SØ- OG HANDELSRETTEN
DOM

afsagt den 21. februar 2025

Sag BS-19711/2023-SHR

HDI Danmark, filial af HDI Global SE, Tyskland
(advokat Mads Laage-Petersen Poulsen ved advokatfuldmægtig Joachim Sieverts Nielsen (prøve))

mod

Log Man ApS
(advokat Niels Jørn Friborg)

og

Hapag-Lloyd AG
(advokat Thomas Edelgaard Christensen)

Denne afgørelse er truffet af dommer Peter Juul Agergaard sammen med de sagkyndige medlemmer Jon Iversen og Thomas Martinussen.

Sagens baggrund og parternes påstande
Sagen, der blev anlagt den 18. april 2023, drejer sig om, hvorvidt Log Man ApS og Hapag-Lloyd AG ifalder ansvar i forbindelse med transport af tre containere fra Østrig til USA, herunder hvorvidt der er værneting for kravet mod Hapag-Lloyd AG ved Sø- og Handelsretten.

HDI Danmark, filial af HDI Global SE, Tysklands påstande
Sagsøgerne, HDI Danmark, filial af HDI Global SE, Tyskland har nedlagt følgende påstande:

Log Man ApS og Harpag-Lloyd AG skal solidarisk subsidiært alternativt betale DKK 1.578.157,43 til HDI Danmark, filial af HDI Global SE, Tyskland med procesrente fra den 13. april 2023.

HDI Danmark, filial af HDI Global SE, Tyskland har over for den af Harpag-Lloyd AG nedlagte afvisningspåstand nedlagt følgende påstand:

Sagen fremmes.

Log Man ApS' påstande
Log Man ApS har over for HDI Danmark, filial af HDI Global SE, Tyskland nedlagt følgende påstand:

Frifindelse.

Log Man ApS har desuden over for Hapag-Lloyd AG nedlagt følgende påstand:

Harpag-Lloyd AG tilpligtes at friholde Log Man ApS for ethvert beløb, som Log Man ApS måtte blive tilpligtet at betale til HDI Danmark, filial af HDI Global SE, Tyskland i denne sag.

HAPAG-LLOYD AG's påstande
Hapag-Lloyd AG har over for HDI Danmark, filial af HDI Global SE, Tyskland, nedlagt følgende påstande:

Principalt: Afvisning.

Subsidiært: Frifindelse, subsidiært frifindelse mod betaling af et af retten fastsat mindre beløb.

Hapag-Lloyd AG har overfor Log Man ApS nedlagt følgende påstande:

Principalt: Afvisning.

Subsidiært: Frifindelse, subsidiært frifindelse mod betaling af et af retten fastsat mindre beløb.

Oplysningerne i sagen

Sagens parter og sagsforløbet

HDI Danmark, filial af HDI Global SE, Tyskland (herefter HDI Danmark) er vareforsikringsselskab for Nordex Food A/S (herefter Nordex), der er en danske fødevarevirksomhed.

Nordex solgte 6.048 kartoner ost til Kradjian Importing Co Inc (herefter Kradjian Import). Af salgsfakturaerne med fakturanumrene 212052, 212321 og 212322 udstedt af Nordex den 25. april 2022 til Kradjian Import fremgår blandt andet, at det nærmere drejede sig om 3.840 kartoner »NORDEX Piknik White Cheese, 6x1kg«, 1.632 kartoner »DAIRYLAND Piknik White Cheese, 6x1 kg« og 576 kartoner DAIRYLAND Piknik White Cheese, 60pct FDM, 6x400g«. Det fremgår af videre af de udstedte salgsfakturaer, at den samlede pris for varerne var på i alt 232.145,28 USD, og at udleveringsstedet var havnen i New York, USA.

Log Man ApS (herefter Log Man), der er et dansk speditionsfirma, påtog sig over for Nordex at udføre hele transporten. Transporten bestod i, at tre containere skulle lastes i Pöggstall i Østrig, køres med vogn til en terminal i Wien, hvorefter containerne skulle transporteres med jernbane fra Wien til Hamborg i Tyskland og herefter sejles med skib fra Hamborg til udleveringsstedet ved havnen i New York. Log Man udstedte den 12. april 2022 tre bookingbekræftelser i relation til transporten. Af den første bookingbekræftelse af 12. april 2022, relateret til faktura nr. 212052, fremgår blandt andet:

"…

Shipper reference no.	: 212321	
Method of transport	: Seafreight	
Delivery terms	: FCA Pöggstall, Austria to CY New York	
Container type	: 1 x 40'HC Reefer (Pre-Carriage by rail without Gen-Set)	
Transport temperature	: Plus (+) 3 Degr. Celc. (to be maintained throughout journey)	
Pre-Carriage / Haulage	: By rail - Non active cooling	
Cargo description	: Chilled Dairy products (Cheese)	
Cargo weight/Payload	: Approx. 19.500 kg Gross Weight	
Ocean Vessel	: Torrente	
SCAC	: HLCU	
Master B/L no.	: Følger	
Port of Loading	: Hamburg	ETD: 30.04.2022
Port of Discharge	: New York	ETA: 14.05.2022
Loading date & time	**: 25.04.2022 at 07.00 hrs – loading ref.: 212321**	
Loading point	: Nordex Kaserei GmbH Badgasse 24 3650 Pöggstall, Austria	
Transport document	: Seaway bill	
VGM	: Provided by Nordex	
Export Customs	: Arranged by Log Man - please send Proforma invoice	

Freight amount	: DKK 82.600,- all in (Shipped on board i April)

…
All services rendered are subject to the General Conditions of the Nordic Association of Freight Forwarders (NSAB 2015). Under these conditions our liability for loss of, deterioration of or damage to goods is limited to SDR 8 33 per kg and our liability for delay is limited to the amount of the freight, but not exceeding SDR 50.000 per order. In connection with storage, the freight forwarder's total liability for damage is limited to SDR 500.000 for any incident of damage occurred (clause 27). Special attention is directed to the stipulations that claims against the freight forwarder are statute-barred after one year (clause 30) and that the lien on goods (clause 14) applies to both current and previous claims. Claims for freight etc. must be
honoured regardless of the terms of delivery under the contract of sale or freight agreement (clause 10).
…"

Af den anden bookingbekræftelse af 12. april 2022, der relaterer sig faktura nr. 212322, fremgår blandt andet:

"…

Shipper reference no.	: 212322	
Method of transport	: Seafreight	
Delivery terms	: FCA Pöggstall, Austria to CY New York	
Container type	: 1 x 40'HC Reefer (Pre-Carriage by rail without Gen-Set)	
Transport temperature	: Plus (+) 3 Degr. Celc. (to be maintained throughout journey)	
Pre-Carriage / Haulage	: By rail - Non active cooling	
Cargo description	: Chilled Dairy products (Cheese)	
Cargo weight/Payload	: Approx. 19.500 kg Gross Weight	
Ocean Vessel	: Torrente	
SCAC	: HLCU	
Master B/L no.	: Følger	
Port of Loading	: Hamburg	ETD: 30.04.2022
Port of Discharge	: New York	ETA: 14.05.2022
Loading date & time	**: 25.04.2022 at 09.00 hrs – loading ref.: 212322**	
Loading point	: Nordex Kaserei GmbH Badgasse 24 3650 Pöggstall, Austria	
Transport document	: Seaway bill	
VGM	: Provided by Nordex	
Export Customs	: Arranged by Log Man - please send Proforma invoice	
Freight amount	: DKK 82.600,- all in (Shipped on board i April)	

…
All services rendered are subject to the General Conditions of the Nordic Association of Freight Forwarders (NSAB 2015). Under these conditions our liability for loss of, deterioration of or damage to goods is limited to SDR 8 33 per kg and our liability for delay is limited to the amount of the freight, but not exceeding SDR 50.000 per order. In connection with storage, the freight forwarder's total liability for damage is limited to SDR 500.000 for any incident of damage occurred (clause 27). Special attention is directed to the stipulations that claims against the freight forwarder are statute-barred after one year (clause 30) and that the lien on goods (clause 14) applies to both current and previous claims. Claims for freight etc. must be
honoured regardless of the terms of delivery under the contract of sale or freight agreement (clause 10).
…"

Af den tredje bookingbekræftelse af 12. april 2022, der relaterer sig faktura nr. 212052, fremgår blandt andet:

"…

Shipper reference no.	: 212052	
Method of transport	: Seafreight	
Delivery terms	: FCA Pöggstall, Austria to CY New York	
Container type	: 1 x 40'HC Reefer (Pre-Carriage by rail without Gen-Set)	
Transport temperature	: Plus (+) 3 Degr. Celc. (to be maintained throughout journey)	
Pre-Carriage / Haulage	: By rail - Non active cooling	
Cargo description	: Chilled Dairy products (Cheese)	
Cargo weight/Payload	: Approx. 19.500 kg Gross Weight	
Ocean Vessel	: Torrente	
SCAC	: HLCU	
Master B/L no.	: Følger	
Port of Loading	: Hamburg	ETD: 30.04.2022
Port of Discharge	: New York	ETA: 14.05.2022
Loading date & time	**: 25.04.2022 at 11.00 hrs – loading ref.: 212052**	
Loading point	: Nordex Kaserei GmbH Badgasse 24 3650 Pöggstall, Austria	
Transport document	: Seaway bill	
VGM	: Provided by Nordex	
Export Customs	: Arranged by Log Man - please send Proforma invoice	
Freight amount	: DKK 82.600,- all in (Shipped on board i April)	

…

> All services rendered are subject to the General Conditions of the Nordic Association of Freight Forwarders (NSAB 2015). Under these conditions our liability for loss of, deterioration of or damage to goods is limited to SDR 8 33 per kg and our liability for delay is limited to the amount of the freight, but not exceeding SDR 50.000 per order. In connection with storage, the freight forwarder's total liability for damage is limited to SDR 500.000 for any incident of damage occurred (clause 27). Special attention is directed to the stipulations that claims against the freight forwarder are statute-barred after one year (clause 30) and that the lien on goods (clause 14) applies to both current and previous claims. Claims for freight etc. must be
> honoured regardless of the terms of delivery under the contract of sale or freight agreement (clause 10).
>
> …"

ReeFresh Transport & Logistics GmbH (herefter ReeFresh), der er er et tysk speditionsfirma, påtog sig over for Log Man at udføre transporten af de tre containere.

Hapag-Lloyd AG (herefter Hapag-Lloyd), der er et tysk containerrederi, påtog sig over for ReeFresh sig at udføre transporten. Af bookingbekræftelse udstedt af Hapag-Lloyd til ReeFresh den 6. april 2022 fremgår blandt andet:

> "…

Booking Confirmation - ORIGINAL

Date of Issue: 06-Apr-2022 09:15:58

Our Reference:	39351472	Booking Date:	06-Apr-2022
Your Reference:	POEGGSTALL	Contract No.:	UREEFRE002
BL/SWB No(s).:	HLCUHAM220470701		
Summary:	3x45RT	☐ DG ☒ Temp. ☐ OOG ☐ SOW	
Export:	FCL / Carrier's Haulage (Door)	Import:	FCL / Merchant's Haulage (CY)

Export door positioning address(es)

NORDEX KAESEREI G.MBH
BADGASSE 24
A-3650 POEGGSTALL

Export terminal delivery address

HHLA CONTAINER-TERMINAL (CTA)
ALTENWERDER GMBH
AM BALLINKAI 1
D-21129 HAMBURG

From	To	By	ETD	ETA
POEGGSTALL (ATPOG)	HAMBURG (DEHAM)	Combined Rail		
HAMBURG CTA,ALTENWERDER (DEHAM)	NEW YORK, NY MAHER TERMINAL (USNYC)	Vessel AL SAFAT DP Voyage: 285418 Voy. No: 009W IMO No: 9349497 Call Sign: D5MD9 Flag: LIBERIA	16-Apr-2022 18:00	26-Apr-2022 08:00

Import terminal pick up address

MAHER TERMINAL
FIRMS CODE E416
FLEET STREET, BERTH 64
CORBIN STREET BLDG. 1210
PORT ELIZABETH, NY 07201
USA

Deadline	Location	Date / Time (local)	Required Action
Shipping instruction closing	HAMBURG (DEHAM)	12-Apr-2022 12:00	Provide your final BL/SWB instructions
VGM cut-off	HAMBURG (DEHAM)	14-Apr-2022 12:00	Provide verified container gross weight (VGM)
Reefer delivery cut-off	HAMBURG (DEHAM)	16-Apr-2022 11:45	Last possible delivery of reefer containers at the export terminal

…

Qty.	Type	SOW	Empty pos. date/time	Add. Info
1x	45RT	N	12-Apr-2022 - 07:00	TEMP.
Container Type	40' X 8' X 9'6" REEFER CONTAINER			
Commodity	Description: CHEESE Gross Weight: 20000,0 KGM			
Temperature Details	Temperature: 3,0 C Special Atmosphere: NONE			
References	CULR - Customer Load Reference: 212322			
1x	45RT	N	12-Apr-2022 - 09:00	TEMP.
Container Type	40' X 8' X 9'6" REEFER CONTAINER			
Commodity	Description: CHEESE Gross Weight: 20000,0 KGM			
Temperature Details	Temperature: 3,0 C Special Atmosphere: NONE			
References	CULR - Customer Load Reference: 212052			
1x	45RT	N	12-Apr-2022 - 11:00	TEMP.
Container Type	40' X 8' X 9'6" REEFER CONTAINER			
Commodity	Description: CHEESE Gross Weight: 20000,0 KGM			
Temperature Details	Temperature: 3,0 C Special Atmosphere: NONE			
References	CULR - Customer Load Reference: 212053			

…

Legal Terms

All dates/times are best reasonable estimates and may change. The booking confirmation is subject to sealing of container with high security seals by shipper. Container stowage on vessel is in Carrier's discretion. Carrier operates under its Bill of Lading/Sea Waybill terms and conditions to be provided upon request or displayed in any of Carrier's/its agent's offices or under www.hapag-lloyd.com, containing liability limitations deviating from German law. As to VGM, CL 12.2 applies and shipper agrees that submission of VGM by third parties on his behalf shall be deemed authorized if such message shows: Match of container and shipment number, name of responsible party (shipper) and person authorized by shipper. Carrier may ask for further information due to country requirements and relies in the correctness of the transmitted data. Carrier will not verify authorization or VGM. Shipper shall monitor its VGM on www.hapag-lloyd.com/en/my_shipments.html and shall notify Carrier promptly if VGM is not correct.

…"

Hapag-Lloyd antog Roland Spedition til at foreståopsamlingen af de tre containere i Pöggstall samt den efterfølgende jernbanetransport fra Wien til Hamburg. Af ordrebestilling af 7. april 2022 mellem Hapag-Lloyd og Roland Spedition vedrørende transporten fremgår blandt andet:

"…

Remarks

========== SHIPMENT: 39351472 ==========
Please note the following full pickup dates and trucker references:
Type Full Pickup Date Trucker Reference
45RT 212322
45RT 212052
45RT 212053
PLS DONT LEAVE CUSTOMERS PREMISES WITH AN UNSEALED CONTAINER(HIGH SEC.SEAL REQUIRED)
SOME CONTAINERS ON THIS WORK ORDER ARE TEMPERATURE CONTROLLED CONTAINERS. PLEASE CONFIRM TEMPERATURE SETTING

Routing-Information

Pick up
WIENCONT CONTAINER TERMINAL GMBH
FREUDENAUER HAFENSTRASSE 8-10
ZOLLFREIZONE
A-1020 WIEN
VAT No. ATU15387604
Opening time: MON-FRI from 06:00 to 19:30

To by TR SEE INDIVIDUAL CONTAINER.
NORDEX KAESEREI G.MBH
BADGASSE 24
A-3650 POEGGSTALL

To by TR Arrival Apr 12, 2022
WIENCONT CONTAINER TERMINAL GMBH
FREUDENAUER HAFENSTRASSE 8-10
ZOLLFREIZONE
A-1020 WIEN
Station: WIEN FREUDENAU HF CCT
VAT No. ATU15387604
Opening time: MON-FRI from 06:00 to 19:30

…

To by RA Cutoff Apr 14, 2022 22:00
HHLA CONTAINER-TERMINAL (CTA)
ALTENWERDER GMBH
AM BALLINKAI 1
D-21129 HAMBURG
Station: CTA
Rail Siding: HHL CTA
VAT No. DE203781628
Opening time: MON-FRI from 00:01 to 23:59
SAT from 00:01 to 14:30

…

Container-Information

CONTAINER 1

Cutoff: Apr 14, 2022 22:00
Container: 45RT 40'X9'6" REEFER CONTAINER
Pos. Date Apr 12, 2022 07:00
Cont. Gross: 24600.00 KGM VGM: N Cargo: 20000.00 KGM Tare: 4600.00 KGM
Temperature: +3.0 C

For Voyage: 285418 AL SAFAT To: NEW YORK, NY Departure Date: Apr 16, 2022
Pick up Ref.: 39351472
Shipment: 39351472-001

Packages	Cargo Description	Cargo Gross	DG
	CHEESE	20000.00 KGM	N

Total Colli: 0 Origin of Cargo: AUSTRIA

CONTAINER 2

Cutoff: Apr 14, 2022 22:00
Container: 45RT 40'X9'6" REEFER CONTAINER
Pos. Date Apr 12, 2022 09:00
Cont. Gross: 24600.00 KGM VGM: N Cargo: 20000.00 KGM Tare: 4600.00 KGM
Temperature: +3.0 C

For Voyage: 285418 AL SAFAT To: NEW YORK, NY Departure Date: Apr 16, 2022
Pick up Ref.: 39351472
Shipment: 39351472-002

Packages	Cargo Description	Cargo Gross	DG
	CHEESE	20000.00 KGM	N

Total Colli: 0 Origin of Cargo: AUSTRIA

CONTAINER 3

Cutoff: Apr 14, 2022 22:00
Container: 45RT 40'X9'6" REEFER CONTAINER
Pos. Date Apr 12, 2022 11:00
Cont. Gross: 24600.00 KGM VGM: N Cargo: 20000.00 KGM Tare: 4600.00 KGM
Temperature: +3.0 C

For Voyage: 285418 AL SAFAT To: NEW YORK, NY Departure Date: Apr 16, 2022
Pick up Ref.: 39351472

…"

Der blev i perioden fra den 6. april 2022 til den 27. maj 2022 foretaget flere opdateringer af bookingbekræftelsen mellem Hapag-Lloyd og ReeFresh. Af den niende opdatering af bookingbekræftelsen af 27. april 2022, hvor ændringerne er markeret med gult, fremgår blandt andet:

"…

Booking Confirmation - 9TH UPDATE Date of Issue: 27-Apr-2022 11:33:18

Our Reference: 39351472 Booking Date: 06-Apr-2022
Your Reference: 2203-10-0222 Contract No.: 13289350
BL/SWB No(s).: HLCUHAM2204BVKV3 HLCUHAM2204BVKW4 HLCUHAM2204BWOY6
Summary: 3x45RT ☐ DG ☒ Temp. ☐ OOG ☐ SOW
Export: FCL / Carrier's Haulage (Door) Import: FCL / Merchant's Haulage (CY)

FREIGHT FORWARDER
REEFRESH TRANSPORT & LOGISTICS GMBH
CARL-ZEISS-STR. 34
STUHR 28816 GERMANY
Reference: CPSU5147152

Export door positioning address(es)
NORDEX KAESEREI G.MBH
BADGASSE 24
A-3650 POEGGSTALL

Export terminal delivery address
HHLA CONTAINER-TERMINAL (CTA)
ALTENWERDER GMBH
AM BALLINKAI 1
D-21129 HAMBURG

From	To	By	ETD	ETA
POEGGSTALL (ATPOG)	HAMBURG (DEHAM)	Combined Rail		
HAMBURG CTA,ALTENWERDER (DEHAM)	NEW YORK, NY MAHER TERMINAL (USNYC)	Vessel TORRENTE DP Voyage: 285422 Voy. No: 005W IMO No: 9447914 Call Sign: A8VQ2 Flag: LIBERIA	03-May-2022 15:00	13-May-2022 00:01

…

Deadline	Location	Date / Time (local)	Required Action
Shipping instruction closing	HAMBURG (DEHAM)	28-Apr-2022 12:00	Provide your final BL/SWB instructions
VGM cut-off	HAMBURG (DEHAM)	29-Apr-2022 17:00	Provide verified container gross weight (VGM)
Reefer delivery cut-off	HAMBURG (DEHAM)	30-Apr-2022 14:00	Last possible delivery of reefer containers at the export terminal

Please send your shipping instruction to : doc.de@csd.hlag.com

Qty.	Type	SOW	Empty pos. date/time	Add. Info
1x	45RT	N	25-Apr-2022 - 07:00	TEMP.
Container No(s)	GESU 9502787			
Container Type	40' X 8' X 9'6" REEFER CONTAINER			
Commodity	Description: DAIRY PRODUCTS HS Code: 04 06 90 Gross Weight: 19598,4 KGM Outer Packing: 2208 CARTONS			
Temperature Details	Temperature: 3.0 C Special Atmosphere: NONE			
References	CULR - Customer Load Reference: 212052			
1x	45RT	N	25-Apr-2022 - 09:00	TEMP.
Container No(s)	CPSU 5147152			
Container Type	40' X 8' X 9'6" REEFER CONTAINER			
Commodity	Description: DAIRY PRODUCTS HS Code: 04 06 90 Gross Weight: 19526,4 KGM Outer Packing: 1920 CARTONS			
Temperature Details	Temperature: 3,0 C Special Atmosphere: NONE			
References	CULR - Customer Load Reference: 212321			
1x	45RT	N	25-Apr-2022 - 11:00	TEMP.
Container No(s)	HLBU 9598916			
Container Type	40' X 8' X 9'6" REEFER CONTAINER			
Commodity	Description: SHIPMENT OF 1 X 40 REEFER HS Code: 04 06 90 Gross Weight: 19526,4 KGM Outer Packing: 1920 CARTONS			
Temperature Details	Temperature: 3,0 C Special Atmosphere: NONE			
References	CULR - Customer Load Reference: 212322			

…"

Af e-mail af 2. maj 2022 sendt fra Conni Roskvist ved Nordex til Log Man fremgår blandt andet:

> "…
> **Subject:** Transport flow ønskes - incl. flow for strømtilslutning
> …
> Vi har behov for at få en beskrivelse af flowet fra containeren læsser i Pöggstall til den er fremme i udskibningshavnen.
>
> Det skal fremgå tydeligt, hvornår containeren er koblet til strøm.
> …"

Ved e-mail af 4. maj 2022 svarede Henrik Munch ved Log Man Conni Roskvist ved Nordex, idet der fremgår heraf blandt andet:

> "**Subject:** RE: Transport flow ønskes - incl. flow for strømtilslutning
> …
> Vi har efterhånden igennem mange år sendt containers fra Pöggstall til USA, vi har ad flere omgange evalueret processen sammen med jer, dvs. vi har opvejet de risici der er forbundet med Road+Rail versus all Road, Road+Rail metoden har været den foretrunkne fra jerer side, da omkostningerne til fortransport er noget lavere sammenlignet med all Road.
>
> Her under finder du den almindelige procedure fra lastestedet og frem til ankomt til afskibningshavnen, som er godkendt af Nordex Food A/S.
>
> Dag 1:
> Containeren laster i Pöggstall
> Der er non-active colling (uden gen-set) / containeren er ikke pre-cooled.

Dag 1:
Containeren indleveres efter oplastning til en container terminal i Østrig (Vienna/Enns) med henblik på videretransport med Rail/Bane til afskibningshavn (Hamburg/Bremerhaven).
Hvis containeren ikke afgår fra container terminalen indenfor et døgn tilsluttes den strøm.

Dag 2:
Containeren afgår typisk fra container terminalen i Østrig samme aften eler dagen efter.

Dag 3-4:
Containeren ankommer til afskibningshavnen hvor den tilsluttes strøm indtil afskibning/ombord lastning.

Transittiden fra afgang Container terminalen og frem afskibningshavnen varierer derfor fra 24-48 timer

De seneste uger har vi så desværre, på bagkant, konstateret at Hapag Lloyd's service har været forbundet med stor uregelmæssighed, deres tracking har ikke været opdateret, vi har derfor på daglig basis fulgt op på alle forsendelser, hvor vi har efterspurgt status opdateringer på vores igangværendde forsendelser, fx hvor de befinder sig, er de, eller har de været tilsluttet strøm, og i hvilke perioder.

Vi har indtil nu stort set ikke fået noget brugbar respons, som hos de fleste øvrige rederier oplever vi en høj grad af arrogance og mangel på ansvar, men vi formoder at den primære årsag til uregelmæssighederne skyldes de udfordinger og begrænsinger som alle i øjeblikket oplever i primært Hamburg, hvor havnen ikke er stand til at modtage det antal eksport containers som daglig ankommer til havnen.

Som nævnt, så forsøger vi på daglig basis at få status opdateringer på de ordrer som er lastet i Pöggstall men endnu ikke afskibet fra afskibningshavnen/Hamburg.

Det drejer sig om nedenstående ordrer, hvor den eksakte historik fra Hapag Lloyd endnu ikke er tilgængelig, dvs. informationerne herunder er ikke bekræftet af Hapag Lloyd, og vi har ej heller kendskab til hvorvidt eller **i** hvilket omfang containerne har været tilsluttet størm.

213076 - HLBU 925009-4
Lastedato Pöggstall: 22.04.2022
Indlevert container terminalen i Enns: 22.04.2022
Afgået fra Enns: 27.04.2022
Ankommet til Hamburg: 29.04.2022
ETD Hamburg: 04.05.2022 - iflg Happag lloyd er de på loadlisten i dag.

213071- HLXU 880020-7
Lastedato Pöggstall: 22.04.2022
Indlevert container terminalen i Enns: 22.04.2022
Afgået fra Enns: 02.05.2022
Ankommet til Hamburg: 03.05.2022
ETD Hamburg: 04.05.2022 - iflg Happag Lloyd er de på loadlisten i dag.

212322- GESU 950278-7
Lastedato Poggstall: 25.04.2022
Indlevert container terminalen i Vienna: 25.04.2022
Afgået fra Vienna: ukendt
Ankommet til Hamburg: ukendt ETD Hamburg: ukendt

212321- HLBU 959891-6
Lastedato Poggstall: 25.04.2022
lndlevert container terminalen i Vienna: 25.04.2022
Afgået fra Vienna: 27.04.2022
Ankommet til Hamburg: 04.05.2022
ETD Hamburg: 04.05.2022 - virker ikke realistisk hvis cont. er ankommer d.d.

212052- CPSU 514715-2
Lastedato Poggstall: 25.04.2022
lndlevert container terminalen i Vienna: 25.04.2022
Afgået fra Vienna: 27.04.2022
Ankommet til Hamburg: 04.05.2022
ETD Hamburg: 04.05.2022 – virker ikke realistisk hvis cont. er ankommer d.d

Det er beklageligt at vi endnu ikke kan frembringe konkrete informationer omkring det eksakte transportforløb fra lastested til afskibingshavn/om-bord lastning.

Vi hører gerne snarest, hvis vi skal forsøge at bremse nogle af ovenstående ordrer med henblik på inspektion af varerne
…"

Af e-mail af 5. maj 2022, kl. 13.47 fra Henrik Munch ved Log Man til Conni Roskvist ved Nordex fremgår blandt andet:

"…
Subject: Transport flow ønskes - incl. flow for strømtilslutning - 212322 - 212321- 212052
…
Vi har nu modtaget opdateringer fra Hapag Lloyd på de 3 ordrer til New York, det er dog uden detaljerede tracking informationer, alle 3 containers er ankommet til Hamburg i går/04.05.2022, hvor de blev tilsluttet strøm.

I perioden fra oplastning og frem til i går har de ifølge Hapag Lloyd desværre ikke været tilsluttet strøm på noget tidspunkt.

212322- GESU 950278-7
Lastedato Pöggstall: 25.04.2022
Indlevert container terminalen i Vienna: 25.04.2022
Afgået fra Vienna: ukendt
Ankommet til Hamburg: 04.05.2022
ETD Hamburg: 13.05.2022

212321- HLBU 959891-6
Lastedato Pöggstall: 25.04.2022
Indlevert container terminalen i Vienna: 25.04.2022
Afgået fra Vienna: 27.04.2022
Ankommet til Hamburg: 04.05.2022
ETD Hamburg: 13.05.2022

212052 - **CPSU 514715-2**
Lastedato Pöggstall: 25.04.2022
Indlevert container terminalen i Vienna: 25.04.2022
Afgået fra Vienna: 27.04.2022
Ankommet til Hamburg: 04.05.2022
ETD Hamburg: 13.05.2022

Vi afventer jeres tilbagemelding!
…"

Ved e-mail af 5. maj 2022, kl. 14.21 svarede Hanne Levin ved Nordex Henrik Munch ved Log Man, idet der heraf fremgår blandt andet:

"…
Subject: FW: Transport flow ønskes - incl. flow for strømtilslutning - NY 212322 - 212321- 212052
…
Kan forstå at de 3 containere ikke har været tilsluttet strøm fra oplastning 25-04-2022 til i går, den 04-05-2022, hvor de ankom til HAM.
Vi håber at der bliver survey på ordrene 213072-213075 tirsdag i næste uge.
Forventer at kunne bekræfte tidspunkt i dag.

Iflg. Aftale med vores eksport chef, Jan Norvin, må ovennævnte 3 containere IKKE sendes ud af HAM før vi har haft tid til at kigge på osten i ordrer 213072+213075.

