelse fra sundhedsmyndighederne, og GE har ikke en sådan godkendelse.

Den proces, som er beskrevet i surveyrapporten fra McLarens af 10. august 2020, er ikke en egentlig genanvendelse. Det er en form for omarbejdning af væsken. Iodine er meget kostbart og dyrt at fremstille, og det er også meget dyrt at skille sig af med. Man har derfor udviklet en måde, hvorpå man kan omarbejde produktet, så iodine udskilles og gendannes til sin originale pulverform.

Rudie van Veen har forklaret blandt andet, at han har arbejdet ved McLarens siden 2007. Han har titlen Senior Executive General Adjuster inden for blandt andet lægemiddelområdet, herunder i forhold til erstatningskrav som vedrører transport af lægemidler. Det er ham, der har udarbejdet den fremlagte survey rapport af 28. september 2022 fra McLarens på baggrund af inspektion i Norge i januar 2022.

McLarens blev antaget som skadesbehandler af GE vedrørende den forsendelse af medicinalprodukter, som nærværende sag handler om. Han blev selv involveret i sagen, da hans tidligere kollage Marilyn So Richard fra McLarens kontor i San Fransisco anmodede ham om at assistere på sagen og deltage i en inspektion, som skulle foregå i Norge. Han blev ikke informeret om, hvorfor inspektionen i Norge var blevet forsinket, men han vil tro, at det kunne skyldes COVID-19 pandemien.

Han læste den tidligere rapport fra McLarens af 10. august 2020 som Marylin So Richard havde udarbejdet, før han skulle udarbejde sin egen rapport, og han afholdt flere møder med Marilyn So Richard om sagen.

Inspektionen i Norge startede med, at de forskellige deltagere mødtes og fik en briefing fra GE. Derefter tog de ud til lageret, hvor de foretog en inspektion af produkterne, herunder en visuel undersøgelse af flaskerne. Der blev udtaget 50 tilfældige æsker med flasker til brug for efterfølgende tests. Han var ikke en del af de efterfølgende tests af indholdet af flaskerne. For at undersøge flaskerne var man nødt til at bryde seglet på æskerne.

Inden de udtog de 50 tilfældige æsker med flasker, diskuterede de, hvor mange flasker der skulle testes. Som han erindrer det, mente GE, at det ville være tilstrækkeligt at teste 30-40 flasker, som svarede til de rutineundersøgelser GE selv udførte. Dr. Jean-Baptiste Lopez, som var vurderingsmand for OOCL mfl., ville gerne have, at der skulle undersøges 400-500 flasker. Stephen McLaughlin

fra GE kunne ikke forstå, hvorfor der var behov for at foretage test af 400-500 flasker. Som han forstod det, ville det ikke give mening at teste så mange flasker, da de pågældende produkter var blevet transporteret under for lave temperaturer, som indebar en risiko for, at flaskerne var blevet kontamineret. Alle produkter skulle være sikre, før man kunne anvende dem på patienter, og hvis man skulle teste, om de var sikre, ville man være nødt til at bryde seglet, hvorefter man under alle omstændigheder ikke længere ville kunne bruge produkterne.

Han ved ikke, hvem der har udarbejdet det Freeze/Thaw study, der er henvist til i punkt 7 i hans surveyrapport af 28. september 2022, men han vil tro, at det er blevet udarbejdet af enten en tredjepart eller GE. Han betvivlede ikke de informationer, som han fik fra GE eller fra Marilyn So Richards, da det er normalt praksis ved McLarens, at man også tager højde for informationer, som kommer fra andre skadesbehandlere.

De informationer, som fremgår af punkt 9 i hans rapport af 28. september 2022, er noget, som er blevet tilføjet til rapporten af hans tidligere kollega Marilyn So Richards. Han vil tro, at Marilyn So Richards har fået oplysningerne fra andre dokumenter, som er blevet sendt til McLarens i forbindelse med sagen.

Det blev under inspektionen i Norge i januar 2022 påpeget, at det fremgår af produkterne, at de også kunne anvendes til oral indtagelse, men det gav ikke anledning til, at der blev stillet yderligere spørgsmål til GE om muligheden herfor.

Skønsmand Leif Rasmussen har vedstået sin skønserklæring og supplerende forklaret blandt andet, at han er uddannet maskiningeniør, og at han har arbejdet med plast og polymer, siden han blev færdiguddannet. Han startede ved Force Technology for 11 år siden, hvor han arbejder som materialespecialist og er tilknyttet Force Technologys kemiafdeling.

Ved Force Technologys kemiafdeling arbejder de med alt inden for kemi, herunder kemiske analyser af plast og polymer og holdbarhed af materialer. Han samarbejder ofte med deres pharma-afdeling og udfører test af blandt andet holdbarhed og levetid af medicinalprodukter. Der bliver designet tests, som passer til de produkter, der skal testes. Ved Force Technology samarbejder man ofte på tværs af de forskellige afdelinger, så dem, der er bedst til at forestå en specifik test, forestår den. Hvis han fik et spørgsmål, som han ikke var i stand til at svare på, ville han derfor inddrage sine kollegaer.

Man vurderede i forbindelse med udmeldingen af syn og skøn, at en test bestående af 50 prøver ville være repræsentativ, og han fik derfor udleveret fem æsker med 10 flasker i hver til brug for sine undersøgelser. Normalt ville man

teste 2 % af et batch, ligesom han selv ville have mulighed for at tage ud og finde de flasker, som han skulle teste. Han var ikke bekendt med, at der var 5.924 æsker med flasker. Det eneste, han fik at vide, var, at flaskerne var i Norge, og at nogle af flaskerne var smidt ud. Normalt er det sådan, at jo større et batch er, jo mindre en procentdel bliver udtaget til test, da sandsynligheden for, at produkterne er ens, er større, jo flere emner der er tale om.

Det er ikke muligt at teste, om noget er sterilt, for i det øjeblik, man bryder en flaske op, vil indholdet ikke længere være sterilt. Man tester derfor en flaskes sterilitet ved at teste, om flaskerne er utætte eller bliver utætte, når de udsættes for tryk. En sådan test foregår ved, at man udsætter flaskerne for vakuumtryk og tester, om der kommer noget ud af flaskerne. Et vakuumtryk er mere kraftigt end det tryk, som flaskerne i nærværende sag havde været udsat for. De flasker, han testede, var ikke utætte efter vakuumtrykket. Han udtog derfor 10 tilfældige flasker, der havde været under vakuumtryk og undersøgte ved hjælp af mikroskopi, hvorvidt der var små sprækker mv. i de sorte gummipropper, som sad i flaskerne. Han har siddet og kigget minutiøst på gummipropperne, men han fandt ikke nogen sprækker eller skader på dem.

Han har ikke testet selve indholdet af væsken i flaskerne, da carbon og iodine ikke er synlige stoffer. Det ville svare til at undersøge salte, der er opløst i klar væske. Væsken i de flasker, han skulle undersøge, var fuldstændig klar, og der var ikke nogen krystaller eller lignende i væsken. Hvis der var krystaller, bundfald eller lignende, ville han have set det, da han blandt andet gennemlyste flaskernes indhold.

Da han blev udmeldt som skønsmand fik han adgang til sagen på minretssag.dk, men han har ikke læst alle dokumenterne på sagen.

Han kan ikke på baggrund af sine undersøgelser garantere, at de resterende flasker og gummipropper, som sagen vedrører, og som han ikke har testet, er tætte.

Parternes synspunkter

Indemnity har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med sit påstandsdokument af 28. maj 2025, hvoraf fremgår blandt andet:

> "…
>
> **B. KORT OM SAGENS FAKTA**
>
> 1. Denne sag vedrører DSV's ansvar som kontraherende transportør for temperaturskade på en forsendelse kontrastvæske til brug for

behandlinger med røntgenfotografering af mennesker, herunder ved injektion. Skaden er opstået under søtransport fra Shanghai, Kina, til Long Beach, USA.

2. Kontrastvæsken bestod af produkterne Omnipaque og Visapaque, som blev produceret at selskabet GE Healthcare AS i Norge og – inden transportaftalen af relevans for denne sag – var sendt til dennes koncernforbundne selskab GE Healthcare i Shanghai for at blive tappet på plastflasker. Kontrastvæsken blev herefter af GE Healthcare AS i Norge solgt til et andet koncernforbundet selskab, GE Healthcare Inc. i USA.

3. Værdien af godset var USD 1.042.025,53, jf. faktura af 27. februar 2020 bilag 1 (Ekstraktens s. 115) og levering skulle ske til med levering fra Shanghai til dennes lager hos Eversana Life Science Services i Memphis, Tennessee, jf. bilag 1 og Delivery Note, bilag 2 (Ekstraktens s. 225).

4. GE-selskaberne kontraherede med DSV om transporten dør til dør fra Shanghai til Memphis som kontraherende transportør. I denne forbindelse viderekontraherede DSV søtransporten til linjerederiet CMA CGM S.A. (CMA CGM), som stillede containeren til rådighed for forsendelsen.

5. DSV udstedte for søtransporten Combined Transport Sea Waybill nr. SHA7437118 fra Shanghai til Long Beach, California jf. bilag 3 (Ekstraktens s. 209).

