# SØ- OG HANDELSRETTEN
# DOM

**afsagt den 18. august 2025**

---

**Sag BS-16165/2024-SHR**

TM tryggingar hf.
(advokat Jakob Rosing)

mod

Smyril Line P/F
(advokat Rósing Rasmussen (prøve))

Denne afgørelse er truffet af retspræsident Mads Bundgaard Larsen og de sagkyndige medlemmer Jørn Johansen og Morten Kjærgaard.

## Sagens baggrund og parternes påstande

Sagen drejer sig om temperaturskader på to forsendelser af frossen fisk, herunder navnlig spørgsmålet om skaderne er sket under transporten, som var en multimodal transport mellem Island og Frankrig, og i givet fald om rederiet Smyril Line P/F som transportør er erstatningsansvarlig for skaderne.

Sagen er anlagt den 27. marts 2024 af forsikringsselskabet TM tryggingar hf., som er succederet i vareejerens stilling.

Sagsøgeren, TM tryggingar hf., har nedlagt påstand om, at sagsøgte tilpligtes at betale sagsøger EUR 234.864 med tillæg af procesrente af EUR 119.388 fra den 6. januar 2023 indtil betaling sker og af EUR 115.476 fra den 31. december 2022, indtil betaling sker.

Sagsøgte, Smyril Line P/F, har nedlagt påstand om frifindelse, subsidiært frifindelse mod betaling af et mindre beløb end det påstævnte.

**Oplysningerne i sagen**

Sagen angår som anført to forsendelser af frossen fisk fra Island til Frankrig.

*Den første forsendelse med afgang den 24. juni 2022 – frysetrailer CE5001*

Ved fakturaer af 24. juni 2022 solgte Marz Seafood i alt 18.180 kilo frossen fisk til Sysco France. Fisken blev solgt DDP (Delivery Duty Paid) og skulle transporteres fra Thorlakshofn, Island, til Gonfreville, Frankrig, via Rotterdam, idet søtransporten skulle ske på skibet Mykines med afgang den 24. juni 2024. På fakturaerne er anført transport med frysetraileren CE 5001 med et nærmere bestemt seglnummer.

Der er fremlagt kreditnotaer af 24. juni 2022 som udligner fakturaerne anført ovenfor. Marz har anført, at disse først er udstedt, da det senere blev konstateret, at fisken var skadet, og at det alene er af bogføringsmæssige hensyn, at der er sket tilbagedatering af kreditnotaerne til den 24. juni 2022. Smyril Line har henholdt sig til, at kreditnotaerne ifølge deres eget indhold er udstedt den 24. juni 2022.

Af bookingnote af 24. juni 2022 fremgår det, at Marz Seafood bookede transporten hos Smyril Line P/F med afgang samme dag med skibet Mykines fra Thorlakshofn, Island, til Rotterdam og til levering i Gonfreville, Frankrig. Traileren er angivet til CE5001, og det fremgår, at der er tale om 3.636 kartoner frossen fisk på 33 paller med en netto vægt på 18.180 kg. På booking note er tre bokse med teksten "Dry", "Fresh" og "Frozen", hvor der er sat kryds i "Frozen". Ud for en fortrykte tekst "Temperature" er anført "-24" grader celcius.

Den frosne fisk blev læsset på traileren af personale fra frysehuset Kuldaboli, Thorlakshofn, Island, i henhold til en fremlagt læsseliste, hvoraf fremgår blandt andet fiskens produktionsdato.

Den 24. juni 2022 udstedte Smyril Line Waybill (søfragtbrev) for forsendelsen til Marz. På søfragtbrevet er blandt andet anført "S.T.C. frozen fish – 3636 cartons". S.T.C. er en forkortelse for "Said To Contain".

Der er fremlagt temperaturudskrifter på 195 sider for frysetraileren CE5001, hvoraf fremgår blandt andet temperaturindstillingen "SP1",

"RAT" (Return Air Temperature) og "SAT" (Supply Air Temperature). Temperaturudskriften dækker tidsrummet fra kl. 00:00 den 24. juni 2022 til kl. 17:00 den 1. juli 2022. Frysetraileren var af mærket Carrier.

Der er fremlagt temperaturrapport for CE5001 fra søtransporten på Mykines, hvor fremgår temperaturer på mellem -21,5 og -24,1 i tiden fra den 25. juni 2022 kl. 03:00 til den 27. juni 2022 kl. 03:00.

Den 27. juni 2022 ankom Mykines til Rotterdam, og traileren CE5001 blev transporteret videre ad landevej.

Den 30. juni 2022 blev der foretaget leveringsforsøg hos køberen i Frankrig, men køberen nægtede modtagelse. Af mailkorrespondance denne dag mellem Marz og Smyril Line fremgår blandt andet, at Marz i en mail kl. 10:47 (efter at have sendt den førte mail kl. 09:59) anførte, at temperaturen var -3,3 til -4,1 grader i produkterne tættest på døren og -6,2 til -7,8 i tredje række. Marz anførte endvidere, at der ikke var segl på traileren.

Der er fremlagt to surveyrapporter for denne transport.

Der blev gennemført dækningssalg af fisken, og erstatningskravet for denne transport er opgjort således:

| | |
|---|---|
| Fakturaværdi | 168.930 euro |
| Provenu dækningssalg | - 54.540 euro |
| Besigtigelsesomkostninger | 3.018 euro |
| Opbevaringsomkostninger | 1.980 euro |
| | |
| Samlet | 119.388 euro |

*Den anden forsendelse med afgang den 8. juli 2022 – frysetrailer CA8302*

Ved fakturaer af 8. juli 2022 solgte Marz Seafood i alt 18.360 kilo frossen fisk til Sysco France. Fisken blev solgt DDP (Delivery Duty Paid) og skulle transporteres fra Thorlakshofn, Island, til Gonfreville, Frankrig, via Rotterdam. På fakturaerne er anført transport med frysetraileren CA8302 med et nærmere bestemt seglnummer.

Der er fremlagt kreditnotaer af 8. juli 2022 som udligner fakturaerne anført ovenfor. Marz har anført, at disse først er udstedt, da det senere blev konstateret, at fisken var skadet, og at det alene er af bogføringsmæssige hensyn, at der er sket tilbagedatering af kreditnotaerne til den 8. juli 2022. Smyril Line har henholdt sig til, at kreditnotaerne ifølge deres eget indhold er udstedt den 8. juli 2022.

Af bookingnote fremgår det, at Marz Seafood bookede transporten hos Smyril Line P/F med afgang den 8.juli 2022 med skibet Mykines fra Thorlakshofn, Island, til Rotterdam og til levering i Gonfreville, Frankrig. Traileren er angivet til CA8302, og det fremgår, at der er tale om 3.672 kartoner frossen fisk på 33 paller med en nettovægt på 18.360 kg. På booking note er tre bokse med teksten "Dry", "Fresh" og "Frozen", hvor der er markeret i "Frozen". Ud for en fortrykte tekst "Temperature" er anført "-24" grader celcius.

Den frosne fisk blev læsset på traileren af personale fra frysehuset Kuldaboli, Thorlakshofn, Island, i henhold til en fremlagt læsseliste, hvoraf fremgår blandt andet fiskens produktionsdato.

Den 8. juli 2022 udstedte Smyril Line Waybill (søfragtbrev) for forsendelsen til Marz. På søfragtbrevet er der for containeren CA8302 blandt andet anført "S.T.C. frozen fish – 3672 cartons". S.T.C. er en forkortelse for "Said To Contain". Det fremgår af søfragtbrevet, at der i samme transport indgik en anden frysetrailer med 33 paller frossen fisk fra Marz (trailer BT7617). Det er ubestridt, at traileren BT7617 også indeholdt fisk fra Marz pakket fra Kuldaboli frysehus, herunder tildels fra samme produktion som fisk i CA8302.

Der er fremlagt temperaturudskrifter på 38 sider for frysetraileren CA8302, hvoraf fremgår blandt andet temperaturindstillingen "Setpoint", "Return Control", "Discharge Control" og "Coil", hvor Coil er spiralen i trailerens køleaggregat. Desuden er i en kolonne angivet "Op mode" som viser "Operational mode". Frysetraileren var af mærket Thermo King.

Temperaturudskriften dækker tidsrummet fra kl. 00:09 den 8. juli 2022 til den 13. juli 2022 kl. 10.24.

Der er fremlagt temperaturrapport for CA8302 fra søtransporten på Mykines, hvor fremgår temperaturer på mellem -23,2 og -26,1 i tiden fra den 9. juli 2022 kl. 03:00 til den 11. juli 2022 kl. 03:00. Af samme temperaturrapport fremgår temperaturer for traileren BT7617.

Den 12. juli 2022 ankom Mykines til Rotterdam, og traileren CA8302 blev transporteret videre ad landevej.

Den 13. juli 2022 blev der foretaget leveringsforsøg hos køberen i Frankrig, men køberen nægtede modtagelse. Af mailkorrespondance denne dag mellem Marz og Smyril Line fremgår blandt andet, at temperaturen var -10 grader, og at en alarm var aktiveret.

Der er fremlagt to surveyrapporter for denne transport.

Der blev gennemført dækningssalg af fisken, og erstatningskravet for denne transport er opgjort således:

| | |
|---|---|
| Fakturaværdi | 178.804 euro |
| Provenu dækningssalg | - 70.000 euro |
| Besigtigelsesomkostninger | 3.132 euro |
| Opbevaringsomkostninger | 3.541 euro |
| | |
| Er af sagsøgeren anført til samlet | 115.476 euro |

Smyril Line har bestrid erstatningsopgørelsen for begge transporter.

Forrentningstidspunkterne anført i sagsøgerens stævning er ubestridte.