Forhåbentlig vurderer vores folk i Pogstall at osten ser fin ud - og de øvrige containere kan sendes, som planlagt. Venligst bekræft at I holder containerne tilbage på ordrer 212322 - 212321- 212052.

Venligst bekræft at I holder containerne tilbage på ordrer 212322 - 212321- 212052.
MEN I **skal holde pladsen på skibet!**
…"

Af e-mail af 5. maj 2022, kl. 14.42 fra Henrik Munch ved Log Man til Marc Albrecht ved ReeFresh fremgår blandt andet:

"…
Betreff: SV: TOP URGENT - Nordex 212322 + 212321 + 212052 / 2203-10-0222
Priorität: Hoch
…
We informed Nordex accordingly and please note as follows:

The 3x40'HR are **not to be shipped** from Hamburg until Nordex confirm !!
Still please keep them on the vessel 'Palena' ETD 13.05.22 – until further!

Nordex will let us know what to do after the inspection of 2x40'HR next week in Pöggstall (213072+213075).
If the cheese are confirmed OK – then the 3x40'HR for NYC can and must be shipped on Palena.
…"

Ved e-mail 9. maj 2022, kl. 11.36 svarede Marc Albrecht ved ReeFresh Log Man, idet det fremgår heraf blandt andet:

"…
Emne: AW: TOP URGENT - Nordex 212322 + 212321 + 212052 / 2203-10-0222
…
the Palena will arrive tomorrow in Hamburg BUT until tomorrow we don't have a decision from you/Nordex regarding the other container.

So please let us know if we should go ahead or still wait until we have the info from you/Nordex.
…"

Ved e-mail af 9. maj 2022, kl. 11.48 svarede Log Man Marc Albrecht ved ReeFresh, idet det fremgår heraf blandt andet:

"…
Emne: SV: TOP URGENT - Nordex 212322 + 212321 + 212052 / 2203-10-0222
…
We need to wait for confirmation from Nordex ! Please do not ship until we/Nordex confirm!
…"

Ved e-mail af 9. maj 2022, kl. 12.51 anmodede Britt Jundberg ved Log Man Ree-Fresh om bekræftelse på e-mail sendt den 9. maj 2022, kl. 11.48. Af e-mail af 9. maj 2022, kl. 13.25, fra Marc Albrecht ved ReeFresh fremgår blandt andet:

> "…
> **Subject:** AW: TOP URGENT - Nordex 212322 + 212321 + 212052 / 2203-10-0222
>
> Confirmed
> …"

Hapag-Lloyd udarbejdede den 3. maj 2022 udkast til søfragtseddel nr. HLCUHAM220470701 og den 4. maj 2022 udkast til henholdsvis søfragtseddel HLCUHAM2204BVKV3 og søfragtseddel nr. HLCUHAM2204BVKW4. Søfragtsedlerne blev sendt til ReeFresh den 9. maj 2022.

Det fremgår af samtlige af udkastene til søfragtsedlerne blandt andet, at Hapag-Lloyd er angivet "Carrier", at Nordex er angivet som "Shipper", at Kradjian Import er angivet som "Consignee", samt at ReeFresh er angivet som "Forwarding Agent." Af alle udkastene til søfragtsedlerne fremgår videre blandt andet:

> "…
> RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "Total No. of Containers/ Packages received by the Carrier" for Carriage subject to all the terms and conditions hereof (INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable, to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable. In accepting this Sea Waybill the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms and conditions whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Sea Waybill by the Merchant.
> …"

Den første side af alle de pågældende udkast til søfragtsedler indeholdt Hapag-Lloyds vilkår "Sea Waybill · Terms and Conditions", der er fremlagt som sagens bilag IIP, og hvoraf fremgår blandt andet:

> "…
> **1. Definitions**
> …

"Merchant" includes the booking part, the shipper and consignee, holder of the Sea Waybill, the person to whom the data has been forwarded as provided for in clause 2 (2) and the receiver of the Goods.

…

8. Shipper-Packed Containers

If a Container has not been packed by or on behalf of the Carrier:

(1) The Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods caused by:

…

(c) the unsuitability or defective condition of the Container or the incorrect setting of any refrigeration controls or ventilation settings thereof, provided that, if the Container has been supplied by or on behalf of Carrier, this unsuitability or defective condition would have been apparent upon inspection by Merchant at or prior to the time when the container was packed; or

…

(3) With regard to temperature- or atmosphere-controlled Goods, Carrier shall be deemed to have fulfilled its obligations under the contract of Carriage and shall have no liability whatsoever if such Goods are carried in a range of plus or minus 2,5 degrees Celsius with regard to any temperature indicated on page 2 of this Sea Waybill. The term "apparent good order and condition" when used in this Sea Waybill with reference to the Goods which require refrigeration does not mean that the Goods when received were verified by Carrier as being at the temperature on page 2 of this Sea Waybill. Where a temperature is indicated Carrier undertakes that the Container supplied by the Carrier is equipped to maintain the temperature set by Merchant. Merchant remains responsible for the consequences of any temperature irregularities, including but not limited to the Goods being at a higher temperature upon loading into the Container than that required for the Carriage (hot stuffing), prior to receipt or after delivery by Carrier.

…

24. Law and jurisdiction

Except as otherwise provided specifically herein any claim, dispute, suit or proceeding arising under this Sea Waybill and/or the contract between Carrier and the booking party shall be governed by German law and determined exclusively in the Hamburg courts. Carrier shall have the option to file a suit at Merchant's place of business.

…"

Den 9. maj 2022 blev ordrebekræftelsen mellem Hapag-Lloyd og ReeFresh opdateret for tiende gang. Af ordrebekræftelsen, hvor ændringerne er markeret med gult, fremgår blandt andet:

"…



Booking Confirmation - 10TH UPDATE

Date of Issue: 09-May-2022 13:12:00

Our Reference:	39351472	Booking Date:	06-Apr-2022
Your Reference:	2203-10-0222	Contract No.:	13289350
BL/SWB No(s).:	HLCUHAM2204BVKV3, HLCUHAM2204BVKW4, HLCUHAM220470701		
Summary:	3x45RT	☐ DG ☒ Temp. ☐ OOG ☐ SOW	
Export:	FCL / Carrier's Haulage (Door)	Import:	FCL / Merchant's Haulage (CY)

…

From	To	By	ETD	ETA
POEGGSTALL (ATPOG)	HAMBURG (DEHAM)	Combined Rail		
HAMBURG CTA,ALTENWERDER (DEHAM)	NEW YORK, NY MAHER TERMINAL (USNYC)	Vessel TUBUL DP Voyage: 287812 Voy. No: 006W IMO No: 9447873 Call Sign: A8VP8 Flag: LIBERIA	18-May-2022 08:30	28-May-2022 17:30

…

Deadline	Location	Date / Time (local)	Required Action
Shipping instruction closing	HAMBURG (DEHAM)	12-May-2022 12:00	Provide your final BL/SWB instructions
VGM cut-off	HAMBURG (DEHAM)	14-May-2022 10:00	Provide verified container gross weight (VGM)
Reefer delivery cut-off	HAMBURG (DEHAM)	16-May-2022 22:30	Last possible delivery of reefer containers at the export terminal

…"

Af e-mail af 12. maj 2022, kl. 09.01 fra Hanne Levin Sørensen ved Nordex til Log Man fremgår følgende:

"…
Emne: Ansvarligholdelse Logman - NY 212322 - 212321 - 212052 - claim 138
…
Hej Henrik,
Som du lige skriver på mail her til morgen, er der risiko for at rederiet fraskriver sig alt ansvar for at dække omkostninger, hvis det ikke kan fastslås/bevises at varerne har taget skade af at stå 10 dage uden tilslutning af strøm. Så nu kører vi denne her sag den rigtige vej og jeg holder hermed Logman ansvarlig for alle omkostninger der måtte komme, som følge af den manglende strømtilslutning.

Jeg tager kontakt til vores forsikring for forhører mig, hvordan det videre forløb skal være.
Da ordrene endnu ikke er læsset ombord oceanskib i Hamburg, er der ikke udstedt fuldt sæt dokumenter - men jeg vedlægger kopi af følgende;
…"

Af e-mail af 12. maj 2022, kl. 13.26 fra Henrik Munch ved Log Man til Marc Albrecht ved ReeFresh fremgår blandt andet:

"…

Betreff: RE: TOP URGENT - Nordex 212322 + 212321 + 212052 / 2203-10-0222

…

Regrettable the shipper have requested all 3x40ft HR to be returned to original loading place in Pöggstall in order to perform a cargo survey.

Therefore we kindly ask you to advise options for returning & positioning the 3 x 40ft HR containers in Pöggstall accordingly.

…"

Af e-mail af 12. maj 2022, kl. 15.56 fra Marc Albrecht ved ReeFresh til Log Man svarede ReeFresh blandt andet:

"…

Subject: AW: TOP URGENT - Nordex 212322 + 212321 + 212052 / 2203-10-0222

…

we will get in touch with Hapag.

…"

Den 27. maj 2022 blev ordrebekræftelsen mellem Hapag-Lloyd og ReeFresh opdateret for ellevte gang. Af ordrebekræftelsen, hvor ændringerne er markeret med gult, fremgår blandt andet:

"…

Booking Confirmation - 11TH UPDATE Date of Issue: 27-May-2022 13:24:54

Our Reference:	39351472	Booking Date:	06-Apr-2022
Your Reference:	2203-10-0222	Local Booking Ref.:	1A
		Contract No.:	13289350
BL/SWB No(s).:	HLCUHAM2204BVKV3, HLCUHAM2204BVKW4, HLCUHAM220470701		
Summary:	3x45RT	☐ DG ☒ Temp. ☐ OOG ☐ SOW	
Export:	FCL / Carrier's Haulage (Door)	Import:	FCL / Merchant's Haulage (CY)

…

From	To	By	ETD	ETA
POEGGSTALL (ATPOG)	HAMBURG (DEHAM)	Combined Rail		
HAMBURG CTA,ALTENWERDER (DEHAM)	NEW YORK, NY MAHER TERMINAL (USNYC)	Vessel TUCAPEL DP Voyage: 287816 Voy. No: 005W IMO No: 9569970 Call Sign: A8VQ3 Flag: LIBERIA	03-Jun-2022 00:01	12-Jun-2022 08:00

…

Deadline	Location	Date / Time (local)	Required Action
Shipping instruction closing	HAMBURG (DEHAM)	30-May-2022 10:00	Provide your final BL/SWB instructions
VGM cut-off	HAMBURG (DEHAM)	31-May-2022 12:00	Provide verified container gross weight (VGM)
Reefer delivery cut-off	HAMBURG (DEHAM)	01-Jun-2022 14:00	Last possible delivery of reefer containers at the export terminal

…


Remarks

1A REEFERS WILL BE RELEASED AT CTA UPON CUST REQ DD 1805
TML HANDLING COST 280/REEFER

"re-booking ex (TUBUL):
container not on load list"

…"

Hapag-Lloyd udarbejdede den 3. juni 2022 søfragtsedlerne med nr. HLCUHAM220470701, nr. HLCUHAM2204BVKW4 og nr. HLCUHAM2204BVKV3. Alle søfragtsedlerne indeholdt på første side gengivelse af Hapag-Lloyds vilkår "Sea Waybill · Terms and Conditions", der er fremlagt som sagens bilag IIP. Søfragtsedlerne blev sendt til ReeFresh den 3. juni 2022. Af samtlige de tre søfragtsedler, der er udstedt den 3. juni 2022 vedrørende de tre containere, fremgår blandt andet:

"…
RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "Total No. of Containers/ Packages received by the Carrier" for Carriage subject to all the terms and conditions hereof (INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable, to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable. In accepting this Sea Waybill the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms and conditions whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Sea Waybill by the Merchant.

…
SHIPPED ON BOARD, DATE : 03.JUN.2022
PORT OF LOADING: HAMBURG, GERMANY VESSEL
NAME: TUCAPEL VOYAGE: 005W
FREIGHT PREPAID.
…"

Af e-mail af 7. juni 2022, kl. 12.23 fra Hanne Levin Sørensen ved Nordex til HDI Danmark fremgår blandt andet:

"…
Emne: SV: [EXTERNAL] Request for survey// Our Claim No. 01-654-00814-22-0 // Nordex claim 138 - orders 212322 - 212321 - 212052 – USA
…
We have just received following information from the forwarding agent, Logman;

"Man tror det næppe - men vi har netop faet oplyst at Hapag Lloyd, mod alle instrukser, har valgt at afskibe de 3 containers fra Hamburg til New York.

m/vTucapel
Etd. Hamburg 03.06.2022
Eta. New York 14.06.2022

Jeg ser umiddelbart nedentånde 2 scenarier, men foreslår at i foreligger den nye situation for jeres forsikring.

• Alle 3 containers returneres til Hamburg med henblik pa et cargo survey
• Der arrangeres et cargo survey i New York evt. i forbindelse med tømning af containerne hos kunden/modtager"
…"

Af e-mail af 7. juni 2022, kl. 13.02 fra Marc Albrecht ved ReeFresh til Log Man fremgår blandt andet:

"**Subject:** AW: TOP URGENT - Nordex 212322 + 212321 + 212052 / 2203-10-0222
…
As i told you on the phone – now Hapag shipped these 3 container.

They had strictly order NOT so ship and still released the container for us to pick up. I will send a "claim letter" to Hapag and please check with Nordex what we can do now.

Details:
Vessel: Tucapel
Ets HH: 03.06.22
Eta NYC: 12.06.22
…"

Der fremgår af e-mail af 8. juni 2022, kl. 16.51 fra Log Man til ReeFresh blandt andet:

"…
Subject: RE: TOP URGENT - Nordex 212322 + 212321 + 212052 / 2203-10-0222
…

As mentioned by your good selves we have requested all 3 containers to remain in Hamburg hence we hold you, on behalf of, Hapag Lloyd responsible for additional costs that may occur due to the fact that containers were shipped out to New York even though our instruction requested not to ship said containers.

After containers are discharged in New York Nordex Food will arrange a cargo survey locally in New York area therefore please do not release containers to the consignee or any other party without prior approval from LOG MAN.

If you have any knowledge about a cold store in New York that could handle the unloading & storage and accept a cargo survey during unloading I would be pleased to receive some information accordingly.
…"

Af e-mail af 15. juni 2022 fra ReeFresh til Log Man fremgår blandt andet:

"…
Hapag sen us this:
QUOTE
Dear Mr. Albrecht, egret to inform you that these 3x40'HC Reefer GESU 9502787 + CPSU 5147152 + HLBU 9598916 were shipped on MV Tucapel by mistake. Containers were on the loadlist of Tucapel as per booking confirmation recieved from our side and were not picked up before vessel arrival and loading. We apologize for the inconvenience caused.
…"

Af brev af 16. juni 2022 fra Hapag-Lloyd fremgår blandt andet:

"TO WHOM IT MAY CONCERN
…
Booking: 39351472
Hamburg to New York

Shipped on M/VTucapel sailing date 03.06.2022

Dear customer,
regret to inform you that these 3x40'HC Reefer GESU 9502787 + CPSU 5147152 + HLBU 9598916 were shipped on MV Tucapel by mistake. Containers were on the loadlist of Tucapel as per booking confirmation recieved from our side and were not picked up before vessel arrival and loading.
We apologize for the inconvenience caused.
…"

Af e-mail af 1. juli 2022, kl. 07.12 fra Nordex til Log Man fremgår blandt andet:

"…
Har I eller rederiet ikke nogle muligheder for at få varerne ind på et bonded warehouse?

Hvis alle muligheder er udtømt, bliver jeg nødt til at forhøre mig hos vores forsikring i dag?
…"

Ved e-mail af 1. juli 2022, kl. 09.44 svarede Log Man Nordex blandt andet:

"…
Alle muligheder er ved at være udtømte, hele infrastrukturen i USA er i knæ, jeg har rykket min sidste mulighed her til morgen – håber at høre fra dem i eftermiddag !
…"

Af e-mail af 1. juli 2022, kl. 09.49, sendt fra Hanne Levin Munch ved Nordex til HDI Danmark fremgår blandt andet:

"…
Iflg. Logman er alle muligheder for at få varerne ind på et bonded warehouse ved at være udtømte. De afventer svar fra en enkelt mulighed, som forhåbentlig vender tilbage i eftermiddag.
Hvad gør vi? Hvad gør Nordex Food?

Vores kunde skal ikke have varerne indfortoldet i sit navn og betale told og afgifter + varens pris, for varer der måske slet ikke er egnet til salg.
Med mindre vi kan lave en aftale om at vi får fuld dækning - og vores kunde kan købe varerne til halv pris. Det har de accepteret - og det er vores bedste bud på en løsning.
…"

Af e-mail af 6. juli 2022 fra Nordex til Raffi Kradjian ved Kradjian Import fremgår blandt andet:

"…
I should like if you will confirm to me, that you will be interested in taking the total of 5 x 40 FCL Piknik which have been taken out, as the containers were left without cooling under transport.

The products have been tested and the microbiology is ok in the cheese. However, we are not able to grant you 12 months guarantee on the shelf life.

Please confirm to me that you will be willing to accept this condition if we offer a special rebate of 40-50% rebate.

I need this in writing from you to give to the insurance company.
…"

Ved e-mail af 6. juli 2022 svarede Raffi Kradjian Nordex, hvoraf fremgår blandt andet:

> "…
> I agree and confirm that I will buy those 5 containers that were kept without refrigeration as long as the cheese is not spoiled, with 50% discounted price so that we sell them fast by reducing our price, in case the shelf life becomes much shorter once the product was not refrigerated.
> …"

Hapag-Lloyd opkrævede ved faktura af 19. juli 2022 Nordex demurrage vedrørende de tre containere. Det fremgår heraf, at den samlede opkrævning var på 37.977 USD.

Ved fakturaer udstedt den 21. juli 2022 med fakturanummer 518012, 518013 og 518003 fra Nordex til Kradjian Import fremgår, at den samlede pris for varerne blev nedsat til 116.072,64 USD.

Ved faktura af 25. juli 2022 opkrævede Kradjian Import et demurrage krav på 72.214 USD hos Nordex.

<u>Forhold vedrørende andre containere</u>
Det fremgår af en fremlagt oversigt over indgåede aftaler mellem sagens parter i 2022 blandt andet, at der under referencenummer 39423269 blev transporteret to containere fra Pöggstall til Los Angeles i perioden fra den 22. april 2022 til den 5. juni 2022.

Af risikoanalyse af 4. juli 2022 udarbejdet af Nordex, der ikke angår de i sagen omhandlede tre containere, men som vedrører en lignende transport af to containere, der skulle transporteres fra Pöggstall til Los Angeles, fremgår blandt andet:

> "…

Product:	White cheese in brine			
Issue	Root cause	Risk assessment	Corrective action	conclusion
A breach in cool chain of two containers for 10 days.	Two containers (19699kg) left by the transport company at terminal in Vienna 10 days (19.04.2022-29.04.2022) without power plug-inn. Both containers were sealed.	The pH and lactic acid level has not changed due to higher temperature. These two factors are controlling the risk of pathogens. So, no food safety risk has occurred. There is a slightly risk for an increasing growth of yeast if oxygen is present. The product has 12 month of shelf-life, the shelf-life validation is done up to 18 months.	Products from both containers must be checked organoleptic and microbiological by external lab to include pathogens. Also, the temperature should be check in different points of the container. A simulation test should be done with end of shelf-life products. The case should be documented in complaint system, so that the customer is informed.	The product does not pose any food safety risk, as the composition has not changed. The quality of the product is still intact according to the microbiological results of accredited laboratory and organoleptic assessment on site. The temperature checked on return, showed below 6°C on worst case points. Because of closed room and already chilled product the temperature inside the container could not increase. The result from the simulation test verify that the higher temperature does not have impact on the micro level and the food safety. The customer was informed through complain #124. **Released**

…"

Af surveyrapport af 18. juli 2022 udarbejdet på baggrund af undersøgelse af 10. maj 2022, og som relaterer sig til de to containere, der også var genstand for ovenstående risikoanalyse af 4. juli 2022, fremgår blandt andet:

"…

Reference	01-654-00755-22-7
Consignment	40 pallets of white cheese, 39,064.32 kg gross shipped in two 40' RF HC containers HLBU 917 662-8 / TTNU 843 189-3
Value	USD 156,015.36, CIF Los Angeles
Conveyance	By truck from Pöggstall (Austria) to Vienna Rail Station, Intended for transport by rail from Vienna to Hamburg and by vessel from Hamburg to Los Angeles under booking references 213072 #LA19 and 213075 LA #22
Loss date and place	29 April 2022 in Vienna
Survey date and place	10 May 2022 in Pöggstall

…

1 Initial situation

On 19 April 2022, Nordex A/S sold a consignment of white cheese to Kradjian Import Co Inc on basis CIF Los Angeles.

For transport from shipper´s warehouse in Pöggstall to Los Angeles, Nordex A/S contracted with the freight forwarder Log Man Aps, who subcontracted the transport with the carrier Hapag Lloyd AG.

As per the booking instructions, the cargo was to be carried with a temperature of +3.0°C during the transport.

On 19 April 2022, the consignment was loaded into the subject mentioned reefer containers which were subsequently delivered to the rail station in Vienna for further transport to Hamburg. In the following, the container were supposed to be shipped under the attached seaway bills to final destination Los Angeles.

On 29 April 2022, Nordex A/S was notified by the Log Man Aps that the containers had been left at the rail station in Vienna without electrical power during the period from 19 April 2022 to 29 April 2022.

It was therefore decided to return the containers to seller´s warehouse to arrange for an inspection of the cargo, instead of transporting the same to final destination.

Nordex A/S issued a notice of claim against Log Man Asp, holding them responsible for any damages to the cargo resulting from the lack of cooling the containers.

On 03 May 2022, we were notified about this matter by Nordex A/S and were requested to arrange for survey of the goods on behalf of the cargo underwriters HDI Denmark and to ascertain the extent and cause of any damages to the cargo.

Reportedly, the freight forwarder Log Man Asp and the ocean carrier Hapag Lloyd were invited to jointly inspect the cargo.

…

3.3 Damage

3.3.1 Container No. HLBU 917662-8

…

One tin was randomly chosen and opened for a thorough inspection and tasting of the product. Neither the consistency, nor the taste and appearance of the product did reveal any impairments. The brine did not show any discolorations.

…

3.3.2 Container No. TTNU 843 189-3

One tin was randomly chosen and opened for a thorough inspection and tasting of the product. Neither the consistency, nor the taste and appearance of the product did reveal any impairments. The brine did not show any discolorations.
The temperature on the pallets stowed in the middle of the trailer was recorded with +5.6°C, the temperature of the pallets and the front wall was recorded with +4.5°C.

…

5 Laboratory analysis

Following to the inspection of the goods by the attending surveyor, the Nordex Käserei Ges.m.b.H. arranged for a food analysis of the captioned products by the independent laboratory Eurofins.

On 04 July 2022, we have received the attached risk assessment report by Nordex Käserei Ges.m.b.H and were informed that the product does not pose any food safety risk. On this basis, the product was released.

…

7 Cause of damage

In the opinion of the surveyor both reefer containers had not been connected to power supply during transit while being in the custody of the carrier and further contracted parties, which however did not impact the quality of the products.

…"

Forklaringer
Der er under sagen afgivet forklaring af Henrik Much, Hanne Levin Sørensen og Raffi Kradjian.

Henrik Munch har forklaret blandt andet, at Log Man er en mindre speditionsvirksomhed, der blev startet op for ca. 13 år siden, og som i dag har 9 ansatte. Log Mans primære kerneområde er fødevaretransport og fødevarelogistik, herunder primært oversøiske transporter for danske og europæiske handelshuse.

En håndfuld af Log Mans kunder er meget identiske, da det drejer sig om transport af mejeriprodukter. Hovedparten af det, som Log Man står for at transportere, transporteres med reefer/køle-containere, idet nogle af transporterne også sker med dry-containere. Log Mans normale kunderelationer består i, at der indgås et partnerskab med kunden, og at alt in-house transport outsources til Log Man.

Nordex er ikke en af Log Mands store kunder. Samarbejdet med Nordex ligger uden for det koncept, som Log Man normalt har med sine kunderelationer. Nordex er en lidt mere atypisk kunde, da Nordex sender et udbud ud hver fjerde måned, hvor man har mulighed for at byde ind på forretningen, som man så varetager i fire måneder. Aftaler med Nordex indgås derfor for fire måneder ad gangen, og aftalerne mellem Log Man og Nordex indgås altid på standardvilkår. Log Man og Nordex forhandler ikke de særvilkår, der fremgår af NSAB 2015, og der forhandles heller ikke særlige værnetingsbestemmelser.

De sidste 2 år har Log Man fået tildelt Nordex' transport fra Østrig til USA, og der er blevet sendt mellem 2-4 containere af sted om ugen, når det har gået stærkt. I perioder har der været kun været 2 containere.

De tre bookingbekræftelser af 12. april 2022 ligner de sædvanlige bookingbekræftelser, som sendes fra Log Man til Nordex. Da Log Man den 12. april 2022 bekræftede bookingen over for Nordex, var det hele aftalt og på plads med ReeFresh i forhold til transporten.

Under feltet »Pre-Carriage / Haulage« i bookingbekræftelserne af 12. april 2022 kan der både stå med Gen-Set og uden Gen-Set. Som han forstår bookingbekræftelserne af 12. april 2022, skulle fortransporten foretages uden aktiv køling, og søtransporten skulle foretages med aktiv køling. Det var under alle omstændigheder slet ikke muligt at få aktiv køling på fortransporten, da fortransporten ifølge bookingbekræftelserne skulle ske via jernbane. »Loading date & time« er den dato og det tidspunkt, hvor godset skulle lastes i Østrig, og denne dato ligger altid fast. De andre tidspunkter i bookingbekræftelsen – »Port of Loading« og »Port of discharge« – vil altid være estimerede datoer, da der kan være forsinkelser ved søtransport. Når det er anført ud fra »Port of Loading», »ETD: 30.04.2022«, er det derfor den forventede dato, som skibet skulle sejle fra Hamborg. Når det ud fra »Transport document« er anført, at transportdokumentet er »Seaway bill«, så svarer det til de søfragtsedler, som Hapag-Lloyd har udarbejdet. Ved transporter til USA vil transportdokumentet sædvanligvis være en søfragtseddel.

Når han i sin e-mail i 4. maj 2022 til Nordex skriver »Road+Rail«, forstås der herved, at man først kører containerne med vogn fra terminalen i Østrig ud til kunden, hvor containerne fyldes. Herefter kører man containerne tilbage til terminalen i Østrig, hvorefter containeren bliver læsset på et tog, som transporterer containeren til Hamborg, hvor containeren bliver læsset af ude på havnen. Ved »all Road« forstås, at transporten kun foretages ved landevejstransport.

Når han skriver i sin e-mail af 4. maj 2022 til Nordex, at Log Man og Nordex ad flere omgange har evalueret processen, er det fordi, at Log Man og Nordex har arbejdet sammen i flere år. Der har i denne periode har været en håndfuld epi-

soder, hvor jernbanen af forskellige årsager har holdt stille i et par dage, hvor containerne derfor ikke har været tilsluttet strøm. Log Man har derfor drøftet risikoen ved at anvende jernbanetransport med Nordex.

Den øgede risiko ved jernbanetransport består i f.eks., at toget holder stille eller bliver forsinket, og at containerne ikke bliver sluttet til strøm i den periode, hvor de er på toget, eller at containerne ikke kan komme ind på havnen, fordi der er for meget pres på havnen, hvilket var tilfældet blandt andet under Covid-19.

Risikoen ved at anvende metoden »Road+Rail« er derfor større end ved »all Road«, men prisen på »Road+Rail« er 10-15 % lavere end »all Road«, og det har Log Man også skitseret ud for Nordex. Landevejstransport er dyr i forhold til togtransport, da man kan eliminere mange af de risici, der er ved »Road+Rail«, ved at vælge »all Road«. Hvis man vælger »all-Road«, så kan man f.eks. sende en ny vogn ud og hente containeren, hvis den anden vogn er gået i stykker. Det kan man ikke, når man anvender jernbanetransport, da man ikke kan problemløse, når containeren først er på toget.

Log Man fremlægger altid begge løsninger for en kunde, herunder Nordex, og »Road+Rail« har altid været den fortrukne løsning for Nordex, da »all Road« er dyrere.

Formålet med hans e-mail af 4. maj 2022 til Nordex var at bistå Connie, der var ny logistikmedarbejder ved Nordex. Udfordringen ved at arbejde med Nordex har været, at der løbende er kommet nye logistikmedarbejdere i Nordex, som ikke kender historikken bag transporterne, og Log Man har derfor løbende skullet opsummere processen for de nye medarbejdere. E-mailen indeholder ikke et yderligere løfte eller en aftale, da formålet med e-mailen alene var at ridse processen og forløbet op. Det var vigtigt for ham at skitsere for Nordex, at der under forløbet ikke er mulighed for at problemløse, og at Log Man har været afhængigt af rederiet.

Det har været praksis, at hvis en container ikke kunne komme afsted fra terminalen i Østrig, kontaktede Log Man rederiet og anmodede om at få containeren tilsluttet strøm. Det er afgørende for Log Man at sikre, at containeren tilsluttes strøm, hvis den ikke er kommet af sted på den planlagte dag.

Log Man tjekker derfor altid og regelmæssigt, om containerne er kommet af sted som planlagt. Udfordringen i den konkrete sag har været, at man forsøgte at række ud til Hapag-Lloyd i mange dage, uden at det har været muligt at få kontakt til Hapag-Lloyd, som ikke har svaret på henvendelser. Log Man kunne ikke engang få at vide, om containerne stod i Østrig eller ej.