6. Forsendelsen bestod af 5.924 kartoner Omnipaque og Visipaque kontrastvæske med 10 flasker i hver karton dvs. 59.240 kartoner i alt. Det var angivet i bilag 3, at temperaturen på containeren var sat til +21°C, som påkrævet af hensyn til kontrastvæskerne.

7. Ved ankomsten til Eversana den 26. marts 2020 blev det konstateret, at kontrastvæsken havde været udenfor de tilladte temperaturer og været frossen.

8. Sagens bilag 11 (Ekstrakten s. 239), en survey rapport udarbejdet af McLarens på vegne IINA i forbindelse med skadens opståen beskriver transportforløbet og den opståede skade.

9. Godset er blevet pakket i en container, som blev leveret til GE Healthcare i Kina den 28. februar 2020. Den blev af CMA CGM blevet indstillet til en temperatur op 21 grader og containerens konsol, hvor indstillingen fandt sted, forsynet med et klistermærke, der oplyser, at containerens køleaggregat er indstillet til 21C° (med den tilsvarende temperatur angivet i F°), og at mærkatet ikke må fjernes.

10. Containeren er blevet leveret sådan af CMA CGM den 27. februar om aftenen, og er derpå blevet læsset. Containeren er siden afhentet af CMA CGM og læsset ombord på det oceangående skib den 3. marts 2020.

11. I containeren havde GE Healthcare i Kina lagt såkaldte "Temp Tales", dvs. temperaturmålere, som havde registreret temperaturen i containeren under søtransporten fra Shanghai til Long Beach. Herom henvises til bilag 5, ekstraktens s. 119-162 vedr. Temp Tale med serienr. nr. GMV2A09KVO og Bilag 16, Ekstraktens s. 163-206 vedr. Temp Tale med serienr. GMV2A09KRO.

12. Disse viser, at containeren ved levering havde en temperatur på 10,6C°. Frem for at stige til 21C° fra den 27. februar 2020 kl. 20.15 ved levering, faldt temperaturen i containeren støt til en gennemsnitstemperatur, der for det meste lå under -5C° og omkring -5,8C° frem til den 24. marts 2020. Temperaturen nåede frysepunktet allerede den 28. februar 2020 om aftenen.

13. En temperatur på -5,8C° svarer til 21F°, og som det fremgår af survey rapporten i bilag 11 (Ekstraktens s. 239) er det sandsynligt i lyset af temperaturforløbet, at containeren af CMA CGM er fejlindstillet til Fahrenheit frem for Celcius, eller at containeren automatisk har slået fra celcius til fahrenheit da kølemaskineriet blev sat i gang efter afgang fra Shanghai. Omstændighederne omkring dette er uopklarede.

14. CMA CGM har afvist at udlevere deres temperaturudskrifter fra containeren til McLarens med den begrundelse, at der verserer en sag mod dem.

15. Det fremgår endvidere af survey rapporten, at temperaturerne i forbindelse med den efterfølgende landtransport fra Los Angeles til Memphis er sket ved de foreskrevne 21C°.

16. Kontrastvæsken er, ligeledes iht. survey rapporten, forsynet med mærkater, hvoraf fremgår, at det skal transporteres ved temperaturer mellem 20-25C°; 15-30C° er acceptabelt og at godset ikke må fryses.

17. Dette fremgår endvidere af følgende dokumenter, vedlagt survey rapporten og fremlagt i denne sag som en del af bilag 12 (Ekstraktens s. 249, se s. 268ff):

18. - Visipaque Highlights of Prescribing Information, produktbeskrivelse

19. - Omnipaque Highlights of Prescribing Information, produktbeskrivelse

20. - Omnipaque Scientific Leaflet

21. - Certificates of Compliance for godset

22. - GE Healthcare analyse of skaderapport ved Stephen McLaughlin

23. - Produktdatablad Visipaque

24. - Produktdatablad Omnipaque

25. GE Healthcare Inc. holdt DSV ansvarlig for skaden den 2. april 2020 i hvilket kravet tillige blev opgjort til fakturaværdien. Der henvises til bilag 7, ekstraktens s. 227.

26. Kontrastvæsken er herefter blevet vurderet af GE Healthcare ved. Stephen McLaughlin, Senior Director Quality Operations Contrast Media jf. denne rapport, Ekstraktens s. 279. Det blev her konkluderet, at godset ikke kunne anvendes til medicinsk brug på mennesker, da nedfrysning kunne medføre partikeldannelse og at flaskerne var blevet utætte.

27. Kontrastvæsken blev herefter sendt til GE Healthcare AS i Oslo med henblik på nærmere analyse af mulighederne for at anvende den helt eller delvist til andre formål. Dette har siden medført, at flaskerne er blevet knust og kontrastvæsken blevet nedbrudt for at udvinde det aktive stof heri (jod). Dette har medført yderligere omkostninger på USD 9.188,50, svarende til forskellen mellem fakturaværdien og påstandsbeløbet.

28. IINA har på denne baggrund af vurderingen fra GE selv (Stephen McLaughlin's skaderapport på Ekstraktens s. 279) samt survey raport udarbejdet for IINA af McLarens (bilag 11, Ekstraktens s. 239 med dennes bilag i bilag 12, Ekstraktens s. 249) udbetalt USD 700.000 á conto til GEAS den 29. oktober 2020 jf. Partial Subrogation Form, bilag 9 (Ekstraktens s. 287).

29. IINA har den 22. september 2022, på baggrund af en endelig survey rapport fra McLarens (bilag 18, Ekstraktens s. 305), udbetalt USD 301.214,03 til GE Healthcare AS jf. Second & Final Subrogation Receipt (bilag 18, Ekstraktens s. 303).

30. IINA har endelig den 18. januar 2023 udbetalt et endeligt reguleringsbeløb bl.a. til dækning af omkostninger, der var dækket under vareforsikringen, hvorefter GE Healthcare AS overdrog retten til disse beløb samt deres selvrisiko til IINA jf. Supplemental Subroga-

tion Receipt, bilag 23, Ekstrakten s. 323. Heraf gøres alene selvrisikoen, USD 50.000, gældende overfor DSV.

31. IINA's erstatningskrav gøres dermed op som følger:

32. A conto udbetaling 29. oktober 2020 USD 700.000,00

33. Udbetaling den 22. september 2022 USD 301.214,03

34. Selvrisiko overdraget den 18. januar 2023 USD 50.000,00

35. I alt USD 1.051.214,03

36. DSV har bestridt, at godset har lidt skade, og har bl.a. foranlediget syn og skøn herom. Disse spørgsmål vil blive behandlet i IINA's anbringender.

37. For så vidt angår rentepåstanden bemærkes, at GE Healthcare var medsagsøger allerede ved stævningens indlevering den 22. december 2020 (Stævning, Ekstrakten s. 17). IINA er efter udbetaling indtrådt i GE Healthcare AS's ret som enesagsøger, jf. retsbog af 5. oktober 2022 (Ekstraktens s. 10). DSV har anerkendt dette jf. dennes Processkrift D (Ekstraktens s. 81)

C. ANBRINGENDER

C.1 ERSTATNINGSANSVAR

38. Det gøres gældende, at DSV er ansvarlig for sagsøgernes tab i forbindelse med nedfrysningen af kontrastvæsken i forbindelse med søtransporten fra Shanghai til Long Beach.

    Til støtte herfor henvises til, at DSV som kontraherende transportør og i henhold til dansk ret som jf. konnossementets kl. 5 og DSV's hjemsted regulerer transportaftalen, er præsumptivt ansvarlig for skaden, da denne er opstået mens godset var i DSV's kontraktuelle varetægt jf. Søloven § 275. Der foreligger ikke dokumentation for ansvarsfrihed jf. sølovens 275, stk. 2.

39. Tværtimod kan det på baggrund af de foreliggende oplysninger lægges til grund, at containerens temperatur har været fejlindsstillet af CMA CGM, eller at containeren ikke har fungeret korrekt.

40. IINA har den 22. September 2021 fremlagt survey rapport (bilag 11, Ekstrakten s. 239), hvori det angives, at CMA CGM har oplyst om proceduren for indstillingen af containerens temperatur. Disse oplysninger stammer fra en samtale med en navngiven person hos

DSV's egen underkontrahent. DSV har først i Processkrift D af 10. april 2025 – mere end 3,5 år efter – bestridt dette.

41. Det gøres gældende, at det må komme DSV bevismæssigt til skade, at denne indsigelse først er fremkommet så sent, hvor det er vanskeligt at indhente yderligere information herom. Det må endvidere komme DSV bevismæssigt til skade, at de ikke selv har undersøgt forholdet nærmere frem for blot at bestride det, eftersom oplysningerne stammer fra deres egen underkontrahent.

42. DSV's ærinde med indsigelsen er, at afsender skal bære ansvaret eller en del heraf for, at CMA CGM har indstillet containerens temperatur forkert og låst mekanismen, så denne ikke kunne ændres. Dette bestrides. Årsagen til temperatursvigtet er som nævnt ikke afklaret. Antages det, at temperaturen var fejlindstillet, har afsender ved aflæsning af temperaturen haft føje til at antage, at tallet "21" som fremgår af containerens display (se bilag 12, Ekstraktens s. 249 på s. 263) var 21 C°, da dette er den temperaturskala der var instrueret i jf. bilag 1 (Ekstraktens s. 250) og den som anvendes i Kina.