TM Tryggingar har fremlagt en surveyrapport af 20. oktober 2023 med bilag indhentet af Tryggingar angående frysehuset Kuldaboli, herunder temperaturer i frysehuset i de relevante perioder forud for læsningen af de pågældende fisk. Rapporten er udarbejdet af Knútur Rúnar Jónsson fra firmaet Könnun på basis af blandt andet en besigtigelse den 4. oktober 2023.

Den 24. april 2025 afgav skønsmanden, surveyor Finn Eriksen, besvarelse af skønsspørgsmål, hvoraf fremgår blandt andet følgende:

> **"Spørgsmål 1:**
> Er det sædvanligt, at kølevogne som CE 5001 og CA 8302 undergår såkaldt de-frosting perioder?
>
> **Svar 1:**
> Ja, det er sædvanligt.
>
> Under køleprocessen kondenserer og fryser fugt fra den recirkulerede luft i lastrummet på fordamperens overflade og danner is. Dette isolerende lag af is reducerer fordamperens effektivitet i varmeoverførslen fra luften til kølemidlet. Afrimning er derfor en nødvendig proces for at sikre optimal kølekapacitet, energieffektivitet og pålidelig drift af kølemaskinen.
>
> **Spørgsmål 2:**
> Undergik kølevognene:

(i) CE 5001, fra godsets overtagelse til transport den 24. juni 2022 til afleveringen den 30. juni 2022; og
(ii) CA 8302, fra godsets overtagelse den 8. juli 2022 til den 13. juli 2022,
defrosting-perioder af sædvanligt omfang og af sædvanlig karakter.
Skønsmanden bedes vurdere om, hvorvidt de konstaterede defrosting-perioder kunne have forårsaget skade på godset eller ej.

**Svar 2:**
De registrerede temperaturer under afrimningsperioderne, som fremgår af de to medfølgende køleudskrifter, indikerer ikke en skadelig opvarmning af godset.
Som det tydeligt ses på udskrifterne, forbliver temperaturen i de to køletrailere stabil og opretholdes effektivt umiddelbart efter afrimningsperiodernes afslutning. Dette er en klar indikation på, at godsets temperatur ikke er blevet forhøjet under afrimningscyklusserne.

På baggrund af de foreliggende data fra de to køleudskrifter er der ingen tegn på, at rumtemperaturerne i de pågældende trailere under afrimningsperioderne har nået et niveau af en usædvanlig eller kritisk karakter, der ville have medført en mærkbar og potentielt skadelig temperaturstigning for den transporterede last. Den generelt stabile temperaturprofil dokumenterer, at kølekæden overordnet set er blevet effektivt opretholdt, selv under de nødvendige afrimningsprocesser.

**Spørgsmål 3:**
Fungerede kølefunktionen i traileren CE 5001 korrekt og i overensstemmelse med booking-noten (Bilag 2) fra Smyril-Line's overtagelse af godset til transport den 24. juni 2022 indtil afleveringen 30. juni 2022

**Svar 3:**
Transporttemperaturen jf. bookingen foreskriver "frozen" "-24 °C". Der ingen krav i bookingen om, at maskine skal køre "Start/stop" eller "konstant".

Kølemaskinen har kørt i start/stop-funktion.

Maskinen har kørt 18 afrimningsperioder i tidsrummet mellem den 24. juni 2022 og afleveringen den 30. juni 2022 – hvil-

ket er ca. 153 timer. Maskinen har således kørt en afrimning ca. hver 8,5 time under transporten.

Det skal bemærkes, at der umiddelbart efter afslutningen af en afrimningsperiode ikke registreres en signifikant stigning i retur-lufttemperaturen. Dette indikerer, at maskinen ikke har forårsaget en opvarmning af godset under afrimningsprocessen.

"Supply"/udblæsnings-temperaturen har ligget mellem -18°C og -27°C – I perioder har "Supply"-temperaturen været oppe på -18 °C – dog ikke en temperatur, vi vurderer, har været alvorlig for godset, hvis det har haft den korrekte temperatur ved læsning.

Under færgeoverfarten er trailerens temperatur-display blevet aflæst 5 gange under overfarten af færgens besætning. Temperaturen er aflæst fra -21,5°C til -24,1°C

Ud fra den forliggende temperaturudskrift vurderer vi, at kølemaskinen har fungeret i overensstemmelse med de instrukser, der var beskrevet i bookingnoten.

**Spørgsmål 4:**
Skønsmanden bedes oplyse om, hvorvidt kølefunktionens eventuelle afvigelser i perioden mellem den 24. juni 2022 og den 30. juni 2022 (om nogen) kan have medført, at 18.852 kg fiskeprodukters angivelige indlastningstemperatur på minus 24 grader i en fuldt læsset køletrailer som CE 5001, steg til mellem minus 5 til minus 7 grader Celsius ved ankomst i Frankrig.

**Svar 4:**
Køleudskriftet for trailer CE 5001 indikerer, at godset har været opbevaret i køletraileren i cirka 6 dage.

De registrerede temperaturer under afrimningsperioderne, som ligeledes fremgår af køleudskriften, indikerer ikke en skadelig opvarmning af godset. Som det tydeligt ses på udskriften, forbliver temperaturen i køletraileren stabil og opretholdes effektivt umiddelbart efter afrimningsperiodernes afslutning. Dette er en klar indikation på, at godsets temperatur ikke er blevet forhøjet under afrimningscyklusserne.

På baggrund af de foreliggende data fra køleudskriften er der intet, der tyder på, at fisken skulle være blevet opvarmet fra -24 °C til mellem -5 °C og -7 °C under transporten. Der er ingen tegn på, at rumtemperaturerne i den pågældende trailer under afrimningsperioderne har nået et niveau af en usædvanlig eller kritisk karakter, der ville have medført en mærkbar og potentielt skadelig temperaturstigning for den transporterede last. Den generelt stabile temperaturprofil dokumenterer, at kølekæden overordnet set er blevet effektivt opretholdt, selv under de nødvendige afrimningsprocesser.

**Spørgsmål 5:**
Såfremt skønsmanden ikke finder, at kølefunktionens eventuelle afvigelser i perioden mellem den 24. juni 2022 og den 30. juni 2022 (om nogen) kan have medført, at 18.852 kg fiskeprodukters angivelige indlastningstemperatur på minus 24 grader Celsius i en fuldt læsset køletrailer som CE 5001, skulle stige til mellem minus 5 til minus 7 grader Celsius, da bedes skønsmanden vurdere, om årsagen til den konstaterede temperatur ved ankomsten i Frankrig den 30. juni 2022 skyldtes læsning af fiskeprodukter med for høj temperatur.

**Svar 5:**
På baggrund af køleudskriften for trailer CE 5001 og de øvrige oplysninger der ligger i sagen, vurderes det, at kølefunktionens drift i perioden mellem den 24. juni 2022 og den 30. juni 2022 ikke kan have medført en temperaturstigning i godset fra angiveligt -24 °C til mellem -5 °C og -7 °C.

Den mest sandsynlige årsag til den konstaterede temperatur på fisken ved ankomsten i Frankrig den 30. juni 2022 er derfor, at fiskeprodukterne ikke havde den korrekte indlastningstemperatur på -24 °C ved afsendelsen fra Island. Køleaggregatet har opretholdt den indstillede temperatur i traileren, men har ikke haft kapacitet til at fryse godsets kerne-temperatur yderligere fra en for høj starttemperatur.

**Spørgsmål 6:**
Fungerede kølefunktionen i traileren CA 8302 korrekt og i overensstemmelse med booking-noten (Bilag 12) fra Smyril-Line's overtagelse af godset til transport den 8. juli 2022 indtil afleveringen 13. juli 2022

**Svar 6:**

Transporttemperaturen specificeret i bookingen foreskriver "frozen" "-24 °C". Bookingen indeholder ingen krav til, om kølemaskinen skal køre i "Start/stop" eller "konstant" funktion.

Kølemaskinen har under transporten kørt i start/stop-funktion.

I tidsrummet mellem den 8. juli 2022 og afleveringen den 13. juli 2022, svarende til cirka 121 timer, har maskinen gennemført 12 afrimningsperioder. Dette svarer til en gennemsnitlig afrimningscyklus på cirka hver 10. time under transporten.

Det bemærkes, at der umiddelbart efter afslutningen af en afrimningsperiode ikke registreres en signifikant stigning i returlufttemperaturen. Dette indikerer, at afrimningsprocessen ikke har forårsaget en opvarmning af godset.

Den gennemsnitlige Discharge/Supply-temperatur har ligget stabilt over de -24 °C. Det bemærkes at i perioder har Discharge/Supply-temperatur været helt nede på -30 °C, da maskine har skulle kompensere for en udendørstemperaturer på op til 40 °C

Mod slutningen af transportperioden blev der registreret flere alarmer vedrørende dieseltankens indhold. Disse alarmer vurderes dog ikke at have haft nogen indvirkning på maskinens evne til at opretholde den nødvendige frysetemperatur for godset.

Under færgeoverfarten er trailerens temperaturdisplay blevet aflæst 5 gange af færgens besætning. De aflæste temperaturer lå mellem -23,2 °C og -25,8 °C.
På baggrund af den foreliggende temperaturudskrift vurderer vi samlet set, at kølemaskinen har fungeret i overensstemmelse med de instruktioner, der var angivet i bookingnoten.

**Spørgsmål 7:**
Skønsmanden bedes oplyse om, hvorvidt kølefunktionens eventuelle afvigelser i perioden mellem den 8. juli 2022 og den 13. juli 2022 kan have medført, at 19.038 kg fiskeprodukters angivelige indlastningstemperatur på minus 24 grader i en fuldt læsset køletrailer som CA 8302, steg til mellem minus 5 til minus 10 grader Celsius ved ankomst i Frankrig.