Af de fem containere, som han refererer til i sin e-mail af 4. maj 2022 til Nordex, er de tre sidste containere (GESU 950278-7, HLBU 959891-6 og CPSU 514715-2), de tre containere, der er genstanden for nærværende sag. De to førstnævnte containere (HLBU 925009-4 og HLXU 880020-7) er sendt af sted nogenlunde samtidig, som de tre andre containerne, og har været igennem nogenlunde samme forløb. Han mener, at de to containere (HLBU 925009-4 og HLXU 880020-7) blev sendt til LA, og han har ikke hørt noget om, hvorvidt der skulle have været problemer eller lignende med de to containere. De to containere, der er sendt til LA, er ikke de samme, som de to containere, der blev sendt retur til Pöggstall. Der var i alt 7 containere, som skulle sendes til USA, hvoraf to blev sendt retur til Pöggstall, to blev sendt til LA, og de tre sidste, der er genstanden for nærværende sag, blev sendt til New York.

Når han i sin e-mail til Nordex af 5. maj 2022 skriver, at de tre containerne ikke har været tilsluttet strøm i perioden fra oplastning, mener han i perioden fra containerne blev læsset i Pöggstall.

ReeFresh er Log Mans samarbejdspartner i Tyskland. Log Man har tidligere selv drevet det hele i Tyskland, men det har gennem de seneste 5-6 år været meget svært for Log Man at komme i kontakt med rederierne og blive prioriteret i forhold til transporter. Log Man har derfor i dag tre samarbejdspartnere i Tyskland, herunder ReeFresh. Log Man kender til rederierne, og der kan derfor godt være nogle rederier, som man ikke ønsker at anvende i forbindelse med transporterne.

Han har tidligere selv booket containere direkte ved rederierne, herunder Hapag-Lloyd. Når man i almindelighed indgår aftaler direkte med rederierne om booking af containere, foregår det ved, at man laver en forespørgsel til rederiet, som sender et fragttilbud tilbage. Man booker sig herefter ind på fragttilbuddet fra rederiet med de betingelser, der fremgår heraf. Betingelserne bliver ikke forhandlet, da der er tale om standardbetingelser. Han er bekendt med Hapag-Lloyds standardvilkår, der fremgår af sagens bilag IIP, og som i almindelighed fremgår af konnossementer. Han har set søfragtsedler udstedt af Hapag-Lloyd, som ligner dem, der fremgår af nærværende sag, og der er ikke noget usædvanligt ved dem.

Når Log Man får en ordre fra en kunde, bookes containerne ved ReeFresh som en spotaftale. Når det er ReeFresh, der har indgået kontrakten med Hapag-Lloyd, har Log Man ikke nogen direkte kontakt med Hapag-Lloyd, da Log Man ikke vil blande sig i forholdet mellem ReeFresh og Hapag-Lloyd, da det blot ville forvirre.

Det er ReeFresh, der booker ved Hapag-Lloyd på vegne af Log Man, og Log Man har derfor ikke ret til at kontakte Hapag-Lloyd og har ej heller nogen in-

struktionsbeføjelse over for Hapag-Lloyd, da det alene er ReeFresh som bookingparty, som har ret hertil. ReeFresh sørger for at holde Log Man opdateret om de bookinger, der er foretaget, og Log Man får derfor ikke informationer direkte fra Hapag-Lloyd. Log Man har derfor heller ikke i nærværende sag modtaget noget direkte fra Hapag-Lloyd.

Når der skal udarbejdes søfragtsedler, sender Log Man en instruktion til ReeFresh om, hvordan de pågældende søfragtsedler skal se ud. ReeFresh videre-kommunikerer dette til Hapag-Lloyd, der udarbejder søfragtsedlerne. Herefter sendes udkast til søfragtsedlerne retur til Log Man via ReeFresh, som Log Man sender så videre til kunden, som godkender dem. Udkast til søfragtsedler kører derfor ofte lidt frem og tilbage, indtil de er godkendt.

Da Nordex anmodede Log Man om, at de tre containere i sagen ikke skulle afskibes, sendte Log Man straks en skriftlig instruks til ReeFresh om dette. Som han husker det, blev der sendt to e-mails fra Log Man for at bekræfte, at ReeFresh havde modtaget instruksen. ReeFresh bekræftede over for Log Man, at ReeFresh havde modtaget instruksen om ikke at afskibe containerne, samt at instruksen var blevet videresendt til Hapag-Lloyd.

Han har ikke haft grundlag for at betvivle, at instruksen var nået frem til Hapag-Lloyd, da ReeFresh også har bekræftet dette over for Log Man. Hapag-Lloyd undskyldte også efterfølgende, at containerne var blevet sendt af sted ved en fejl, så han formoder, at Hapag-Lloyd har haft et eller andet i deres system.

Da Nordex var blevet bekendt med, at der kunne være sket skade på varerne i de tre containere, var containerne allerede ankommet i Hamborg. Log Man og Nordex blev derfor enige om, at der skulle laves et survey i Hamborg. Formålet var at undersøge, om varerne havde taget skade som følge af, at containerne ikke havde været tilsluttet strøm. Hvis varerne ikke havde taget skade, formoder han, at varerne ville blive sendt af sted til New York. De nåede dog ikke at foretage en undersøgelse af varerne, da Hapag-Lloyd mod instruks sendte containerne af sted.

Han har ikke set nogen steder, at Nordex har anmodet om en ophævelse af transportaftalen, da det eneste, Nordex anmodede om, var, at containerne ikke skulle afskibes, indtil det havde været muligt at undersøge varerne i containerne.

Inden godset nåede frem til New York, havde man tid til at undersøge, hvad der skulle ske, når godset ankom til New York. Han oplevede det sådan, at der i den periode var en forhandling mellem Nordex og Nordex' kunde om, hvorvidt kunden skulle tage godset ind. Log Man kunne ikke bestemme, om godset

skulle indfortoldes, eller hvor der skulle laves en survey, da det alene er noget, som ladningsejer eller godsejer ville kunne beslutte.

Et bonded warehouse er et frysehus, der har et toldoplag, dvs. at man kan få lov til at tage vare ind uden at fortolde dem og f.eks. reeksportere dem, uden at der betales told. Formålet med et bonded warehouse er at fastfryse tolden, inden man finder ud af, om varerne skal ind på markedet. Udfordringen med tolden er, at når man først har betalt den, kan man ikke kan få det tilbage.

I nærværende sag kunne et bonded warehouse anvendes på den måde, at man i stedet for at sende containerne retur fra New York til Pöggstall, som ville tage 4-6 uger, kunne man foretage en survey i et bonded warehouse i New York. Log Man foreslog derfor Nordex, at de tre containere skulle placeres på et bonded warehouse. Udfordringen var dog, at der ikke var muligt at finde et ledigt bonded warehouse, da alt var fuldt booket. Log Man havde to lokale undersøgere på, som ikke kunne finde noget. Derfor foreslog Log Man, at Nordex' kunde tog varerne ind, og at man herefter lavede en survey for at finde ud af, om der var noget galt med varerne. Det, som Log Man kiggede på, var godsets sikkerhed, og hvordan omkostningerne ville akkumulere, hvis man skulle sende det retur for at foretage surveyen uden at være sikker på, at der overhovedet var noget galt med godset. Der var ikke noget regulativt til hinder for, at man indfortoldede godset og lavede en survey. Godset kunne derfor godt have været indfortoldet i perioden juni 2022.

Log Man havde foreslået, at der skulle laves en besigtigelse af godset efter, at det var blevet indfortoldet, men han er ikke bekendt med, at der er lavet en besigtigelse eller survey af godset. Han ved ikke, hvad der skete med godset efter, det blev indfortoldet, men han formoder, at det er blevet solgt på markedet. Log Man slap godset, da det blev taget ind på Kradjians lager. Det sidste han hører, er derfor, at containerne var blevet frigivet til Kradjian.

Log Man reklamerede ikke over for Hapag-Lloyd i forbindelse med, at Log Man modtog reklamationen fra Nordex.

Hanne Levin Sørensen har forklaret blandt andet, at hun er udlært speditør. Hun startede som speditør i 1989 og arbejdede som speditør i 16 år, hvor hun var beskæftiget med både med vej-, sø- og lufttransport.

På et tidspunkt ville hun gerne prøve noget andet, og hun har derfor de sidste 19 år beskæftiget sig med transport af fødevarer på køl, både i form af import og eksport.

Hun har arbejdet ved Nordex i ca. 7 år. I de første 4 år var hun ansat som assistent, hvor hun assisterede containerafdelingen og håndterede ordrer til blandt

andet Mellemøsten, Oceanien og Fjernøsten. Efterfølgende sad hun med søtransport. Sideløbende med hendes arbejde ved Nordex har hun taget en akademiuddannelsen i international transport og logistik, som hun blev færdig med i 2020. For ca. 2,5 år fik hun jobbet som transportmanager, da den tidligere transportmanager gik på pension. Hun sidder derfor fortsat med claims i forhold til søtransport, men også alle claims i forhold til andre transporter, ligesom hun har ansvaret for at forhandle Nordex' fragtrater. Det, at hun har skiftet stilling inden for Nordex, har ikke nogen sammenhæng med den nærværende sag.

Nordex producerer hvid ost, som bliver eksporteret til i omegnen af 70 lande. Nordex har tre mejerier, der er beliggende i henholdsvis Nørager i Danmark, Pöggstall i Østrig og Campulung i Rumænien.

Den ost, som Nordex sælger til Kradjian Import i USA, bliver produceret på mejeriet i Pöggstall i Østrig, og osten skal derfor transporteres fra Østrig til USA.

Nordex har samarbejdet med Kradjian Import gennem de sidste 20 år, og der bliver sendt i omegnen af 120-150 containere om året fra Danmark og Østrig til USA. Kradjian Import er en stor kunde i USA, og Nordex har ikke andre kunder i USA. Hun er ikke bekendt med, hvorvidt der er indgået en eksklusivaftale mellem Nordex og Kradjian.

Normalt foregår forløbet ved Log Man med transport af ost fra Nordex til Kradjian Import således, at containerne bliver booket hos Log Man. Containerne bliver herefter lastet, fortoldet og lukket i Pöggstall, hvorefter containerne bliver kørt til en terminal i Wien og bliver transporteret med jernbane til Hamborg, hvor containerne afskibes.

Ifølge den praksis og aftale, som Nordex har med Log Man, bliver containerne læsset i Pöggstall om morgenen og ankommer til terminalen i Wien ved middagstid. Hvis containerne ikke går videre med jernbanetransport samme dag, bliver containerne almindeligvis tilsluttet strøm. Hvis containeren går videre med jernbanetransport samme dag, som containeren ankommer til terminalen, bliver containeren først tilsluttet strøm på terminalen i Hamborg, hvilket normalt sker næste morgen. Containerne er derfor maksimalt uden strøm én dag til halvanden.

Nordex' kvalitetsafdeling har på baggrund af en analyse foretaget i november 2021 vurderet, at Nordex' produkter kan holde sig én til halvanden dag uden strøm. Analysen blev foretaget på baggrund af en test, hvor Nordex læssede en kølecontainer på mejeriet i Nørager, som blev kørt uden Gen-Set til Aalborg. Containeren stod herefter i 24 timer, og temperaturen uden for var på 21 gra-

der. Da man foretog målinger af osten efter de 24 timer, var temperaturen i osten steget ca. 2 grader, og var derfor på 5 grader.

Nordex anvender normalt speditører i forbindelse med transporten af ost til USA, dels fordi Nordex ikke vil låse sig fast til et bestemt rederi, hvis der skulle opstå problemer, dels fordi speditører, som følge af de mængder de transporterer, kan købe nogle bedre fragtrater.

Det er Connie Roskvist ved Nordex, der har foretaget bookingen af transporten ved Log Man i den konkrete sag med de tre containere. Hun kom først selv ind i sagen i det øjeblik, at det var gået galt.

Hun mener, at hun har set bookingbekræftelserne af 12. april 2022, som Log Man sender til Nordex. Når det fremgår af bookingbekræftelserne, at transportdokumentet er søfragtseddel, så indebærer det, at modtager ikke skal have en original Bill of Landing for at få varerne udleveret. Funktionen med en søfragtseddel er at være et fragtbrev, der skal dokumentere, hvilke varer der er blevet sendt af sted.

Det er helt sædvanligt, når der skal transporteres gods ud af Østrig, at godset transporteres med jernbane først og så med skib. Når man booker en transport ved en speditør, ved man ikke, hvem der skal udføre transporterne. Nordex var dog ikke overraskede over, at det var Hapag-Lloyd, der skulle stå for transporten af containerne. Nordex har ikke haft nogen direkte kontakt til ReeFresh eller Hapag-Lloyd i forbindelse med transporterne.

Hun mener ikke, at Nordex modtager bookingbekræftelserne for undertransportørerne, og hun har ikke set den bookingbekræftelse, som Hapag-Lloyd har sendt til ReeFresh den 6. april 2022.

Når Nordex booker ved Log Man, får Nordex oplysninger om blandt andet, hvilke skib varerne skal sendes med. Hun mener også, at Nordex modtager udkast af søfragtsedlerne, så Nordex kan sikre sig, at der ikke ved en fejl f.eks. er skrevet den forkerte temperatur eller lignende. Det er normalt, at man har mulighed for at kommentere på søfragtsedlerne, inden de endelige søfragtsedler bliver udstedt. Hvis der er fejl eller andet, der skal rettes i søfragtsedlerne, kommunikerer Nordex det til Log Man.

Nordex blev klar over, at der var noget galt med transporten af de tre containere, da Log Man den 5. maj 2022 informerede Nordex om, at containerne ikke havde været tilsluttet strøm i 10 døgn. Containerne havde derfor været uden strøm i 6-7 dage mere, end Nordex havde forventet. Da Nordex får beskeden herom, informerer Nordex Log Man om, at containerne ikke må blive sendt til

New York, ligesom Nordex anmoder Log Man om, at Log Man skal give Hapag-Lloyd besked herom.

Nordex går herefter i gang med at undersøge, hvad man skal foretage sig. For at kunne sende fødevarer til USA, skal varerne have et sundhedscertifikat, idet myndighederne i USA ellers ikke vil acceptere, at varerne kommer ind i landet.

Da Nordex bliver bekendt med, at containerne har været uden strøm, kontakter Nordex de østrigske veterinærmyndigheder, der har udstedt de tidligere sundhedscertifikater i forhold til ostene i de tre containere. De østrigske veterinærmyndigheder oplyser i denne forbindelse Nordex om, at et sundhedscertifikat kun kan udstedes i det samme område som tidligere, hvilket i nærværende sag vil være Pöggstall. Efter noget korrespondance mellem Nordex og Log Man, foreslår Log Man, at man kunne få varerne ind på et toldoplag i Hamborg frihavn, hvor der kunne blive foretaget en survey og udstedt et nyt sundhedscertifikat. Dette går Nordex med til.

Det ender dog ikke med, at der bliver foretaget en survey i Hamborg, da Log Man lige pludselig informerer Nordex om, at containerne er blevet sendt til New York. Nordex går herefter i gang med at undersøge, hvad Nordex kan gøre, når containerne ankommer til New York. Der er i den forbindelse dialog mellem Nordex, Log Man og en surveyer ovre i New York om, hvordan man får varerne ind, og hvor undersøgelsen skal foregå.

Det er alene en teoretisk mulighed at sende containerne tilbage til Østrig fra New York. Hun har tidligere haft claims, hvor fødevarer har været ude i internationalt farvand, og det er hendes erfaring, at det er håbløst at få dem ind igen, da der har været flere eksempler, hvor det ikke er lykkedes, og hvor det har været vanvittigt dyrt.

Nordex anbefaler Kradjian Import, at varerne kan komme ind på et toldoplag i New York, så Kradjian Import ikke skal betale told, moms og afgifter for varer, som Kradjian Import muligvis slet ikke skal have. Det viser sig dog, at der ikke er plads på toldoplagene i New York. Både Log Man, Kradjian Import og surveyerne undersøger, om der er ledige toldoplag.

Kradjian Import accepterede den 14. juni 2022, at alle tre containere ville kunne sendes til Kradjian Imports kølelager, som er et offentligt kølehus. Kradjian Import accepterede alene at tage imod godset og betale tolden for at komme videre i sagen. Godset blev først sendt til Kradjian Imports lager efter, at bjærgningssalget var foretaget, og godset blev ikke stoppet i tolden eller af myndighederne.

Kradjian modtager et demurragekrav fra Hapag-Lloyd, og det er ikke muligt at få containerne ud til et toldoplag eller få lavet en survey, før demurragekravet er betalt. Til at starte med siger Nordex, at hverken Kradjian Import eller Nordex skal betale kravet, da det er Hapag-Lloyds fejl, at containerne er blevet sendt af sted til New York. Log Man forsøger derfor at få Hapag-Lloyd til at give afkald på demurragekrav.

De ender dog med at betale demurragekravet for at komme videre og få varerne ind. Efter Nordex betalte den første opkrævning på demurrage af 19. juli 2022, kunne man principielt få containerne frigivet, men der var en hel masse korrespondance om, hvorvidt der var betalt eller ej, og der blev i denne sammenhæng ved med at løbe dage på. Herefter kom den efterfølgende demurrageopkrævning af 25. juli 2022, som Kradjian Import betalte.

Der var små muligheder for at lave et bjærgningssalg. Det var ikke muligt at returnere varerne til Østrig, men der var den mulighed, at Kradjian Import accepterede varerne uden garanti og uden test af varerne mod en rabat på 50 % af den oprindelige salgspris.

Den ost, der blev solgt til Kradjian Import, er en private label ost, hvilket indebærer, at osten ikke kan sælges til andre kunder, da det er Kradjian Imports emballage, der er på osten. "Picnic" er Kradjian Imports mærke, men hun er ikke bekendt med, hvorvidt der foreligger en varemærkeregistrering af mærket. Hun var ikke selv inde over forhandlingerne med Kradjian Import om bjærgningssalget, da det var noget, Nordex' salgsafdeling stod for.

Hvis Kradjian Import ikke ville acceptere at tage varerne ind, ville Nordex skulle undersøge, om varerne skulle destrueres, og hvordan dette i givet fald skulle foregå. Kradjian Import havde den mulighed, at de ville kunne have sagt til Nordex, at Nordex skulle producere tre nye containere med ost med fuld garanti og holdbarhed og sende disse til New York. Nordex havde derfor ikke så mange muligheder for at begrænse tabet.

Der var fem containere, der blev solgt i bjærgningssalget mellem Nordex og Kradjian Import, henholdsvis de to, som blev sendt retur til Pöggstall, og de tre, som blev sendt til New York.

Hun mener, at det var Kradjian Import, der forslog, at der skulle være en rabat på 50 %. Hun er ikke bekendt med, hvorvidt der er anden og mere korrespondance om bjærgningssalget relateret til de tre containere end de af Jan Norvin til Kradjian Import sendte e-mails af 6. juli 2022. Hun fik for det meste mundtlige overleveringer om, hvad der var sket i salgsafdelingen, der stod for bjærgningssalget.

Hun mener, at der blev talt om et bjærgningssalg tidligere i forløbet end den 6. juli 2022 for at undgå omkostninger og komme hurtigt videre. Det kan godt være, at det er blevet foreslået til Kradjian Import inden den e-mail af 1. juli 2022, som hun sendte til Log Man, at Kradjian Import ville kunne købe varerne til halv pris, men hun kender ikke det specifikke tidspunkt, hvor aftalen om bjærgningssalget blev indgået.

Hun har sandsynligvis set Nordex' risikoanalyse af 4. juli 2022 vedrørende de to containere, der blev sendt retur til Pöggstall. Hun ved ikke, om hun har set risikoanalysen, før bjærgningssalget blev gennemført. Hun er ikke bekendt med, om Kradjian Import har set Nordex' risikoanalyse af 4. juli 2022, før der blev indgået aftale om bjærgningssalg, da det ikke er hende selv, der har haft kontakten med Kradjian Import.

Hun har set den surveyrapport af 18. juli 2022, som blev udarbejdet på baggrund af undersøgelser af 10. maj 2022 af de to containere, der blev sendt retur til Pöggstall. Hun ved ikke, hvornår hun blev bekendt med oplysningerne i surveyrapporten. Hun ved heller ikke, om Kradjian er blevet præsenteret for eventuelle foreløbige oplysninger om indholdet af surveyrapporten før bjærgningssalget, da hun ikke selv havde dialogen med Kradjian Import.

Man undersøger ost ved laboratorietest, og der ikke noget, der forhindrer i, at man kan lave sådanne test ud over udløbsdatoen, da ost er et organisk materiale. Hun kender dog ikke det tekniske i, hvordan man undersøger, om ost har taget skade.

Hun ved ikke, hvad der er sket med de to containere, der blev sendt til LA, og som der ikke er kommet claims på. Der har kun været fem containere, hvor de har modtaget claims.

Nordex har ikke reklameret direkte over for Hapag-Lloyd.

Raffi Kradjian har forklaret blandt andet, at han er en forretningsmand, som importerer og distribuerer fødevareprodukter i USA, hvilket han har gjort de sidste 44 år. Han er en stor spiller i USA inden for fødevareprodukter fra Mellemøsten og Middelhavsområdet.

Kradjian Import er hans selskab, og det er gennem dette selskab, at han importerer fødevarer fra EU og Mellemøsten, der videredistribueres til forretninger i USA og Canada. Kradjian Imports kunder er mindre og mellemstore forretninger i USA. Costco er én af Kradjian Imports kunder, men omkring 80 % af Kradjian Imports kunder er mindre forretninger.

Han har handlet med Nordex fra tid til anden siden 1986. Siden 2000 har samarbejdet med Nordex været mere fast, og produkterne fra Nordex har været populære. Picnic-osten er det mest populære produkt, Kradjian Import køber fra Nordex. Kradjian Import har en eksklusivaftale med Nordex, og Nordex kan derfor ikke sælge til andre kunder i USA.

Nordex informerede ham om, at der var tre containere i Hamborg, som havde stået uden køl i ni dage. Han informerede på denne baggrund Nordex om, at han ikke ønskede at modtage produkterne, og at Nordex måtte tage produkterne tilbage og undersøge, om produkterne var ok. Lige pludselig blev produkterne sendt til USA uden hans tilladelse, og uden at han havde accepteret det.

Da containerne var på vej til USA, undersøgte de mulighederne for at få containerne ind på et bonded warehouse, så produkterne kunne blive undersøgt. De forsøgte at kontakte forskellige bonded warehouses, men der var ingen af de steder, som de kontaktede, som havde plads til containerne. De brugte flere uger på at undersøge forskellige bonded warehouses. Demurragekravet blev højere dag for dag, og omkostningerne steg med omkring 1.000 dollars pr. dag, hvor containerne stod på havnen.

Da det ikke lykkedes at finde et bonded warehouse, og da demurragekravet bare steg og steg, endte de med at bringe containerne til Kradjian Imports eget varehus. Han mener ikke, at der var noget til hinder for, at der blevet lavet en survey efter, at produkterne blev fragtet til Kradjian Imports eget varehus, men han kan ikke huske, hvorfor der ikke blev foretaget en survey.

Da containerne ankom til Kradjian Imports eget varehus, tjekkede de produkterne, og de fandt ud af, at osten havde mistet sin tekstur, samt at smagen var ok, men en lille smule ved siden af (”off”). Det største problem var teksturen, da osten var blevet blødere og havde mistet sin vægt, som følge af at vandet var drevet ud af osten. Dette er normalt, når ost ikke bliver opbevaret under korrekte temperaturer. Osten var ikke farligt at indtage for mennesker.

Kradjian Import blev tilbudt at købe osten mod et nedslag på 50 % i prisen. Kradjian Import tog imod tilbuddet om nedslaget på 50 % og accepterede at købe osten blandt andet som følge af Kradjian Imports gode og langvarige forhold til Nordex. Man bliver nødt til at hjælpe hinanden i sådanne situation. Han vurderede selv, at nedslaget på 50 % var acceptabelt efter omstændighederne, da osten ikke fuldstændig var ødelagt, men den var anderledes i forhold til tekstur, vægt og smag. Han mente, at osten kunne sælges hurtigere og til en lavere pris. Der er nogle virksomheder i USA, der køber for gammel ost til en lavere pris end den oprindelige værdi, og som laver den for gamle ost om til hård ost.

Den ost, som Kradjian Import købte af Nordex, endte dog med at blive solgt til halv pris til Kradjian Imports egne kunder.

Han kan ikke huske, om der er anden korrespondance om bjærgningssalget, end de e-mails af 6. juli 2022, som blev sendt mellem ham selv og Jan Norvin ved Nordex. Han mener, at det var Nordex, der fremsatte tilbuddet om et nedslag på 50 %. Han gav ikke selv nogen indikation af, at han ville have et nedslag på 50 %. Da han fik tilbuddet om, at han kunne købe produkterne med et nedslag på 50 %, accepterede han, at han ville tage osten ind og kigge på den og se, om det var muligt at sælge det videre. Hvis osten havde været helt ødelagt, ville han ikke have betalt noget for den.

Han kender ikke til surveyen af 18. juli 2022, som blev lavet i Pöggstall på baggrund af undersøgelser af de to containere, som ikke blev sendt til New York, og han kan ikke huske, om han har ikke set foreløbige analyser eller lignende. Han kan ikke huske, om han har set den af Nordex udarbejdede risikoanalyse af 4. juli 2022, da det er over 2 år siden.

Parternes synspunkter
HDI Danmark har i det væsentligste procederet i overensstemmelse med påstandsdokument af 12. november 2024, hvoraf fremgår blandt andet:

> "…
>
> **B. Anbringender**
>
> ***B.1 Sagens fakta og tvisten i hovedtræk***
>
> 4. Sagen omhandler skade på ost i forbindelse med transport fra Pögstall, Østrig, til New York, USA.
>
> 5. Sagsøger, HDI Danmark, er forsikringsselskab for sælgeren af godset, Nordex Food A/S. De sagsøgte er den kontraherende transportør, Log Man A/S, og Hapag-Lloyd AG, som var den mellemkontraherende transportør for fortransporten, og den udførende transportør for den planlagte søtransport af forsendelsen.
>
> 6. Godset, som blev afsendt af Nordex Food A/S fra Pögstall, Østrig, til køberen Kradjian Importing Company, Inc. i New York, USA, var fordelt i tre containere, som skulle transporteres fra Pögstall, Østrig, til Hamburg, Tyskland, med henblik på at blive læsset ombord på et skib og blive transporteret til New York, USA.
>
> 7. Ved ankomst til Hamburg, blev det imidlertid konstateret, at containerne ikke havde været tilstrækkeligt nedkølet under transporten til Hamburg, hvorfor containerne skulle transporteres tilbage til producenten med hen-

blik på at blive inspiceret og revurderet i forhold til fødevarekontrol. Dette blev meddelt både Log Man og Hapag-Lloyd, men på trods af denne instruktion, blev containerne læsset ombord på skibet TUCAPEL og sendt afsted til søs af Hapag-Lloyd.

8. HDI Danmark gør gældende, at Log Man og Hapag-Lloyd er erstatningsansvarlige for tabet som følge af temperaturskaden i denne sag.

9. Log Man er ansvarlig for skaden som kontraherende transportør jf. NSAB 2015 § 3, stk. B og § 15, idet Log Man har udstedt fragtregning for transporten bilag 2. Log Man er ligeledes ansvarlig for sin underkontrahent, Hapag-Lloyd, såfremt denne måtte være den egentlige skadevolder.

10. Hapag-Lloyd er ansvarlig for skaden på godset som følge af de almindelige regler om erstatning udenfor kontrakt. Hapag-Lloyd fik udtrykkelig besked om ikke at transportere godset, da skaden blev opdaget. Transportaftalen er derfor aldrig indgået grundet skaden, og den videre transport i sagen skulle derfor ikke have fundet sted. Den fejlagtige transport af godset er derfor ikke omfattet af en transportaftale med Hapag-Lloyd, hvorfor denne er erstatningsansvarlig for tabet ud fra de almindelige regler om erstatning udenfor kontrakt.

11. Idet søloven og de dertilhørende konventioner ikke finder anvendelse overfor Hapag-Lloyd, gøres det gældende, at denne er ansvarlig for skaden uden ansvarsbegrænsning. I henhold til de almindelige erstatningsretlige grundsætninger er det samtlige tabsposter, som Hapag-Lloyd skal betale. Der er lidt et tab, der foreligger et ansvarsgrundlag, der er årsagssammenhæng mellem den ansvarspådragende handling og skadens indtræden, der er adækvans og der foreligger ikke ansvarsfrihedsgrunde, der kan fritage Hapag-Lloyd fra ansvar. Dermed er erstatningsbetingelserne opfyldt.

12. I det følgende struktureres påstandsdokumentet således, at der indledningsvist fremsættes anbringenderne i sagen, der udelukkende knytter sig til Hapag-Lloyd og Log Man, hvorefter anbringender der knytter sig til begge de sagsøgte gennemgås.

B.2 Anbringender vedr. Hapag-Lloyds afvisningspåstand

13. HDI gør gældende, at sagen skal fremmes, idet der er værneting for kravet ved Sø- Handelsretten. Dette gennemgås i det følgende.