43. Det er under alle omstændigheder DSV, der som kontraherende transportør skal godtgøre, at der er begået fejl fra afsenders side, og i påkommende tilfælde godtgøre, i hvilket omfang tabet ikke alligevel skyldes fejl eller forsømmelse fra DSV's side jf. sølovens § 275, stk. 3.

44. Bestemmelsen er præceptiv, hvorfor DSV's henvisning til egne konnossementsbetingelser er ugyldige i det omfang de afviger herfra jf. sølovens § 254, stk. 1. Det er i det hele uklart om det overhovedet kunne ses jf. bilag 11 om der stod F° eller C° på containerens display. Hertil kommer, at afsender har lastet containeren den 28. februar 2020, hvor temperaturforholdene i Shanghai i spændet 8-14 C° jf. bilag 25 (Ekstraktens s. 207) ikke afgørende afveg fra hverken en forventet temperatur på 21 C° eller en temperatur på 21 F° (-6,1 C°).

C.2 SKADE

Godset blev pakket i løbet af dagen den 28. februar 2020 og var herefter udsat for nedkøling til en temperatur på -5,8C° fra dette tidspunkt og indtil ankomsten i Long Beach den 23. marts 2020. Kontrastvæsken, der skulle transporteres ved 21C° har dermed været udsat for temperaturer under frysepunktet i 25 dage.

Det fremgår af skaderapporten udarbejdet af Stephen McLaughlin (Ekstraktens s. 279), at konstrastvæsken er påfyldt flasker forsynet med en gummistopper, der skal sikre, at de er absolut lufttætte. Når kontrastvæsken fryser, vil den udvide sig, ligesom dråber heraf kan

klistre sig til gummistopperen pga. væskens høje viskositet. Herved kan den presse mod gummiforseglingen, så der opstår utætheder. Disse utætheder kan ikke ses med et blotte øje, men er tilstrækkelige til at luft – med urenheder – kan komme ind i flaskerne. Da produktet er beregnet til injektion i patienter i forbindelse med røntgenundersøgelser og derfor skal være sterilt, er det herefter forurenet og uegnet til behandling af patienter.

Herudover fremgår det af skaderapporten, at nedfrysning kan føre til dannelse af partikler, som ligeledes gør produktet uegnet til injektion i mennesker i forbindelse med medicinsk behandling.

45. Skaderapporten er baseret på relevante amerikanske sundhedskrav, som må tages i betragtning ved vurderingen af, om kontrastvæsken er beskadiget. For at kunne sælges, skal markedsføringen af kontrastvæsken være tilladt i USA. Der er her en væsentlig forskel om visse eller selv alle flasker måttes antages at være sterile, og på om de tillades solgt.

46. Distribution af farmakologiske produkter I USA er undergivet regulering i The United States Pharmacopeial Convention, or USP 40, som er fremlagt i uddrag som bilag 21 (Ekstraktens s. 103). Disse indeholder regler om god distributionspraksis, som minder om EU's Guidelines for Good Distribution Practices of 5 November 2013 (2013/C 343/01). USP40 skal sikre, at farmaprodukter distribueres på en måde som er organiseret, kontrolleret, registreret og sikker, således at skade (herunder temperaturdeviationer) under transport vil blive opdaget og at der er procedurer der sikrer, at påvirkningen heraf på produkterne bliver vurderet og produkterne håndteret korrekt i lyset af hændelsen.

47. USP 40 foreskriver, at dem som distribuerer farmaprodukter udarbejder sådanne procedurer.

48. Det følger bl.a. heraf, at GE Healthcare er ansvarlig for at udføre research og at fastlægge stabilitetsdata for produkterne og at indarbejde disse i GE Healthcare's Quality Management System (QMS). Det følger også, at hvis der forekommer brud på QMS procedurerne, skal konsekvenserne heraf vurderes, og hvis der ikke foreligger videnskabeligt bevis for at produkterne kan anvendes sikkert, skal der foretages til nødvendige tiltag. Dette kan bl.a. medføre, at produkterne må destrueres.

49. GE Healtcare har derfor – inden denne skade skete - udført denne research af produkterne. Konklusionerne heraf er fremlagt som bilag 22 (Ekstrakten s. 101). Denne research har fastslået, at frysning af produkterne er problematisk, fordi dette kan medføre udfæld-

ning af visse stoffer i produktet og fordi dette kan kompromittere flaskerne.

50. Denne research har vedrørende temperaturer vist, at frysepunkterne for produkterne er hhv. -1°C og -2°C for de to produkter. Derfor bør temperaturen, som produkterne opbevares under, ikke falde til under -2 °C til 0 °C i mere end højst fire timer. Dette er understøttet af nedfrysnings- og optøningsprøver af kontrastvæsken. GE Healthcare har på baggrund heraf konkluderet, at hvis produkterne har været frosne, kan de ikke markedsføres til salg eller brug.

51. Når GE Healthcare i medfør af USP40 har udført research af kontrastvæskens egenskaber for at opnå markedsføringstilladelse, og produkterne har været udsat for en behandling, der efter denne research strider mod GE Healthcares retningslinjer for, hvad produkterne kan tåle, kan de selvsagt ikke markedsføres.

52. Kontrastvæsken er derfor værdiløs. Det gøres i den forbindelse gældende, at sagsøger ikke skal godtgøre, at godset har lidt en fysisk skade. Det tilstrækkeligt, at sagsøger dokumenterer, at godsets markedsværdi er reduceret – i dette tilfælde til nul, jf. SL § 279.

53. Vedrørende udfældning af ingredienser er det relevant, at Visipaque og Omnipaque er kontrastvæsker. De aktive ingredienser er baseret på jod, som efter injektion i en menneskekrop vil reagere op røntgenstråler således at kontrastvæsken vises som lyse områder på røntgenbilledet. Læger og andet sundhedspersonale kan herefter (lettere) få øje på anormale forekomster som hulrum og cellekoncentrationer, såsom fx tumorer.

54. Den udførte research har vist, at nedfrysning kan føre til udfældning af de aktive ingredienser og dermed gøre produkterne mindre effektive. Kontrastvæsken vil dermed ikke lyse op lige så tydeligt i patienten som hvis den ikke havde været frosset. Dette har dermed en negativ indflydelse på kvaliteten af de røntgenfotos, der bliver taget under brug af kontrastvæskerne, og dermed på mulighederne for at opdage de ovenfor nævnte anormaliteter.

55. Det gøres gældende, at retten herefter kan lægge til grund, at produkterne var uegnede til medicinsk behandling ved injektion i patienter i forbindelse med røntgenundersøgelser.

Til støtte herfor henvises til, at kontrastvæsken må anses for skadet allerede fordi denne i en betydelig tidsperiode har været udsat for temperaturer, som ligger langt udenfor det angivne temperaturspænd, og som, helt kritisk, ligger under frysepunktet. GE Healthcares egne undersøgelser foretaget før denne transport, og som GE Healthcare skulle foretage for at indhente produktdata med henblik

på at opnå markedsføringstilladelse på det påtænkte marked i USA, dokumenterer, at kontrastvæsken såvel som dennes emballage og dermed sterilitet derved kan blive præjudiceret.

56. Det kan dermed lægges til grund, at kontrastvæsken var beskadiget, og bevisbyrden for det modsatte påhviler DSV. Dette finder støtte i retspraksis.

57. Der foreligger ikke dokumentation for, at kontrastvæsken ikke var beskadiget; tværtimod.

C.3 SYN OG SKØN

58. Det følger af det ovenfor anførte, at det afholdte syn og skøn på ingen måde kan tjene som dokumentation for, at kontrastvæsken ikke har lidt skade.

59. Som det er blevet gjort gældende og konsekvent fastholdt i sagens forløb, vil kontamination af blot én flaske i hele partiet ville være tilstrækkelig til at påføre en patient skade eller døden. Test af en mindre del af produkterne vil derfor ikke vil kunne udgøre et betryggende, repræsentativt grundlag for at godkende hele forsendelsen.

60. Som det fremgår af Stephen McLaughlins skaderapport (Ekstrakten s. 279) er den eneste måde at konstatere, om en given flaske med Visipaque eller Omnipaque er forurenet på, er ved at åbne den og tage en prøve. Dette er imidlertid en destruktiv test, idet den pågældende flaske ikke derefter kan sælges eller anvendes til medicinsk behandling.

61. Prøve af en enkelt flaske eller stikprøver kan ikke med tilstrækkelig sundhedsmæssig sikkerhed kan fastslå, om der blandt de øvrige flasker, der ikke er blevet testet, kan være forurenede produkter. Test af produkterne måtte derfor i givet fald indebære en destruktiv test af alle flasker, og dermed hele forsendelsen. Produkterne har ingen alternativ anvendelse og er derfor som udgangspunkt værdiløse.

62. Til sammenligning er der jf. bilag B (Ekstraktens s. 289) udtaget 51 kartoner med hver 10 flasker kontrastvæske til syn og skøn. Dette er 510 flasker ud af 59.240.

63. Af disse er der kun foretaget test af 50 flasker og mikroskopisk undersøgelse af 10 propper. Der var som nævnt 59.240 flasker 50 flasker udgør 0,0008374% heraf og 10 propper udgør 0,0001674% heraf. Dette var åbenbart utilstrækkeligt, hvorved bemærkes, at DSV

netop havde mulighed for at foranledige test af en meget større mængde.