**Svar 7:**
Hverken den foreliggende temperaturudskrift eller temperaturrapporten fra færgen giver indikationer på manglende køling eller opvarmning af godset under transport, der kunne forklare en temperaturændring fra -24 °C til minus 5 til minus 10 grader celsius.

**Spørgsmål 8:**
Såfremt skønsmanden ikke finder, at kølefunktionens eventuelle afvigelser i perioden mellem den 8. juli 2022 og den 13. juli 2022 kan have medført, at 19.038 kg fiskeprodukters angivelige indlastningstemperatur på minus 24 grader Celsius i en fuldt læsset køletrailer som CA 8302, skulle stige til mellem minus 5 til minus 10 grader Celsius, da bedes skønsmanden vurdere, om årsagen til den konstaterede temperatur ved ankomsten i Frankrig den 13. juli 2022 skyldtes læsning af fiskeprodukter med for høj temperatur.

**Svar 8:**
De forelagte oplysninger i køleudskriften for trailer CA 8302 indikerer, at godset har været opbevaret i køletraileren i cirka 5 dage (fra 8. juli til 13. juli 2022).
På baggrund af køleudskriften for trailer CA 8302 og den dokumenterede temperaturprofil under transporten, vurderes det, at kølefunktionens drift i perioden mellem den 8. juli 2022 og den 13. juli 2022 ikke kan have medført en temperaturstigning i godset fra angiveligt -24 °C til mellem -5 °C og -10 °C. Den mest sandsynlige årsag til den konstaterede temperatur på fisken ved ankomsten i Frankrig den 13. juli 2022 er derfor, at fiskeprodukterne ikke havde den korrekte indlastningstemperatur på -24 °C ved afsendelsen fra Island. Hermed menes det, at godset kun har været skal-frosset, og selve fisken inde i kartonerne har været for varm.

Køleaggregatet har opretholdt den indstillede rumtemperatur i traileren, men har ikke haft kapacitet/mulighed for at kunne fryse de indpakkede fiskefileter yderligere ned til den krævede temperatur.

**Spørgsmål 9:**
Skønsmanden bedes oplyse om, hvorvidt faciliteterne tilhørende "Kuldabóli" – der angiveligt opbevarede godset, der blev lastet i vognene CE 5001 og CA 8302 henholdsvis den 24. juni 2022 og 8. juli 2022 – var egnede til at nedfryse godset til

minus 24 grader Celsius, eller om, hvorvidt Kuldabóli alene bevarer godsets faktiske temperatur. Der henvises til Bilag 27, der angiveligt beskriver Kuldabóli's faciliteter.

**Svar 9:**
Rapporten (Bilag 27) indeholder ikke tilstrækkelige oplysninger til entydigt at vurdere Kuldabólis faciliteters egnethed til at nedfryse godset til -24 °C. Specifikt mangler oplysninger om:

• Håndtering af liggende fiskeprodukter fra samme leverandører, hvis denne praksis har fundet sted over en længere periode.
• Over hvor lange en periode har man modtaget paller fra samme leverandører.
• Procedurer for egenkontrol af produkttemperaturen (måling i fisken) ved modtagelse og udleveringen af godset.
• Tilgængeligheden af en lynfryser, som pallerne eventuelt skulle have været opbevaret i før den endelige indlagring på lageret.

Den foreliggende rapport indikere, at lageret alene registrerer antallet af paller og ikke foretager temperaturmålinger, herunder af kernetemperaturen i fisken/kartonerne. Dette indikerer, at lagerets primære funktion har været passiv opbevaring af paller, som er modtaget fra forskellige leverandører og direkte anbragt ved en temperatur på -24 °C.

Hvis paller placeres tæt på hinanden på et fryselager uden forudgående korrekt lynfrysning, er det afgørende, at godset har den korrekte kernetemperatur inden indlagring. På baggrund af den foreliggende rapport mener jeg, at lageret kunne være egnet til opbevaring, hvis fisken havde den korrekte temperatur (-24 °C) ved modtagelsen. Omvendt, hvis fisken kun var påbegyndt nedfrysning og/eller havde en for høj kernetemperatur ved ankomsten til lageret, tyder rapporten på, at lageret ikke har faciliteter, til at kunne fryse fisken til den ønskede temperatur og kvalitet.

**Spørgsmål 10:**
Såfremt skønsmanden vurderer, at kølefunktionerne i CA 8302 og CE 5001 har fungeret korrekt og i overensstemmelse med instruktionerne i booking-noten (Bilag 2 og Bilag 12) fra Smyril-Line's overtagelse af godset til transport henholdsvis

den 24. juni 2022 og 8. juli 2022 indtil afleveringen henholdsvis den 30. juni 2022 og 13. juli 2022, da bedes skønsmanden vurdere den sandsynlige årsag til de ved ankomsten konstaterede temperaturer.

**Svar 10:**
Den foreliggende rapport (Bilag 27) indikerer, at lageret potentielt har modtaget pallerne fra de forskellige leverandører uden temperaturkontrol af fisken ved ankomst og efterfølgende placeret dem direkte på lageret, hvor temperaturen var -24 °C. Da der ikke foreligger egenkontrolrapporter fra leverandørerne, er det uklart, hvilken nedfrysningsproces fisken har gennemgået forud for indleveringen til det pågældende lager i Island.

På baggrund af dette formoder jeg, at de to partier muligvis kun har været "skal-frosset" (overfladefrosset). Dette betyder, at temperaturen i fiskefileterne inde i kartonerne og centralt i stakken af fileter i de enkelte kasser potentielt har været relativt højere.

Det er vanskeligt at opnå den foreskrevne lagertemperatur på -24 °C i hele produktet ved en simpel skal-frysning. Omvendt forekommer det også usandsynligt, at tætpakkede fileter skulle kunne opvarmes fra -24 °C til de observerede ca. -5 til -10 °C under de givne omstændigheder.

Hvis pallerne udelukkende har været skal-frosset ved modtagelsen, er det min vurdering, at det vil være vanskeligt at opnå en korrekt og fuldstændig nedfrysning af produktet, efter at det er pakket og palleteret.

**Spørgsmål 11**
Skønsmanden bedes, under inddragelse af sagens akter, vurdere om, hvorvidt det havde været nærliggende for TM, eller dennes forsikringstager, at udnytte andre og mere tabsbegrænsende afsætningsmuligheder, end de faktisk valgte, jf. især Bilag 4 og 14 og F og K, samt om, hvorvidt dette må antages at ville have begrænset tabene.

**Svar 11**
Målinger ved ankomsten i Frankrig har påvist forhøjede temperaturer i fiskefileterne, i nogle tilfælde op til -5 °C. De tilgængelige oplysninger, herunder køleudskrifterne og besigti-

gelsesrapporterne, giver ikke anledning til at tro, at sortering af kartonerne baseret på temperatur var mulig eller relevant. Det antages derfor, at alle paller/alt gods er temperaturpåvirket og derved skadet.

I henhold til gældende EU-bestemmelser for frosne fødevarer tillades kun en kortvarig temperaturstigning på højst 3 °C over den angivne transporttemperatur. Da de observerede temperaturer på op til -5 °C (en afvigelse på op til 19 °C fra de -24 °C) overstiger denne grænse markant, er det vores vurdering, at fisken i de to pågældende forsendelser ikke opfylder kravene til menneskeføde inden for EU.

SCUA-surveyrapporterne dokumenterer følgende for de to partier:
• Trailer CA8302: Oprindelig værdi EUR 178.803,60. Opnået salvage-værdi EUR 70.000,00. Dette resulterer i en skadesprocent på 61%, hvor den realiserede salvage-værdi udgør 39% af den oprindelige værdi.

• Trailer CE5001: Oprindelig værdi EUR 168.930,00. Opnået salvage-værdi EUR
54.540,00. Dette resulterer i en skadesprocent på 68%, hvor den realiserede salvage-værdi udgør 32% af den oprindelige værdi.

Da fisken i henhold til gældende EU-regler ikke kan anvendes til menneskeføde, anser jeg en gennemsnitlig restværdi på cirka 35% af den oprindelige værdi for denne type fødevarer, som et tilfredsstillende resultat under de givne omstændigheder.

Hvorvidt eksport ud af EU med efterfølgende returnering til Island for at opnå en højere salvage-pris ville have været mulig, er vanskeligt at vurdere. Min erfaring med salvagesalg og håndtering af skader i Island indikerer, at det ville være udfordrende at opnå en væsentligt bedre pris der. Dette skyldes primært omkostningerne ved returtransport samt det begrænsede antal virksomheder i Island, der kan håndtere en så stor mængde fisk (cirka 66 paller fordelt på to forsendelser) på én gang.

Det skal understreges, at jeg ikke har foretaget en særskilt undersøgelse af potentialet for et salvage-salg specifikt i Island,

og at jeg heller ikke har undersøgt de relevante aftaler mellem Island og EU samt islandske love og regler, der kunne tillade salg af denne type fisk til konsum under de konstaterede temperaturafvigelser.

På baggrund af de konstaterede temperaturafvigelser, som overskrider de tilladte grænser for frosne fødevarer til menneskeføde i EU, vurderer jeg, at det ville være uetisk at forsøge at sælge fisken til menneskeføde.