B.2.1 Der er værneting for kravet mod Hapag-Lloyd

14. Det fremgår af EU forordning nr. 1215/2012, artikel 8, nr. 1, at

> *"En person, der har bopæl på en medlemsstats område, kan endvidere sagsøges*

1) såfremt der er flere sagsøgte, ved retten i den retskreds, hvor en af de sagsøgte har bopæl, forudsat at kravene er så snævert forbundne, at det er ønskeligt at behandle og påkende dem samtidig for at undgå uforenelige retsafgørelser i tilfælde af, at kravene blev påkendt hver for sig."

15. Da kravene mod henholdsvis Log Man og Hapag-Lloyd i nærværende sag omhandler samme skade på samme transport på samme gods, gøres det gældende, at kravene opfylder betingelserne for at blive behandlet sammen.

16. Da kravet mod Log Man hviler på kontraktsforhold, medens kravet mod Hapag-Lloyd er erstatning udenfor kontrakt, henvises der til EU-Domstolens afgørelse i C-98/06 (Freeport), para 47. I denne sag konkluderede EU-Domstolen, at det forhold, at sagen mod den ene sagsøgte hvilede på erstatning indenfor kontrakt, hvorimod kravet mod den anden sagsøgte var erstatning udenfor kontrakt, ikke var til hinder for anvendelse af den dagældende forordning nr. 44/2001, artikel 6, nr. 1, som har en tilsvarende ordlyd til forordning nr. 1215/2015, artikel 8, nr. 1.

17. På denne baggrund gøres det gældende, at der er værneting for kravet mod Hapag-Lloyd i nærværende sag ved Sø- og Handelsretten i Danmark.

B.2.2 Værnetingsklausulerne i forhold til en ikke-indgået aftale

18. Hapag-Lloyd gør gældende, at en værnetingsklausuls separabilitet medfører, at en værnetingsklausul i de ikke-indgåede søfragtsbreve i sagen alligevel skal finde anvendelse. En diskussion om en værnetingsklausuls separabilitet, jf. artikel 25, stk. 5, forordning nr. 1215/2012, må imidlertid forudsætte, at denne er blevet vedtaget først. Separabilitet er relevant at tage stilling til når transportbetingelser skal vurderes. Dette ville normalt være tilfældet, hvor en aftale er indgået, hvor det efterfølgende konkluderes at et eller flere af aftalens vilkår er ugyldige. I den situation vil et gyldigt vedtaget vilkår om værneting fortsat være gældende. HDI gør imidlertid gældende, at i en situation, hvor den ene af to potentielle kontraktsparter beslutter sig for ikke at indgå i kontrakten, så kan den anden potentielle kontraktspart ikke påberåbe sig en værnetingsklausul i den netop ikke indgåede aftale.

19. Hapag-Lloyd kan ikke på trods af instruks om ikke at afsende godset, afsende godset alligevel og udstede et søfragtbrev, og på den måde ensidigt oprette et kontraktsforhold med særdeles fordelagtige vilkår, som den anden part udtrykkeligt har protesteret imod.

20. Når transportaftalen, som søges dokumenteret ved søfragtsbrevene mellem Nordex og Hapag-Lloyd, ikke skulle være blevet indgået, var der ikke noget kontraktsforhold mellem Nordex og Hapag-Lloyd. Der er således ikke nogen gyldigt vedtaget værnetingsklausul, der medfører HDI,

som forsikringsselskab for Nordex, ikke kan adcitere Hapag-Lloyd i Danmark.

21. I tilfælde af, at retten måtte komme frem til, at der forelå en aftale som følge af indholdet af søfragtsbrevet, gøres det gældende, at værnetingsklausulen skal tilsidesættes, idet dette indgribende vilkår, som i øvrigt er ensidigt vedtaget uden Nordex' accept, ikke i den givne situation kan anses for tydeligt aftalt.

22. Ventagelse af en værnetingsklausul kræver en klar aftale. Hvis retten måtte finde, at HapagLloyds søfragtsbrevsbetingelser må anses for gældende, gøres det subsidiært gældende, at værnetingsklausulen ikke er klart vedtaget, hvorfor den ikke skal finde anvendelse.

B.2.3 Aftalen om transport er ikke indgået

23. Forrige afsnit vedrørte selve værnetingsklausulen, som HDI gør gældende ikke finder anvendelse i sagen. I dette afsnit gøres det gældende, at hele transportaftalen ikke er gyldigt indgået. Hapag-Lloyd påberåber sig tidligere transporter hvor Nordex er afsender. Dette er uden relevans for sagen.

24. Hvis den ene part eksplicit meddeler den anden part, at der ikke indgås aftale om transport af en bestemt forsendelse, så er der ikke indgået en kontrakt, uanset hvor mange gange disse to parter tidligere har kontraheret sammen om udførelse af en transport indenfor kontrakt.

25. Hapag-Lloyd gør gældende, at bilag 5 af den 16. juni 2022 ikke er dokumentation for, at godset blev lastet og afskibet ved en fejl.

26. HDI bestrider imidlertid dette synspunkt, idet selve eksistensen af bilag 5 er dokumentation for, at Hapag-Lloyd vidste, at godset ikke skulle sendes. Hapag-Lloyd udsender ikke breve til alle planmæssige forsendelser, hvor det fremgår, at godset blev afsendt ved en fejl. Følgende er et uddrag fra bilag 5:

> "*regret to inform you that these 3x40'HC Reefer GESU 9502787 + CPSU 5147152 + HLBU 9598916 were shipped on MV Tucapel <u>by mistake</u>.*" [min understregning]

27. Dette er ifølge HDI om noget en tilkendegivelse fra Hapag-Lloyd om, at de vidste at godset ikke skulle sendes afsted. Bilag 5 dokumenterer, at både Nordex og Hapag-Lloyd var enige om, at containerne ikke skulle sendes. Dette var selvsagt på grund af temperaturdeviationen under fortransporten.

28. Parterne har på enhver måde disponeret som om transportaftalen var ophævet. En ansvarligholdelse sendt til Log Man den 12. maj 2022 er ligele-

des indeholdt i bilag 13. Der er således reklameret. Transporten er herefter standset med henblik på at godset skulle returneres og på vurdering af, om der var opstået skade, hvorefter transportørerne måtte påregne, at der ville komme et krav.

29. Nordex er ikke pligtig at reklamere overfor underkontrahenter, som kan være dem helt ubekendte.

B.2.4 Aftalen mellem Hapag-Lloyd og ReeFresh

30. Nordex havde Log Man som sin kontraktspart – at denne efterfølgende har indgået aftale med Reefresh, som efterfølgende har indgået aftale med Hapag-Lloyd, medfører selvsagt ikke, at Nordex er bundet af de vilkår der er aftalt mellem Reefresh og Hapag-Lloyd. Dette gælder også værnetingsklausulen i aftalen mellem Hapag-Lloyd og ReeFresh.

31. Dette må under alle omstændigheder medføre, at værnetingsaftalen i Hapag-Lloyds vilkår i dennes transportaftale med ReeFresh ikke kan anses for vedtaget mellem Hapag-Lloyd og Nordex. Det ligger fast i retspraksis, jf. U 2007.1802 H, at vedtagelse af en værnetingsaftale kræver særlig klarhed, som naturligvis ikke foreligger når den part, værnetingsaftalen påberåbes overfor, slet ikke er klar over at transportaftalen eksisterer.

32. Dette er specifikt til forskel fra den situation, som forelå i sagen U 2021.4943 H. Spørgsmålet i U 2021.4943 H var, hvorvidt en værnetingsaftale mellem to direkte kontraktsparter fandt anvendelse. Dette er en altafgørende forskel fra den foreliggende situation, hvor HapagLloyd og Nordex netop ikke er kontraktsparter.

33. Hapag-Lloyds ordrebekræftelser mv. overfor ReeFresh er i den sammenhæng uden enhver betydning. Nordex var helt ubekendt med disse.

34. Der foreligger dermed heller ikke nogen modstående værnetingsaftale, og adcitationsværnetinget i domsforordningen kan bringes i anvendelse.

35. Det kan heller ikke føre til noget andet resultat, at HDI's krav dermed er udenfor kontrakt. Forholdet er det, at Hapag-Lloyd ved fejlafsendelsen ikke handler i medfør af nogen transportaftale.

36. Skaden var allerede opstået da containerne blev lastet ombord og transportaftalen var som følge deraf ophævet. Selv hvis retten måtte finde, at transportaftalen ikke var ophævet eller på anden måde måtte have relevans, regulerer den ikke det tilfælde, hvor Hapag-Lloyd fejlafsender og dermed handler helt udenfor transportaftalens rammer.

37. Det kan endelig ikke få betydning, at Hapag-Lloyd som kontraherende transportør, ikke nødvendigvis kan støtte ret på sine kontraktsvilkår. Det er velkendt, at en transportør ikke altid kan regne med, at deres kontraktsvil-

kår opretholdes, og dette må særligt gælde når de handler helt udenfor transportaftalen.

B.2.5 Krav på grundlag af søfragtbrevene

38. Nordex havde indgået en transportaftale med Log Man. I tilfælde af, at retten måtte konkludere, at der forelå en aftale om transport mellem Nordex og Hapag-Lloyd for den konkrete søtransport, gøres det gældende, at Hapag-Lloyd har handlet udenfor transportaftalens rammer, således at denne ikke kan påberåbe sig de kontraktsvilkår, der måtte følge af en sådan aftale. Dette er begrundet i følgende forhold, nemlig:

- Denne efterfølgende blev ophævet
- Hapag-Lloyd ikke skulle have sendt godset overhovedet. Hapag-Lloyd kan ikke både sende godset ved en fejl og påberåbe sig transportvilkår for en transport, de ikke skulle have udført.

39. Dette medfører også, at selvom klarhedskravet til vedtagelse af en værnetingsaftale ofte anses for opfyldt ved udstedelsen af søfragtbreve og konnossementer, skulle de aldrig være udstedt i denne sag. Værnetingsaftalen heri er dermed uden betydning.

B.3 Anbringender vedr. Hapag-Lloyds frifindelsespåstand

B.3.1 Hapag-Lloyd havde den kontraktuelle varetægt

40. Hapag-Lloyd havde den kontraktuelle varetægt af godset i den periode hvor godset blev beskadiget. Hapag-Lloyd er ansvarlig for sin underkontrahent, Roland Spedition, som udførte vejtransport- og jernbanetransportdelen af befordringen, og dermed ansvarlig for, at godset blev opbevaret uden strøm og dermed nedkøling.

41. Dernæst er Hapag-Lloyd som søtransportør ansvarlig for at godset i strid med instruks herom blev afsendt til USA.

42. Det er irrelevant, om der er reklameret i henhold til kl. 5(2)(f) i søfragtbrevene, der ikke skulle være udstedt, idet søtransporten kun fandt sted som følge af Hapag-Lloyds erkendte fejl.

B.3.2 Reklamation

43. Hapag-Lloyd rejser det argument, at Nordex/HDI ikke har overholdt sin reklamationsfrist, idet der ikke er reklameret direkte over for Hapag-Lloyd.

44. For det første gælder kravet om reklamation over for Hapag-Lloyd i henhold til sølovens § 288, stk. 1 ikke, idet kravet mod Hapag-Lloyd er udenfor kontrakt. Der er ingen tilsvarende reklamationsfrister der skal

overholdes i tilfælde af erstatning uden for kontrakt, ud over de almindelige passivitets- og forældelsesregler, som i øvrigt er overholdt.
45. For det andet gøres det gældende, at en reklamation over for Log Man i denne situation må betragtes som tilstrækkelig. Nordex reklamerede over for den kontraktspart, som kendtes.

46. For det tredje henvises der til bilag 5, hvor Hapag-Lloyd selv skrev, at de var bekendt med containerne, der blev afsendt ved en fejl. Hensynet bag reklamationsfristerne er, at kravmodtageren bliver bekendt med at der er sket en skade, således at kravmodtageren kan agere og indhente eventuel nødvendig dokumentation og i øvrigt forberede sig på at tage stilling til kravet. Når Hapag-Lloyd uden tvivl var bekendt med fejlen, som forårsagede skaden, er hensynet bag reklamationsfristen opfyldt.

47. Der henvises til reklamationen i bilag 13, hvor denne ansvarligholdelse er dateret den 12. maj 2022. Selv hvis tidspunktet for containernes ankomst til New York skal anses for "leveringstidspunkt" – på trods af at containerne egentlig først blev afhentet en måned senere – så er denne ansvarligholdelse fremsendt rettidigt.

48. Den er afgivet inden godset ankom, hvilket under alle omstændigheder må betragtes som rettidig reklamation.

49. Det forekommer uklart, hvad Hapag-Lloyd mener, at konsekvensen af den påståed manglende reklamation skal være. Under alle omstændigheder er bevisbyrden for, at skaden er sket i Hapag-Lloyds (kontraktuelle) varetægt løftet.

B.3.3 Demurrage

50. Uanset hvordan retten i øvrigt måtte forholde sig til transportansvaret for skade på godset, kan kravet om demurrage indtales mod Hapag-Lloyd.

51. Demurrageomkostninger påløber alene som følge af, at Hapag-Lloyd ved sin egen erkendte og culpøse fejl sendte godset afsted på søtransporten. Hapag-Lloyd er ansvarlige for alle kausale og adækvate følger heraf.

52. Det gøres gældende, at Hapag-Lloyd overhovedet ikke er berettiget til at opkræve containerdemurrage, da forsinkelsen følger af Hapag-Lloyds erkendte fejl. Ellers vil Hapag-Lloyd blive beriget af sin egen fejlagtige disposition.

53. Demurragekravet ville slet ikke foreligge i nogen størrelse, hvis Hapag-Lloyd havde undladt at sende containerne, som de havde modtaget instruks om. Allerede af denne årsag er Hapag-Lloyd ansvarlig for hele demurrage kravet.

54. Da Nordex fik besked om at containerne var sendt afsted på trods af instruksen om at containerne netop ikke skulle sendes afsted, var deres opgave fortsat at undersøge godsets stand, og ud fra denne få den bedste pris, således at tabet blev minimeret mest muligt. Godset skulle, alene fordi det nu var sendt til USA, opbevares i såkaldt bonded storage, også kaldet et toldlager, der havde kapacitet. Dertil var der hele diskussionen om uberettiget demurrage, som Nordex og HDI ikke ville betale, da den udelukkende skyldes Hapag-Lloyds fejl. Det endte Nordex og HDI med at gøre alligevel under protest, idet Hapag-Lloyd helt og åbenbart uberettiget ellers ville have tilbageholdt godset og containerne som ville have forsinket processen endnu mere.

55. Der henvises til Sø- og Handelsrettens afgørelse i sagen U 1985.294 S, hvor der blev indgået kontrakt om befordring, som ikke afskar rederen fra at medtage andet last på rejsen, og en aftale om liggedage. Aftalen om liggedage blev indgået med den vigtige, og for rederen kendelige, forudsætning, at der ikke ville blive medtaget yderligere gods som kunne forsinke transporten. Dette skete alligevel. Retten fastsatte tidsrummet, som godset blev forsinket på grund af det ekstra gods, som rederen uden vareinteressens kendskab havde medtaget, skønsmæssigt til 50% af perioden som godset blev forsinket, og dermed måtte rederen betale 50% af kravet på overliggetid.

56. I sagen fra 1985 såvel som i denne, har transportørens handling direkte forårsaget, at demurragekravet opstod. I begge sager ville der ikke være noget demurragekrav, hvis transportøren havde handlet i overensstemmelse med instruksen.

57. Såfremt retten måtte finde, at Nordex/HDI burde have handlet hurtigere for så vidt angår demurragekravet, og således ikke har overholdt sin tabsbegrænsningspligt, gøres det gældende, at retten skønsmæssigt skal fastsætte andelen af demurragekravet, som Hapag-Lloyd alligevel er berettiget til at kræve, på trods af at denne ved sin egen culpøse handling selv har skabt demurragekravet.

58. Der henvises ligeledes til, at tidsforløbet vedrørende tabsbegrænsningssalget og demurragekravet vil blive afdækket ved vidneforklaringer under hovedforhandlingen.

B.4 Anbringender vedr. Log Mans frifindelsespåstand

B.4.1 Log Man hæfter for demurrage krav mod Hapag-Lloyd

59. I det omfang, at retten måtte finde, at kravet på demurrage ikke kan gøres gældende mod Hapag-Lloyd som følge af manglende værneting, gøres det gældende, at NSAB 2015 § 17 medfører, at kravet på demurrage er erstatningspligtig for Log Man. NSAB 2015 § 17 omfatter "fragtomkostninger, toldbeløb og andre udlæg i forbindelse med transporten af det, der er gået

tabt". Et krav op demurrage er omfattet af denne optegnelse som "andre udlæg i forbindelse med transport".

B.4.2 Non Gen-Set transport

60. Nordex og Log Man havde indgået en aftalt om en såkaldt "non Gen-Set" transport – en transport-form, der ikke inkluderer aktiv nedkøling. Som yderligere redegørelse for de aftalte transportforhold, henvises der til bilag 13.

61. E-mailen i bilag 13 forklarer det sædvanlige aftalte transportforløb, nemlig at en container bliver lastet i Pögstall uden gen-set. Fra Pögstall bliver containeren kørt til en container terminal i Wien eller Enns i Østrig. Som det fremgår af følgende citat, er det kun i korte perioder, hvor det var aftalt, at godset skulle stå uden aktiv nedkøling:

> *"Hvis containeren ikke afgår fra container terminalen indenfor et døgn tilsluttes den strøm […] Transittiden fra afgang Container terminalen og frem til afskibnings-havnen varierer derfor fra 24-48 timer"*

62. Tidsforløbet i sagen er som følger

- 25. april 2022: Oplastning
- 25. april 2022: Ankomst til containerterminal i Wien
- 27. april 2022: Afgået fra containerterminal i Wien
- 4. maj 2022: Ankomst til Hamburg og sat til strøm

63. Det fremgår af bilag 13, at containererne ikke var tilsluttet strøm mellem ankomst til containerterminalen den 25. april 2022 og afgang fra containerterminalen den 27. april 2023. Dette er i direkte strid med Henrik Munchs beskrivelse af proceduren på side 3 af bilag 13, der kræver at containere bliver sat til strøm hvis de befinder sig på containerterminalen i mere end et døgn. Derudover har godset været uden aktiv nedkøling fra den 27. april 2022 hvor godset forlod containerterminalen i Wien, og indtil godset ankom og blev sat til aktiv nedkøling den 4. maj 2022.

B.5 Anbringender vedr. begge sagsøgte

B.5.1 Bevisbyrden og skadesdokumentation

64. Som anført ovenfor under tidslinjen, var containeren uden aktiv nedkøling fra den 25. april 2022 indtil den 4. maj 2022, hvor godset ankom til Hamburg og blev sat til strøm. Karakteristisk for en "reefer" container, som er i stand til at holde gods ved en forudbestemt temperatur er, at denne kræver aktiv nedkøling for at være effektiv.

65. Log Man gør gældende, at en reefercontainer uden aktiv nedkøling i en periode på 9 dage vil have stort set samme temperatur (ca. 3 grader Cel-

sius) som ved udgangspunktet. Det er HDIs opfattelse, at det ud fra dette tidsforløb kan lægges til grund, at indholdet af containeren har været udsat for en for høj temperatur. Det gøres gældende at Log Man har bevisbyrden for det modsatte, overraskende, synspunkt.

66. Under alle omstændigheder skulle denne transit vare 24-48 timer jf. bilag 13, og den væsentligt længere transittid på en uge må tilskrives Log Man og Hapag Lloyd som en ansvarspådragende fejl, som helt påregneligt for dem vil føre til temperaturskade.

67. Det var planen, at godset skulle returneres til lageret i Østrig for at blive undersøgt for temperaturskader efter ankomst til Hamburg. Imidlertid transporterede Hapag-Lloyd godset til USA på trods af modstridende instruks om at godset ikke skulle transporteres. Det er HDIs opfattelse, at Hapag-Lloyd er ansvarlig for denne fejl.

68. HDI er enig med Log Man og Hapag-Lloyd, at det sædvanligvis er vareinteressen der har bevisbyrden for godsets skade. Dette udgangspunkt ændrer sig imidlertid når den samme part, der anfører at bevisbyrden for godsets tilstand ikke er løftet, er den, der har umuliggjort en undersøgelse af godset. Det har på grund af Hapag-Lloyds handling i sagen været fysisk umuligt for Nordex/HDI at undersøge godset.

69. Det har intet praktisk formål at undersøge godsets temperatur ved ankomst til USA, da godset har været under aktiv nedkøling under hele søtransporten. En sådan temperaturmåling ville have været relevant at tage da godset var i Hamburg, men Hapag-Lloyd har afskåret Nordex fra at undersøge dette ved at sende godset afsted til USA mod eksplicit instruks. Idet godset var i Hapag-Lloyds varetægt i den relevante periode på grund af Hapag-Lloyds fejl, er det HDIs opfattelse, at Hapag-Lloyd var nærmest til at dokumentere dette, og såfremt dette ikke var muligt, må bære risikoen herfor.

70. HDI bestrider, at det på nogen måde skulle have processuel skadevirkning for HDI, at HapagLloyd ved sin erkendte fejl *de facto* har afskåret HDI fra at kunne føre bevis for godsets beskadigelse.

71. Efter ankomst til USA, var det ikke muligt at foretage en besigtigelse af godset. Dette skyldes forhold vedrørende indfortoldning af godset.

72. Dette er er forklaret af Henrik Munch i e-mailkorrespondance vedrørende denne problemstilling, som er fremlagt som bilag 16. For at søge tidsforløbet afdækket, er Raffi Kradjian, som er administrerende direktør i Kradjian Importing Company, Inc. og Hanne Levin Sørensen fra Nordex Food A/S, indkaldt til at afgive vidneforklaring.

73. Det er HDIs opfattelse, at der for at vurdere hvorvidt godset er blevet temperaturskadet, skal tages udgangspunkt i de temperaturkrav der er for

det pågældende type fødevarer. Her må der være en formodning for, at godsets holdbarhed er nedsat, hvis temperaturkravene under opbevaring er overskredet.

74. Hertil kommer, at det relevante kriterium for fastsættelse af HDIs erstatning jf. Sølovens § 279 er godsets markedsværdi. Faldet i markedsprisen udgør den pris, som en køber er villig til at betale for godset, når sælgeren har overholdt sin loyale oplysningspligt – i denne sag var det 50%.

75. Log Man gør gældende, at det forhold, at Hapag-Lloyd har transporteret godset til USA på trods af modstridende instruks, ikke skal påvirke HDIs bevisbyrde over for Log Man. Der er imidlertid tale om en fejl begået af Log Mans underkontrahent, for hvilken Log Man i relation til Nordex/HDI er fuldt ud ansvarlig. HDI gør derfor gældende, at Hapag-Lloyds handlinger, der har afskåret Nordex fra at sikre yderligere bevis, ligeledes skal komme Log Man til skade.

B.5.2 Transportørens præceptive pligt til at transportere godset uden at beskadige det

76. Uanset hvad der står i Hapag-Lloyds standardbetingelser, er det altid og på præceptivt grundlag transportørens ansvar at transportere godset uden at beskadige det. Dette indebærer, at hvis transportøren ikke ser til, at godset opbevares under rette temperatur under transporten, så er transportøren ansvarlig.

77. Der henvises til søfragtbrevene, fremlagt som bilag IIM, bilag IIN og bilag IIO. Af disse bilag fremgår:

> *"STOWED AT A TEMP OF +3 DEG. CEL. REGISTRATION NO.16784645472 TEMPERATURE TO BE SET AT +3.0 C"*

78. Der er afgivet instruks om temperaturen og det fremgår af bilag 13, som viser emailen fra Log Man hvad der var aftalt og fast procedure. Dertil fremgår det også af bookingen med Hapag-Lloyd, jf. bilag IIQ, hvor følgende fremgår:

> *"Temperature: +3.0 C"*

79. Transportørerne er selvsagt pligtige at overholde denne instruks og kan ikke fraskrive sig denne pligt med henvisning til at temperaturen er kundens ansvar.

B.5.3 Tabet og tabsbegrænsningspligt

80. De sagsøgte gør gældende, at HDI ikke har løftet bevisbyrden for, at der foreligger noget tab i sagen.

81. Hvorvidt der er påvist nogen fysisk skade på godset eller ej er irrelevant for vurdering og beregning af tabet, jf. NSAB 2015 § 17. Der er i denne sag tale om "private label" fødevarer, som indebærer, at godset er specielt produceret og emballeret til en bestemt kunde. Dette indebærer, at der er væsentlige omkostninger ved at skulle ompakke godset således at en anden kunde kunne overtage varerne.

82. Som det konkluderedes rapporten i bilag 7, så ville det have kostet USD 123.248,76 at transportere godset tilbage til Østrig, ompakke godset med ny emballage og transportere det tilbage til USA igen. Dertil kommer også omkostninger til veterinærundersøgelse ved at transportere godset ind i EU igen. Henset til at det totale værditab i sagen blev til EUR 116.072,64, så ville ompakning mv. og salg til anden side på selv 100% være mindre fordelagtigt den det aktuelle tabsbegrænsningssalg til den oprindelige kunde.

83. Dertil er det, på grund af misligholdelsen af temperaturkravene til godset, ifølge surveyoren tvivlsomt hvorvidt det ville have været muligt at få et nyt veterinærcertifikat for godset. Det stilles strenge krav til import af fødevarer til EU.

84. Log Man har under skriftsvekslingen opfordret til at redegøre for forsøg på at sælge godset til anden side. Som dokumentation for dette, er bilag 17 fremlagt, som er den dokumentation, som surveyoren lægger til grund i forbindelse med sin vurdering af de forventede omkostninger ved ompakning og returtransport.

85. For en god ordens skyld, bemærkes, at omkostningerne til at sende osten retur og ompakke osten således at det ville kunne sælges til en anden kunde udgør 53% af ostens oprindelige salgsværdi. Med andre ord, så ville det kræves, at en alternativ køber var villig til at købe osten til 103% af den oprindelige salgspris for at få en løsning med en tabsbegrænsning på niveau med det aktuelle salg til den oprindelige køber.

86. Det er HDIs opfattelse, at det ikke kan kræves af Nordex at undersøge mulighederne for at sælge osten til over markedspris.

87. Ud over den tid, som godset ville være blevet forsinket som følge af forhandlinger og afsøgning af muligheder i forhold til at sælge godset til den oprindelige køber til en nedsat pris, så ville det også tage tid at ompakke godset, for derefter at afsøge mulighederne for at tage stilling til et tabsbegrænsningssalg. Således ville Nordex ikke blot skulle oplyse en potentiel køber om temperaturafvigelserne som udgør skaden i denne sag, men der ville også være en nedsat holdbarhed som følge af den tid der var gået som følge af undersøgelsen af mulighederne. Denne værdiforringelse er et markedstab, ikke en forsinkelse.

88. Som opfyldelse af Log Mans provokation D, er bilag 14 fremlagt, som er bjærgningsfakturaerne og korrespondance med Kradjian om tabsbegræns-

ningssalg. Korrespondancen vedrører også sagen BS-19561/2023-SHR, som ligeledes verserer ved Sø- og Handelsretten.

89. Det fremgår af NSAB 2015 § 17, at erstatning for bortkomst eller forringelse af godset beregnes efter godsets fakturaværdi. Det er på denne baggrund, at tabet er beregnet i påstanden, navnlig ved sammenligning af fakturaværdien og den værdi som godset havde som skadet private label gods, med hensyntagen til den forventede ompakning af godset.

90. Sagsøgte gør gældende, at HDI ikke har dokumenteret forhold, der forhindrede besigtigelse af godset efter dets frigivelse til kunden efter ankomst til USA. På dette tidspunkt var der imidlertid allerede indgået aftale om tabsbegrænsning af godset, hvorfor en besigtigelse på dette tidspunkt ikke ville have noget formål.

91. For overskuelighedens skyld, samt for at illustrere de løbende skridt, som Nordex/HDI tog for at begrænse tabet, er bilag 19 fremlagt, som er en oversigt over handlings- og tidsforløbet i sagen, med fokus på de foranstaltninger der blev truffet undervejs. Tidsforløbet er udarbejdet af Hanne Levin Sørensen som er indkaldt som vidne i sagen og vil blive bekræftet af samme under afgivelsen af vidneforklaringen.

B.5.4 Væsentlig misligholdelse og loyal oplysningspligt

92. At godset i sagen er "private label" produkter, specifikt produceret og emballeret til en specifik køber, gør, som forklaret ovenfor, at der er væsentligt flere omkostninger forbundet med et eventuelt salg af sådanne produkter til en anden køber.

93. Når man som køber af fødevarer, har en forventning om, at produkterne er blevet opbevaret og transporteret indenfor et bestemt temperaturspænd, så er det efter en køberetlig vurdering, en væsentlig misligholdelse hvis produkterne ikke er blevet opbevaret i overensstemmelse med det aftalte temperaturspænd. Det er en grundlæggende forudsætning for køb af fødevarer, der er underlagt krav om opbevaring ved bestemte temperaturer, at sådanne temperaturer overholdes.

94. Selv om det ikke har været påvist, at godset har taget fysisk skade ud fra en mikrobiologisk undersøgelse, så har sælgeren, her Nordex, en loyal oplysningspligt over for køberen, her Kradjian, til at oplyse, at godset ikke har været opbevaret indenfor det temperaturkrav, som var fastlagt for transporten. Dette påvirker selvsagt godsets markedsværdi.