64. Skønsomkostningen til test af disse 50 flasker og 10 propper – uden test af indholdet udover en visuel inspektion ved gennemlysning og uden test af, om kontrastvæsken faktisk var steril – androg kr. 65.000 jf. retsbog af 5. august 2024 herom (Ekstraktens s. 15). Såfremt det måtte antages, at test af en større mængde trods det ovenfor anførte måtte anses for tilstrækkeligt, er det derfor klart, at omkostningerne hertil ville være eksorbitante, samtidig med at de testede flaskers værdi ville være gået tabt.

65. Udover er selve testmetoden mangelfuld.

66. Skønsmanden har anvendt en vakuumtest til at måler flaskernes lufttæthed. Dette var utilstrækkeligt af følgende grunde:

67. 1. Ved en vakuumtest skal det yderste låg åbnes for at det kan kontrolleres hvornår den indre forsegling svigter og lukker luft ind eller ud. Produkterne skal imidlertid leveres til brugerne således, at de også er sterile i rummet mellem den indre forsegling og det yderste låg. Åbning af låget vil derfor også kompromittere produkternes sterilitet.

68. 2. Hertil kommer, at selvom en vakuumtest måtte vise, at en flaske er lufttæt, viser denne test ikke om produkterne faktisk er sterile, eller om udfældning har fundet sted.

69. 3. Det er ifølge USP 40 et krav, såfremt der er risiko for at produkterne er kompromitteret, at

> "*Each product excursion must be evaluated to determine the final product effect. The means of evaluation must be scientifically sound with documented technical justification that the integrity of the drug product has not been affected.*"

70. Dette medfører, at GE i forvejen skal have udviklet testmetoder, der dokumenterer produkternes integritet. Med andre ord er det ikke nok, at produkterne overlades til en ekstern tredjepart med henblik på test, fx ved vakuumtest. GE skal også have udført tilstrækkelige test af selve denne metode i forvejen for at fastslå, at testmetoden er tilstrækkelig sikker.

Af de ovenfor anførte grunde har GE ikke udført sådan research og produkterne kan derfor ikke markedsføres, selv hvis vakuumtest viste, at flaskerne er lufttætte.

71. 4. Skønsmanden har foretaget tryktest af de udvalgte flasker og undersøgt visse af propperne med mikroskop. Skønsmanden har udtrykkeligt, i forbindelse med skønsforretningens foretagelse gjort opmærksom på, at denne ikke kunne undersøge hvorvidt væsken i flaskerne var steril. Uden vished herfor kan kontrastvæsken ikke sælges.

72. 5. Skønsmanden har endvidere gennemlyst de testede flasker for at se, om der kunne observeres synlige tegn på bundfald. Skønsmanden har ikke konstateret utætheder i flaskerne. Det fremgår dog ikke af skønsrapporten, at der er foretaget test af, om den indre gummimembran (gummistopper) er blevet testet selvstændigt, og sagsøger forstår, at dette ikke er tilfældet.

73. DSV har heroverfor gjort gældende, at hvis testmetoden ved en ekstern tredjemand er utilstrækkelig, påhviler det IINA (eller disses forsikringstager) at foranledige en tilfredsstillende test foretaget. Der henvises herom til det ovenfor anførte om, at sådan test ikke er mulig. Der henvises endvidere særligt til skaderapporten i Ekstrakten s. 227, bilag 21 og 22 (Ekstraktens s. 305 og 103).

C.4 REKLAMATION

74. Det gøres i første række gældende, at det er uden betydning for rettens vurdering af sagen, hvorvidt og hvornår der er reklameret overfor DSV. Reklamation har kun betydning for bevisbyrden for, at skaden er sket i transportørens varetægt, og uanset om denne bevisbyrde måtte påhvile IINA er den løftet. Der er dokumentation i form af Temp Tales i bilag 5 (Ekstraktens s. 119) og bilag 16 (Ekstraktens s. 163) for, at temperaturkravene ikke har været overholdt mens kontrastvæsken var i DSV's kontraktuelle varetægt. Transportøren CMA CGM, for hvem DSV hæfter, har derimod nægtet at fremlægge oplysninger om temperaturen under søtransporten. Retten kan derfor lægge til grund, at kontrastvæsken var skadet, og at dette er sket under transporten.

75. Det gøres i anden række gældende, at der er reklameret rettidigt overfor DSV i forbindelse med, at der blev konstateret skade på godset. Det gøres gældende, at det relevante tidspunkt for konstatering af sådan skade var efter ankomsten til Memphis den 27. marts 2020. Herefter blev godset inspiceret, og der blev reklameret den 2. april 2020, dvs. indenfor 7 dage jf. NSAB 2015 § 27.

76. Der kan ikke lægges vægt på, at det ikke blev konstateret, at godset var frossent og der ikke blev taget forbehold ved overleveringen af godset fra DSV's varetægt til vejtransportøren CH Robinson, som efter det oplyste stod for læsning fra container til trailer i Long Beach. Som det fremgår af f.eks. DSV's egen survey rapport i bilag

A (Ekstraktens s. 291) var kontrastvæsken pakket i yder- og inderkartoner, som fremstod uskadte. I det omfang lagerarbejderne der omlæssede overhovedet har været bekendt med temperaturkravene, har de derfor hverken har mulighed for eller anledning til at se, at kontrastvæsken var frosset.

77. Efter overleveringen den 23. marts 2020 til CH Robinson blev godset transporteret ved korrekt temperatur indtil afleveringen jf. temperaturoplysningerne for vejtransporten i bilag 6 (Ekstraktens s. 213), hvorfor det var optøet ved afleveringen.

78. Skaden blev derfor først konstateret i forbindelse med, at temperaturoplysningerne blev gennemgået, hvilket i øvrigt skete indenfor kort tid efter levering.

79. Det gøres endeligt gældende, at der ikke kan lægges vægt på, at reklamation er sket overfor DSV Air & Sea Inc. jf. bilag 7 (Ekstraktens s. 227) frem for DSV, som er sagsøgt i denne sag. DSV Air & Sea Inc. er GE Healthcare Inc.'s eneste og naturlige kontaktpunkt i USA, og det er derfor naturligt at denne part også var modtager af en reklamation.

…

C.6 RENTER

83. Rente påstås tillagt efter Rentelovens § 3, stk. 2, dvs. 30 dage efter påkrav. Det gøres gældende, at der er givet rentepåkrav den 2. april 2020 jf. bilag 7 (Ekstraktens s. 227). I denne meddelelse er angivet et beløb på USD 1.042.025,53 og at der vil blive gjort krav gældende jf. teksten "will be demanding recovery". Tabet var allerede lidt og forfaldent på dette tidspunkt. Det gøres gældende, at dette er tilstrækkelig klart til at udgøre et rentepåkrav med den følge, at rente påløber 30 dage derefter, dvs. fra den 30. maj 2020 jf. påstanden i stævningen.

84. Rente af det resterende beløb påstås tillagt efter, at IINA's påstand er blevet reguleret jf. Processkrift 2 af 26. september 2022 (Ekstraktens s. 59).

85. Subsidiært er DSV pligtig at betale rente af USD 1.042.025,53 fra stævningens indgivelse den 22. december 2020, og af hele påstandsbeløbet fra den 26. september 2022.

IINA var selv sagsøger allerede ved stævningens indgivelse, ligesom GA Healthcare AS og de øvrige selskaber i GE-koncernen i sagen var det. Alle de sidstnævnte har siden stævningen overdraget deres ret til IINA ved subrogation eller transport, hvilket DSV har

anerkendt. IINA er derfor berettiget til rente som rentepåstanden er nedlagt, eller er indtrådt i dertil berettigedes krav.

…"

Indemnity har i deres procedure under hovedforhandlingen af sagen supplerende gjort gældende, at nettofortjenesten ved genanvendelsen af produkterne på 12.738,12 USD allerede er medtaget i den endelige erstatningsopgørelse, hvorfor der ikke er grundlag for at fradrage et beløb herpå i opgørelsen af tabet.

DSV har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med sit påstandsdokument af 28. maj 2025, hvoraf fremgår blandt andet:

"…

2. INDLEDNING

2.1 Sagen drejer sig om DSV's mulige erstatningsansvar for skade på en forsendelse kontrastvæske under en søtransport fra Shanghai, Kina, til Los Angeles, USA.

2.2 Kontrastvæsken, som sagen vedrører, blev solgt af det norske selskab, GE Healthcare AS ("GEAS") til det amerikanske koncernforbundne selskab GE Healthcare inc. ("GEINC"). Godset blev afsendt af det kinesiske selskab GE Healthcare (Shanghai) Co. Ltd. ("GECO"). GEAS, GEINC og GECO benævnes samlet "GE Healthcare". Indemnity Insurance Company of North America ("IINA") vareforsikrede forsendelsen for GE Healthcare.

2.3 GE Healthcare kontraherede søtransporten fra Shanghai til Los Angeles til DSV, der viderekontraherede søtransporten til CMA CGM. Den efterfølgende vejtransport fra Los Angeles til GEINC's adresse i Memphis blev ikke forestået af DSV.