[…]

**Spørgsmål IA:**
*I forlængelse af spørgsmål 3 og 6 bedes skønsmanden oplyse, om temperaturudskrifterne viser, at der har været svingninger i "supply air temperature" (SAT) og "return air temperature" (RAT) under transporten. Såfremt dette besvares bekræftende, bedes skønsmanden vurdere, om det kan udelukkes, at disse svingninger skyldes en defekt ved frysetrailernes køleanlæg, f.eks. i form af beskadigede sensorer?*

**Svar på spørgsmål IA:**
På de foreliggende oplysninger, er det min vurdering, at de svingninger der har været i "supply air temperature" (SAT) og "return air temperature" (RAT), ikke har været årsag til en opvarmning af godset under de to transportere.
En generel og gennemgående sensorfejl som primær forklaring er mindre sandsynlig, baseret på følgende forhold:

• Den konstaterede gennemsnitlige temperaturforskel mellem ud- og indblæsning i begge trailere antyder en form for aktiv nedkøling, snarere end
en opvarmning af godset.
• SCUA-rapporten (Bilag F) nævner en lavere temperatur inde i traileren end
ved dørene. Dette er konsistent med en fungerende køleenhed placeret
forrest, hvor den koldeste luft naturligt vil cirkulere, forudsat at der har været nedkøling og ikke opvarmning.
• Den relativt ensartede observationer der er i de to sager, taler imod en unik sensorfejl i en af/eller i begge trailere, som den primære årsag.

**Spørgsmål IB:**

Såfremt første del af spørgsmål IA besvares bekræftende, bedes skønsmanden i forlængelse heraf vurdere, om det kan udelukkes, at der kan have været fejl eller andre specifikke forhold ved frysetrailerne, der kan have påvirket temperaturen af godset under transporten, uden at det kan aflæses af de fremlagte temperaturudskrifter

**Svar på spørgsmål IB:**
De to temperaturudskrifter fra de pågældende trailere angiver hverken antallet eller placeringen af de anvendte temperaturfølere. Det er almindeligt kendt, at både antal og placering af disse følere kan variere betydeligt mellem forskellige trailermærker og -modeller. Trailer CE5001 er udstyret med en køle-/fryseenhed fra Carrier, hvorimod trailer CA 8302 benytter en tilsvarende enhed fra Thermo King.

Typisk er de temperaturfølere, der måler ind- og udblæsningstemperaturen, placeret i umiddelbar nærhed af køleenheden. Afhængigt af mærke og model stoppes lufttilførslen under afrimningen til trailerrummet ved hjælp af et spjæld, eller blæseren stoppes helt. Den forhøjede temperatur, som registreres på udskrifterne, blæses derfor ikke ind i selve lastrummet, når maskinen afrimer.

Den høje registrerede temperatur i køleudskrifterne afspejler således ikke den generelle lufttemperatur omkring godset, men snarere temperaturen tæt på trailerens køle-/fryseenhed.

En anden potentiel årsag til manglende køling under transporten kunne være utilstrækkelig luftcirkulation mellem trailerens tag og toppen af pallerne. De fremlagte fotografier af pallerne, taget både før og efter aflæsningen, indikerer dog ikke, at manglende frirum over pallerne er en sandsynlig forklaring.
På baggrund af de foreliggende oplysninger er det min vurdering, at intet peger på fejl eller andre specifikke problemer ved de to frysetrailere, som alene kan forklare den observerede høje temperatur i fisken ved ankomsten til Frankrig.

**Spørgsmål IC**
"Kan skønsmanden udelukke, at det har betydning for skønsmandens besvarelse af skønsspørgsmålene, at det ikke er muligt fysisk at undersøge og teste frysetrailernes kølefunktion på tidspunktet for transporternes udførelse?"

**Svar på spørgsmål IC**
Efter en konstateret temperaturskade på gods transporteret i en trailer er det normal procedure at anmode trailerens ejer/lejer om at køre til et autoriseret værksted. Dette for at opnå den mest præcise temperaturudskrift og ligeledes for at få værkstedet til at foretage en fejltest af trailerens køleanlæg. En sådan vurdering og rapport fra et autoriseret værksted, sammenholdt med den mest detaljerede køleudskrift, ville have givet skønsmanden et mere sikkert grundlag for at vurdere hændelsesforløbet og årsagen.

**Spørgsmål ID**
"I forlængelse af spørgsmål 5 og 8 bedes skønsmanden oplyse, på baggrund af sagens materiale, om det kan udelukkes, at andre forhold end potentielle problemer med frysetrailernes køleanlæg eller en indlastningstemperatur højere end minus 24°C, kan have forårsaget eller bidraget til, at godset med frossen fisk havde en temperatur mellem minus 5°C og minus 10°C ved ankomsten til Frankrig?"

**Svar på spørgsmål ID**
De to temperaturudskrifter viser ingen tegn på, at der under transporten er blevet indstillet en højere temperatur end -24 °C. For trailer CA 8302 blev indstillingstemperaturen ændret til -25 °C på den sidste del af turen, og intet indikerer, at denne ændring forårsagede en funktionsfejl.

Vedrørende CE5001 bemærkes det ifølge bilag 24, at traileren ankom til Frankrig med et brudt segl. Dette kompromitterer muligheden for at udelukke uforklarlige hændelser under transporten.

Da fisk ikke er selvopvarmende, medmindre forrådnelse er indtrådt, og der ikke blev observeret tegn på råd eller svamp, må en temperaturstigning fra -24 °C til -5 °C skyldes enten ekstern opvarmning eller utilstrækkelig indfrysning af fisken forud for lastningen i de to trailere.

På baggrund af dette er det vores vurdering, at der umiddelbart ikke kan identificeres andre åbenlyse problemer under transporten, som alene kan forklare den konstaterede temperaturskade og den forhøjede temperatur der blev fundet i de partier."

**Forklaringer**

Der er afgivet forklaring af Knútur Rúnar Jónsson, Fródi B. Poulsen, Bjørgvin Arnaldson og Finn Eriksen.

Knútur Rúnar Jónsson har forklaret blandt andet, at han har udarbejdet rapporten af 20. oktober 2023 om undersøgelse af frysehuset Kuldaboli. Han kan vedstå rapporten. Han er manager i Könnun i Island og har arbejdet for selskabet i 19 år, og inspektion af både frossen og frisk fisk er en central del af hans arbejde. Han fik dette opdrag efter, at sagens parter havde forhandlet forgæves i mere end et år. Han fik til opdrag at undersøge faciliteterne og driften af Kuldaboli omkring modtagelse, opbevaring og afsendelse af frossen fisk. Han har også gennemgået modtagelsesdokumenter for den pågældende fisk. Modtagelsesdokumentet angiver blandt andet producenten af fisken, produktnumre og antal paller samt modtagelsesdagen for det pågældende parti fisk. Modtagelsesdagen ("Komudags") angiver, hvornår Kuldaboli har modtaget fisken. Producenten er angivet under "Athugasemdir" på modtagelseskvitteringerne. De anførte producenter er alle kendte producenter, som har været på markedet i rigtig mange år. Den sidst tilkomne af de anførte producenter kom således på markedet i 1994. Han ved, at de omhandlede producenter anvender IQF (Individual Quick Freezer) på havnen til at fryse fisken. Det foregår på den måde, at hver enkelt fisk fryses for sig selv. Inden da har den været opbevaret i is på havet efter fangsten. Den enkelte producent har således gjort fisken klar og frosset den selv, inden de afleverer fisken til frysehuset Kuldaboli. Producenterne har kvalitetskontrol, før de indleverer til Kuldaboli. Når Kuldaboli modtager paller, tjekker de dem, som man kan se under feltet "Astandslysing" på modtagelseskvitteringerne. Som han har forstået det, tjekker Kuldaboli fisken på pallerne visuelt ved modtagelse. Man vil der kunne se, hvis fisken ikke er helt frossen, for så bliver de nederste papkasser på en palle trykket skæve af vægten af fisken ovenover.

Han har konkluderet, at fisken må have været fuld frossen, da den kom på traileren. Det baserer han på modtagelseskvitteringerne og undersøgelserne af Kuldaboli samt hans erfaring.

Der har været gennemført simuleringer på Island, som viser, at fisk vil være fuld frossen efter at have været opbevaret på et frysehus som sket i denne sag. I de anførte simuleringer var fisk, som var minus 5 grader, således fuldt frosne efter 5-7 dage i et lignende kølehus under lignende forhold. Minus 24 er en sædvanlig temperatur for et kølehus i Island.

I containeren BT 7617 var der fisk fra én producent, som også havde fisk i containeren CA 8302.

Han har på supplerende spørgsmål forklaret, at han ikke har undersøgt de konkrete forsendelser af fisk forstået på den måde, at han ikke har haft adgang til de konkrete paller med fisk.

Fródi B. Poulsen har forklaret blandt andet, at han er ansat ved Smyril Line og har ansvaret for alle trailere som equipment manager. Han har været ansat siden 2017.

Han har om temperaturloggen fra traileren CE5001 forklaret, at man kan se på stien, hvor filen er gemt, og hvad den hedder, og hvornår den er trukket ud. Her kan man se, at data er taget ud for traileren den 5. juli 2022 kl. 13.45 for CE5001. Dette er temperaturloggen for traileren CE5001. Der er ikke foretaget ændringer i loggen. Det er slet ikke muligt at foretage ændringer i sådan en udskrift. Når der står "copyright carrier 2024" vil han tro, at det er datoen for print af det fremlagte print.

SP1 på loggen er det indstillede setpoint. RAT er return air temperature. SAT er supply air temperature. Events er registreringer af, hvad kølemaskinen foretager sig. Han har gennemgået loggen for CE5001 som fremlagt. Udskriften viser, at kølemaskinen har kørt på de indstillinger, den skulle køre på, og at den har fungeret inden for de rammer, der gælder for de indstillinger. Han har om registrering den 25. juni 2022 kl. 02.30 forklaret, at køleren kører start/stop mode, og at +/- 5 grader er inden for "range". Man er derfor inden for range også ved RAT på -19.8. Der er ikke sket noget i den log, som kan forklare nogen skade på godset. Hvis døren til traileren står åben i længere tid, vil man kunne se det på loggen, for så ville RAT falde. Der er intet i loggen, som indikerer, at døren har stået åben.