B.5.5 Spørgsmålet om afslag uden afholdelse af besigtigelse

95. Sagsøgte har henvist til Sø- og Handelsrettens afgørelse i sagen H 7 11 af den 2. juli 2012 om transport af et parti ost til Grækenland, hvor Sø- og Handelsretten kom frem til, at der ikke var dokumenteret nogen skade. Der

er imidlertid væsentlige forskelle i forhold til den nærværende sag. For det første, blev skaden i denne situation opdaget langt tidligere, idet den blev opdaget under transport. I sagen fra 2012 var der flere holdepunkter for, at temperaturskaden var sket efter transporten, herunder at dørene til traileren havde stået åben i den græske sommervarme i en times tid inden temperaturen blev målt. Der er ingen holdepunkter for at skaden skulle være sket efter transporten i denne sag.

96. For det andet, så er det ikke modtageren der ser skaden ved modtagelse af godset, og derefter beder om et afslag. I denne sag bliver der ud fra omkostningerne ved at skulle ompakke godset i tilfælde af salg til en alternativ køber, truffet en beslutning om at sælge godset til den oprindelige køber med en afslag i prisen.

B.5.6 Ingen adgang til ansvarsbegrænsning

97. Det gøres gældende, at erstatningsansvaret ikke kan ansvarsbegrænses i henhold til NSAB § 21, henset til godsets vægt. Det gøres ligeledes gældende, at der ikke er tale om en forsinkelse, hvorfor NSAB § 19A ikke finder anvendelse.

98. Henset til sagens omstændigheder, gøres det gældende, at reglerne om ansvarsbegrænsning ikke finder anvendelse i forhold til omkostninger til survey og containerdemurrage samt destination costs. Disse omkostninger træder i stedet for en værdiforringelse af godset, idet tidsrummet hvor disse omkostninger løber på, er nødvendigt for at kunne foretage undersøgelser og vurderer hvilke muligheder der er til at foretage tabsbegrænsningssalg.

99. Der henvises til, at der efter NSAB 2015 begrænses til 8,33 SDR per kg, hvilket i denne sag er 58.645,2 kg. I alt giver dette SDR 488.514,516. Dette er ca. DKK 4.487.000 og således ikke relevant i nærværende sag for så vidt angår kravet mod Log Man.

100. Efter sølovens § 280, stk. 1, begrænses der til SDR 667 per kollo. I nærværende sag er der tale om 6.048 kolli, hvilket medfører en ansvarsgrænse på SDR 4.034.016,00.

101. Såfremt retten måtte komme frem til, at Hapag-Lloyds søfragtsbrevsbetingelser finder anvendelse herunder ansvarsbegrænsningen på 2 SDR/kg, gøres det gældende, at denne begrænsning ikke skal finde anvendelse. Karakteren af Hapag-Lloyds fejl er endvidere af en sådan karakter, at Hapag-Lloyd ikke kan påberåbe sig ansvarsbegrænsningen i søfragtsbreve for hele kravet. Subsidiært gøres det gældende, at kravet vedrørende demurrage skal erstattes ud over begrænsningsbeløbet.

102. Således er ansvarsbegrænsning ikke relevant i nærværende sag.

B.5.7 Rentepåstanden

103. Renten beregnes fra 30 dage efter afsendelse af krav til både Log Man og Hapag-Lloyd den 14. marts 2023, jf. rentelovens § 3, stk. 2, jf. bilag 11 og bilag 12.

B.5.8 Oversættelsesomkostninger til sagsomkostninger

104. Grundet kravet til at stævning i sagen skulle forkyndes til Hapag-Lloyd på tysk, har det været nødvendigt at afholde omkostninger til oversættelse. Hapag-Lloyd indtrådte af egen drift i sagen enkelte dage før der var frist til at levere de oversatte dokumenter til forkyndelseskontoret, på hvilket tidspunkt oversætteren var færdig med oversættelsen. HDI har ikke modtaget nogen form for tilbagemelding på den digitale fremsendelse af stævningen på dansk, hvorfor der ikke har været grund til at forvente, at forkyndelsen af de oversatte dokumenter ikke var nødvendigt.

105. HDI anmoder derfor om at oversættelsesomkostningerne i bilag 15 indgår i sagsomkostningerne.

…"

Log Man har i det væsentligste procederet i overensstemmelse med påstandsdokument af 12. november 2024, hvoraf fremgår blandt andet:

"…

2. SAGSFREMSTILLING

2.1 Transportopdraget og aftale om transport uden Genset

2.1.1 LOG MAN blev booket af Nordex til at forestå transporten af container nr. GESU9502787, container nr. CPSU5147152, og container nr. HBLU9598916 fra Østrig til Los Angeles i henhold til bookingen fremlagt som sagens bilag 2 (E159).

2.1.2 LOG MAN bookede Reefresh til at forestå transporten, og det er LOG MANs forståelse at såvel fortransporten fra Østrig til Hamborg som den planlagte videre transport blev viderekontraheret af Reefresh til Hapag-Lloyd, der således også havde i opdrag at forestå hele transporten.

2.1.3 Nordex bookede fortransporten ved LOG MAN uden aktiv køling af kølecontaineren (uden Genset) under fortransporten fra Østrig til Hamborg. Dette fremgår både af bilag 2, s. 1, 2 og 3 (E159-161), hvor det anføres, at:

"Container Type: 1 x 40'HC Reefer (Pre-Carriage by rail without Gen-Set)

(….)
Pre-Carriage/Haulage : By rail – Non active cooling"

2.1.4 I parternes samhandel bookedes fortransporterne som udgangspunkt altid uden aktiv køling ved hjælp af Genset, bl.a. fordi dette giver mulighed for lavere fragtrater for Nordex.

2.1.5 Det var således aftalt mellem Nordex og LOG MAN i forbindelse med den konkrete transport, at kølecontaineren ikke ville blive aktivt nedkølet under fortransporten fra Østrig til Hamborg.

2.1.6 HDI har som bilag 13 (**E237f**) fremlagt en korrespondance mellem LOG MAN og Nordex efter skadernes opståen. I korrespondancen angiver Henrik Munch den almindeligt anvendte procedure af Reefresh og Hapag-Lloyd, hvis der under en transport opstår uventede forsinkelser. Der er imidlertid ikke indgået nogen særskilt aftale herom mellem Nordex og LOG MAN, og det bestrides som udokumenteret, at Nordex og LOG MAN skulle have indgået en aftale om aktiv nedkøling af godset i tilfælde af forsinkelser under fortransporten fra Østrig til Hamborg.

2.1.7 Henrik Munch påpegede i korrespondancen fremlagt som bilag 13 (**E239**) endvidere, at LOG MAN og Nordex løbende har evalueret den af Nordex valgte transportordning uden Genset i forhold til den relativ set "sikrere", men dyrere, transportform med vejtransport hele vejen fra Østrig til de tyske havne med aktiv køling. Nordex har i den forbindelse konsekvent valgt at booke transporterne uden aktiv køling og Nordex har således også været fuldt ud informeret om den yderligere risiko, der er en naturlig del af en flerleddet transport booket uden aktiv køling.

2.1.8 HDI anfører i sit processkrift 1, afsnit 3 (**E74**), at Nordex som følge af indholdet af korrespondancen i bilag 13 skulle have "*en berettiget forventning om, at godset sættes til aktiv nedkøling*". Dette bestrides, idet der henvises til, at korrespondancen fandt sted mens godset allerede var undervejs. Nordex kunne således ikke ved en korrespondance, der fandt sted, efter at transporten var sat i gang, få en berettiget forventning om, at den oprindelige bookings betingelser blev fraveget.

2.2 Instruktioner til LOG MANs underkontrahenter og transport til USA

2.2.1 Efter ankomst til Hamborg instruerede Nordex LOG MAN om, at godset ikke skulle føres videre til USA fra Hamborg, da Nordex var bekymret for, at godset var blevet skadet som følge af en potentiel temperaturdeviation.

2.2.2 LOG MAN førte denne instruktion videre til Reefresh, som videreførte denne instruktion til Hapag-Lloyd. Instruktionen er fremlagt som sagens bilag IA (**E223-224**): Det fremgår af instruktionen, at:

"The 3x40'HR are not to be shipped from Hamburg until Nordex confirm !!"

2.2.3 Det fremgår videre af korrespondancen mellem LOG MAN og Reefresh, fremlagt som sagens bilag IA ("**213f**"), at Hapag-Lloyd blev informeret om denne instruktion og blev bedt om at komme med muligheder for returtransporten af godset fra Hamborg til Pöggstall.

2.2.4 Af ukendte årsager valgte Hapag-Lloyd alligevel og i strid med denne klare instruktion at laste godset ombord på skibet MV Tucapel.

2.2.5 Det fremgår af Hapag-Lloyds brev fremlagt som sagens bilag 5 i forbindelse med den fejlagtige fremsendelse af godset til USA (**E267**), at:

"regret to inform you that these 3x40'HC Reefer GESU 9502787 + CPSU 5147152 + HLBU 9598916 were shipped on MV Tucapel by mistake.

(…)

We apologize for the inconvenience caused."

2.2.6 Det bemærkes, at Hapag-Lloyd også lader til at have sendt en besked med samme indhold som bilag 5 direkte til Reefresh, som Reefresh vi- deresendte til LOG MAN i korrespondancen fremlagt som sagens bilag IB (**E257**).

2.3 Godsets ankomst til USA og HDIs skadesdokumentation

2.3.1 Der opstod efter godsets ankomst til havneterminalen i USA en periode, hvor Nordex og Nordex' køber overvejede, hvad der skulle ske med godset, herunder om det var muligt at undersøge godset på et såkaldt "bonded warehouse" og dermed inden godset var fortoldet i USA. Nærmere korrespondance mellem HDI og Nordex er fremlagt som sagens bilag 16 (**E269**). Det fremgår heraf, at Nordex og Nordex' kunde ikke ønskede at fortolde godset (og afholde omkostningerne forbundet hermed) medmindre "*vi* [Nordex og HDI red.] *kan lave en aftale om at vi får fuld dækning - og vores kunde kan købe varerne til halv pris"*. Det forstås, at HDI og Nordex indgik denne aftale, og at den oprindelige køber modtog godset mod en reduktion i salgsprisen på cirka 50%.

2.3.2 Det bestrides som udokumenteret af LOG MAN, at godset skulle have lidt en skade eller en værdiforringelse under transporten.

2.3.3 HDI har under denne sag fremlagt en rapport fra Reck & Co som sagens bilag 7 (**E325**), dateret 9. marts 2023, dvs. 8 måneder efter bjærgningsalget til den oprindelige køber reelt fandt sted. Rapporten beskæftiger sig alene med en hypotetisk beregning af en returtransport og ompakning af godset, og ikke med godsets faktiske tilstand i Hamborg eller USA.

2.3.4 HDI ses ikke at have indhentet øvrig sagkyndigt bevis til støtte for sine påstande om godsets skade eller værdiforringelse i øvrigt.

2.3.5 LOG MAN har derfor fremlagt surveyrapport fra Reck & Co, som er fremlagt af HDI i den parallelt anlagte sag mellem HDI og LOG MAN med Sø- og Handelsrettens sagsnummer BS-19561/2023-SHR som denne sags bilag IC (**E275**). Reck & Co var udpeget af Nordex og HDI til at foretage en fysisk besigtigelse af godset i den pågældende sag, hvis faktum i hovedsagen er identisk med denne sag, bortset fra, at godset i sagen med Sø- og Handelsrettens sagsnummer BS-19561/2023- SHR blev returneret til Pöggstall som instrueret.

2.3.6 Det konkluderes i rapporten fra Reck & Co., at godset i den sag ikke havde lidt temperaturskader på trods af, at godset i sagen havde været uden aktiv køling i ca. 10 dage fra 19. til 29. april 2022, dvs. 3 dage mindre end i denne sag, hvor godset ifølge HDI var uden køl i 7 dage fra 25. april 2022 til 4. maj 2022.

2.3.7 Som bilag til rapporten var fremlagt en risikoanalyse fra Nordex. Denne risikoanalyse underskrevet 4. juli 2024 er fremlagt som sagens bilag IE (**E273**). Det må forventes, at Nordex har udarbejdet en lignende risikoanalyse for containerne i denne sag, om end en sådan ikke er fremlagt af HDI.

2.3.8 Det fremgår af risikoanalysens konklusion, at:

> "*The product does not pose any food safety risk, as the composition has not changed.*
> *The quality of the product is still intact according to the microbiological results of accredited laboratory and organoleptic assessment on site. The temperature checked on return showed below 6 C on worst case points. Because of closed room and already chilled product the temperature inside the container could not increase.*
>
> *The result from the simulation test verify that the higher temperature does not impact on the micro level and the food safety.*
>
> *The customer was informed through complain#124*
>
> *Released."*

2.3.9 Det må på baggrund af Nordex' risikoanalyse lægges til grund, at godsets holdbarhed ikke er forringet, og at godset fortsat var fuldt ud egnet til sit oprindelige formål.

2.3.10 Det bemærkes, at risikoanalysen ikke indikerer, at godsets holdbarhed skulle være forringet. Dette på trods af, at det af risikoanalysens punkt

"Risk assesment" fremgår, at "*The product has 12 month of shelf-life, the shelf-life validation is done up to 18 months*". Det ville have været nærliggende, at Nordex havde anført det i sin risikoanalyse, hvis godsets holdbarhed var forringet som påstået. Når dette ikke er nævnt i risikoanlysens konklusion, må det lægges til grund, at Nordex ikke selv fandt, at godsets holdbarhed var forringet. Konklusionen må antages at være den samme for containerne i denne sag.

2.3.11 LOG MAN har under skriftvekslingen, i lyset af HDIs manglende ind- hentning af sagkyndigt bevis til afdækning af godsets potentielle skader eller værdiforringelse, fremsat en række processuelle opfordringer

2.3.12 Ved provokation A og B opfordrede LOG MAN HDI til at dokumentere, at godset de facto havde for høje temperaturer ved ankomst til Hamborg henholdsvis USA.

2.3.13 Disse provokationer er ikke blevet besvaret af HDI ved fremlæggelsen af dokumentation for de påståede temperaturudsving. Det gøres gældende, at den manglende opfyldelse af provokationerne må få den processuelle skadevirkning, at det lægges til grund, at det ikke kan do- kumenteres, at godset de facto havde for høje temperaturer, hverken ved ankomst til Hamborg eller USA.

2.3.14 Ved provokation C opfordrede LOG MAN HDI til at dokumentere hvilke undersøgelser HDI foretog af godset efter dets ankomst til USA.

2.3.15 Det må på baggrund af HDIs tilkendegivelser under skriftvekslingen, herunder i Processkrift 2, para. 12 (**E89**), lægges til grund, at godset blev solgt til den oprindelige køber ikke senere end den 21. juli 2022 uden at godset var inspiceret og uden nogen konstatering af egentlige skader på godset. Prisen blev imidlertid aftalt allerede den 6. juli 2022 og før godset var udleveret til køber, jf. korrespondancen i sagens bilag 14 (**E295-296**). Det må ligeledes lægges til grund, at HDI eller Nordex ikke foretog nogen form for undersøgelser af godset i USA – ej heller efter bjærgningssalgets gennemførelse.

2.3.16 Ved provokation F opfordrede LOG MAN HDI til at dokumentere, at holdbarhedstiden af godset var forringet og det påståede fald i markedsværdien, dette skulle medføre.

2.3.17 LOG MAN anser ikke denne provokation for opfyldt. LOG MAN gør gældende, at den manglende opfyldelse af provokation F bør medføre den processuelle skadevirkning, at HDI ikke har dokumenteret en forringet holdbarhed af godset og derfor et fald i markedsværdi. Dette ses at være underbygget af Nordex' egen risikoanalyse, der netop ikke nævner en formindsket holdbarhed, selvom dette ville have været nærliggende.

2.3.18 Ved provokation G opfordrede LOG MAN HDI til at redegøre for, hvorvidt Nordex eller HDI undersøgte muligheden for at sælge godset til anden side, herunder om HDI og/eller Nordex forsøgte at indhente tilbud fra alternative købere.

2.3.19 LOG MAN anser ikke denne provokation for opfyldt og det gøres gældende manglende opfyldelse må få den processuelle skadevirkning, at det lægges til grund, at Nordex og HDI ikke foretog nogen form for undersøgelser om bjærgningssalg, herunder salg til alternative købere.

2.3.20 Hertil må det også bemærkes, at Reck & Cos beregninger fremlagt som sagens bilag 7 vedrørende en hypotetisk returtransport først blev foretaget 9. marts 2023, da rapporten blev udstedt, og altså 8 måneder efter bjærgningssalget reelt fandt sted. Beregningen har således i høj grad karakter af en efterrationalisering til støtte for den disposition, som Nordex allerede havde gennemført.

2.4 HDIs tabsopgørelse

2.4.1 HDI har under retssagen indtalt et krav på i alt DKK 1.578.157,43 med følgende tabsposter i USD:

Tabspost	**Beløb**
Tab ved bjærgningssalg	116.072,64 USD
Demurrage fra Hapag-Lloyd	37.977 USD
Demurrage ved modtager	72.214 USD
Surveyomkostninger til Reck & Co.	525 USD
I alt	**226.788,64 USD**

2.4.2 Posterne til demurrage fra Hapag-Lloyd og ved modtageren henhører til Hapag-Lloyds' afsendelse af godset i strid med LOG MANs instruktioner, som blev oversendt til Reefresh, og som må lægges til grund også blev modtaget af Hapag-Lloyd.

3. ANBRINGENDER

3.1 Ansvarsgrundlag

3.1.1 LOG MAN gør gældende, at LOG MAN ikke er ansvarlig for eventuelle skader eller værdiforringelse af godset, da disse må anses for en påregnelig følge af Nordex' valg om ikke at tilkøbe aktiv køling ved brug af Genset under fortransporten.

3.1.2 Nordex var fuldt ud bekendt med den forøgede risiko ved booking af fortransporter uden aktiv køling ved brug af Genset, og denne ordning blev løbende evalueret med Nordex og LOG MAN.

3.1.3 Det kan ikke komme LOG MAN til skade, at Nordex' valg af risikoeksponering for denne transport har medført et kommercielt tab for Nordex.

3.2 Skadesdokumentation

3.2.1 LOG MAN gør gældende, at det ikke er dokumenteret, at godset de facto led af en temperaturskade eller at godsets markedsværdi i øvrigt skulle være påvirket af den påståede temperaturdeviation.

3.2.2 Det må for sagen lægges til grund, at der ikke blev konstateret nogen egentlig temperaturdeviation af godset hverken i Hamborg eller i USA, ligesom der ikke blev foretaget nogen form for undersøgelse af godset efter det ankom til USA og blev modtaget af den oprindelige køber.

3.2.3 Det må ligeledes lægges til grund, på baggrund af Nordex' risikoanalyser for lignende gods i den parallelt anlagt sag med rettens sagsnummer Sø- og Handelsrettens sagsnummer BS-19561/2023-SHR, at godsets holdbarhed ikke er forringet, og at godset fortsat var fuldt ud eg- net til sit oprindelige formål.

3.2.4 Det gøres endvidere gældende, at HDI ikke har dokumenteret, at bjærgningssalgsprisen er udtryk for markedsprisen af godset, og det gøres i forlængelse heraf gældende, at det ikke kan lægges til grund, at differencen mellem den oprindelige pris og bjærgningssalgsprisen vil kunne udgøre grundlag for en erstatning beregnet med udgangs- punkt i Nordex' normalinteresse i godset. Det påståede tab ses i stedet at være beregnet på baggrund af Nordex' individuelle interesse i god- set, herunder den kommercielle interesse i at bibeholde sin kunde.

3.2.5 På baggrund af det manglende svar på besvarelse af LOG MANs provokation G, må det lægges til grund, at Nordex og HDI ikke forud for bjærgningssalgets gennemførelse undersøgte markedet for salg at lignende varer for at sikre, at en rimelig pris blev opnået ved salg til god- sets oprindelige køber.

3.2.6 HDI anfører i sin replik, s. 6 (**E56**), at den oprindelige købers afvisning af godset til den oprindelige pris skete med den begrundelse, at "*godsets kvalitet ikke kunne garanteres på grund af perioden uden tilslutning til nedkøling*". Det fremgår imidlertid af bilag 14 (**E295-296**), at der netop ikke var problemer med godsets kvalitet, men at det alene var ostens holdbarhedstid, der ikke længere kunne garanteres. HDI har på ingen måde dokumenteret, at den påståede forringede holdbarhedstid skulle have medført en nedgang i markedsværdien i det omfang, HDI har anført. På baggrund af korrespondancen mellem HDI og Nordex i bi- lag 16 må det i stedet lægges til grund, at rabatten blev ydet for at løse det kommercielle problem med den oprindelige købers modtagelse og fortoldning af godset i USA.

3.2.7 Det gøres i den forbindelse også gældende, at Nordex' egen risikoanalyse underskrevet 4. juli 2024, fremlagt som sagens bilag IE (**E273**), ikke anfører, at godsets holdbarhed skulle være påvirket, selvom risikoanalysen nævner godsets holdbarhed i punktet "Risk Assesment", og at det derfor ville være nærliggende, at det var nævnt, hvis godsets holdbarhed var påvirket. Det må på baggrund af korrespondancen i bilag 16 (**E269**) dog lægges til grund, at Nordex allerede på dette tidspunkt havde forhandlet bjærgningssalgsprisen på godset.

3.2.8 Et bjærgningssalg, der sker til den oprindelige køber af godset, og som derfor sælges på samme vilkår og til samme formål som oprindeligt tilsigtet, fordrer en særlig grad af dokumentation for bjærgningssalgs- værdien. Dette skyldes bl.a., at der ved salg til samme formål og på samme vilkår må være en formodning for, at godets værdi er den samme som oprindeligt, medmindre klar dokumentation for en konkret forringelse af værdien forefindes.

3.2.9 HDI har i sin replik, s. 6 (**E56**), anført, at "*køberen formentlig vidste, hvor stærk en forhandlingsposition denne havde*", hvorfor godset ikke blev solgt til en højere pris. Dette indikerer netop, at der ikke er tale om en egent- lig værdiforringelse, men derimod den oprindelige købers udnyttelse af Nordex' generelle kommercielle interesser som beskrevet ovenfor.

3.2.10 LOG MAN kan ikke holdes ansvarlig for eller kræves at erstatte en sådan generel kommerciel konduite. Det må derfor påhvile HDI at dokumentere, at HDI og Nordex har handlet i overensstemmelse med det der kan forventes af en almindelig, fornuftig handelsdrivende i forbindelse med et bjærgningssalg og ikke har inkluderet forhold såsom fastholdelse af en god kunderelation i forbindelse med fastsættelsen af bjærgningssalgsprisen. Denne bevisbyrde er ikke løftet.

3.2.11 HDI har lagt vægt på et hypotetisk salg til anden side og de heraf forventede, men dog udokumenterede, omkostninger et sådant salg ville medføre. HDI ikke har fremlagt dokumentation til støtte for, at det ikke var muligt at sælge godset til anden side. Det gøres på den bag- grund gældende, at HDI ikke har opfyldt sin tabsbegrænsningsforpligtelse.

3.3 Hertil må det også bemærkes, at Reck & Cos beregninger fremlagt som sagens bilag 7 vedrørende en hypotetisk returtransport først blev foretaget 9. marts 2023, da rapporten blev udstedt, og altså 8 måneder efter bjærgningssalget reelt fandt sted. Beregningen har således i høj grad karakter af en efterrationalisering til støtte for den disposition, som Nordex allerede havde gennemført.

3.4 Tabsopgørelse

3.4.1 HDI har under retssagen indtalt et krav på i alt DKK 1.578.157,43, hvoraf 37.977 USD udgør demurrage fra Hapag-Lloyd og 72.214 USD

udgør demurrage ved modtager.

Det gøres gældende, at LOG MAN under alle omstændigheder og uanset godsets eventuelle skader eller værdiforringelse ikke kan være ansvarlig for de fremsatte demurragekrav.

3.4.2 Containerdemurrage opstår ved vareejerens forsinkelse med at tage imod godset eller forsinkelser med tilbagelevering af den lejede container. HDI har ikke godtgjort eller endog forklaret, hvilken relation fakturaerne på containerdemurrage skulle have til skadessagen eller det fremsatte krav mod LOG MAN. Det må i stedet lægges til grund, at demurrageomkostninger påløb som følge af Nordex' kommercielle udfordringer med sin køber og den manglende rettidige modtagelse af godset fra Nordex' købers side.

3.4.3 Det gøres på den baggrund også gældende, at der ikke er den nødvendige årsagssammenhæng mellem det påståede vareskadekrav og demurrageomkostningerne.

3.4.4 Det bemærkes, at HDI i sin stævning har gjort gældende, at "erstatning for bortkomst eller forringelse af godset beregnes efter godsets fakturaværdi", og at det derfor må være udelukket, at demurragekrav kan være omfattet af et eventuelt ansvar i henhold til NSAB2015 § 17, som HDIs krav mod LOG MAN er indtalt på baggrund. Det bestrides således også, at demurragekravet skulle udgøre "andre udlæg i forbindelse med transport".

3.5 Værneting mod Hapag-Lloyd

3.5.1 LOG MAN påberåber sig anbringenderne fremført af HDI over for Hapag-Lloyd i forbindelse med værnetingsspørgsmålet.

3.5.2 Det gøres med henvisning til Højesterets dom i sagen U2018.1525H gældende, at der også vil være værneting for LOG MANs friholdelse- spåstand, hvis retten finder, at der er værneting for HDIs krav mod Hapag-Lloyd. Højesteret anførte i U 2018.1525H, at:

> *"Da Sø- og Handelsretten efter det ovenfor anførte er rette værneting for Trygs krav mod Vriesoord, jf. forordningens artikel 8, nr. 1, kan Combinos friholdelsespåstand mod Vriesoord tages under pådømmelse i samme sag. Det er derfor ikke nødvendigt at tage stilling til, om betingelserne for dansk værneting for Combinos krav mod Vriesoord efter forordningens artikel 8, nr. 2, er opfyldt."*

3.6 Friholdelsespåstand mod Hapag-Lloyd

3.6.1 Det gøres gældende, at et eventuelt ansvar for LOG MAN i det hele kan henføres til den transport, der blev udført af Hapag-Lloyd, og i særde-

leshed bruddet på instruktionen om at returnere godset til Nordex og ikke at bringe godset videre til USA.

3.6.2 Det forstås, at Hapag-Lloyd blev booket af LOG MANs underkontrahent, Reefresh, til at forestå hele transporten, og det må derfor også lægges til grund, at Hapag-Lloyd vil være den ultimativt ansvarlige transportør.

3.6.3 Det gøres på den baggrund gældende, at Hapag-Lloyd må friholde LOG MAN for et eventuelt ansvar, som LOG MAN måtte ifalde over for HDI.

…"

Harpag-Lloyd har i det væsentligste procederet i overensstemmelse med påstandsdokument af 12. november 2024, hvoraf fremgår blandt andet:

"…

2 Indledning

1. Denne sag handler grundlæggende, om HDI (Nordex) har dokumenteret skade på en last bestående af ost under en transport fra Pögstall, Østrig, via Hamborg, Tyskland, til New York, USA, pakket i tre containere ("**Transporten**"), om transportørerne måtte være ansvarlige for det evt. tab, og om kravene mod Hapag Lloyd er underlagt dansk værneting**.**

2. Det er Hapag Lloyds synspunkt (principalt), at det påståede krav mod Hapag Lloyd er underlagt tysk værneting, som er aftalt i (i) transportaftalen indgået mellem den mellemkontraherende transportør, ReeFresh, og Hapag Lloyd og i (ii) de søfragtsedler, der er udstedt i medfør af transportaftalen. HDI eller LOG MAN kan grundlæggende ikke opnå en bedre retsstilling end ReeFresh, og Hapag Lloyd kan således støtte ret på værnetingsbestemmelsen, uagtet om HDI og LOG MAN måtte søge at omgå transportkæden ved at sagsøge uden for kontrakt. Kravene skal derfor afvises og behandles ved domstolen i Hamborg.

3. Hvis retten vurderer, at der ikke er grundlag for at afvise sagen, gør Hapag Lloyd (subsidiært) gældende, at der bør ske frifindelse, bl.a. fordi der ikke er godtgjort et erstatningsberettiget tab, og fordi Hapag Lloyd ikke har handlet ansvarspådragende.

4. Påstandsdokument henviser til sagens ekstrakt af 12. november 2024 som "*Eks.*" og til Hapag Lloyds materialesamling af 12. november 2024 som "*HL-MS*".

3 Sagsfremstilling

3.1 ***Sagens parter***

5. HDI er vareforsikringsselskab for transportkunden, Nordex Food A/S ("**Nordex**"). Nordex er angivet som sælger af Godset (bilag 1, Eks., s. 197). Nordex blev angivet som afskiber ('shipper') på søfragtsedlerne (bilag IIM, IIN og IIO/Eks., s. 249-254).

6. LOG MAN er et dansk speditionsfirma, som over for Nordex påtog sig – i eget navn – at foretage Transporten som (kontraherende) transportør, jf. bilag 2 (Eks., s. 159).

7. ReeFresh Transport & Logistics GmbH ("**ReeFresh**") er et tysk speditionsfirma, som påtog sig over for LOG MAN – i eget navn – at foretage Transporten. ReeFresh antog Hapag Lloyd som udførende transportør. ReeFresh var angivet som speditør ('*forwarding agent*') på søfragtsedlerne.

8. Hapag Lloyd er et større tysk containerrederi med hovedsæde i Hamborg. Hapag Lloyd på- tog sig over for ReeFresh at udføre hele Transporten. Hapag Lloyd har udstedt søfragtsedlerne og er angivet som transportør ('*carrier*') under søfragtsedlerne.