2.4 Sagsøger, IINA, har under sagen gjort gældende, at DSV er ansvarlig for skade på kontrastvæsken under søtransporten fra Shanghai til Los Angeles som følge af for lave temperaturer under transporten.

2.5 DSV har heroverfor i hovedsagen gjort gældende, at IINA ikke har dokumenteret, at der er sket et tab af eller skade på godset, og at DSV ikke er ansvarlig for et eventuelt tab af eller skade på godset, da GE Healthcare selv pakkede containeren indstillet med den temperatur, som godset efterfølgende blev transporteret under.

3. SAGSFREMSTILLING

3.1 Handelsaftalen og de enkelte GE-selskaber

3.2 Den 27. februar 2020 indgik GEAS en aftale med GEINC om køb af kontrastvæsker til røntgenundersøgelser af typerne Visipaque og Omnipaque. Dokumentation for salget fremgår af sagen bilag 1 (**E115**).

3.3 Det fremgår af handelsfakturaen, at godset enkelte "unit price" og foreløbigt "amount" er opgjort i USD, men det fremgår også i af fakturaens summering af fakturabeløbet, at valutakursen er angivet i alternativer, således at fakturaværdien er opgjort til USD 1.042.025,53 eller 939.438,12 EUR.

3.4 Fakturaen indeholder både kontooplysninger på GEAS' EUR-konto og USD-konto. Det fremgår ikke af sagens materiale, hvilken valuta fakturaen rent faktisk blev betalt i, og det må lægges til grund, at fakturaen kunne betales i både USD og EUR.

3.5 Det fremgår af fakturaen, at godset skulle sendes md søfragt, og at de aftalte leveringsbetingelser var Incoterms CIP LA, dvs. GEAS betalte omkostningerne med forsikring og fragt til Los Angeles, mens risikoen for godset overgik til GEINC ved overdragelsen til den første transportør.

3.6 Transportaftalen

3.7 Det forstås, at GEAS til brug for opfyldelsen af handelsaftalen med GEINC arrangerede, at kontrastvæsken skulle sendes fra GECO's faciliteter i Shanghai til USA.

3.8 En del af denne transport blev kontraheret til DSV, der skulle forestå søtransporten fra Shanghai til Los Angeles i USA. DSV stod også for at køre den lukkede og forseglede container fra GECO's lager i Shanghai til havnen i Shanghai som led i søtransporten.

3.9 DSV viderekontraherede søtransporten til CMA CGM, og containeren benyttet under transporten blev leveret af CMA CGM.

3.10 Den videre vejtransport i USA fra Los Angeles til Memphis blev gennemført af CH. Robinson Worldwide Inc.

3.11 Søtransporten blev booket og gennemført som en såkaldt Shipper-packed FCL-transport, dvs. hvor transporten sker for en fuld container, og hvor afsender har pakket, lukket og forseglet containeren førend den, overdrages til transportørens varetægt.

3.12 Parternes aftale om søtransport er dokumenteret ved konnossementet fremlagt som sagens bilag 3 (**E209**), og indeholder særlige bestemmelser om ansvarsfordelingen ved såkaldte "shipper-packed containers".

Transportforløbet

3.13 Transportens nærmere gennemførelse, herunder særligt forholdene omkring udlevering og hentning af containeren, er beskrevet i bl.a. IINA's surveyrapport udarbejdet af McLarens, som er fremlagt som sagens bilag 11 (**E239**)**.**

3.14 Det fremgår af denne rapports s. 6 (**E244**), at:

"We had verbal discussions with Anthony Conty (CMA claim legal) and he confirmed CMA presets the carrying temperature on the refrigerated container and that GE is responsible for verifying the set temperatures before the CMA driver departs with the container. However, the driver is also responsible for verifying the carrying temperatures before leaving with the loaded container. We understand DSV contracts the trucker to pickup and dray the container to the port of discharge.

CMA delivered container number CGMU514330-5 empty to GE (Shipper) on February 28, 2020. CMA reportedly had the reefer pre-set to 21 degrees Celsius when it arrived at GE. GE reported CMA has a locking mechanism on the reefer display panel and CMA locked in the reefer temps at 21 degrees Celsius. GE placed their yellow "Do Not Remove" decal sticker on the reefer display to prevent tampering with the carrying temperature of 21 degree Celsius. In review of the display screen photo taken at origin, the set temperature appears to read F 21.0 rather than C 21.0. If it reads F 21.0 then CMA is responsible for improperly setting the reefer below freezing. The photo is blurred, so we can't confirm the Fahrenheit (F) emblem." (mine understregninger)

3.15 Dette stemmer overens med DSV's oplysninger i sagen, dog med det forbehold, at det ikke kan tiltrædes, at det skulle være aftalt, at vogn manden i Kina skulle have en selvstændig forpligtelse til at tjekke temperaturerne i containeren efter denne var lukket og forseglet af GECO og GECO's klistermærke var påsat containeren.

3.16 Formålet med præindstilling og låsning af containerens temperatur fra CMA CGM's side, og påsætning af klistermærket fra GECO var tværtimod netop at sikre, at øvrige parter udover CMA CGM og GECO ikke havde adgang til at stille på containerens temperatur.

3.17 Det fremgår af begge GE Healthcare's køleudskrifter fremlagt som sagens bilag 5 (**E119**) og 16 (**E163**), at temperaturen faldt jævnt med det samme de to kølelogs startede. Dette indikerer, at containerens temperaturindstilling ikke blev ændret efter GECO lastede godset i containeren og denne blev sendt afsted på transporten. Hvis der havde været ændret på godsets temperatur under transporten ville der have været et pludseligt "knæk" i målingerne fra de to køleudskrifter.

3.18 Det bemærkes, at køleloggens temperaturer måler temperaturen i godset, hvori loggen er placeret. Når godset kommer fra et temperaturkontrolleret lager på 21 grader, vil der gå en vis tid, førend den koldere luft i containerrummet når at påvirke godsets temperatur, og dermed kan aflæses i temperaturloggen.

3.19 Det må på baggrund af IINAs egen surveyrapport fremlagt som bilag 11 (**E239**) og temperaturudskrifterne fremlagt som sagens bilag 5 (**E119**) og 16 (**E163**) lægges til grund, at:

i) GE modtog reefercontaineren med den temperaturindstilling, som CMA CGM havde indstillet containeren på, og som godset senere blev transporteret under; og

ii) at reeferens display muligvis indikerede, at temperaturen var sat til fahrenheit i stedet for celsius.

3.20 IINA har anført, at temperaturerne i Shanghai den pågældende dag, den 28. februar 2020, var mellem 8 og 14 grader, og at temperaturerne derfor "*ikke afgørende afveg fra hverken en forventet temperatur på 21 C° eller en temperatur på 21 F° (-6,1 C°)*" (**E96**). Dette bestrides af DSV.

3.21 GECO måtte under læsningen af containeren have opdaget, at containeren ikke blæste luft ud i containerrummet med en temperatur på 21 grader celsius, men derimod betydeligt lavere, ned til -6,1 grader celsius (21 grader fahrenheit).

3.22 Det har ikke været muligt endeligt at afgøre, om displayet på reeferen indikerede temperaturen i fahrenheit eller celsius. Hvis reeferens display indikerede temperaturen i fahrenheit, burde GECO have opdaget dette i forbindelse med lastningen af reeferen og påsætningen af deres klistermærke.

3.23 Usikkerheden om displayets anførelse kan ikke tilskrives DSV. Billedet af reeferens display blev taget af GECO, og det har – som anført af IINA's egen surveyor – ikke været muligt at finde en opløsning af billedet, der endeligt kunne afgøre dette.

3.24 DSV modtog containeren i sin varetægt som en lukket og forseglet container, og DSV havde derfor ikke anledning til eller mulighed for at undersøge containerens indhold eller temperatur i forbindelse med overtagelsen af containeren i DSV's varetægt.

3.25 Efter ankomst i Los Angeles blev containeren udskibet fra containerterminalen den 24. marts 2020, ompakket til en trailer og kørt til Memphis. Godset ankom til GE Healthcares designerede adresse i Memphis den 26. marts 2020.

3.26 Parterne er enige om, at en eventuel skade ikke er opstået under den efterfølgende vejtransport fra Los Angeles til Memphis.

3.27 Den 2. april 2020, dvs. 11 dage efter godset var overdraget fra DSV's varetægt ved containerterminalen i Los Angeles, og 9 dage efter GEINC havde modtaget godset på sin adresse, reklamerede GEINC over for DSV Air & Sea Inc. DSV Air & Sea Inc. er ikke part i transportaftalen mellem DSV og GE Healthcare.

3.28 Undersøgelser af godset

3.29 Godset er efterfølgende blevet undersøgt ad tre omgange; i) i USA, ii) i Norge, og iii) ved Syn og Skøn i Danmark.

Fælles besigtigelse i USA

3.30 Den 10. juni 2020 gennemførtes en fælles besigtigelse af godset i Memphis.

3.31 IINA's rapport fra denne besigtigelse er fremlagt som sagens bilag 11 (**E239**)**,** mens DSV's rapport er fremlagt som sagens bilag C (**E229**).