Man kan aldrig udelukke fejl med en sikkerhed på 100%. Men der er ingenting, der tyder på fejl i denne udskrift.

Han har om temperaturaflæsningsskema udført ombord på skibet Mykines for CE5001 forklaret, at det er et skema, som skibets besætning udfylder 2 gange i døgnet. Den temperatur, der indtastes, er RAT, som fremgår af displayet i kølemaskinen. Den blå temperatur er den, der er angivet at skulle gælde. Denne oversigt indikerer ikke, at der har været noget galt.

Han har om udleveringssedlen af 27. juni 2022 forklaret, at der skriver man under på, at man har fået udleveret traileren fra skibet. Det ville fremgå af dokumentet, hvis der var synlige skader på traileren.

Han har om temperaturlog for CA8302 forklaret, at "Ambient" er temperaturen uden for containeren. "Op Mode" angiver "operational mode" for containeren. Man kan se på stien for filen af den fremlagte log, at den er downloadet fra kølemaskinen den 15. juli 2022. Der er ikke foretaget ændringer i loggen. Loggen indikerer ikke, at der kan være sket en transportskade. Der er et nedbrud nogle timer inden, at godset skal leveres. Ellers er den kørt stabilt. Der er en alarm den 13. juli 2022 kl. 04:54 og der kommer flere alarmer. Det er en meget begrænset tidshorisont, der er alarmer i, og det kan ikke have været nok til at beskadige godset inden for dette tidsrum på 2-4 timer.

Der er ingen indikationer af, at loggen for CA8302 ikke er retvisende.

Der er fremlagt en registrering for temperaturmåling foretaget af skibet også for CA8302. Når der står "df" betyder det, at køleren har været i gang med "defrosting", altså afrimning. Der fremgår ingen afvigelser heraf i forhold til den temperatur, der skulle anvendes.

Dokumentet af 11. juli 2022 fra Broekman viser, at vognmanden henter traileren uden at have registreret synlige skader.

Han har om foto i mail af 13. juli 2022 om reklamation forklaret, at det foto viser, at der er en fejl, og kølemaskinen er stoppet. Og luften inde i selve kølemaskinen på RAT er -4 grader. Der er ingen cirkulation på det tidspunkt, så den anførte temperatur er ikke temperaturen i selve vognen.

Disse kølevognen kan bevare temperaturer, men kan ikke nedfryse.

Han har på supplerende spørgsmål om loggen for CE5001 forklaret, at den er taget ned den 5. juli 2002. Det betyder, at mekaniker den dag via et stik har trukket data ned fra køleren. Det er en mekaniker, der er bestilt på et værksted, som har gjort det. Det kræver nemlig et specielt udstyr og en speciel ledning at tage disse data ned fra køleren. Han har adgang til disse logs, men han kan ikke ændre i dem. Han kan ikke tilgå traileren via gps og hente data ned på den måde. Disse data blev hevet ud, fordi det gør man altid, når godset blive afvist. Det gør man med det samme, for hvis man venter med det, forsvinder dataene efter et stykke tid fra kølemaskinen. Datoen den 22. maj 2024 er formentlig den dag, filen er blevet printet. Han har set på loggen også før den 22. maj 2024. Nærmere bestemt har han nok set på loggen inden for et par måneder efter hændelsen.

Trailerne bliver tjekket, før de bruges til transport. Det vil sige, at normal procedure er at tjekke, om kølemaskinerne virker. Han ved ikke, om det

konkret er sket med disse konkrete trailere. Det kan ingen huske længere. Han har ikke undersøgt, om trailerne er blevet tjekket i denne sag.

Man for-køler forhåbentlig trailerne, når man kører frys. Det skal man. Det er i hvert fald at foretrække. Man slukker maskinen igen, før der lastes. Han ved ikke, om man har undersøgt, om disse trailere var for-kølet.

Han har først set i sagens materiale i forbindelse med denne retssag, at der blev reklameret over et brudt segl på den ene trailer.

Man testede ikke CE5001 efter hændelsen her. CA 8302 kom på værksted på grund af de fejl, der var registreret, og så vidt han husker, blev en dieselpumpe skiftet.

Hvis en kølemaskine går ned, har det en eller anden form for betydning, hvilken temperatur der er udenfor. Hvor stor betydning, ved han ikke.

En "Pre Trip Inspection" betyder, at man før transporten gennemgår komponenter, tjekker at der er forbindelse, og at displayet virker. Man retter fejl, men skriver ikke noget ned. En sådan PTI inspektion viser tilstanden på maskinen i det øjeblik, man tester. En mulig PTI ved afskibning ville ikke kunne sige noget om den senere alarm på CA8302.

Kølerens trailerkasse er lavet af primært skum (4-8 mm.) dækket med aluminium. Den afskærmer temperaturer inden i vognen i en eller anden grad.

Materialet var ATP godkendt og dermed godkendt af Fødevarestyrelsen til at transportere fødevarer under frost.

Bjørgvin Arnaldson har forklaret blandt andet, at han er export manager i Smyril Line. Han har været ansat siden 2018.

Han har om booking note for CE5001 forklaret, at den er udfyldt af Marz. Det er Marz, der har skrevet "Frozen fish". Det er også Marz, der har skrevet "Frozen" og "-24 C". Det sidste betyder, at det er det krævede setpoint for traileren. Det siger ikke noget om godsets tilstand eller faktiske temperatur. Det er det samme for CA8302.

Smyril Line modtager også fakturaer fra Marz før afskibning. Der fremgår ikke andet, end at det er frossen fisk. Han har om pakkelisten fra Marz til Kuldaboli forklaret, at Smyril Line fik den pakkeliste før afskibning. Det siger ikke noget om godsets temperatur ud over "frossen".

Han har om Waybills for forsendelserne forklaret, at "S.T.C" forklaret, at det betyder "Said To Contain". Det angiver intet om godsets egentlige tilstand.

Frossen fisk transporteres ved -24 eller -18 grader.

Han ved ikke, om Kuldaboli måler temperaturen, når de modtager gods. Så vidt han ved, kan Kuldaboli ikke nedkøle, men kun bevare en given temperatur.

Smyril Lines terminal og Kuldabolis frysehus ligger meget tæt på hinanden i Thorlakshofn i Island.

Han har på supplerende spørgsmål forklaret, at booking noten er skrevet på Smyril Lines formular, som afsenderen så udfylder. Smyril Line blev ikke informeret om temperaturen på fisken. Containere som disse kan bibeholde temperaturer, men ikke køle gods ned. Det var meningen, at godset skulle være -24 C, da de blev lastet i traileren, og det vidste Smyril Line.

Finn Eriksen har forklaret blandt andet, at kan vedstå sig sin skønserklæring. Han er uddannet skibsfører og har været marine surveyor i 30 år og haft utallige sager som denne.

Han har om svar på spørgsmål 5 forklaret, at når man i loggen kan se, at der er RAT værdier på f.eks. -18.3 grader, er der det at sige til det, at hvis man laster fisk med -7 grader, vil varmen fra fisken med tiden trække ud i kasserne, og man vil derfor registrere en for høj temperatur. Men -18.5 grader er sådan set, hvad det skal være. Der er ikke kriminelt. Ordren lød på -24. Men uanset hvad, kan – 18 C aldrig medføre en temperaturstigning op til temperaturen – 7 grader i fisken.

Han har om svaret på spørgsmål 9 forklaret, at Kuldaboli har modtaget pallerne og har - sådan som han ser det - passivt taget pallerne og sat dem ind på kølelageret uden at måle deres temperatur.

Lynfrysning er en frysning i en tunnelfryser på op til -40 grader, som man kan foretage for at sikre, at godset har den korrekte temperatur, før man sætter det på lager. Der er ingen lynfryser på billederne fra Kuldaboli.

Hvis der blev indlastet gods på Kuldaboli med en temperatur på -5 eller -7 grader, vil det – efter opbevaring omkring 1 uge på et lager som Kuldaboli – ikke blive frosset ned til – 24 grader. Der vil gå meget lang tid, før man kommer ned på – 24 grader. Pallerne står tæt og isolerer hinanden.

Han har om svaret på spørgsmål 7 og foreholdt temperaturlog for CA8302, herunder kl. 04.53 den 13. juli 2022 med alarm, forklaret, at disse alarmer ikke har kunnet forklare skaderne. Man kan se hele tiden se, om returluften har den korrekte temperatur. RAT vil indikere en for høj temperatur i lasten, hvis den optræder, men her er der ikke indikationer af noget væsentligt i ændringer i temperaturforholdene i traileren. Det kan ikke forklare, at man kommer ned på -7 grader inde i fisken. Hvis kølingen stoppede helt 4 timer før leveringen, ville temperaturen ikke kunne stige fra -24 til -7 grader, selv om der er 30 grader uden for. Det ville tage dage. Der er 22 eller 18 tons fisk med vand i, og det ville tage lang tid at komme op på -7 grader.

Han har om svaret på spørgsmål ID forklaret, at hvis en dør åbner, mens fisken er -24 grader, vil det tage lang tid, før fisken kommer op på -7 grader. Og det vil først ske tættest på døren. En opvarmning ved åben dør vil kunne ses på returluften. Der er ingen indikationer på, at man har åbnet døren i lang tid og opvarmet godset.

Han har på supplerende spørgsmål og foreholdt, at begge læs stod hos Kuldaboli i minimum en uge, forklaret, at om denne opbevaring hos Kuldaboli ville kunne medføre nedkøling, kommer an på, hvordan det har været placeret på Kuldabolis lager. Der ligger ikke nogen registrering af modtagelsestemperaturen. Han har ikke testet nedkøling af paller med frosne fisk som disse, herunder hvor lang tid det ville tage at køle ned fra -7 til -24 grader. Han har ikke rettet henvendelse til Kuldaboli i denne sag, men han har læst rapporten om Kuldaboli.