3.2 ***Tidligere transporter mellem parterne***

9. Parterne i denne sag, dvs. Nordex, Log Man (og ReeFresh, der ikke er part i retssagen) samt Hapag Lloyd, har over en længere periode indgået lignende transportaftaler om en større mængde af ost med jernbane fra Østrig (fra Nordex' koncernforbundne østrigske selskab, Nordex Käserei GmbH) til Hamborg, og videre til USA med søtransport. Transporter havde ingen fysisk forbindelse til Danmark. En oversigt over indgåede aftaler og deraf udstedte søfragtsedler mellem parterne for 2022 er fremlagt i sagen som støttebilag IIa.

10. Det fremgik af samtlige kontrakter mellem parterne, at Hapag Lloyds vilkår, herunder bestemmelsen om tysk værneting, var gældende (f.eks. bilag IIAF/ Eks., s. 119/122). Disse vilkår gav ikke på noget tidspunkt anledning til protester fra sagens parter.

3.3 ***Arrangering af transporten (primo april 2022)***

11. Nordex solgte 6.048 kartoner ost ("**Godset**") til det amerikanske selskab, Kradijan Importing Co. Inc. ("**Kradijan**") med havnen i New York, USA som udleveringssted.

12. Forsendelsen var fordelt på tre containere, GESU9502787, CPSU5147152 og HBLU9598916 ("**Containerne**"). Containerne skulle transporteres fra Østrig til Hamborg via landevej og jernbane og derpå via skib til New York, USA.

13. Det forstås, at Nordex primo 2022 bookede Transporten hos LOG MAN. Dette blev efterfølgende bekræftet ved ordrebekræftelserne ("*Booking Confirmation*"), jf. nedenfor.

14. LOG MAN bookede derefter hele Transporten hos den tyske speditør, ReeFresh.

15. ReeFresh bookede herefter hele Transporten hos Hapag Lloyd, jf. bookingbekræftelse ("Booking *Confirmation*") af 6. april 2022 (bilag IIA/Eks., s. 123).

16. Det fremgik af denne oprindelige bookingbekræftelse, at transportdokumentet ville være en søfragtseddel med nr. "*HLCUHAM220470701*" (hvilket senere blev bilag IIM/Eks. s. 253). Transporttemperaturen skulle være "*3,0 C Special Atmosphere: NONE"*, det forventede skib var "*Al Safat*", og det forventede tidspunkt for afgang fra Hamborg 16. april 2022 og ankomst i New York var 26. april 2022. Det fremgik også, at de endelige instruktioner til rederiet ("*Shipping instruction closing"*) skulle være givet inden 12. april 2022.

17. Alle udstedte bookingbekræftelser for Transporten henviste i afsnittet "*Legal Terms*" til, at Hapag Lloyds Vilkår (bilag IIP/Eks., s. 255) skulle regulere Transporten (på samme vis som de tidligere transporter omtalt ovenfor), jf. f.eks. bilag IIA (Eks., s. 126):

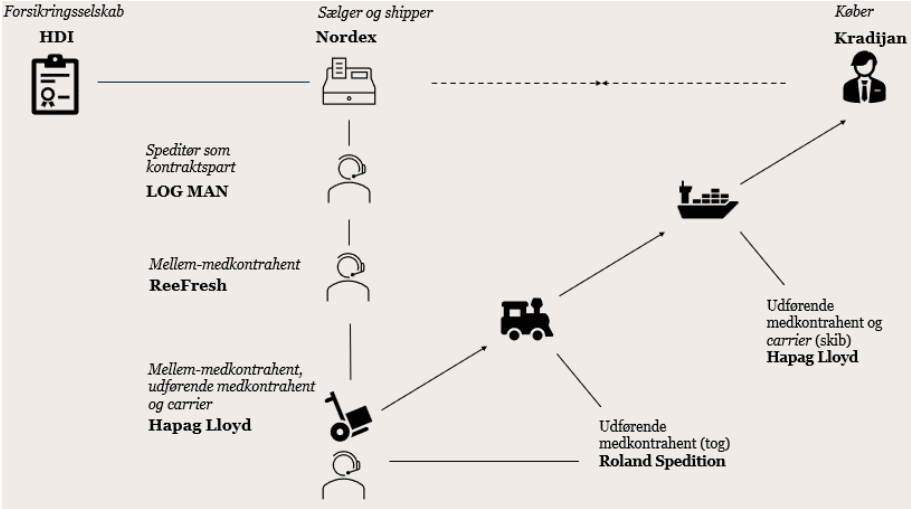
> *"Carrier operates under its Bill of Lading/Sea Waybill terms and conditions to be provided upon request or displayed in any of Carrier's/its agent's offices or under www.hapag-lloyd.com, containing liability limitations deviating from German law."*

18. Klausul 24 ("*Law and Jurisdiction*") i Hapag Lloyds Vilkår (bilag IIP/Eks., s. 255) fastsatte:

> *"Except as otherwise provided specifically herein any claim, dispute, suit or proceeding arising under this Sea Waybill and/or the contract between Carrier and the booking party shall be governed by German law and determined exclusively in the Hamburg courts."*

19. Den 7. april 2022 bookede Hapag Lloyd hos det tyske selskab, Roland Spedition (i) en containeropsamling og (ii) en del af Transporten, således at Roland Spedition skulle udføre en national landevejstransport af Containerne i Østrig (fra Nordex Kaeserei GmbH til Wiencontiner Terminal GmbH) og efterfølgende en international jernbanetransport af Containerne fra Østrig til Tyskland, jf. ordrebestilling (*work order rail*) (bilag IIQ, Eks. 135).

20. Den planlagte (og udførte) transportkæde og sagens parter var således som følger:



3.4 *Udførelse af Transporten og bookingændringer*

21. Hapag Lloyd opdaterede i takt med, at informationerne vedrørende Godset og Transporten blev oplyst, bookingbekræftelsen (bilag IIA til IIL). Hver ændring i forhold til den forudgå- ende udgave af bookingbekræftelsen blev angivet med gul markering i dokumentet.

22. LOG MAN udstedte den 12. april 2022 flere bookingbekræftelser til Nordex om transporterne (bilag 2/Eks., s. 159). Her fremgik bl.a. fortransporten ("*by rail – Non active cooling*"), transporttemperaturen ("*Plus (+) 2 Degr. Celc.*"), det forventede skib ("*Torrente*"), og at transportdokumentet ville være en søfragtseddel ("*Seaway bill*").

23. Den 11. april 2022 blev bookingbekræftelsen opdateret ("*3th update")* (Bilag IID, Eks., s. 155), så skibet blev ændret til "*Torrente*" og det forventede afgangstidspunkt fra Hamborg og ankomsttidspunkt i New York blev ændret til hhv. 30. april 2022 og 14. maj 2022.

24. Ved opdateret bookingbekræftelse af 27. april 2022 ("*9th update*") (Bilag IIJ/Eks., s. 205) blev antal af søfragtsedler ændret fra et til tre (hvilket senere blev til de endelige søfragtsedler, bilag IIM, IIN, IIO (Eks., s. 249-253)). Det fremgik også nu eksplicit af bookingbekræftelsen, at ReeFresh var speditør for Transporten ("*Freight Forwarder*").

25. Containerne ankom til HHLA Container-Terminal, Hamborg, Tyskland, den 5. maj 2022. Containerne blev sat til strøm ved ankomst. Det er ubestridt i sagen.

26. Det fremgår af e-mailkorrespondance i starten af maj 2022 mellem LOGMAN og Nordex, at Containerne angiveligt ikke blev aktivt nedkølet i dagene forud for ankomst til Hamborg (bilag 13). Nordex anmodede derfor LOGMAN om at "*holde containere tilbage*", men stadig "*holde pladsen på skibet!*", jf. e-mail af 5. maj 2022 (bilag 13, s. 2/Eks., s. 238).

27. LOG MAN anmodede samme dag, 5. maj 2022, ReeFresh om ikke at afskibe Containerne fra Hamborg, men fortsat holde dem på skibet "*The 3x40'HR are not to be shipped from Hamburg until Nordex confirm !! Still please keep them on the vessel 'Palena' ETD 13.05.22 – until further!*" (bilag IA, s. 12/Eks., s. 224). Der er ikke fremlagt dokumentation for, at denne instruks blev videregivet til Hapag Lloyd, jf. nærmere nedenfor.

28. Bookingbekræftelsen blev opdateret 9. maj 2022 "*10th update*" (bilag IIK), hvor det bl.a. blev opdateret, at Godset nu skulle fragtes med skibet "*Tubul*", og at det forventede afgangstidspunkt fra Hamborg og ankomsttidspunkt i New York blev ændret til hhv. 18. maj 2022 og 28. maj 2022. Det fremgik ikke af denne opdatering, at Godset ikke skulle fragtes.

29. Den 9. maj fremsendte Hapag Lloyd til ReeFresh udkast til de søfragtsedler, som var nævnt i bookingbekræftelsen af 27. april 2022 "*9th update*" (bilag IIAG, IIAH og IIAI/Eks., s. 225- 229). Disse udkast indeholdt på s. 1 (bagsiden) Hapag Lloyds Vilkår (bilag IIP/Eks., s. 255) på samme måde som de endelige søfragtsedler, jf. nedenfor. Det bemærkes for god ordens skyld, at de fremlagte bilag med søfragtsedler og udkastene hertil 'blot' indeholder side to og tre. Det skyldes, at side 1 er Hapag Lloyds standardvilkår og standardbetingelser, som allerede er fremlagt som bilag IIP (hvor "*Page 1*" fremgår øverst til højre på siden).

30. Udkastene til søfragtsedlerne indeholdt i den fortrykte tekst på forsiden (f.eks. Bilag IIAG, Eks., s. 225) følgende erklæring:

> *"In accepting this Sea Waybill the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms and conditions whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Sea Waybill by the Merchant."*

31. Hapag Lloyds Vilkår, klausul 1 (bilag IIP/Eks., s. 255) definerede "*Merchant*" som følger:

> *"Merchant" includes the booking party, the shipper and consignee, holder of the Sea Waybill, the person to whom the data has been forwarded as provided for in clause 2 (2) and the receiver of the Goods."*

32. Det fremgår af intern korrespondance mellem LOGMAN og Nordex fra maj 2022, at de ikke er bekendt med, om osten faktisk har taget skade, og at det var nødvendigt at foretage undersøgelser af Godset. Nordex holdt dog LOGMAN ansvarlig for evt. tab (Bilag 13, Eks., s. 237). Det er ikke dokumenteret, at denne besked blev videresendt til Hapag Lloyd.

33. Den 27. maj 2022 blev bookingbekræftelsen opdateret for sidste gang "*11th update*" (bilag IIL/Eks., s. 243), hvor det opdateredes, at Godset nu skulle fragtes med skibet "*Tucapel*" fremfor "*Tubul*". Det fremgik – formodentlig som følge heraf – under "*remarks*", at containerne ikke længere

skulle læsses på Tubul ("*re-booking ex (TUBUL): container not on load list*". "*Shipping instruction closing*" var nu 30. maj 2022, kl. 10) (bilag IIL, s. 2/Eks., s. 244). Det fremgik ikke af bekræftelsen, at Godset ikke skulle lastes og/eller fragtes.

34. Containerne blev lastet på containerskibet MV Tucapel, som afgik fra HHLA Container-Terminal i Hamborg fredag den 3. juni 2022. Hapag Lloyd udstedte for hver container følgende søfragtsedler:

Søfragtseddel nr.:	**Container nr.:**	**Bilag**
HLCUHAM220470701	CPSU5147152	IIM/Eks., s. 253
HLCUHAM2204BVKW4	HBLU9598916	IIN/Eks., s. 249
HLCUHAM2204BVKV3	GESU9502787	IIO/Eks., s. 251

35. Det fremgår af søfragtsedlerne, at Nordex er angivet som afskiber ('shipper'), at Kradjian er angivet som modtager ('consignee'), at Hapag Lloyd er angivet som transportør ('carrier'), og at ReeFresh er angivet som speditør ('forwarding agent').

3.5 ***Ankomst til New York, salg af Godset og afsluttende forløb (18. juni 2022-)***

36. Ca. den 18. juni 2022 ankom skibet med Containerne til New York, USA. Containerne (eller to af dem) blev imidlertid først afhentet den 22. juli 2022. Hapag Lloyd opkrævede container demurrage på USD 37.977 for den forsinkede afhentning (bilag 8/Eks., s. 289).

37. Hapag Lloyd forstår på HDI, at Nordex efter den påståede temperaturskade valgte at sælge godset til den oprindelige køber, Kradijan, med en rabat på 50% (bilag 14/Eks., s. 291).

38. opfordrede ved duplik af 2. februar 2024 (Eks., s. 71), HDI om at dokumentere, "*hvor stor en del af Godset (hvis nogen del), der har været beskadiget, herunder hvor stor en del af vægten af Godset, dette i så fald vedrører*". HDI har ikke kunne opfylde denne opfordring. HDI oplyste i Processkrift 1 af 5. april 2024 (Eks., s. 75), der henviser til, at det var "*fysisk umuligt for Nordex/HDI at undersøge godset*", da det var sejlet til New York. HDI anfører, at dette angiveligt skyldtes problemer med indfortoldningen.

39. Dette kan ikke tiltrædes og modbevises af dokumentationen. Det forstås på korrespondancen i sagen (bilag 16, Eks., s. 269), at det var 'vanskeligt' for Nordex at undersøge Godset forud for, at det blev frigivet til Kunden, da det krævede betaling af told og afgifter (som vil skulle betales i alle tilfælde). Dette var dermed ikke fysisk umuligt. Nordex (HDI) kunne ligeledes have undersøgt Godset efter salget til kunden i New York (Kradijan).

40. Det forstås, at HDI udbetalte forsikringssummen til Nordex og trådte ind i sagen på Nordex' vegne. Det førte imidlertid ikke til, at Hapag Lloyd blev varslet.

41. Selvom HDI (og Nordex) fremsatte først et krav mod Hapag Lloyd 14. marts 2023 over 9 måneder efter hændelsen (bilag 12/Eks., s. 335). Kravet var på DKK 1.578.157,43, svarende til halvdelen af Godsets oprindelige værdi på USD 232.145,28, container demurrage-omkostninger på USD 72.214,00 for forsinkelsen i Hamborg, USD 37.977,00 for forsinkelsen i New York, samt survey-omkostninger på EUR 525.

3.6 *Øvrige sager og sagsanlæg i Tyskland*

42. Hapag Lloyd forstår, at retssagens øvrige parter, HDI (Nordex) og LOG MAN, er parter i en parallel sag ved Sø- og Handelsretten om lignende transporter med Hapag Lloyd. I den sag er Hapag Lloyd ikke blevet sagsøgt og heller ikke, så vidt Hapag Lloyd forstår, ReeFresh.

43. Reefresh sagsøgte dog Hapag Lloyd ved Landgericht Hamborg i anledning af alle transporterne vedr. sagerne, som pågår ved Sø- og Handelsretten (bilag IIAL/IIAM, s. 339), inklusiv den nærværende sag. Det forstås, at det skyldes, at LOG MAN udenretligt har fremsat et friholdelseskrav mod ReeFresh for det krav, som ReeFresh måtte blive pålagt at betale til LOG MAN, såfremt LOG MAN forfulgte et krav mod ReeFresh. Den tyske sag er dog, så vidt vi er blevet oplyst, foreløbigt udsat på Sø- og Handelsrettens afgørelse i denne sag.

4 Anbringender til støtte for afvisningspåstand overfor HDI | Sø- og Handelsretten er ikke rette værneting

44. Til støtte for påstanden gøres det gældende, at sagen ikke har rette værneting ved Sø- og Handelsretten, jf. retsplejelovens § 250, stk. 1, nr. 1. Det afvises som hævdet af HDI, at HDI skal kunne fremsætte et krav uden for kontrakt og værnetingsklausulen i Hapag Lloyds vilkår, som der er henvist til i såvel bookingbekræftelserne og søfragtsedlerne.

45. Hapag Lloyd gør overordnet gældende som støtte for afvisningspåstanden:

1. Krav mod Hapag Lloyd er underlagt transportalen med ReeFresh (ordrebekræftelsen) og transportdokumenter udstedt (søfragtsedlerne).

2. Hapag Lloyds Vilkår, klausul 24, foreskriver tysk værneting for alle krav.

3. Værnetingsbestemmelsen i Hapag-Lloyds Vilkår er gyldigt vedtaget.

4. Værnetingsbestemmelsen er gældende uagtet evt. ophævelse af transportaftalen.

5. Hapag Lloyd kan støtte ret på værnetingsbestemmelsen over for Nordex (HDI), selv om kravet måtte fremsættes uden for kontrakt, jf. sølovens §§ 282 og 286.

6. Domsforordningens art. 25 om værneting har forrang for art. 8.

46. Disse anbringender er nærmere forklaret i denne rækkefølge nedenfor.

4.1 ***Krav mod Hapag Lloyd er underlagt transportalen med ReeFresh (ordrebekræftelsen) og de udstedte transportdokumenter (søfragtsedlerne)***

47. Det er ubestridt i sagen, at Hapag Lloyd oprindeligt blev booket til at transportere Containerne fra Østrig (jernbane) i henhold til en aftale og med skib via Hamborg til New York, og at Hapag Lloyd var underlagt en instruksbeføjelse i henhold til denne aftale.

48. Det er heller ikke bestridt, at transportaftalen (bookingbekræftelsen) blev indgået mellem ReeFresh og Hapag Lloyd (bilag IIA/Eks., s.123), og det derfor alene var ReeFresh, der havde en instruksbeføjelse i henhold til transportaftalen. Instrukser og anden korrespondance til Hapag Lloyd blev, som det fremgår af sagen (f.eks. korrespondancen mellem LOG MAN og ReeFresh) (bilag IA/Eks., s. 213f.) nemlig sendt af ReeFresh. Det eneste grundlag for andre parter at have en instruksbeføjelse over for Hapag Lloyd ville være på grundlag af et transportdokument, dvs. søfragtsedlerne, der blev sendt til ReeFresh.

49. Ordrebekræftelsen – og søfragtsedlerne er tydeligt underlagt Hapag Lloyds Vilkår (Eks., s. 255). Disse vilkår, herunder værnetingsbestemmelsen, er selvsagt gældende for retten til at afgive instrukser over for Hapag Lloyd og i øvrigt for krav mod Hapag Lloyd.

50. HDIs (Nordex) krav består, som det fremgår af stævningen på, at Hapag Lloyd skulle have ignoreret en instruks, dvs. fra ReeFresh, om ikke at foretage søtransporten fra Hamborg baseret på en påstået 'ophævelse' af transportaftalen (se afsnit 4.4.3 nedenfor). Denne ophævelse ville kun kunne afgives af Hapag Lloyds kontraktpart, ReeFresh.

51. HDIs (Nordex) krav mod Hapag Lloyd er dermed grundlæggende et krav på misligholdelse af en kontraktuel forpligtelse og et transportløfte (indeholdt i transportaftalen), som HDI ikke kan omgå ved at fremsætte et direkte krav uden for sølovens regler. Det er krav, som alene kan fremsættes af ReeFresh i henhold til transportaftalen og i øvrigt af HDI (Nordex) i henhold til søfragtsedlerne og sølovens regler (§ 286), jf. afsnit 4.5 nedenfor.

52. Som ReeFresh har anerkendt, kan dette krav kun fremsættes efter Hapag Lloyds vilkår (og derfor ved retten i Hamborg). HDI (Nordex) har søgt at modsætte sig Hapag Lloyds afvisningspåstand (mod HDIs krav i Danmark) ved at anføre, at Nordex ikke (i modsætning til ReeFresh) er part til transportaftalen (ordrebekræftelsen). Dette er korrekt, men udtrykker netop problemet: At Nordex søger at få en bedre retsstilling over for Hapag Lloyd gennem sit helt eget valg om at antage speditører (LOG MAN og ReeFresh) til at være imellem sig selv og Hapag Lloyd. Selvom HDI (Nordex) ikke bestrider, at ReeFresh er bundet af transportaftalen (og værnetingsbestemmelsen), gør HDI derved reelt gældende, at HDI (Nordex) selv skal kunne få bedre ret ved at omgå kontraktkæden og det transportretlige system, der er bundet op på transportaftalen (ordrebekræftelsen) og transportdokumentet (søfragtsedlerne). Dette forsøg på omgåelse (uden for sølovens regler) må selvfølgelig afvises.

53. Ovenstående retsforhold støttes af, at Nordex (HDI) i hele sagsforløbet har ageret som om, at Nordex ikke havde et direkte retsforhold til Hapag Lloyd, og at Nordex (HDI) heller ikke havde et direkte krav mod Hapag Lloyd. Dette tydeliggøres ved, at Nordex kun holdt LOG MAN ansvarlig og aldrig reklamerede over for Hapag Lloyd. Det var først kort før søgsmålet, at HDI (Nordex) pludseligt søgte Hapag Lloyd direkte ansvarlig uden for kontrakt.

54. Om hensynet om at afskære krav uden for kontrakt (for at få bedre ret) henvises til Overby, L., m.fl., Søret, s. 341 (HL-MS, s. 167), og U 1990.697 H ('*Falstria*') 341 (HL-MS, s. 56-57).

4.2 ***Hapag Lloyds Vilkår, klausul 24, foreskriver tysk værneting for alle krav***

55. Værnetingsbestemmelsen gælder for alle krav relateret til transportaftalen og transportdokumentet, uanset karakteren af kravet, jf. klausul 24 i Hapag Lloyds Vilkår (Eks., s. 255):

> *"Except as otherwise provided specifically herein any claim, dispute, suit or proceeding arising under this Sea Waybill and/or the contract between Carrier and the booking party shall be governed by German law and determined exclusively in the Hamburg courts".*

56. Søgsmålet er afledt af krav under søfragtsedlerne og/eller transportaftalen mellem Hapag Lloyd ("*Carrier*") og ReeFresh ('booking party'). Det er dermed ikke begrænset til sørejsen, men hele transporten (inkl. jernbanetransporten fra Østrig). I det omfang at HDI gør krav gældende i relation til Hapag Lloyds påståede misligholdelse af transportløftet (og påstået negligering af instrukser fra ReeFresh), finder værnetingsbestemmelsen anvendelse, idet HDI ikke kan få bedre ret ved at omgå transportkæden, jf. afsnit 4.1 ovenfor.

57. Det er ikke bestridt i sagen, at søgsmålet mod Hapag Lloyd vil være omfattet af bestemmelsen, og at kravene mod Hapag Lloyd vil skulle afvises, jf. retsplejelovens § 250 og domsforordningens art. 25, såfremt bestemmelsen må anses som gyldigt vedtaget, og såfremt Hapag Lloyd kan støtte ret på denne over for HDI og LOG MAN, jf. nedenfor.

4.3 ***Værnetingsbestemmelsen i Hapag Lloyds Vilkår er gyldigt vedtaget***

58. Hapag Lloyd gør gældende, at Værnetingsbestemmelsen må anses som klart og gyldigt vedtaget både i henhold til transportaftalen i sig selv (bilag IIA/Eks., s. 123) og under sø- fragtsedlerne (bilag IIM, IIN og IIO/Eks., s. 249-254). Disse transportaftaler er tydeligt underlagt et aftalt værneting, hvilket er helt sædvanligt for internationale transportaftaler indgået på standardvilkår (som Hapag Lloyds Vilkår). Andet havde været usædvanligt.

59. Transportaftalen henviser eksplicit til Hapag Lloyds vilkår under "*Legal Terms*", hvor det også fremgår, at Hapag Lloyd (Carrier) "*operates under its Bill of Lading/Sea Waybill terms and conditions […] displayed under www.hapag-lloyd.com containing liability limitations deviation from German law" (*bilag IIA/Eks., s. 126*)*. Ved en booking accepterer bookeren (ReeFresh) vilkårene i sin helhed og gælder ubestrideligt for aftalen.

60. Alle vilkår og den fortrykte tekst i søfragtsedlerne er identiske og anvendt for alle transporter, som er foretaget af Hapag Lloyd, herunder Containerne. Søfragtsedlerne angiver Hapag Lloyd som transportør ('carrier') og Nordex som afskiber (shipper). De blev fremsendt til ReeFresh ved e-mail i overensstemmelse med fast praksis (bilag IIAJ, Eks., s. 231).

61. Søfragtsedlerne med de ovenfor nævnte vilkår er et bevis for en transportaftale mellem lasteinteresse ("*Merchant*") (dvs. Nordex) og transportøren (dvs. Hapag Lloyd), herunder transportaftalens indhold. Der er derfor indgået en aftale mellem Hapag Lloyd og Nordex på de vilkår, der er anført i søfragtsedlerne, herunder værnetingsklausulen.

62. Hapag Lloyd gør gældende – som det også bemærkes af HDI i replikken s. 4 (Eks., s. 54) – at en værnetingsaftale i et transportdokument (konnossement eller søfragtseddel) anses for gyldigt vedtaget allerede ved udstedelsen. Dette gælder, uagtet om afsenderen har modtaget de vilkår, som er indeholdt heri, jf. ND-2010-277 S ('*Scandimeat*') (HL-MS, s. 78). Afsenderen havde fået tilsendt forsiden af søfragtsedlen, og måtte - som professionel eksportør - være bekendt med de standardvilkår, der var knyttet til søfragtsedlen. Se desuden U 2021.4943 H, hvor transport af containere blev booket via hjemmeside (for Maersk) og med lignende henvisninger i bookingbekræftelse og søfragtsedler (HL-MS, s. 87-88).

63. Vilkåret om værneting i Hamborg er ikke – som hævdet af HDI – på nogen måde særligt 'byrdefuldt' eller overraskende. Der er tale om en trans-

port foretaget af et stort tysk containerrederi baseret på Hamborg med hensyn til en søtransport via Hamborg. Godset var endda i Hamborg, da Hapag Lloyd (ifølge HDI) skulle have begået en fejl. Nordex kendte vilkåret som følge af de tidligere transporter og protesterede aldrig herimod.

64. Det skal gentages, at Nordex (HDI) i øvrigt ikke kan gøre uvidenhed gældende i forhold til en aftale indgået af en anden part (ReeFresh), når det er Nordex selv, der (indirekte, via LOG MAN) har antaget ReeFresh til at foretage bookingen. Når Nordex overlader dette ansvar til andre, må Nordex (HDI) samtidigt acceptere konsekvensen (tysk værneting).

4.4 ***Værnetingsbestemmelsen er gældende uagtet evt. 'ophævelse'***

65. Det er ubestridt i sagen, at Hapag Lloyd blev antaget til at udføre transporten via Hamborg til New York. HDI har dog gjort gældende, at 'aftalen' med Hapag Lloyd skulle have været 'ophævet'. Det bestrides, fordi der aldrig er givet en hæveerklæring, og fordi parterne i øvrigt aldrig agerede som om, at transportaftalen var 'ophævet'. Uanset en evt. ophævelse vil værnetingsbestemmelsen dog bestå som en særskilt aftale, jf. nærmere nedenfor.

4.4.1 *Der blev aldrig afgivet specifik hæveerklæring over for Hapag Lloyd*

66. Ophævelse af en kontrakt forudsætter væsentlig misligholdelse og en specificeret reklamation (hæveerklæring), jf. Iversen, Obligationsret 2. del, 2019, s. 131 (HL-MS, s. 151).

67. Dette krav om en erklæring er et helt fundamentalt krav for dansk rets strengeste misligholdelsesbeføjelse, netop ophævelsen. En sådan erklæring blev aldrig afgivet, endsige omtalt. Meddelelsen til LOG MAN i bilag 13 (Eks., s. 227) indeholder tydeligvis ikke en ophævelse og er ubestrideligt ikke givet over for den relevant part, nemlig Hapag Lloyd.

68. HDI har i øvrigt ikke bevist, at der foreligger væsentlig misligholdelse eller forelagt dokumentation for, at der er foretaget en specificeret reklamation. Hapag Lloyd gør gældende, at en eventuel tilsidesættelse af en instruktion om aftalens udførelse, hvad end dette udgøres af transport i ikkenedkølede containervogne eller afskibning, ikke i sig selv kan medføre en ophævelse af en transportaftale. Yderligere vil en eventuel reklamation i anledning af misligholdelsen ikke være tilstrækkelig, såfremt aftalen ikke samtidigt ophæves.

4.4.2 *Parterne agerede aldrig som om, at aftalen med Hapag Lloyd blev ophævet*

69. HDI anfører videre, at 'parterne' har disponeret som om, 'transportaftalen' med Hapag Lloyd var ophævet. Det er retrospektiv betragtning, da ingen dokumentation som sagt omtaler en 'ophævelse', og det udstiller en sammenblanding af parterne i sagen.

70. Hapag Lloyd bestrider ikke, at Nordex på afskibningstidspunktet ikke længere ønskede at gennemføre søtransporten til New York, idet det forstås, at Nordex bl.a. ønskede at undersøge mulighederne for at undersøge Godset og returnere det til Østrig med hjælp fra Hapag Lloyd. Dette indikerer et ønske om at ændre transportaftalen - ikke at Nordex (og LOG MAN) ønskede, at Hapag Lloyd ikke skulle transportere Godset (bilag IA/Eks., s. 213).

71. Synspunktet om at 'parterne' agerede som om, at aftalen var ophævet, modsiges desuden af HDIs egen grundlæggende anklage mod Hapag Lloyd i sagen: At Hapag Lloyd faktisk gennemførte transporten trods en instruks om det modsatte. Hvis Hapag Lloyd – som den væsentligste, udførende part i forhold til transportaftalen – forstod, at aftalen var ophævet, hvorfor *opfyldte* Hapag Lloyd så aftalen ved at gennemføre transporten? Begge dele kan ikke være rigtigt på samme tid. Uagtet om Nordex (HDI) og LOG MAN måtte have ønsket at ophæve aftalen, kan det ikke gøres ensidigt (uden hæveerklæring), og det er altså beviseligt forkert, at Hapag Lloyd på nogen måde anså transportaftalen som ophævet.