3.32 Det fremgår af IINA's rapport, s. 5 (**E243**), at:

"We observed no visual signs of physical damage to the packing material or plastic bottles. We observed no visual signs of delamination or moisture condensation on the packaging material, labels, and product information sheet inside each carton. We observed no unpleasant odor or crystallization of the liquid material within the bottles. We did observe one pallet were the GE clear masking tape used to secure the lid covers were minimally crinkled. The packaging material and bottles were dry on all surfaces. Eversana is a temperature control warehouse. We utilized our thermometer and temp the product from the outside cartons at 73° F."

3.33 Det fremgår af DSV's surveyrapport, s. 8 (**E236**), at:

No visible damage to the subject cargo was sighted during our subsequent inspection. However, the consignee, GE Healthcare, indicated that exposure to freezing temperatures may have led to potential contamination of product, due to possible vial seal failure(s)."

Fælles besigtigelse i Norge

3.34 Efter besigtigelsen i USA blev godset fragtet til Norge. Det forstås, at godset blev transporteret til Norge, fordi GE ville bjærge godset der. Det fremgår af IINA's rapport fremlagt som bilag 11, s. 9 (**E247**), at:

"GE would separate the fluid from the plastic bottles and repurpose the liquid material. This operation would be taken up by Mr. Jan-Oyvind and Mr. Jan Ivar Berge of GE Lindesnes out of Norway."

3.35 Godset blev gjort genstand for en yderligere besigtigelse i Norge. Denne besigtigelse blev dog væsentligt forsinket som følge af coronaepidemien, og besigtigelsen kunne derfor først gennemføres den 14. januar 2022.

3.36 DSV's rapport fra besigtigelsen er fremlagt som sagens bilag A (**E291**), mens IINA's rapport er fremlagt som sagens bilag 17 og 21 (**E345 og E305**).

3.37 Det fremgår af DSV's rapport, s. 5 (**E295**), at:

"We have conducted visual inspection of boxes with bottles. Visually nothing can be seen out of ordinary normal, only lab tests can reveal damages. Therefor we randomly selected/extracted 51 boxes and sealed for possible testing or further notice."

3.38 IINA's rapport fra besigtigelsen indeholder dels en beskrivelse af den fælles besigtigelse den 14. januar 2022, og dels en gengivelse af GE Healthcares angivelse af, hvorledes godset potentielt kunne være skadet.

3.39 Det fremgår af rapportens s. 5 (**E309**), at:

"Neither the shipping (back) to Norway nor the storage in Mandal was done under controlled conditions (as the pharmaceutical goods were not kept at the required temperatures during original ocean transit to USA in 2020)."

3.40 Godset havde således i en periode på næsten 2 år været behandlet af GE Healthcare uden hensyntagen til GE Healthcares egne temperaturforskrifter. Det er derfor heller ikke muligt at vurdere, om en eventuel skade på godset, der måtte findes under besigtigelsen eller senere undersøgelser, var forårsaget under søtransporten fra Shanghai til Los Angeles eller under GE Healthcares senere transport og behandling.

3.41 Det fremgår videre af rapporten, s. 6 (**E310**), at Stephen McLaughlin fra GE Healthcare oplyste, at GE Healthcare til brug for en almindelig test af gods ville udtage på 30-40 flasker. 50 kasser med i alt 400-500 flasker blev sat til side i forbindelse med besigtigelsen til brug for yderligere tests.

3.42 Det fremgår af rapporten, s. 16 (**E320**), at GE Healthcare efter besigtigelsen valgte at destruere godset bortset fra de udtagene samples.

3.43 Om godsets potentielle skade anførte surveyoren på baggrund af interview af Stephen McLaughlin, i rapportens s. 6 (**E320**), at:

"The concern that was raised by GE is that the freezing of the products leads to the product, a liquid, expanding and lifting the rubber seals.

Also, Mr McLaughlin informed that the rubber seals might have had droplets of the liquid clinging to it as they freeze, forming ice crystals that in turn can cause micro fissures in the rubber stoppers.

Both issues (5.11 and 5.12) create circumstances where air can get in the bottles, breaking sterility.

Mr McLaughlin mentioned that when the frozen products warm and get back to ambient temperatures, an issue might arise with the carbon base and iodine in the products. This is not visible, but can be tested."

3.44 Dette ses at være en gengivelse af den vurdering, som Stephen McLauglin anførte i underbilag 12(o) til den første rapport fra McLarens (**E279).**

3.45 Ifølge Stephen McLaughlin kunne der – selvom der ikke var konstateret skader på selve godset – således alligevel eksistere en skade som følge af følgende forhold:

i) Brud på steriliteten som følge af a) kontrastvæskens udvidelse, hvorved gummiforseglingen ville løfte sig og gøre flaskerne utætte, eller b) ved iskrystaller, der lavede mikroskopiske revner i gummiforseglingen.
ii) Problemer med godsets kulstofbase og jod, og generel udfældning af stoffer.

3.46 DSV har ved opfordring E anmodet IINA om at tilkendegive den kemiske begrundelse for, at godset skulle være beskadiget som påstået. DSV har ligeledes ved opfordring L anmodet IINA om at foreslå testning af godset for at verificere det anførte om godsets potentielle skade.

3.47 IINA har ikke imødekommet nogen af de to processuelle opfordringer.

3.48 DSV har derfor gjort disse potentielle årsager til, at godset alligevel kunne være skadet genstand for syn og skøn.

<u>Syn og Skøn i Danmark</u>

3.49 I forbindelse med gennemførelsen af Syn og Skøn udpegede retten Leif Rasmussen efter indstilling fra FORCE Technology.

3.50 Under skønsforretningen blev i alt 50 flasker testet af Force Technology, dvs. 10-20 flasker mere end GE Healthcare ifølge Stephen McLaughlin selv ville benytte til en almindelig test af godset.

3.51 Under skønsforretningen blev årsagerne til et evt. brud på steriliteten derved at flaskerne ikke længere var tætte testet ved at udsætte flaskerne for undertryk. Ingen af flaskerne fandtes at være utætte, og det kan derfor lægges til grund, at steriliteten af flaskerne ikke var brudt af denne grund.

3.52 Under skønsforretningen blev den anden mulige årsag til brud på steriliteten, mikroskopiske revner i gummiforseglingen, undersøgt ved mikroskopundersøgelser. Skønsmanden fandt her i den udfyldte skønserklæring (**E337**), at:

"der er ikke fundet noget der viser nogen form for revner. Gummipropperne var meget bløde og fine, der var ingen tegn på ældning eller degradering af overfladen."

3.53 Muligheden for at undersøge mulige problemer med godsets kulstofbase og jod, og generel udfældning af stoffer har været begrænset, da GE Healthcare ikke har oplyst den kemiske begrundelse for disse mulige problemer, og ikke selv har ønsket at teste godset for disse problemer.

3.54 Skønsmanden har derfor til dette spørgsmål anført følgende i den udfyldte skønserklæring (**E337**):

"Dette spørgsmål har ikke kunnet besvares. Men der er ved gennemlysning af flaskerne set efter bundfald eller andre ting i væsken. Der er ikke fundet uregelmæssigheder."

3.55 Tabsopgørelse

3.56 IINA har ikke angivet, hvorledes deres krav er opgjort.

3.57 Kravet er opgjort til USD 1.051.213,03, dvs. USD 9.187,5 mere end vareværdien i USD i henhold til handelsfakturaen på USD 1.042.025,53.

3.58 Det er ikke dokumenteret eller endog forklaret, hvori dette yderligere beløb skulle bestå, men det bemærkes, at beløbet ikke kan bestå i omkostningerne oplistet McLarens surveyrapport fremlagt som bilag 21 (**E321**), da beløbene ikke stemmer overens med beløbene angivet deri, og beregningen af det samlede tab i rapporten allerede har taget udgangspunkt i USD 1.051.213,03.

3.59 Det er noteret, at IINA ikke har indtalt krav mod DSV for den seneste subrogationserklæring fremlagt som bilag 24 (**E323**), hvorved

den samlede forsikringsudbetaling blev opgjort til i alt 1.066.049,83 USD.

4. ANBRINGENDER

4.1 Reklamation og bevisbyrde

4.2 Det gøres gældende, at GE Healthcare reklamerede for sent, og at dette må få den bevismæssige konsekvens, at det lægges til grund, at godset ikke blev beskadiget under transporten, og at DSV's transport foregik kontraktmæssigt, medmindre modbevis herfor føres, jf. konnossementsbetingelsernes klausul 13(2) og sølovens § 288.

4.2.1 I denne sag reklamerede 11 dage efter godset blev overleveret fra DSV's varetægt og således ikke inden for den 3-dages frist, der gælder efter både konnossementet og søloven.

4.2.2 Den bevismæssige konsekvens heraf er, at de formodningsregler om ansvar og skade, der ellers følger af søloven – og transportretten generelt – ikke vil finde anvendelse i denne sag. IINA vil i stedet have bevisbyrden for DSV's ansvar og de påståede skader i henhold til dansk rets almindelige bevisregler.