Foreholdt, at der blev målt op til -5 eller -7 C på fisken, da den kom frem, har han bekræftet, at en trailer som denne ikke kan køle fisk lastet som disse inden for 5-7 dage. Så hans konklusion er, at fisken må have været -5 til -7 grader, da den blev lastet ind i traileren.

Temperaturen uden for traileren kan have haft indvirkning på, at der kom en RAT på f.eks. omkring -18 grader. Han tror, at dette parti alene har været skalkølet. Traileren kan opretholde skalkølingen, men temperaturen kan ikke trække ind i kartonerne. RAT tyder ikke på, at godset har været -5 til -7 ved indlastning. Men det vil man heller ikke kunne set på RAT ved skalkøling. Skalkøling er et problem, fordi man ved skalkøling kan måle uden på godset, at det er -24 C, men man måler ikke inde i godset, og derfor kan man ikke konstatere problemet, som ved skalkøling består i, at alene skallen, men ikke pulpen, altså fisken inden i, er fx -24 grader. Man kan ikke ved en visuel inspektion konstatere, at godset alene er skalkølet.

Foreholdt, at en af producenterne også havde varer i BT7617, og at der ikke var problemer med fisken BT7617, har han forklaret, at han ikke kan forklare, hvorfor der ikke var problemer med BT7617. Mange gange er en skade en kædereaktion af forskellige hændelser.

Han har om CA8302 og alarmerne på denne og stigning i RAT forklaret, at det er rigtigt, at der en stigning i RAT, men det er ikke over lang tid. Godset kan sagtens holde til en ukorrekt temperatur i 4-5 timer.

Foreholdt svaret på spørgsmål 3, hvor han skriver, at "vi" vurderer, samt øvrige eksempler på den formulering, har han forklaret, at han ikke har konsulteret andre i forbindelse med rapporten. Han skriver altid i flertal. Men rapporten er alene afgive af ham selv.

**Parternes synspunkter**
**TM tryggingar hf.** har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet:

> "…
>
> **3. ANBRINGENDER**
>
> **3.1 Overordnet**
>
> 22 Det gøres overordnet gældende, at Smyril Line er ansvarlig for skaderne på godset. Ansvaret skal bedømmes efter NSAB 2015, jf. klausul 8.1 i Waybill (**E96** og **E369-370**).
>
> 23 Smyril Line er i sin egenskab af kontraherende transportør præsumptivt ansvarlig for skaden på godset, eftersom skaden skete under transporten, mens godset var i Smyril Lines (kontraktuelle) varetægt, jf. NSAB 2015 § 15.
>
> 24 Smyril Line har ikke løftet bevisbyrden for, at skaden skyldes omstændigheder, som man ikke er ansvarlig for.
>
> 25 Ovenstående overordnede anbringender uddybes nedenfor, hvor der også forholdes til de indsigelser, Smyril Line har fremsat.
>
> **3.2 Godset blev påført skade**
>
> 26 Overfor Smyril Lines anbringende om, at der ikke indtrådte skade under de to transporter, fordi godset ved ankomsten hos modtager i Frankrig stadig opfyldte beskrivelsen af lad-

ningen ("Frozen fish") i booking noterne og i Waybills bemærkes, at Smyril Line havde påtaget sig at sikre, at ladningens temperatur blev bevaret ved -24 °C under transporten, jf. det anførte i booking noterne. Smyril Line sikrede ikke dette, idet temperaturen i de to ladninger ved ankomsten blev målt til at være hhv. mellem -7 °C og -5 °C og mellem -5 °C og -10 °C, det vil sige meget betydeligt højere end det aftalte, hvilket - ikke overraskende - havde ført til en betydelig værdiforringelse af ladningerne, jf. nærmere nedenfor. Uanset ladningerne ved ankomsten fortsat muligvis kunne betragtes som "Frozen fish" var de således beskadigede.

27 Det er ikke afgørende, om fisken ved ankomsten fortsat var egnet til menneskeføde. Det bemærkes hertil følgende:

28 EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 853/2004 af 29. april 2004 om særlige hygiejnebestemmelser for animalske fødevarer, BILAG III, AFSNIT VIII: FISKEVARER, KAPITEL VIII: TRANSPORT AF FISKEVARER indeholder regler for opbevaringstemperaturen under transport for frosne fiskevarer, som de i sagen omhandlede. I henhold til pkt. 1 b) gælder, at

> "*frosne fiskevarer, med undtagelse af frossen fisk i saltlage til konservesfremstilling, skal under transport opbevares ved en permanent temperatur på -18 °C eller derunder i alle dele af varen, eventuelt med kortvarige stigninger på højst 3 °C.*"

29 Forordningen gælder for de i sagen omhandlede transporter, og eftersom det ved modtagelsen kunne konstateres, at varerne havde en langt højere temperatur end -18 °C, var forordningens regler ikke overholdt. Det var derfor berettiget for modtager, der havde købt varerne på DDP-vilkår og som derfor bar risikoen for beskadigelse under transporten, at afvise modtagelsen.

30 Køber / modtager kan således ikke tilpligtes at skulle tage levering af frosne fødevarer, som ved ankomsten ikke har den aftalte temperatur (-24 °C), endsige den minimumstemperatur som de relevante EUregler kræver, at de pågældende varer skal transporteres ved. Det kunne endvidere umiddelbart konstateres ved modtagelsen, at varernes kvalitet var blevet forringet, idet IMCS ved deres besigtigelse fastslog, at varerne havde "freezer burn" såsom iskrystaller og misfarvninger. Sådanne skader har indvirkning på ladningens tekstur og smag og dermed på kvaliteten af varerne.

31 Endeligt fremhæves det, at også skønsmanden har vurderet, jf. svaret på spørgsmål 11, at al fisken var skadet (**E518-519**):

> *"Målinger ved ankomsten i Frankrig har påvist forhøjede temperaturer i fiskefileterne, i nogle tilfælde op til -5 °C. De tilgængelige oplysninger, herunder køleudskrifterne og besigtigelsesrapporterne, giver ikke anledning til at tro, at sortering af kartonerne baseret på temperatur var mulig eller relevant. Det antages derfor, at alle paller/alt gods er temperaturpåvirket og derved skadet."*

32 Det gøres på ovenstående baggrund sammenfattende gældende, at alle fiskeprodukterne lastet i de to trailere var beskadigede ved ankomsten til modtager, idet varernes værdi var forringet som følge af de forhøjede temperaturer i ladningen.

### 3.3 Skaden skete under transporterne

33 Eftersom Smyril Line ikke tog noget forbehold for ladningens temperatur i de udstedte Waybills (**E96** og **E369**) skal det lægges til grund, at fiskeprodukterne havde en temperatur på -24 °C, da Smyril Line overtog dem til transport.

34 Ved modtagelsen af ladningerne i Frankrig hhv. den 30. juni og den 13. juli 2022 blev det konstateret, at ladningerne havde betydeligt højere temperaturer end -24 °C, og der blev derfor straks reklameret overfor Smyril Line, jf. herved e-mail korrespondance mellem Marz og Smyril udvekslet den 30. juni 2022 og den 13. juli 2022 med tilhørende kontoroversættelse fra islandsk til engelsk (**E302-309** og **E429436**).

35 Iht. almindelige transportretlige principper og NSAB 2015 § 27 skal det på den baggrund lægges til grund, at skaden skete under transporten, mens godset var i Smyril Lines varetægt. Smyril Line er i sin egenskab af kontraherende transportør derfor præsumptivt ansvarlig for skaden på godset, jf. NSAB 2015 § 15.

36 I tillæg til det anførte ovenfor, er der en række yderligere momenter, jf. nedenfor, der støtter at godset blev beskadiget under transporten.

#### 3.3.1 Besigtigelsesrapporterne bekræfter, at skaden skete under transporterne

37 Det konkluderes i besigtigelsesrapporterne udarbejdet af IMCS B.V., at skaden opstod under transporterne (**E319** og **E442**):

*"Based on observed we opine damage consignment of 3.636 cartons, 18.180kg frozen fish as per commercial invoice SR220377/SR220378 loaded inside container CE5001 can be originated to failure of cooling engine of trailer.*

*[…]*

*Based on observed we opine damage consignment of 3.672 cartons, 18.360kg frozen fish as per commercial invoice SR220408 till SR220411 loaded inside container CA8302 can be originated to failure of cooling engine of trailer."*

### 3.3.2 Temperaturudskrifterne for frysetrailerne viser, at der var adskillige og længerevarende temperaturudsving under transporterne

38 Temperaturudskrifterne for frysetrailerne (bilag B og bilag H) viser, at der var adskillige temperaturudsving under transporterne.

39 Indblæsningslufttemperaturen i frysetrailer CE5001 var f.eks. væsentligt under -24 °C i længere tidsrum ad gangen under transporten:

40 Den 25. juni 2022 mellem kl. 02:00 og 06:00 var indblæsningslufttemperaturen således kun mellem -19.1 og -20.3 °C, og i gennemsnit kun -19,4 °C (**E138-142**).

41 Den 28. juni 2022 mellem kl. 02:00 og 06:00 var indblæsningslufttemperaturen kun mellem -18.3 °C og -22.5 °C, og i gennemsnit kun omkring -19 °C (**E206-211**).

42 Den 30. juni 2022 mellem kl. 01.30 og 08.30 var indblæsningslufttemperaturen kun mellem -20,7 °C og -18,2 °C, og i gennemsnit kun -19 °C (**E259-267**).