4.4.3 *Værnetingsaftalen består selv uagtet ophævelse af hovedaftalen*

72. Selv hvis retten skulle finde, at en eller flere af transportaftalerne skulle være ophævet (som bestrides), vil aftaler om tvistehåndtering og værneting overleve en sådan ophævelse. Hapag Lloyd gør gældende, at værnetingsklausulerne i de førnævnte aftaler udgør selvstændige aftaler, hvis gyldighed er uafhængig af selve transportaftalernes gyldighed. Dette følger af princippet om separabilitet, som bl.a. kan findes i domsforordningen, artikel 25, stk. 5. Værnetingsklausulen indeholdt i transportdokumenterne (Søfragtsedlerne) vil derfor bestå og udgøre en ellers gyldig og selvstændig aftale, uagtet om retten måtte finde, at den underliggende transportaftale enten er ugyldig eller ophævet, som HDI har hævdet.

73. Alternativet vil være en absurditet, idet en part ved at ophæve en transportaftalen dermed kunne omgå en værnetingsbestemmelsen, hvis formål er netop at blive anvendt ved en tvist om 'ophævelsen' (som i denne sag). Om princippet om separabilitet henvises til Schiersing, N., *Voldgiftsloven med kommentarer*, 1. udg., 2016, s. 265-266 (HL-MS, s. 176-177) samt Arnt Nielsen, P., Den nye Domsforordning, U2013B.83 (88) (HL-MS, s. 159).

74. Hapag Lloyds påståede erstatningsansvar overfor HDI, herunder rette værneting, skal derfor under alle omstændigheder fastsættes på baggrund af Søfragtsedlerne eller den identiske værnetingsklausul i aftalen mellem Hapag Lloyd og ReeFresh.

4.5 ***Hapag Lloyd kan støtte ret på værnetingsbestemmelsen over for HDI (Nordex), selv om kravet måtte fremsættes uden for kontrakt, jf. sølovens §§ 282 og 286***

75. HDI anfører i sin replik (Eks., s. 51), at kravet mod Hapag Lloyd "*er rejst og kan gennemfø- res udenfor kontrakt*". HDI har i stævningen angivet, at søloven ikke finder anvendelse på dette krav (Eks., s. 5), men HDI har dog alligevel selv senere støttet tabsopgørelse på sølovens § 279 i processkrift 1 (Eks., s. 75). Det er derved noget uklart, om HDI stadig mener, at søloven ikke finder anvendelse, og hvad retsgrundlaget for HDIs krav præcist er.

76. Hapag Lloyd gør gældende, at HDIs (Nordex) ret til at rette direkte krav mod Hapag Lloyd i anledning i sagen er reguleret ved netop søloven (ved de danske domstole). Det erindres, at Hapag Lloyd havde godset i sin varetægt (inden for sølovens varetægtsperiode i § 274) på tidspunktet for den påståede instruks (om ikke at gennemføre sørejsen), og at kravet netop beror på misligholdelse eller 'ophævelse' af en aftale om udførelse af en søtransport omfattet af sølovens kap. 13. Der er særregler for et ønske om at træde tilbage fra transporten, jf. sølovens § 261 (*som synes at have været HDI (Nordex') reelle ønske i denne sag*). Ønsket om at træde tilbage fra aftalen indebærer ikke, at søloven ikke skulle finde anvendelse.

77. En værnetingsaftale, der indskrænker retten til at anlægge søgsmål i Danmark (som f.eks. værnetingsbestemmelsen i Hapag Lloyds Vilkår), er – som fastsat i § 310, stk. 1 - i visse tilfælde ugyldige. Det fremgår dog samtidigt af § 310, stk. 5, at § 310, stk. 1, ikke gælder, hvis værnetingsaftalen er gyldig efter domsforordningen, jf. afsnit 4.6 nedenfor.

78. Hapag Lloyd kan støtte ret på den samme kontraktuelle beskyttelse, herunder værnetingsbestemmelsen, "*selv om kravet ikke grundes på transportaftalen*" (uden for kontrakt), jf. sølovens § 282. Denne beskyttelse gælder altså uagtet, om HDI (Nordex) retter kravet i henhold til (i) søfragtsedlerne (mod Hapag Lloyd som 'kontraherende' transportør, jf. sølovens § 251, nr. 1) eller (ii) uden for kontrakt (mod Hapag Lloyd som (udførende) undertransportør, jf. sølovens § 251, nr. 2), jf. sølovens § 286, der henviser til § 282.

79. Sølovens § 282 henviser efter sin ordlyd generelt til "bestemmelserne om transportørens indsigelser mv." og gælder dermed også værnetingsreglerne i § 310. Der kan henvises til Windahl, J., *Værneting for søgsmål mod undertransportører, Festskrift i anledning af den danske Søretsforenings 100 års jubilæum*, 2000, kap. 19, s. 177 (HL-MS, s. 216).

80. Dette støttes af U 2007.1802 H (*Torm Alexandra*) (HL-MS, s. 67, 70): En lasteinteresse fremsatte et kasteskadekrav uden for kontrakt mod en kontraherende og en udførende transportør, hvoraf ingen var transportører i henhold til transportdokumentet (i modsætning til Hapag Lloyd). Begge parter søgte at støtte ret på værnetingsbestemmelsen i transportdokumentet, jf. sølovens § 286. Retten afviste konkret dette, idet værnetingsbestemmelsen – ved fortolkning - ikke ansås at dække andre parter end hovedtransportøren selv. Dommen viser dog, at Højesteret principielt anerkendte, at transpor-

tøren også i forhold til lasteinteresse (som sagsøgte uden for kontrakt) kunne støtte ret på en værnetingsbestemmelse. I denne sag er Hapag Lloyd uomtvisteligt transportøren og kan støtte ret på det aftalte værneting, uagtet at kravet fremsættes uden for kontrakt.

81. Sølovens § 286 beskytter konkret mod HDIs (Nordex) forsøg på omgåelse ved at indsætte kontraktsparter mellem sig selv og Hapag Lloyd: Hapag Lloyd har helt samme beskyttelse, herunder i forhold til værneting, som hvis transportaftalen var indgået af Nordex selv.

4.6 ***Domsforordningen art. 25 har forrang for kumulationsværnetinget i art. 25***

82. Værnetingsaftalen i Hapag Lloyds Vilkår, kl. 24, er en gyldig værnetingsaftale efter Domsforordningens art. 25 (HL-MS, s. 12). Dette er ikke i sig selv bestridt af HDI. HDI (og LOG MAN) hævder blot, at art. 25 skal vige for kumulationsreglen i art. 8. Dette må afvises.

83. At Domsforordningens art. 25 har forrang blev fastlagt allerede ved U 1991.245 S (HL-MS, s. 59/60): En lasteinteresse sagsøgte i Danmark både en transportør hjemmehørende i Danmark (som LOG MAN) og en transportør hjemmehørende i udlandet (som Hapag Lloyd) for skade på gods i kølecontainere, der ikke havde været tilstrækkeligt nedfrosset. Værnetingsbestemmelsen i konnossementet fastsatte, at transportørerne hver især kunne sagsøges ved deres primære forretningssted. Selvom der var værneting mod den danske transportør efter art. 6 (i dag art. 8), afviste Sø- og Handelsretten over for den udenlandske transportør. Art. 17 (i dag art. 25) blev tillagt forrang.

84. Se herom Ketilbjørn, H.: *Bruxelles I-forordningen*, 2. udg., s. 199) (HL-MS, s. 105).

85. I U 2021.4943 H (ND-2021-28 DH) adciterede en speditør (DSV) et containerrederi (Maersk) for et friholdelseskrav i Danmark i en sag anlagt mod speditøren af lasteinteressen. Domsforordningen kunne begrunde værneting mod rederiet baseret på domicil (art. 6) og kumulationsværneting (art. 8) (HL-MS, s. 85). Maersks standardbetingelser fastsatte dog, at søgsmål skulle anlægges i London. Højesteret afviste derfor kravet mod Maersk, idet værnetingsbestemmelsen var gyldig efter art. 25 og skulle tillægges forrang. Se om dommen og forholdet mellem art. 8 og 25 i Selvig, E., 2024, s. 25-26 (HL-MS, s. 193-194).

86. Som fastslået af Domstolen i Coreck Maritime (C-387/98), pr. 23-27) vil værnetingsbestemmelsen også binde lasteinteresse under et transportdokument. Det gælder alle rettigheder og forpligtelser, herunder værnetingsbestemmelsen (HL-MS, s. 45-46).

87. HDI og LOG MAN har støttet ret på Domstolens dom i *Freeport* (C-98/06) og U 2018.1525 H angår det generelle anvendelsesområde for art. 8 (tidl. art. 6), ikke art. 25. *Freeport* angik ikke transportretlige forhold, og ingen af sagerne angik værnetingsaftaler (!). Dommene er dermed irrelevante for spørgsmålet om forholdet mellem art. 25 og art. 8.

88. Det understreges igen, at hvis værnetingsaftalen (efter art. 25) ikke havde forrang over for art. 8, kunne en part altid unddrage sig en værnetingsaftale ved – som i dette tilfælde – at indsætte en transportør imellem sig selv (Nordex) og Hapag Lloyd. Som redegjort ovenfor kan og skal Sø- og Handelsretten afvise dette omgåelsesforsøg også i denne sag.

5 Anbringender til støtte for frifindelsespåstand over for HDI | HDI har ikke dokumenteret et erstatningsberettiget tab

89. Til støtte for den nedlagte påstand over for HDI gøres det overordnet gældende, at:

1. Hapag Lloyd kan støtte ret på samme indsigelser over for HDI som overfor Hapag
2. Lloyds direkte kontraktpart, Reefresh.
3. Nordex (HDI) har ikke reklameret rettidigt over for Hapag Lloyd.
4. Hapag Lloyd har ikke handlet ansvarspådragende.
5. HDI har ikke dokumenteret skaden på Godset og værditabet, jf. sølovens § 279
6. HDI kan ikke kræve demurrage-omkostninger dækket.
7. Nordex ikke har opfyldt sin tabsbegrænsningspligt.

90. Disse anbringender er nærmere forklaret i denne rækkefølge nedenfor.

91. Hapag Lloyd støtter som grundlag for friholdelsespåstande i øvrigt ret på de anbringender, som gøres gældende af LOG MAN som støtte for sin frifindelsespåstand over for HDI.

5.1 ***Hapag Lloyd kan støtte ret på sølovens bestemmelser***

92. Hapag Lloyd kan i forhold til Nordex (HDI) støtte ret på sølovens regler om ansvar og indsigelser efter sølovens § 282, uanset grundlaget for HDI (Nordex)s krav, jf. afsnit 4.5 ovenfor. Det indebærer bl.a. sølovens § 279 om normaltab og reklamation i sølovens § 288.

5.2 ***Nordex (HDI) har ikke reklameret rettidigt over for Hapag Lloyd***

93. Det gøres gældende, at HDI ikke har reklameret rettidigt og behørigt i henhold til pkt. 5(2)(f) i Hapag Lloyds Vilkår og sølovens § 288, og at den manglende iagttagelse af reklamationspligten medfører kravets bortfald.

Selv hvis Hapag Lloyds vilkår ikke skulle finde anvendelse, gælder der et almindeligt krav om reklamation i transportforhold.

94. HDI anfører i replikken s. 7-8 (Eks., s. 57-58), at korrespondancen i bilag 13 viser, at Nordex har reklameret rettidigt over for Hapag Lloyd. Dette bestrides, idet en reklamation stilet til Log Man *ikke* kan påberåbes som rettidig reklamation over for Hapag Lloyd. Når HDI måtte ønske at fremsætte et krav direkte over for Hapag Lloyd, skal HDI (Nordex) selvsagt også reklamere direkte over for Hapag Lloyd. Sagens bilag 16 (Eks., s. 269), hvor Hapag Lloyd forklarer afsendelsen af Containerne til New York beviser desuden ikke, at Hapag Lloyd var bekendt med noget krav for skader på Godset og slet ikke fra HDI (Nordex).

95. Nordex (HDI) skulle således have reklameret direkte over for Hapag Lloyd med en specifik oplysning om skaderne på Godset (som var ubekendt for Hapag Lloyd). Ved ikke at reklamere, har Nordex (HDI) frataget Hapag Lloyd muligheden for selv at foretage undersøgelser af Godset og i øvrigt ved at samle beviser, som er hensynet bag reklamationskravet.

5.3 ***Hapag Lloyd har ikke handlet ansvarspådragende***

96. Det er HDIs primære anbringende, at Nordex led et tab som følge af, at Godset – som følge af påståede temperaturskader – har mistet sin oprindelige markedsværdi. HDIs primære anbringende forudsætter således over for Hapag Lloyd, at Hapag Lloyd (i) har handlet ansvarspådragende for så vidt angår de påståede temperaturafvigelser og (ii) ikke har fraskrevet sig ansvar for eventuelle temperaturafvigelser (i Hapag Lloyds vilkår).

97. Det er ubestridt i sagen, at en eventuel temperaturafvigelse skete, inden Hapag Lloyd modtog Godset i Hamborg (på hvilket tidspunkt Containerne i øvrigt blev sat til strøm).

98. Hapag Lloyd gør gældende, at Hapag Lloyd ikke kan holdes ansvarlig for påstående temperaturskader, idet Hapag Lloyd direkte har fraskrevet sig ethvert ansvar for temperaturskader i relation til Godset, jf. Hapag Lloyds Vilkår pkt. 8 (Bilag IIP/Eks., s. 255):

> *"If a Container has not been packed by or on behalf of Carrier: Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods caused by: (…)*
> *(c) the unsuitability or defective condition of the Container or the incorrect setting of any refrigeration controls or ventilation settings thereof, provided that, if the Container has been supplied by or on behalf of Carrier, this unsuitability or defective condition would have been apparent upon inspection by Merchant at or prior to the time when the Container was packed; or (d) packing refrigerated Goods that are not at the correct temperature for Carriage.*
> *(…)*

(3) (…) Merchant remains responsible for the consequences of any temperature irregularities, including but not limited to the Goods being at a higher temperature upon loading the Goods into the Container than that required for the Carriage (hot stuffing) prior to receipt or after delivery by Carrier." (vores fremhævning)

99. Det bestrides helt grundlæggende, at Hapag Lloyd skulle have handlet ansvarspådragende udelukkende fordi, at Hapag Lloyd angiveligt skulle have lastet og afskibet Godset den 3. juni 2022 ved en 'fejl'. Det fremgår af sagens bilag, at Nordex informerede Log Man, at Log Man informerede Reefresh, og at Reefresh angiver at have kontaktet Hapag Lloyd. Det er dog ikke dokumenteret, at ReeFresh faktisk kontaktede Hapag Lloyd tids nok og forud afskibningen. Det er udokumenteret, at det var Hapag Lloyds fejl. Dette understøttes af, at Godset helt til sidst var på load-list for skibet ('Tucapel') (bilag IIL/Eks., s. 243).

100. HDI kan i øvrigt ikke støtte ret på præsumptionsansvaret efter sølovens §§ 275-276 som følge af manglende reklamation for den konkrete skade over for Hapag Lloyd, jf. sølovens § 288. HDI kan selvsagt heller ikke støtte ret på præsumptionsansvaret – hverken i forhold til nedkølingen eller i forhold til afskibningen - hvis HDI ikke støtter ret på søloven.

101. Uagtet om Hapag Lloyd måtte havde handlet i strid med en instruks (fra ReeFresh), skyldtes tabet alene de påståede temperaturskader (og altså ikke afskibningen af Godset). Der er altså ikke kausalitet mellem afskibningen af Godset og tabet, og HDI (Nordex) ville uomtvisteligt kun lide tabet som følge af værditab for Godset (som følge af temperaturskader).

5.4 *HDI har ikke dokumenteret skade på godset eller et værditab*

102. Uanset at retten måtte finde, at Godset reelt var beskadiget, og at HDI kan have lidt et tab, har HDI ikke krav på mere end det dokumenterede værditab (normalinteressen), jf. sølovens § 279 (som HDI er enig finder anvendelse, jf. processkrift 1/Eks. s. 75).

103. HDI har ikke løftet bevisbyrden for at Godset skulle have lidt en skade som følge af temperaturafvigelserne, eller at skaden på Godset har medført det påståede værditab på 50 % trods flere opfordringer om at gøre dette. HDI har følgelig ikke dokumenteret:

(i) at Containerne faktisk ikke var tilstrækkeligt nedkølet forud for sørejsen;
(ii) at Godset havde for høje temperaturer ved ankomst til henholdsvis Hamborg og/eller USA (se opfordring A og B om at fremlægge dokumentation herfor);
(iii) at den påståede temperaturafvigelse skulle have skadet Godset, og at dets salg ('bjærgningssalgsprisen') er udtryk for markedsprisen af Godset. Ved provokation F blev HDI opfordret til at dokumentere,

> at holdbarhedstiden af Godset var forringet og, at dette havde medført det påståede fald i markedsværdien. Idet dette ikke kan anses for opfyldt af HDI (idet salget kan være sket af hensyn til kommercielle interesser over for køberen), gøres det gældende, at den manglende opfyldelse heraf må få den processuelle skadevirkning, at HDI ikke har dokumenteret, at holdbarhedstiden for Godset var forringet, eller at dette havde medført et fald af markedsværdien.

104. Ovenstående er udtryk for det helt grundlæggende problem, at HDI eller Nordex ikke foretog *de nødvendige* undersøgelser af Godset forud for *salget*. HDI har bekræftet (på grundlag af opfordring C), at disse undersøgelser ikke blev foretaget. HDI har hævdet med henvisning til korrespondancen (bilag 16), at det skyldes, at undersøgelsen vanskeligt kunne foretages pga. indfortoldning før salget. Sådanne vanskeligheder kan ikke løfte en part fra dets bevisbyrde. Undersøgelsen kunne selvsagt under alle omstændigheder været foretaget efter indfortoldning. Såfremt HDI (Nordex) var af den overbevisning, at omkostningerne til indfortoldning ikke ultimativt skulle afholdes af Kradjian eller Nordex, måtte de have afholdt omkostningen og efterfølgende opkrævet denne som en del af erstatningskravet.

105. Dette understøttes af survey-rapporten (bilag IC/Eks., s. 275) og risikoanalysen (bilag IE/Eks., s. 275) fra den lignende sag mellem HDI og LOG MAN med Sø- og Handelsrettens sagsnr. BS-19561/2023-SHR). Bilagene viser, at det (selvfølgelig) er muligt at undersøge sådant gods, men også at det ikke kan formodes uden videre, at godset faktisk er beskadiget pga. temperaturforholdene. Ifølge bilag IC havde godset ikke lidt temperaturskader på trods af, at det havde været uden aktiv køling i ca. 10 dage fra 19. til 29. april 2022, dvs. 3 dage mindre end i denne sag, hvor godset ifølge HDI var uden køl i 7 dage. Ifølge bilag IE var der i denne sammenlignelige situation ikke sket nogen forringelse af godset. Det samme må – når modsatte ikke er dokumenteret – også lægges til grund i denne sag.

5.5 ***HDI kan ikke kræve demurrage-omkostninger dækket***

106. Container-demurrage opstår ved vareejerens (her Nordex/HDIs) forsinkelse med tilbagelevering af en lejet container (her Hapag Lloyds). Dette sker i praksis ved at vareejeren afhenter godset fra den lejede container. Det fremgår ubestridt af sagens dokumenter, at Nordex den 7. juni 2022 (bilag 6) havde viden om, at Godset var blevet afskibet til USA. Det er ligeledes ubestridt, at Nordex (HDI) ikke afhentede Godset før d. 6. juli 2022. HDI har ikke tilstrækkeligt godtgjort eller forklaret, hvorfor Godset ikke blev afhentet tidligere.

107. U 1985.294 S kan heller ikke føre til et andet resultat, idet sagens omstændigheder ikke er sammenlignelige med nærværende sag. Nordex (HDI) havde siden ankomsten til USA straks og kontinuerligt mulighed for at afhente Godset, men fravalgte dette på grund af omkostninger til indfortoldning. At HDI ikke ville foretage sig en disposition (som under alle om-

stændigheder skulle være foretaget) skal ikke komme Hapag Lloyd til skade.

108. Hapag Lloyd er under alle omstændigheder - og uanset om retten måtte finde, at Godset har lidt skade - ikke ansvarlig for de fremsatte demurragekrav, da der ikke er kausalitet mellem den påståede temperaturskade og demurragekravet. Dette understøttes af, at demurragekravet er et følgetab, som normalt ikke er omfattet af en transportørs erstatning efter sølovens § 279, stk. 1, jf. FED 2002.1852 ('Aarhus Havn') (HL-MS, s. 61).

5.6 *Nordex har ikke opfyldt sin tabsbegrænsningspligt*

109. Det kan ud fra sagens dokumenter lægges til grund, at Nordex foretog sit salg ('bjærgningssalget') til Kradijan, uden at Godset var blevet undersøgt for temperaturskader.

110. Ved provokation G blev HDI opfordret til at redegøre for, hvorvidt Nordex eller HDI undersøgte muligheden for at sælge godset til anden side, herunder om HDI og/eller Nordex forsøgte at indhente tilbud fra alternative købere. HDI har beskrevet, at de ikke finder det relevant at besvare provokation G, hvorfor den manglende opfyldelse må få den processuelle skadevirkning, at det lægges til grund, at Nordex ikke havde forhandlet med hverken Kradijan eller andre potentielle købere forud for 'bjærgningssalget'.

111. Hapag Lloyd gør på den baggrund gældende, at Nordex ikke har iagttaget sin tabsbegrænsningspligt og har udvist betydeligt egen skyld i relation til 'bjærgningssalget', såvel som demurrage omkostningerne (afsnit 5.5).

6 Anbringender til støtte for afvisnings- og frifindelsespåstande over for LOG MAN I LOG MAN har intet gyldigt retskrav mod Hapag Lloyd

112. Til støtte for den nedlagte afvisningspåstand gøres det overordnet gældende, at sagen ikke har rette værneting ved Sø- og Handelsretten, jf. retsplejelovens § 250, stk. 1, nr. 1.

113. LOG MAN er ikke lasteinteresse og har dermed intet selvstændigt retsgrundlag for at fremføre et krav mod Hapag Lloyd efter sølovens regler. LOG MAN har heller ikke noget kontraktforhold til Hapag Lloyd, idet LOG MANs aftalepart er ReeFresh (som også er Hapag Lloyds aftalepart). LOG MAN har derfor som udgangspunkt intet gyldigt retsgrundlag for at rette et krav mod Hapag Lloyd hverken inden eller uden for kontrakt.

114. LOG MAN kan som følge heraf heller ikke gennemføre et friholdelseskrav mod Hapag Lloyd, men må søge sin ret gennemført hos ReeFresh. LOG MAN får således ikke et friholdelseskrav blot ved at blive påført et ansvar over for HDI. Dette understøttes af FED 2020.14 S ('*Ice Star*') (HL-

MS, s. 79, 83), hvor Sø- og Handelsretten fandt, at en udførende transport ikke skulle friholde en af sagens to mellemkontraherende transportører, men udelukkende den mellemkontraherende transportør, som den udførende transportør havde en aftale med. Dette må nødvendigvis ligeledes være gældende i denne sag, hvor Log Man må følge et eventuelt friholdelseskrav mod Log Mans egen kontaktpart, Reefresh.

115. Hapag Lloyd støtter i øvrigt - i forhold til såvel afvisnings- og frifindelsespåstanden mod LOG MAN - ret på de forhold, som er gjort gældende i forhold til HDI (afsnit 4-5).

7 Bevisligheder

116. Hapag Lloyd støtter ret på sagens bilag og kontraafhøring af de af HDI og LOG MAN indkaldte vidner som angivet i ekstrakten og tidsplanen indeholdt heri.

117. Hapag Lloyd bemærker, at den af HDI fremlagte tidslinje udarbejdet af Hanne Levin Sø- rensen (bilag 19) bør anses som en skriftlig vidneerklæring efter retsplejelovens § 297. Hapag Lloyd vil ikke gøre indsigelse mod fremlæggelsen af bilaget, forudsat at Hanne Levin Sørensen afgiver mundtligt forklaring. Hapag Lloyd gør samtidigt gældende, at bilaget ikke skal tillægges selvstændig bevisvirkning, og at retten i stedet må inddrage Hanne Levin Sørensens vidneforklaring og vurdere denne uafhængigt af bilag 19.

…"

Rettens begrundelse og resultat

Indledende bemærkninger

Nærværende sag omhandler en transport af tre containere indeholdende ost, der skulle transporteres fra Pöggstall via Wien og Hamborg til New York.

Retten lægger til grund, at Nordex antog Log Man til at forestå transporten, samt at det blev aftalt, at transporten skulle foregå ved henholdsvis en afhentning og transport af containerne fra Pöggstall til Wien, en jernbanetransport fra Wien til Hamborg, og en søtransport fra Hamborg til USA.

Log Man viderekontraherede hele udførelsen af transporten til ReeFresh, der viderekontraherede hele udførelsen af transporten til Hapag-Lloyd.

Hapag-Lloyd viderekontraherede udførelsen af den del af transporten, der bestod af landevejstransport fra Pöggstall til Wien samt jernbanetransport fra Wien til Hamborg til Roland Spedition.

Retten bemærker hertil, at det ikke under sagens behandling ses at være blevet bestridt af parterne, at søloven finder anvendelse i det omfang, at det af HDI Danmark rejste krav må anses for et krav inden for kontrakt.

Det ses ej heller under behandling af sagen at være blevet bestridt af parterne, at søloven, herunder reglerne i sølovens kapitel 13, kan finde anvendelse i forhold den i sagen omhandlende multimodale transport, der består af både en landevejs-, jernbane- og søtransport.

Vedrørende Hapag-Lloyds principale påstande og Log Mans friholdelsespåstand over for Hapag-Lloyd
HDI Danmark har gjort gældende, at der er værneting i Danmark for det af HDI Danmark rejste krav mod Hapag-Lloyd, jf. artikel 8, nr. 1, i Bruxelles I-forordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1215/2012 af 12. december 2012 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civile- og handelsretlige område), samt at den af Hapag-Lloyd påberåbte værnetingsklausul ikke er gældende i retsforholdet mellem HDI Danmark og Hapag-Lloyd.

Hapag-Lloyd har gjort gældende blandt andet, at værnetingsaftalen i Hapag-Lloyds vilkår er en gyldig værnetingsaftale efter Bruxelles I-Forordningens artikel 25, samt at værnetingsklausulen er gældende i forhold til alle krav, der rejses mod Hapag-Lloyd i relation til udførelsen af den pågældende transport, herunder de af HDI Danmark mod Hapag-Lloyd rejste krav.

Efter artikel 8, nr. 1, i Bruxelles I-forordningen er der adgang til at sagsøge en person i det land, hvor en af de øvrige sagsøgte i sagen har bopæl, såfremt kravene mod de sagsøgte »er så snævert forbundne, at det er ønskeligt at behandle og påkende dem samtidig for at undgå uforenelige retsafgørelser«.

Det følger i denne sammenhæng af EU-Domstolens praksis, at det ikke hindrer anvendelse af artikel 8, nr. 1, at kravene mod de forskellige sagsøgte ikke hviler på samme retsgrundlag, jf. hertil præmis 38 i EU-Domstolens 11. oktober 2007 i sag C-98/06 (Freeport) om den dagældende bestemmelse i forordning nr. 44/2001. Det følger videre af EU-Domstolens praksis i forhold til artikel 8, nr. 1, at det ikke er tilstrækkeligt til, at der forekommer divergens i løsningen af tvisten, at afgørelser kan opfattes som indbyrdes modstridende, men en sådan divergens videre skal foreligge i forhold til samme retlige og faktiske situation, jf. hertil præmis 40 i EU-Domstolens 11. oktober 2007 i sag C-98/06 (Freeport) vedrørende den dagældende bestemmelse i forordning nr. 44/2011, samt præmis 28 i EU-Domstolens dom af 7. september 2023 i sag C-832/21 (Beverage City).

Efter artikel 25, stk. 1, i Bruxelles I-forordningen kan parterne indgå aftale om, at én ret eller retterne i en medlemsstat skal være kompetent til at påkende en

allerede opstået tvist eller fremtidige tvister i anledning af et bestemt retsforhold. Artikel 25, stk. 1, indeholder videre en række krav til vedtagelsen af værnetingsklausul.

Sø- og Handelsretten bemærker, at det følger af EU-domstolens praksis vedrørende bestemmelsen i artikel 25, at denne skal fortolkes strengt, idet bestemmelsen udelukker den kompetence, der følger af det almindelige princip i forordningens artikel 4 om, at en sag skal anlægges, hvor sagsøgte har bopæl, og de specielle kompetenceregler i forordningens artikel 7-9, jf. hertil præmis 24 i EU-Domstolens dom af 8. marts 2018 i sag C-64/17 (Saey Home & Garden).

Retten bemærker i denne sammenhæng, at det ikke ses at være bestridt af parterne, at artikel 25 i Bruxelles I-forordningen har forrang for artikel 8, nr. 1, i det omfang, der er vedtaget en gyldig værnetingsklausul, som kan påberåbes af Hapag-Lloyd i retsforholdet mellem HDI Danmark og Hapag-Lloyd.