4.3 DSV's ansvar

4.4 Det gøres gældende, at DSV ikke er ansvarlig for en temperaturafvigelse under søtransporten.

4.5 Det fremgår af konnossementsbetingelserne, klausul 9(3)(a) (**E210**), at:

"The Carrier shall, however, be relieved of liability for any loss or damage if such loss or damage arose or resulted from
(…)
The wrongful act or neglect of the Merchant"

4.6 Det fremgår endvidere særligt af konnossementsbetingelserne, klausul 17(1) (**E210**), der særligt behandler afsenderpakkede containere:

"*If a container has not been filled, packed or stowed by the Carrier, the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to its contents and the Merchant shall cover any loss or expense incurred by the Carrier if such loss, damage or expense has been caused by:*

(…)
(a) Negligent filling, packing or stowing of the container.
(…)

(c) the unsuitability or defective condition of the container unless the container has been supplied by the Carrier and the unsuitability or defective condition would not have been apparent upon reasonable inspection at or prior to the time when the container was filled, packed or stowed."

4.7 DSV er således ikke ansvarlig for problemer med containeren, medmindre problemerne med containeren ikke kunne opdages ved en rimelig undersøgelse af containeren af GECO.

4.8 Det må på baggrund af sagens informationer lægges til grund, at i) GE modtog reeferen med den temperaturindstilling, som godset senere blev transporteret under, og ii) at reeferens display muligvis indikerede, at temperaturen var sat til fahrenheit i stedet for celsius.

4.9 Der er ikke holdepunkter til støtte for at temperaturen efter afsendelse blev ændret af CMA CGM.

4.10 Uanset hvad reeferens display indikerede, måtte (og burde) GECO have opdaget, at containeren havde en temperatur betydeligt under 21 grader, og at reeferens temperaturindstilling dermed ikke var korrekt.

4.11 Det gøres gældende, at GE's valg om at pakke containerne selvom containerens temperatur var for lav opfylder betingelserne i konnossementets klausul 17(1)(a) og (c).

4.12 Det gøres gældende, at GECO's rimelige inspektion af containeren ville have afsløret containerens temperaturproblemer.

4.13 Det gøres derfor også gældende, at årsagen til en eventuel skade på godset var fejl eller forsømmelse fra GECO's side, derved at man pakkede containeren på trods af de lave temperaturer og selvom en rimelig inspektion af containeren ville have afsløret temperaturproblemerne.

4.14 DSV modtog selv containeren lukket og forseglet, og DSV havde derfor hverken anledning til eller mulighed for at undersøge godsets temperaturer inde i containeren i forbindelse med sin overtagelse af godset.

4.15 Sølovens kapitel 13 kan ikke føre til andet resultat, idet det bemærkes, at indholdet af sølovens § 275 ikke er i modstrid med det ovenfor anførte. Årsagen til den eventuelle skade var således ikke forhold DSV har forårsaget eller medvirket til, men GECO's valg om at pakke containeren på trods af de lave temperaturer. DSV henviser til FED2013.61 (**M45**), hvor Sø- og Handelsretten ikke fandt at en lignende klausul var i strid med sølovens § 275.

4.16 Dokumentation for tab af eller skade på godset

4.17 For at kunne holde DSV ansvarlig for en værdinedgang af godset må IINA dokumentere, at godset er beskadiget under transporten, jf. sølovens § 275 og konnossementsbetingelsernes klausul 9(1).

4.18 Det gøres gældende, at IINA ikke har ført det fornødne bevis for, at godset skulle have lidt skade eller er gået tabt under transporten.

4.19 Godset blev modtaget uden konstatering af skader, og der har ikke ved de senere besigtigelser i USA eller i Norge kunne konstateres nogen egentlig skade på godset eller dets indpakning i øvrigt.

4.20 IINA har gjort en række yderligere potentielle forhold gældende, der kunne føre til, at godset alligevel var skadet, bl.a. som følge af et brud på godsets sterilitet. Nogle af disse kan undersøges eksternt, men andre er det alene GE Healthcare, der ifølge IINA kan undersøge.

4.21 DSV har ved syn og skøn undersøgt alle de potentielle skadesforhold, der kunne undersøges eksternt og disse konkluderer samstemmende, at godset ikke var skadet.

4.22 IINA har ikke ville imødekomme DSV's opfordringer til at oplyse de kemiske begrundelser for en potentiel skade af godset (Opfordring E), eller til at foranstalte de undersøgelser, som det ifølge IINAe alene er GE, der kan foretage (Opfordring L).

4.23 Godset blev i stedet, bortset fra enkelte samples, destrueret. IINA har ved at destruere godset har afskåret yderligere bevisførelse herom.

4.24 Det gøres derfor gældende, at IINA ikke har ført det fornødne bevis for, at godset rent faktisk var beskadiget

4.25 Værditab

4.26 Det gøres gældende, at IINA ikke har ført det fornødne bevis for godsets påståede værditab, selv hvis det dokumenteres, at godset principielt var skadet eller gået tabt.

4.27 IINA har gjort gældende, at godset var et konstruktivt totaltab. Imidlertid fremgår det af IINA's surveyrapporter, herunder surveyrapporten fremlagt som bilag 11, at godset havde en restværdi, idet det kunne benyttes i produktion af ny kontrastvæske. Dette var også baggrunden for at transportere godset til Norge.

4.28 IINA har også indikeret, at yderligere information herom ville blive præsenteret under sagens forberedelse. Dokumentation for godsets potentielle restværdi er imidlertid ikke fremsat.

4.29 Det gøres på den baggrund gældende, at det ikke er dokumenteret at godset ikke havde en restværdi. Det gøres ligeledes gældende, at IINA ved ikke at lade godset indgå i produktionen af ny kontrastvæske har misligholdt sin tabsbegrænsningspligt.

4.30 Tabets opgørelse

4.31 Det gøres gældende, at tabets opgørelse ikke er tilstrækkelig dokumenteret.

4.32 Det er uklart, hvordan IINA mener at have lidt tab udover vareværdien.

4.33 Det gøres gældende, at sådanne yderligere tab under alle omstændigheder vil være udelukket fra erstatningsberegningen, jf. normalerstatningsreglen i konnossementsbetingelsernes klausul 12 og sølovens § 279.

…

4.39 Renter

4.40 Det gøres gældende, at ansvarligholdelsen fremlagt som bilag 7 ikke indeholder et påkrav om betaling.

4.41 Renter kan derfor tidligst tillægges fra dagen for sagens påbegyndelse, jf. rentelovens § 3, stk. 4.

…"

DSV har i deres procedure under hovedforhandlingen videre gjort gældende, at i det tilfælde, at retten måtte finde, at DSV er ansvarlig for skader på det i sagen omhandlede gods, skal et nettobeløb på 12.738,12 USD, som Andrew Smith har forklaret om, fratrækkes ved erstatningsudmålingen.

Rettens begrundelse og resultat

Sagen drejer sig navnlig om, hvorvidt en last af flasker indeholdende kontrastvæske til brug for undersøgelser med røntgenfotografering af patienter blev beskadiget under en søtransport fra Shanghai til Los Angeles, og i givet fald om DSV som kontraherende transportør er ansvarlig for skaderne på flaskerne, der tilhørte Indemnitys forsikringskunde GE Healthcare.

Det første spørgsmål er, om der er opstået skade på lasten med kontrastvæsker i den periode, hvor kontrastvæskerne var i DSV's varetægt, jf. sølovens § 275, stk. 1.

DSV påtog sig overfor GE at forestå søtransporten af kontrastvæskerne fra Shanghai til Los Angeles. DSV viderekontraherede udførelsen af søtransporten til CMA. Selve søtransporten blev udført ombord på skibet OOCL Tokyo.

Lasten med kontrastvæsker blev pakket i en container den 27. februar 2020 ved GE's fabrik i Shanghai. På baggrund af Logistics Operations Leader ved GE Andrew Smiths forklaring lægger retten til grund, at pakningen af godset i søcontaineren tog mellem 30-60 minutter, og at der under pakningen blev placeret to temperaturmålere i containeren, som blev sat til at måle temperaturen. Containeren må derfor anses for at være overgået til CMA's og dermed DSV's varetægt den 27. februar 2020.

Af de fremlagte temperaturlogs fra de to temperaturmålere, der var placeret i containeren sammen med godset, fremgår, at temperaturen i containeren den 28. februar 2020 faldt til under 0 grader celsius. Det fremgår videre af de to temperaturlogs, at temperaturen i perioden fra den 28. februar 2020 til den 29. februar 2020 lå under og omkring 0 grader celsius, samt at temperaturen i hvert fald i perioden fra den 29. februar 2020 til den 24. marts 2020 faldt yderligere og lå kontinuerligt under -2 grader celsius. De laveste temperaturer i den pågældende periode blev målt til henholdsvis -5,4 og -6 grader celsius.

På baggrund af de to product information data sheets for de i sagen omhandlede kontrastvæsker, internt dokument af 27. september 2012 fra GE med overskriften "Handling of Temperature Excursions During Distribution of X-ray and MRI Products" og Stephen McLaughlins forklaring lægger retten til grund, at flaskerne indeholdende kontrastvæske skulle opbevares ved temperaturer mellem 15 til 25 grader celsius, og at flaskerne alene måtte opbevares ved temperaturer under frysepunktet i meget korte perioder for at undgå, at kontrastvæskerne frøs til og udvidede sig.

Af udskrift fra The United States Pharmacopeial Convention af 1. august 2017 (USP 40), der indeholder retningslinjer og krav til fremstillere og distributører af lægemidler på det amerikanske marked, fremgår blandt andet, at lægemidler kan transporteres ved temperaturer uden for deres forskrevne opbevaringstemperaturer, hvis stabilitetsdata og relevante videnskabelige undersøgelser viser, at produktkvaliteten opretholdes, ligesom de pågældende aktører er forpligtede til at fastlægge opbevarings- og håndteringsprocedurer.