43 Under vejtransporten af fisken i frysetrailer CA8302 ophørte trailerens køleanlægget med at virke, da generatoren, der drev køleanlægget, løb tør for diesel. Der henvises til temperaturudskriften fra den 12. juli 2022 og frem (**E418-424**), hvoraf det fremgår at der lød flere alarmer om lavt dieselniveau, at køleanlægget gik i stå flere gange derefter, og at temperaturen på både indblæsningsluften og returluften derefter steg væsentligt den 13. juli 2022 mellem kl. 05:04 og kl. 10:24. De relevante oplysninger i temperaturudskriften kan i uddrag sammenfattes som følger:

| Time | Setpoint | Return Control | Discharge Control |
|---|---|---|---|
| 07/12/2022 22:41 | Check Alarm: Alarm 96 Set: (Low Fuel Level Alarm) | | |
| 07/13/2022 05:04 | Power Switch On / Off: OFF | | |
| | Power up | | |
| 07/13/2022 06:36 | -25 | -13.8 | -7.8 |
| 07/13/2022 06:49 | Power Switch On / Off: OFF | | |
| | Power up | | |
| 07/13/2022 07:24 | -25 | -12.7 | -6.6 |
| 07/13/2022 07:25 | Power Switch On / Off: OFF | | |
| | Power up | | |
| 07/13/2022 08:16 | -25 | -11.2 | -5.3 |
| 07/13/2022 09:33 | -25 | -9.1 | -2.8 |
| 07/13/2022 10:18 | -25 | -2.5 | 7 |
| 07/13/2022 10:24 | Power Switch On / Off: OFF | | |

44 Der var også adskillige temperaturudsving i forbindelse med den automatiske afrimningsproces af frysetrailernes køleelementer, hvilket også bekræftes i besigtigelsesrapporterne udstedt af SCUA (**E457**):

> *"Temperature fluctuations were noted during the usual defrost periods of the refrigerating trailer. As well as the supply and return temperatures raised for abt. 10 minutes to 15 minutes average. During the 27x defrost periods since 24 june 2022, they exceeded from -24 C up to +30 C."*

45 Faktisk steg returlufttemperaturen på et tidspunkt helt op til +37 °C i forbindelse med den automatiske afrimning af køleelementet i frysetrailer CE5001 den 27. juni 2022 kl. 23:44 (**E204**).

46 Det gøres gældende, at disse forhold med stor sandsynlighed må have ført til, at temperaturen i fisken steg under transporten, herunder når også henses til, at temperaturen udenfor på daværende tidspunkt var op mod +40 °C (**E418**).

### 3.3.3 Seglet på køletrailer CE5001 var brudt ved ankomst til modtager og døren havde været åben

47 E-mail korrespondancen mellem Marz og Smyril Line den 30. juni 2022 udvekslet i forlængelse af modtagelsen af trailer CE 5001 (**E309**) bekræfter, at traileren blev modtaget uden noget segl. Smyril Line har ikke oplyst nærmere om årsagen hertil, men det bekræftes i besigtigelsesrapporten udarbejdet af SCUA (se **E326**), at chaufføren havde haft åbnet døren til køletraileren under transporten.

48 Det gøres gældende, at dette forhold må antages at have påført godset temperaturskade under transporten, hvilket understøttes af, at fisken placeret tættest på døren til køletraileren havde en højere temperatur end fisken længere inde i traileren jf. e-mailkorrespondancen mellem Marz og Smyril Line (**E309**):

> *"The temperature was C°-3.3 / C°-4.1 in the product closest to the door and C°-6.2 / C°-7.8 in the third row."*

49 Det erindres i sammenhæng hermed om, at temperaturen udenfor under transporten var så høj som +40 °C, jf. ovenfor.

### 3.3.4 Tilstedeværelsen af iskrystaller og freezer burn på fisken og indpakningen understøtter, at der var temperaturudsving under transporterne

50 Det oplyses i besigtigelsesrapporterne fra IMCS, at der ved besigtigelserne blev konstateret iskrystaller på fisken og indpakningen (**E315** og **E438**):

*"We spotted traces of ice crystals on the outer cartons as well as on the frozen fish itself."*

51 Det samme bekræftes i besigtigelsesrapporten fra SCUA (**E343**):

*"[…] ice crystallization was present on the packaging and on the cargo in variety of extent […]"*

52 Det oplyses endvidere i besigtigelsesrapporten fra SCUA (**E460**), at sådanne iskrystaller fremkommer som følge af flere langvarige temperaturudsving, som dem der netop er beskrevet ovenfor i punkt 3.3.2:

*"[…] The ice crystallization occurs upon several long-term temperature fluctuations […]*

### 3.4 Smyril Line har ikke fremlagt dokumentation for frysetrailernes funktionalitet

53 Smyril Line har trods specifik opfordring hertil ikke bekræftet, endsige dokumenteret, at der blev foretaget inspektion af frysetrailernes funktionalitet - såkaldt Pre Trip Inspection (PTI) - før godset blev indlastet i trailerne. Det gøres gældende, at dette må komme Smyril Line bevismæssigt til skade, og at det derfor ikke kan lægges til grund, at frysetrailerne var fuldt ud funktionsdygtige på tidspunktet for udførelsen af transporterne.

### 3.5 Skaden kan ikke tilskrives forhold før transporterne blev påbegyndt

54 Det bestrides, at skaden kan tilskrives, at fiskeprodukterne ikke havde den korrekte temperatur ved indlastningen i Smyril Lines trailere. TM påberåber sig til støtte herfor de nedenfor opregnede forhold.

#### 3.5.1 Fisken var produceret af forskellige fiskerivirksomheder og blev indleveret til fryselageret på forskellige tidspunkter

55 Kuldaboli modtog fiskeprodukterne, der blev lastet i trailer CE 5001 mellem den 2. og den 16. juni 2022 fra flere forskellige producenter, jf. herved modtagelseskvitteringerne, der udgør underbilag til Survey Report No. 269/23 (**E487-493**). De relevante oplysninger i modtagelseskvitteringerne kan sammenfattes som følger:

| "Móttökunúmer" (på dansk: *modtagelsesnummer*) | "Athugasemdir" (på dansk: *bemærkninger* - her er det angivet, hvem der var producent af fisken) | "Komu-dags" (på dansk: *ankomstdato*) |
|---|---|---|
| M008791 | G.Run | 02.06.2022 |
| M008805 | G.Run | 15.06.2022 |
| M008806 | Sjávariðjan Rifi | 15.06.2022 |
| M008809 | Sjávariðjan | 15.06.2022 |
| M008811 | Rammi | 16.06.2022 |

56 Det samme gør sig gældende for produkterne lastet i trailer CA 8302, der blev modtaget mellem den 22. juni og den 1. juli 2022, jf. herved modtagelseskvitteringerne (**E487-493**). De relevante oplysninger i modtagelseskvitteringerne kan sammenfattes som følger:

| "Móttökunúmer" (på dansk: *modtagelsesnummer*) | "Athugasemdir" (på dansk: *bemærkninger* - her er det angivet, hvem der var producent af fisken) | "Komu-dags" (på dansk: *ankomstdato*) |
|---|---|---|
| M008811 | Rammi | 16.06.2022 |
| M00815 | Sjávariðjan | 22.06.2022 |
| M008817 | G.Run | 23.06.2022 |
| M008823 | Sjávariðjan | 29.06.2022 |
| M008825 | Gunnvör | 01.07.2022 |
| M008827 | G.Run | 01.07.2022 |

57 Det gøres gældende, at det er helt usandsynligt, at en så stor mængde fisk fra forskellige producenter, som blev fanget på forskellige tidspunkter, alt sammen skulle have været utilstrækkeligt nedfrosset af producenterne. Det bemærkes i

sammenhæng hermed, at der er tale om anerkendte producenter, der har været aktive i Island igennem mange år.

### 3.5.2 Hvis fisken var utilstrækkelig nedfrosset ved ankomst til fryselageret (hvilket bestrides), må fisken nødvendigvis have være fuldstændig frossen efter opbevaringen på fryselageret

58 Den fisk, der blev læsset i køletrailer CE 5001 og afsendt den 24. juni 2022, blev modtaget af fryselageret mellem den 2. juni og den 16. juni 2022, jf. punkt 55 ovenfor og Survey Report No. 269/23 fra Könnun ehf. (**E472**), der primo oktober 2023 gennemførte en grundig undersøgelse af forholdene hos Kuldabolí. Det vil sige, at fisken forud for transporten blev opbevaret ved -24 °C i mindst 8 dage og for en del af fiskens vedkommende helt op til 22 dage.

59 Den fisk, der blev læsset i køletrailer CA 8302 og afsendt den 8. juli 2022, blev modtaget af fryselageret mellem den 22. juni og den 1. juli 2022, jf. punkt 56 ovenfor og rapporten fra Könnun ehf (**E472**). Det vil sige, at dette parti fisk forud for transporten blev opbevaret ved -24 °C i mindst 7 dage og for en del af fiskens vedkommende helt op til 16 dage.

60 I tilknytning til det ovenfor anførte fremhæves det, at der er fremlagt bevis for, at temperaturen på fryselagret blev holdt på -24 °C igennem de perioder, hvor produkterne var oplagret hos Kuldabolí, jf. herved Attachment nr. 7 (**E495-496**) til Könnuns rapport.