For så vidt angår værnetingsbestemmelsers virkning over for tredjemænd følger det af EU-Domstolens praksis, at en værnetingsklausul i et konnossement, der er gyldigt i forholdet mellem aflaster og befragter, også er gyldigt i forhold til en tredjemand, der er erhverver af et konnossement, når denne tredjemand er indtrådt i aflasterens rettigheder og forpligtelser jf. hertil præmis 23 i EU-Domstolens dom af 9. november 2000 i sag C-387/98 (Coreck Maritime) og præmis 24 i EU-Domstolens dom af 19. juni 1984 i sag 71/83 (Tilly Russ) om den dagældende bestemmelse i artikel 17 i Bruxelleskonventionen af 1968.

Det følger videre af EU-domstolens praksis, at det skal afgøres efter den nationale lov, der finder anvendelse, om en tredjemand i forhold til den oprindelige kontrakt er indtrådt i en af de oprindelige parters rettigheder og forpligtelser, idet en tredjemand, der er indtrådt i kontrakten, erhverver både de rettigheder og de forpligtelser der følger af kontrakten, herunder i relation til værnetingsklausulen, idet erhvervelsen af konnossementet ikke giver tredjemand flere rettigheder, end afladeren havde i henhold til konnossementet, jf. hertil præmis 24 og 25 i EU-Domstolens dom af 9. november 2000 i sag C-387/98 (Coreck Maritime).

Sø- og Handelsretten bemærker, at det ikke ses at være bestridt mellem parterne, at værnetingsklausulen, der fremgår af Hapag-Lloyds transportdokument, er gyldig i aftaleforholdet mellem Hapag-Lloyd og ReeFresh.

Spørgsmålet er herefter, om værnetingsklausulen kan påberåbes af Hapag-Lloyd i relation til forholdet mellem Hapag-Lloyd og HDI Danmark, der er indtrådt i Nordex' krav.

Både den originale bookingbekræftelse mellem ReeFresh og Hapag-Lloyd af 6. april 2022 og de efterfølgende opdateringer af bookingbekræftelsen mellem Hapag-Lloyd og ReeFresh henviser i feltet "Legal Terms" til, at:*"[…] Carrier operates under its Bill of Landing/Sea Waybill terms and conditions to be produced upon request or displayed in any of Carrier's/its agent's offices or under www.hapag-lloyd.com, containing liability limitations deviating from German law. […]."* Carrier er i alle bookingbekræftelserne angivet til at være Hapag-Lloyd.

Retten lægger til grund, hvilket ej heller ses at være bestridt mellem parterne, at den første side af henholdsvis udkast til søfragtsedlerne af 3. maj 2022 og 4. maj 2022 samt de endelige søfragtsedler af 3. juni 2022 indeholdt en gengivelse af Hapag-Lloyds vilkår "Sea Waybill · Terms and Condition".

Det fremgår videre af side 2 af både udkast til søfragtsedlerne og de endelige søfragtsedler, at: "[…] *In accepting this Sea Waybill the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms and conditions whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Sea Waybill by the Merchant*."

Af Hapag-Lloyds vilkår ("Sea Waybill · Terms and Condition"), der er henvist til i ordrebekræftelserne, og som er trykt på første side af søfragtsedlerne, fremgår, at »Merchant« skal forstås som omfattende blandt andet: "*[…] the shipper and consignee […].*" Det fremgår i denne sammenhæng af søfragtsedlerne, at Nordex er angivet som »shipper«.

Af klausul 24 (»Law and Jurisdiction«) i Hapag-Lloyds vilkår ("Sea Waybill · Terms and Conditions"), fremgår: "*Except as otherwise provided specifically herein any claim, dispute, suit or proceeding arising under this Sea Waybill and/or the contract between Carrier and the booking party shall be governed by German law and determined exclusively in the Hamburg courts.*"

Retten finder, at værnetingsklausulen i Hapag-Lloyds vilkår må forstås således, at den angår alle krav, tvister, søgsmål eller procedurer, der udspringer af enten søfragtsedlerne og/eller transportaftalen indgået mellem Hapag-Lloyd som »Carrier« og ReeFresh som »booking party«.

HDI Danmark har gjort gældende, at Hapag-Lloyd ikke kan påberåbe sig den pågældende værnetingsklausul, idet det af HDI Danmark mod Hapag-Lloyd rejste krav, er et krav uden for kontraktforhold, da Nordex og Hapag-Lloyd ikke var i direkte kontraktforhold, samt at aftalen om transport ikke var indgået og måtte anses som ophævet, da Hapag-Lloyd var blevet givet en klar instruks om, at godset ikke skulle afsendes.

Retten bemærker, at det af HDI Danmark rejste erstatningskrav må anses for baseret på, dels skade/forringelse af godset som følge af manglende tilslutning af strøm og dermed sikring af den korrekte temperatur i containerne under transporten fra Pöggstall til Hamborg, dels en manglende efterlevelse af en instruks om ikke at sejle containerne til New York.

Retten lægger på baggrund af den skete bevisførelse til grund, at den af Hapag-Lloyd påtagne forpligtelse til at udføre transporten udspringer af transportaftalen indgået mellem Hapag-Lloyd og ReeFresh, samt at det alene er ReeFresh, der har haft instruktionsbeføjelse over for Hapag-Lloyd, herunder i forhold til at sikre at containerne blev tilsluttet strøm og ikke blev sejlet med skib fra Hamborg til New York.

Det bemærkes i denne sammenhæng, at det ikke ses at fremgå af sagens materiale eller det af parterne anførte, hvorvidt der skulle være givet en instruks fra Log Man til ReeFresh og fra ReeFresh til Hapag-Lloyd om at sikre, at containerne blev tilsluttet strøm på containerterminalen. Det bemærkes tillige, at der ej heller foreligger oplysninger om, hvorvidt Roland Spedition, der over for Hapag-Lloyd havde påtaget sig landevejs- og jernbanetransporten, har modtaget en sådan instruks fra Hapag-Lloyd.

Det af HDI Danmark mod Hapag-Lloyd fremsatte krav må herefter anses for at være baseret på Hapag-Lloyds misligholdelse af den kontraktuelle forpligtelse og det transportløfte, der fremgår af transportaftalen mellem ReeFresh og Hapag-Lloyd og i de i medfør heraf udstedte søfragtsedler, herunder navnlig forpligtelsen til at efterkomme de instrukser, ReeFresh fremkom med. Det af HDI Danmark anførte om, at transportaftalen ikke var indgået som følge af, at Hapag-Lloyd handlede mod en instruks, kan ikke føre til andet resultat.

Retten finder, at det ikke er bevist, at der forud for, at containerne blev transporteret fra Hamborg til New York, skete en ophævelse af den del af transportaftalen, som angik transporten fra Hamborg til New York.

Retten finder derimod, at det på baggrund af det i sagen fremlagte materiale og den af Henrik Munch afgivne vidneforklaring kan lægges til grund, at Nordex ønskede at foretage ændringer i transportaftalen.

Retten har herved lagt vægt på blandt andet den i sagen fremlagte e-mailkorrespondance mellem Nordex og Log Man fra 5. maj 2022, hvoraf fremgår, at containerne ikke måtte sendes af sted, men at Log Man skulle holde pladsen på skibet. Retten har videre lagt vægt på den efterfølgende e-mailkorrespondance mellem Log Man og ReeFresh i perioden fra den 5. maj 2022 til den 20. maj 2022, hvoraf fremgår, at man ville undersøge mulighederne for at sende containerne retur til Pöggstall.

At der var tale om et ønske om at ændre transportaftalen understøttes videre af de to opdateringer af ordrebekræftelsen mellem Hapag-Lloyd og ReeFresh af henholdsvis 9. maj 2022 og 27. maj 2022. Det fremgår af opdateringen af 9. maj 2022, at det skib, som containerne skulle fragtes med, blev ændret til "Tubul" med afskibningsdato per 18. maj 2022. Af opdateringen af 27. maj 2022 fremgår, at containerne nu skulle fragtes med skibet "Tucapel" den 3. juni 2022.

Sammenfattende finder retten herefter, at det af HDI Danmark rejste krav relaterer sig til Hapag-Lloyds misligholdelse af den kontraktuelle forpligtelser, der udspringer af transportaftalen mellem Hapag-Lloyd og ReeFresh.

Det følger af sølovens § 286, stk. 1, at en undertransportør er direkte ansvarlig over for transportkunden for den del af transporten, som undertransportører udfører, efter de samme bestemmelser som transportøren, idet bestemmelserne i §§ 282 og 283 finder tilsvarende anvendelse. Efter bestemmelsen i sølovens § 282, stk. 1, kan bestemmelser om indsigelser og ansvarsbegrænsninger finde anvendelse, selv om kravet ikke grundes på transportaftalen.

Retten finder, at bestemmelsen i sølovens § 286, stk. 1, jf. § 282, stk. 1, må forstås som omfattende direkte krav, der rejses mod en undertransportør af en transportkunde, som ikke selv er part i aftalen med undertransportøren. Det af HDI Danmark anførte om, at kravet mod Hapag-Lloyd er baseret på erstatning uden for kontrakt, kan ikke føre til andet resultat, herunder henset til at sølovens bestemmelser netop tager højde for tilfælde, hvor kravet rejses af transportkunden direkte overfor undertransportøren.

Værnetingsreglerne i sølovens § 310 finder anvendelse i det omfang, at bestemmelserne i sølovens kapitel 13 finder anvendelse på en transport. Sølovens § 310 vil herefter tillige finde anvendelse, hvor en transportkunde gør et direkte erstatningskrav gældende over for en undertransportør efter bestemmelsen i sølovens § 286, stk. 1. Det følger i denne sammenhæng af sølovens § 310, stk. 5, at hvor andet følger af blandt andet Bruxelles I-forordningen, finder de i § 310, stk. 1, anførte begrænsninger i relation til vedtagelsen af værnetingsbestemmelser ikke anvendelse.

Retten finder, at hvor der er vedtaget en gyldig værnetingsklausul i undertransportøraftalen, vil denne også finde anvendelse, hvor en transportkunde gør et direkte ansvar gældende overfor for undertransportøren efter sølovens § 286, stk. 1. Dette er endvidere i overensstemmelse med det almindelige princip om, at en tredjepart kun kan gøre materielle rettigheder ifølge en aftale gældende med de processuelle begrænsninger og på de betingelser, som ifølge aftalen og loven gælder for udøvelsen af rettighederne.

Da værnetingsklausulen i Hapag-Lloyds vilkår er gyldig vedtaget og må forstås som omfattende alle krav og tvister, der udspringer af transportaftalen mellem ReeFresh og Hapag-Lloyd og de i medfør heraf udstedte søfragtsedler, finder retten, at værnetingsklausulen i Hapag-Lloyds vilkår kan gøres gældende direkte overfor HDI Danmark i relation til de af HDI Danmark rejste krav, hvor HDI Danmark retter et direkte krav mod Hapag-Lloyd i Hapag-Lloyds egenskab som undertransportør efter reglen i sølovens § 286.

Det af HDI Danmark anførte om, at Nordex ikke var bekendt med værnetingsaftalen i Hapag-Lloyds vilkår, kan efter rettens vurdering ikke føre til andet resultat, herunder henset til det af Henrik Munch og Hanne Levin Sørensen forklarede om, at udkastene til søfragtsedlerne – hvoraf Hapag-Lloyds vilkår fremgik af første side – blev sendt til godkendelse ved Log Man og Nordex.

Da værnetingsklausulen i Hapag-Lloyds vilkår fastsætter, at rette værneting er Hamborg, og idet artikel 25 i Bruxelles I-forordningen har forrang i forhold til bestemmelsen i artikel 8, nr. 1, finder retten sammenfattende, at Sø- og Handelsretten ikke er rette værneting i forhold til behandlingen af kravet mellem HDI Danmark og Hapag-Lloyd.

Sø- og Handelsretten tager herefter den af Hapag-Lloyd overfor HDI Danmark nedlagte afvisningspåstand til følge.

Forholdet mellem Hapag-Lloyd og Log Man
Log Man har under sagen påberåbt sig af det af HDI Danmark anførte i forhold til den af Hapag-Lloyd nedlagte afvisningspåstand.

Hapag-Lloyd har – udover at henvise til det af Hapag-Lloyd anførte i forhold til den af Hapag-Lloyd nedlagte afvisningspåstand overfor HDI Danmark – anført, at Log Man ikke har et gyldigt retsgrundlag for at rette et krav mod Hapag-Lloyd, idet Log Man blandt andet ikke er lasteinteresse og dermed ikke har selvstændigt retsgrundlag mod Hapag-Lloyd efter sølovens regler.

Som anført ovenfor finder retten, at værnetingsklausulen i Hapag-Lloyds vilkår må forstås således, at den finder anvendelse på alle krav og tvister, der udspringer af den transportaftale, der er indgået mellem ReeFresh og Hapag-Lloyd, samt de i medfør heraf udstedte søfragtsedler.

Log Mans friholdelsespåstand er støttet på, at et eventuelt ansvar for Log Man i det hele kan henføres til den transport, som Hapag-Lloyd havde påtaget sig og i særdeleshed bruddet på instruksen om at returnere godset til Nordex og ikke transportere det videre til USA.

Retten finder, at Log Man friholdelsespåstand – på samme måde som det af HDI Danmark mod Hapag-Lloyd fremsatte krav – relaterer sig til Hapag-Lloyds misligholdelse af den kontraktuelle forpligtelse og det transportløfte, der udspringer af transportaftalen indgået mellem Hapag-Lloyd og ReeFresh indgående transportaftale og de i medfør heraf udstedte søfragtsedler.

Da det er ubestridt mellem parterne, at der ikke bestod et direkte kontraktforhold mellem Log Man og Hapag-Lloyd, og idet en tredjepart kun kan gøre materielle rettigheder gældende ifølge en aftale indgået mellem andre parter med de processuelle begrænsninger på de betingelser, som ifølge aftalen gælder for udøvelsen af rettighederne, finder retten, at værnetingsklausulen kan gøres gældende af Hapag-Lloyd i forholdet mellem Hapag-Lloyd og Log Man.

Da det ikke ses at være bestridt mellem parterne, at værnetingsaftalen i henhold til Bruxelles I-forordningens artikel 25 er gyldig mellem Hapag-Lloyd og ReeFresh, finder retten, at Sø- og Handelsretten ikke er rette værneting i forhold til behandlingen af den af Log Man overfor Hapag-Lloyd nedlagte friholdelsespåstand.

Sø- og Handelsretten tager herefter den af Hapag-Lloyd overfor Log Man nedlagte afvisningspåstand til følge.

Forholdet mellem HDI og Log Man
Det fremgår af de af Log Man udstedte bookingbekræftelser af 12. april 2022, at alle ydelser i henhold til aftalen udføres i henhold til Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser (NSAB 2015).

Retten bemærker hertil, at NSAB er et "agreed document", der anvendes som almindeligt forretningsgrundlag mellem speditionsvirksomheder og deres kunder. Herefter og da Nordex efter det oplyste må anses som professionel transportindkøber og Log Man som professionel speditør, finder retten, at NSAB 2015 i sin helhed må anses for vedtaget mellem Log Man og Nordex.

Det følger af NSAB 2015 § 3 B, nr. 1, 1. pkt., at speditøren i henhold til blandt §§ 15-21 er ansvarlig som kontraktspart for alle opgaver, som speditøren har påtaget sig. Det følger videre af NSAB 2015 § 3 B, nr. 1, 2. pkt., at speditøren er ansvarlig for medkontrahenter, som speditøren har antaget til udførslen af opgaven.

Log Man viderekontraherede som speditør udførelsen af hele transporten til ReeFresh, som viderekontraherede udførelsen af hele transporten til Hapag-Lloyd. Hapag-Lloyd viderekontraherede som udførende transportør den del af transporten, der skulle foretages fra Pöggstall til afskibningshavnen i Hamborg, til Roland Spedition.

Spørgsmålet er herefter, om det er godtgjort, at der foreligger en forringelse eller skade på det transporterede gods, jf. NSAB 2015 § 15, som Log Man i forhold til mellemkontraherende undertransportør og udførende undertransporterer er ansvarlig for overfor HDI Danmark i kraft af sin rolle som speditør, jf. NSAB 2015 § 3 B, nr. 1, 2. pkt.

Retten finder, at det ved de pågældende bookingbekræftelser af 12. april 2022 må anses som aftalt mellem Nordex og Log Man, at temperaturen i containerne under transporten skulle være på + 3°C.

På baggrund af den fremlagte e-mail korrespondance mellem Nordex og Log Man i perioden fra den 2. maj 2022 til den 5. maj 2022, samt de af Henrik Munch og Hanne Levin Sørensen afgivne forklaringer, finder retten det godtgjort, at det var en klar forudsætning i relation til transporten, at de pågældende containere i overensstemmelse med den sædvanlige praksis, der havde været mellem Log Man og Nordex, at containerne skulle tilsluttes strøm, såfremt containerne ikke afgik fra terminalen i Wien samme dag, som containerne ankom til terminalen.

Retten finder videre på baggrund af den skete bevisførelse, at det må anses som forudsat mellem parterne, at containerne ikke måtte være uden tilslutning af strøm i mere end 3 døgn, herunder navnlig henset til den af Hanne Levin Sørensen afgivne vidneforklaring, og den fra Log Man til Nordex fremsendte e-mail af 4. maj 2022, hvoraf fremgår, at transittiden fra containerterminalen til afskibningshavnen varierer 24-48 timer. Det forhold, at transporten skulle foretages uden Gen-Set – dvs. uden aktiv nedkøling – kan efter rettens vurdering ikke føre til et andet resultat.

Det er i denne sammenhæng ubestridt mellem parterne, at de i sagen pågældende containere i sagen blev lastet i Pöggstall den 25. april 2022 og ankom til terminalen i Wien samme dag, samt at containerne ikke blev tilsluttet strøm, selv om containerne ikke blev sendt af sted fra terminalen i Wien samme dag. Dette understøttes tillige af e-mail af 5. maj 2022 fra Log Man til Nordex. Det er ubestridt, at containerne først ankom til afskibningshavnen i Hamborg den 4. maj 2022, hvor containerne blev tilsluttet strøm.

Det forhold, at containerne ikke har været tilsluttet en periode på 7 dage – dvs. fra den 25. april 2022 og til den 4. maj 2022 – ligger klart ud over den forudsætning, som lå til grund for aftalen mellem Nordex og Log Man. Retten bemærker i denne sammenhæng, at den af Log Man fremsendte e-mail af 4. maj 2022 efter rettens vurdering ikke kan anses for værende en udvidelse eller supplement til den eksisterende aftale mellem Log Man og Nordex, men derimod må anses for en gengivelse af den sædvanlige praksis og dermed den forudsætning, der var

mellem parterne. Dette bekræftes tillige af den af Henrik Munch afgivne forklaring om, at formålet med e-mailen af 4. maj 2022 netop var at ridse processen op, samt den af Hanne Levin Sørensen afgivne forklaring om, at containerne maksimalt var uden strøm i 3 dage.

På denne baggrund finder retten, at Log Man i sin egenskab af speditør er ansvarlig for den forringelse og skade af godset, som måtte være opstået ved, at godset ikke blev transporteret i overensstemmelse med det i aftalen forudsatte.

Retten bemærker hertil, at der ikke foreligger oplysninger om, hvorvidt antallet af dage, hvor containerne ikke var tilsluttet strøm, skyldtes eventuelle forsinkelser under selve jernbanetransporten – dvs. på tidspunktet fra containerne blev læsset på toget i Wien og til containerne ankom til afskibningshavnen i Hamborg – idet der ej heller foreligger dokumentation eller lignende vedrørende sådanne forsinkelser. Retten bemærker videre, at der ikke foreligger oplysninger om, hvorvidt Log Man gav ReeFresh en instruktion om at tilslutte containerne strøm, samt om en sådan instruktion blev videregivet til Hapag-Lloyd, så Hapag-Lloyd kunne videregive denne til Roland Spedition.

Retten lægger til grund på baggrund af navnlig den i sagen fremlagte e-mail af 5. maj 2022 fra Nordex til Log Man, at Nordex gav Log Man en klar instruks om, at de pågældende tre containere ikke måtte sendes videre til New York, førend det var muligt at fastslå tilstanden af indholdet af de tre containere.

Retten lægger videre på baggrund af e-mailkorrespondance i perioden fra den 5. maj 2022 til 9. maj 2022 mellem Log Man og ReeFresh, at instruksen herom blev videregivet fra Log Man til ReeFresh. Dette understøttes ligeledes af de af Henrik Munch og Hanne Levin Sørensen afgivne forklaringer.

Det findes på baggrund af skete bevisførelse godtgjort, at instruksen om ikke afskibe de tre containere blev videregivet til Hapag-Lloyd. Retten har her lagt vægt på blandt andet Hapag-Lloyds brev af 16. juni 2022, hvoraf fremgår, at de tre containere blev afskibet med skibet "Tucapel" ved en fejl, samt den samstemmende e-mailkorrespondance mellem henholdsvis Nordex og Log Man samt Log Man og ReeFresh herom.

På baggrund af sagens omstændigheder finder retten, at Log Man i det indbyrdes forhold mellem HDI Danmark og Log Man, må anses for nærmest til at være ansvarlig for eventuelle tab, som måtte være påført Nordex i forbindelse med Hapag-Lloyds afskibning af containerne til New York mod den klare instruks.

Henset til det i sagen passerede vedrørende den manglende tilslutning af strøm til containerne i længere tid end forudsat i aftalen mellem Nordex og Log Man,

samt den efterfølgende fejlagtige afskibning af containerne til New York, finder retten det godtgjort, herunder henset til det af Raffi Kradjian forklarede om teksturen, smagen og vægten af de pågældende varer efter, at disse var indfortoldet i USA, at det transporterede gods ikke var af den kvalitet, som var forudsat i aftalen mellem Nordex og Kradjian Import.

Der var dermed sket en forringelse af godset, som Log Man i sin egenskab af speditør er ansvarlig for, jf. NSAB § 15.

Retten finder videre, at Nordex har lidt et tab som følge af, at det herefter ikke var muligt for Nordex at sælge varerne til Kradjian Import til den mellem Nordex og Kradjian Import aftalte pris.

Retten har i den forbindelse videre lagt vægt, at Nordex som følge af sin loyale oplysningspligt, herunder navnlig henset til, at der var tale om transport af fødevarer af mikrobiologisk karakter, som skulle transporteres ved maksimalt + 3°C, var forpligtet til at oplyse Kradjian Import om, at godset ikke havde været opbevaret inden for de temperaturkrav, som var fastlagt ved transporten.

Det kan i denne sammenhæng ikke føre til andet resultat, at der ikke under sagen er fremlagt dokumentation eller lignende for den udendørstemperatur, der var på tidspunktet for transporten fra Østrig til Hamborg, idet retten dog bemærker, at transporten blev foretaget i maj måned.

HDI Danmark har opgjort det af Nordex lidte tab ved bjærgningssalget til 116.072,64 USD, svarende til 50 % af den oprindeligt aftalte pris på 232.145,28 USD.

Retten finder, at Nordex har udvist rimelige bestræbelser på at begrænse sit tab. Retten har i den forbindelse lagt vægt på de begrænsede afsætningsmuligheder, herunder navnlig det oplyste om, at der var tale om private-label produkter, at der forelå en eksklusivaftale, samt den betydning, som oplysningerne om eventuelle brud på kølekæden har haft på prisen, og situationen omkring den manglende mulighed for at finde et bonded warehouse i New York.

Henset til, at der ikke er foretaget et egentligt survey i forhold til de tre containere, som blev sendt til New York – i modsætning til de to containere, der blev sendt retur fra Hamborg til Pöggstall, hvor der, dels foreligger en risikoanalyse af 4. juli 2022, dels en survey dateret den 18. juli 2022 på baggrund af undersøgelse foretaget den 10. maj 2022 – finder retten, at erstatningen skønsmæssigt må nedsættes til 87.054,48 USD.

Retten har i denne sammenhæng videre lagt vægt på, at der efter det oplyste var to containere indeholdende lignende varer, som blev transporteret fra Pög-

gstall i Østrig via Hamborg til Los Angeles, som efter det for retten oplyste gennemgik et lignende forløb uden tilslutning af strøm, og som der ikke er rejst et krav i anledning af.

Retten finder videre på baggrund af det i sagen passerede, at HDI Danmark er berettiget til erstatning af den opkrævede demurrage på i alt 110.191 USD, jf. NSAB 2015 § 17.

Retten har i den forbindelse lagt vægt på, at den opkrævede demurrage må anses for at udgøre »andre udlæg i forbindelse med transport af det tabte«. Retten har herved lagt vægt på navnlig, at Log Man i forholdet mellem HDI Danmark og Log Man må anses for værende ansvarlig for, at Hapag-Lloyd imod en klar instruks afskibede godset til New York, ligesom retten på baggrund af det oplyste, herunder de af Hanne Levin Sørensen, Henrik Munch og Raffi Kradjian afgivne forklaringer om bestræbelserne på at finde et bonded warehouse, finder det godtgjort, at Nordex har gjort, hvad de kunne for at begrænse tabet i forhold til den påløbne demurrage.

For så vidt angår den del af HDI Danmarks opgjorte tab, der angår survey omkostninger til Reck & Co. på 525 USD, finder retten, at disse omkostninger har karakter af sagsomkostninger.

På baggrund af ovenstående finder retten sammenfattende, at Log Man er ansvarlig overfor HDI Danmark for et samlet tab på 197.245,48 USD.

Det fremgår i denne sammenhæng af sagens dokumenter, at HDI Danmark ved omregningen af kravet fra USD til danske kroner har taget udgangspunkt i valutakursen per 3. juni 2022, idet kursen herfor ikke er dokumenteret eller fremlagt af HDI Danmark i øvrigt. Log Man er ikke fremkommet med indsigelse i forhold til spørgsmålet herom.

Retten bemærker hertil, at den vejledende middelkurs for USD per 3. juni 2022 var på 693,270 dkr. ifølge Danmarks Nationalbank, hvorfor retten i mangel af holdepunkter for andet har lagt denne kurs til grund ved omregningen af kravet fra USD til danske kroner.

Retten tager herefter den af HDI Danmark principale påstand delvist til følge, således at Log Man skal betale 1.367.433,74 kr. til HDI Danmark med rente som påstået.

Sagsomkostninger
I forholdet mellem Hapag-Lloyd og HDI Danmark har Hapag-Lloyd fået medhold i deres afvisningspåstand, hvorfor HDI skal betale sagsomkostninger til Hapag-Lloyd, som er momsregistreret i Tyskland.

Sagsomkostninger er efter sagens værdi og udfald fastsat til 70.000 kr. i omkostninger til dækning af udgifter til advokatbistand.

I forholdet mellem Hapag-Lloyd og Log Man har Hapag-Lloyd fået medhold i deres afvisningspåstand over for Log Man. Log Man skal derfor betale sagsomkostninger til Hapag-Lloyd. Sagsomkostningerne er efter sagens værdi og udfald, herunder henset til at spørgsmålet mellem Hapag-Lloyd og Log Man har fyldt meget lidt i sagen, fastsat til 20.000 kr. til dækning af udgifter til advokatbistand

I forholdet mellem HDI Danmark og Log Man har HDI Danmark fået delvist medhold, og Log Man skal derfor betale sagsomkostninger til HDI Danmark, som efter det oplyste ikke momsregistreret. Sagsomkostningerne er efter sagens værdi og udfald fastsat til dækning af advokatudgifter med 90.000 kr. og 36.500 kr. i retsafgift, i alt 126.500 kr.

THI KENDES FOR RET:

HDI Danmark, filial af HDI Global SE, Tysklands, påstande over for Hapag-Lloyd AG afvises.

Log Man ApS´ friholdelsespåstand over for Hapag-Lloyd AG afvises.

Log Man ApS skal til HDI Danmark, filial af HDI Global SE, Tyskland betale 1.367.433,74 kr. med tillæg af procesrente fra den 13. april 2023.

HDI Danmark, filial af HDI Global SE, Tyskland skal til Hapag-Lloyd AG betale sagsomkostninger med 70.000 kr.

Log Man ApS skal til Hapag-Lloyd AG betale sagsomkostninger med 20.000 kr.

Log Man ApS skal til HDI Danmark, filial af HDI Global SE, Tyskland betale sagsomkostninger med 126.500 kr.

Beløbene skal betales inden 14 dage.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.

Vejledning

Retten har afsagt dom i sagen.

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

Ikke alle afgørelser kan ankes eller kæres
Du kan kun anke dommen, hvis forskellen mellem byrettens dom og det resultat, du ønsker at opnå i landsretten, er over 50.000 kr. Hvis forskellen er mindre, skal du have tilladelse fra Procesbevillingsnævnet for at anke.

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

Du kan kun kære afgørelser om sagsomkostninger, hvis omkostningsbeløbet er fastsat til mere end 50.000 kr., eller hvis retten har bestemt, at ingen af parterne skal betale sagsomkostninger, og du kræver, at modparten skal betale mere end 50.000 kr. I andre situationer kan du kun kære omkostningsafgørelsen, hvis du får tilladelse fra Procesbevillingsnævnet.

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

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

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

Du kan læse mere på domstol.dk.

Hvis du ønsker at søge om tilladelse til anke eller kære, skal du indlevere en ansøgning til Procesbevillingsnævnet på www.procesbevillingsnaevnet.dk eller mail til post@procesbevillingsnaevnet.dk eller post@pbn.dk. Procesbevillingsnævnet har adresse på Store Kongensgade 1, 2. sal, 1264 København K. Du kan ikke indlevere ansøgningen på minretssag.dk.