Da kontrastvæskerne under søtransporten blev opbevaret ved under -2 grader celsius i en periode på 24 dage, hvilket langt overstiger GE's fastlagte forskrifter med henblik på at sikre og garantere kontrastvæskernes sterilitet, kvalitet og sikre anvendelse, og idet der ikke er stabilitetsdata og videnskabelige undersøgelser som viser, at produktkvaliteten uanset dette kan opretholdes som krævet efter USP 40, finder retten det ubetænkeligt at lægge til grund, herunder henset

til, at der er tale om medicinalprodukter, som er bestemt til at skulle anvendes på patienter, at kontrastvæskerne ikke kunne markedsføres, distribueres eller anvendes som forudsat til patienter på det amerikanske marked, heller ikke til oral indtagelse.

Det foretagne syn og skøn kan ikke føre til en anden vurdering. Retten har herved lagt vægt på, at alene en test af samtlige flasker indeholdende kontrastvæske ville kunne sikre de enkelte flaskers sterilitet, og at en sådan test ville være destruktiv, idet testen ville indebære et brud på steriliteten.

Henset hertil er det godtgjort, at der som følge af de temperaturer, som kontrastvæskerne blev opbevaret ved under søtransporten, opstod skade på kontrastvæskerne, hvorfor skaden er sket i den periode, hvor kontrastvæskerne var i DSV's varetægt, jf. sølovens § 275, stk. 1, jf. § 274, stk. 2.

Retten finder herefter ikke anledning til at tage stilling til, om reklamationsfristen i sølovens § 288, stk. 1, blev overholdt, idet der i tilfælde af for sen reklamation er ført det fornødne modbevis for, at skaden er opstået, mens lasten var i DSV's varetægt under søtransporten.

Som følge heraf er DSV ansvarlig for skaden, medmindre DSV kan godtgøre, at fejl eller forsømmelse fra DSV selv, eller nogen for hvem DSV svarer, ikke har forårsaget eller medvirket til skaden, jf. sølovens § 275, stk. 1.

På baggrund af konnossementet udstedt af DSV, Andrew Smiths forklaring, samt de fremlagte surveyrapporter fra National Cargo Bureau af 10. juni 2020 og McLarens af 10. august 2020 lægger retten til grund, at det var aftalt mellem GE og DSV, at DSV skulle levere en ren container, som GE kunne fylde lasten bestående af kontrastvæsker i, samt at DSV skulle sikre, at containerens temperatur var forudindstillet til 21 grader celsius forud for søtransporten. Retten lægger videre til grund, at det var CMA i sin egenskab af udførende transportør, der på vegne af DSV som kontraherende transportør, leverede den container, hvori søtransporten af godset i den omhandlede sag skulle finde sted.

Det er ikke på baggrund af den skete bevisførelse muligt at fastslå den præcise årsag til temperaturfaldet i containeren under søtransporten. Efter bevisførelsen kan det dog lægges til grund, at der er to mulige årsager til temperaturfaldet i containeren og de deraf opståede skader på kontrastvæskerne.

For det første kan faldet i temperaturen i containeren skyldes en fejlindstilling af containerens temperaturregulering, hvor det er nærliggende at antage, at temperaturen i containeren var indstillet til 21 grader fahrenheit, som svarer til minus 6,1 grader celsius, i stedet for til 21 grader celsius. Det er ikke muligt at aflæse på foto af displayet på containeren, der ses i McLarens surveyrapport af

10. august 2020, og som efter det oplyste blev taget af GE forud for, at containeren forlod GE's fabrik i Shanghai, om temperaturen på displayet var indstillet til 21 grader celsius eller 21 grader fahrenheit. Det bemærkes i denne sammenhæng, at det fremgår af WAYBILL nr. CNCC773828, der er udstedt af CMA, at der med håndskrift ud fra den angivne temperatur på 21 grader celsius er angivet en temperatur på 69,8 grader fahrenheit, som svarer til 21 grader celsius.

For det andet kan temperaturfaldet i containeren skyldes, at der har været fejl på den pågældende container, som har medført, at temperaturen, uanset at denne måtte have været indstillet korrekt til 21 grader celsius, faldt til under frysepunktet.

GE havde som afsender en undersøgelsesforpligtelse i relation til den container, som CMA leverede, jf. både sølovens regler og klausul 17 i de vilkår, som var påtrykt konnossementet. Det er imidlertid ikke godtgjort, at GE i sin undersøgelse af containeren burde have opdaget, enten at temperaturen i containeren var indstillet til 21 grader fahrenheit, eller at containeren var defekt. Retten har herved lagt vægt på, at fotoet af displayet på ydersiden af containeren viste 21 grader på tidspunktet for pakningen af containeren. Hertil kommer, at de første temperaturer, der blev målt i containeren af de to temperaturmålere, var på henholdsvis 10,6 og 14 grader celsius, hvilket nogenlunde svarede til udendørstemperaturen i Shanghai, der lå på mellem 11-13 grader celsius på tidspunktet for lastningen af containeren, hvorfor det – sammenholdt med at det ikke kan lægges til grund, at containeren har været tilsluttet strøm under pakningen, og at der således på det tidspunkt har fundet temperaturregulering sted i containeren – er sandsynligt, at der ikke var en mærkbar temperaturforskel i lasteområdet og inde i containeren, som GE's medarbejdere burde have konstateret.

Det kan således ikke udelukkes, at skaden på kontrastvæskerne opstod som følge af fejl og forsømmelser fra DSV's eller CMA's side, og DSV er derfor ansvarlig for skaderne på kontrastvæskerne, jf. sølovens § 275, stk. 1, jf. sølovens § 285, stk. 1.

Indemnity har derfor et krav mod DSV på fakturabeløbet for kontrastvæskerne på 1.042.025,53 USD.

Indemnity har rejst et yderligere krav på 9.188,50 USD.

Det er ikke ved Andrew Smiths forklaring eller i øvrigt godtgjort, hvordan kravet på 9.188,50 USD vedrørende omkostninger for genanvendelsesprocessen er opgjort, og dermed heller ikke hvad kravet konkret vedrører. Allerede derfor er der ikke grundlag for tage det yderligere krav på 9.188,50 USD til følge.

DSV har påstået et eventuelt krav reduceret med 12.738,12 USD som følge af en restværdi af den beskadigede kontrastvæske.

Tilsvarende det anførte vedrørende Indemnitys yderligere krav kan det ikke ud fra Andrew Smiths forklaring eller i øvrigt fastslås, hvordan restværdien på 12.738,12 USD er opgjort, herunder om der til dette beløb knytter sig omkostninger, som skal trækkes fra. Der er derfor heller ikke grundlag for at reducere kravet på de 1.042.025,53 USD med et beløb på 12.738,12 USD.

Indemnitys krav mod DSV tages derfor til følge med 1.042.025,53 USD.

For så vidt angår spørgsmålet om, fra hvornår kravet skal tillægges renter, finder retten, at den af Andrew Smith fremsendte notice of claim af 2. april 2020 efter sin karakter og sit indhold ikke kan anses for at være en anmodning om betaling i overensstemmelse med rentelovens § 3, stk. 2. Der er derfor ikke grundlag for at tillægge kravet rente fra før end sagens anlæg den 22. december 2020, jf. rentelovens § 3, stk. 4.

Henset til sagens udfald, omfang og forløb, herunder at der har været afholdt syn og skøn, skal DSV betale 450.000 kr. i sagsomkostninger til Indemnity til dækning af udgifter til advokatbistand med 300.000 kr. inkl. moms samt udgift til rets- og berammelsesafgift med 150.000 kr. Desuden skal DSV endeligt afholde udgifterne til syn og skøn.

THI KENDES FOR RET:

DSV Ocean Transport A/S skal betale modværdien i danske kroner på betalingsdagen af 1.042.025,53 USD til Indemnity Insurance Company of North America med procesrente fra den 22. december 2020 til betaling sker.

DSV Ocean Transport A/S skal betale 450.000 kr. i sagsomkostninger til Indemnity Insurance Company of North America.

Beløbene skal betales inden 14 dage.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.

Vejledning om anke af Sø- og Handelsrettens dom

Du kan som udgangspunkt anke (klage over) afgørelsen til landsretten.

Du kan i særlige tilfælde anke direkte til Højesteret.

Fristen for anke er **4 uger**, fra Sø- og Handelsretten afsagde dom.

Du kan kun anke bestemmelser om sagsomkostninger særskilt med tilladelse fra Procesbevillingsnævnet. Du skal i givet fald indlevere din ansøgning til Procesbevillingsnævnet. Dette kan ikke ske via minretssag.dk. Fristen for ansøgning om anketilladelse er **4 uger**.

Du kan læse mere om anke og anketilladelse i retsplejelovens §§ 368 – 373.

Reglerne er også kort beskrevet på Sø- og Handelsrettens hjemmeside under "Sagsbehandling og vejledninger", underrubrik "Anke og kære ".

Praktiske oplysninger

Du kan oprette en anke direkte på sagen på minretssag.dk ved at trykke på "Opret appel" og derefter vælge "Anke" og følge vejledningen.