61 Det er på den baggrund helt usandsynligt, at fisken ikke skulle have været fuldstændig frossen til -24 °C på tidspunktet for indlastningen i frysetrailerne. Fryselageret har endvidere oplyst, at køletrailere læsses af fryselageret samme dag som de afhentes af Smyril Line, jf. (**E472**), og det er derfor også usandsynligt, at der skulle være opstået problemer med temperaturen i forbindelse med selve læsningen:

> *"When discussing the loading of reefer trailers for P/F Smyril Line, Robert Karl Ingimundarson informed that the general procedure for loading of reefer trailers for them is to load them the same day as the vessels arrive at borlákshöfn. The reefer trailers are transported to the loading docks by P/F Smyril Line and loaded in the morning, then they are picked up by P/F Smyril Line after loading and transported to their terminal which is located 50-100m away from the cold storage Following, they are loaded on board their vessels*

*which unload/load by the terminal in the aftemoon/evening the same day."*

62 Det konkluderes i overensstemmelse hermed i Könnuns rapport, at fiskeprodukterne var "*…fully frozen when loaded into the trailers*" (**E472**).

### 3.5.3 Der var ingen problemer med fisken i køletrailer BT7617, som stammer fra samme producenter og som har gennemgået samme håndtering og opbevaring som fisken i køletrailer CA 8302

63 Det parti fisk, der blev afsendt den 8. juli 2022, blev som nævnt ovenfor læsset i to forskellige trailere, nemlig CA 8302 og BT7617, og fisken i trailer BT7617 blev modtaget uden anmærkninger. Dette er også omtalt i rapporten fra Könnun ehf (**E469**):

*"The second consignment was loaded into two reefer trailers nos. CA 8302 and BT 7617 and shipped from ftorlákshöfn on board M.V. MYKINES on 8 July 2022 also to Rotterdam, Netherlands. […] No remarks were made about frozen fish shipped in reefer trailer no. BT 7617 from borlákshöfn on 8 July 2022."*

64 Fisken i trailer BT7617 og trailer CA8302 stammer fra de samme producenter og blev opbevaret og håndteret på samme måde på fryselageret. Hvis producenternes nedfrysning af fisken forud for indleveringen til fryselageret havde været utilstrækkelig, eller fisken havde været håndteret forkert forud for transporten (hvilket bestrides), må det således antages at dette havde påvirket fisken i begge trailere, hvilket altså netop ikke var tilfældet.

65 Det gøres gældende, at det forhold, at fisken i frysetrailer BT7617 blev modtaget uden skader, stærkt støtter at skaderne på produkterne lastet i trailer CA 8302 nødvendigvis må være indtruffet, mens ladningen var under transport i regi af Smyril Line.

### 3.5.4 Bevisværdien af rapporterne fra SCUA er tvivlsom

66 Begge de af Smyril Line påberåbte besigtigelsesrapporter fra SCUA er dateret 23. maj 2024. Det vil sige meget længe efter skaden, og efter der blev indgivet stævning i sagen den 27. marts 2024. Bevisværdien af rapporterne er derfor tvivlsom, jf. retsplejelovens § 341 a, stk. 1.

### 3.5.5 Skønsmandens konklusioner om skadesårsagen kan ikke tillægges vægt

*67* Overordnet gøres det gældende, at skønsmandens konklusioner om skadesårsagen i skønserklæringen, ikke kan tillægges nogen vægt. Udover det anførte ovenfor i afsnit 3.4 ovenfor om hvorfor konklusionen om skadens årsag i skønserklæringen ikke kan have sin rigtighed, henviser TM også til følgende forhold:

#### 3.5.5.1 Der er ingen holdepunkter for skønsmandens formodning om, at fisken havde en for høj temperatur på indlastningstidspunktet

*68* Det gøres gældende, at skønsmanden ingen holdepunkter har for sin *formodning* om, at fisken *muligvis* kun skulle have været overfladefrosset inden indleveringen på fryselageret og derfor angiveligt skulle have haft en for høj temperatur ved læsning. Antagelsen er ikke baseret på selvstændige undersøgelser foretaget af skønsmanden og kan derfor ikke lægges til grund.

#### 3.5.5.2 Temperaturudskrifterne er ikke forenelige med, at fisken havde en for høj temperatur ved læsning

69 Skønsmanden udtaler i svaret på spørgsmål 5, at køletrailerne ikke havde *"kapacitet til at fryse kernetemperatur yderligere fra en for høj starttemperatur" (**E515**). Tilsvarende oplyses det i besigtigelsesrapporten fra SCUA (**E457**), at "a temperature controlled trailer is designed to maintain the temperature of the commodity loaded but not designed to cool down and frost the loaded and carried commodity."*

70 Såfremt det er korrekt, at fisken havde en for høj temperatur ved læsning (hvilket bestrides), må det altså i lyset af det oplyste om, at køletrailere kun kan fastholde - ikke nedsætte - den temperatur, som godset havde ved læsning, betyde, at fisken ved læsning i køletraileren havde en temperatur svarende til den temperatur, der blev konstateret ved ankomsten til modtager, altså mellem -7 °C og -5 °C for godset i køletrailer CE50001 og mellem -5 °C og -10 °C for godset i køletrailer CA8302. Det gøres gældende, at dette er helt uantageligt af de ovenfor anførte grunde. Endvidere henvises der til nedenstående:

71 Såfremt fiskens temperatur var så betydeligt højere end temperaturen på luften, der blev blæst ind i køletraileren (hvil-

ket bestrides), ville fisken naturligt afgive en hel del varme til den luft, der blev blæst ind i køletraileren og cirkulerede rundt om fisken, hvorved temperaturen på den luft der blev sendt retur igen, ville have været væsentligt højere end temperaturen den luft der blev blæst ind. Dette var imidlertid ikke tilfældet.

72 Det fremgår således af temperaturudskriften vedrørende køletrailer CE5001 (**E105f**), at indblæsningslufttemperaturen og returlufttemperaturen var stort set helt ens fra start af. De relevante oplysninger i temperaturudskriften kan sammenfattes som følger:

| Date | Time | RAT | SAT |
|---|---|---|---|
| 24/06/22 | 00:00 | -20.2 | -19.5 |
| 24/06/22 | 00:15 | -20.8 | -20.5 |
| 24/06/22 | 00:30 | -20.5 | -20.4 |
| 24/06/22 | 00:45 | -20.6 | -20.3 |

73 Det fremgår tilsvarende af temperaturudskriften for frysetrailer CA8302 (**E386f**), at indblæsningslufttemperaturen og returlufttemperaturen på samme måde var næsten helt ens fra start af. De relevante oplysninger i temperaturudskriften kan sammenfattes som følger:

| Time | Return Control | Discharge Control |
|---|---|---|
| 07/08/2022 00:09 | -22.4 | -25.3 |
| 07/08/2022 00:24 | -21.6 | -23.1 |
| 07/08/2022 00:31 | -21.2 | -22 |
| 07/08/2022 | -22.2 | -23.6 |

| | | |
|---|---|---|
| 00:49 | | |

74 Denne overensstemmelse mellem indblæsningslufttemperaturen og returlufttemperaturen i temperaturudskrifterne i starten bekræfter, at temperaturen på fisken ved læsning nødvendigvis må have været tæt på -24 °C, og at skønsmandens konklusion dermed ikke er korrekt.

### 3.5.5.3 Skønsmanden har ikke noteret, at køleanlægget i frysetrailer CA8302 helt ophørte med at virke under vejtransporten grundet dieselmangel til generatoren

75 Skønsmanden har øjensynligt ikke noteret, at køleanlægget i køletrailer CA8302 helt ophørte med at virke under vejtransporten, da generatoren, der drev køleanlægget, løb tør for diesel. jf. herved det anførte i punkt 0 ovenfor. Skønsmanden nævner således kun, at der blev registreret alarmer om lav dieselbeholdning, som han ikke vurderer har haft en betydning for driften af køleanlægget (**E516**):

> "*Mod slutningen af transportperioden blev der registreret flere alarmer vedrørende dieseltankens indhold. Disse alarmer vurderes dog ikke at have haft nogen indvirkning på maskinens evne til at opretholde den nødvendige frysetemperatur for godset*."

76 Skønsmanden har altså ikke inddraget dette væsentlige moment i sin vurdering af årsagen til skaden, hvilket også skaber tvivl om kvaliteten af resten af skønserklæringen.

### 3.5.5.4 Skønsmanden tager ikke højde for, at temperaturen kan have været forskellig forskellige steder i frysetrailerne

77 Skønsmanden forklarer, at "*Typisk er de temperaturfølere, der måler ind- og udblæsningstemperaturen, placeret i umiddelbar nærhed af køleenheden […]" (**E520**), som er "placeret forrest" (**E519**) i* frysetraileren. Det vil med andre ord sige, at temperaturerne angivet i temperaturudskrifterne ikke nødvendigvis er repræsentative for f.eks. forholdene bagerst i frysetraileren tættere ved døren.

78 Dette forholder skønsmanden sig ikke til på trods af, at besigtigelsesrapporten udarbejdet af SCUA vedrørende frysetrailer CE5001 faktisk netop viser, at temperaturen målt på fisken placeret ved frysetrailerens dør var væsentligt højere

end temperaturen målt på fisken placeret bare halvvejs inde i traileren (**E329**):

> "*The three pallet loads at the door end showed temperatures between -9 to -12 °C. During unloading and while more halfway in the trailer, pallet loads with the temperatures of -15 to -16 °C were measured*."

79 Skønsmanden har ikke inddraget dette i sin vurdering, hvilket sår tvivl om rigtigheden af konklusionen i skønserklæringen og om kvaliteten af resten af skønserklæringen.

### 3.6 Sammenfatning

80 Det gøres sammenfattende gældende, at Smyril Line ikke på baggrund af skønsrapporten (eller i øvrigt) har løftet bevisbyrden for, at skaden ikke skulle være sket under transporterne eller skyldes forhold som Smyril Line ikke er ansvarlig for efter NSAB 2015 § 16. Specifikt bemærkes fsva.

81

82 Smyril Line er derfor fremdeles ansvarlig for skaderne.

### 3.7 Tabsbegrænsningspligt

83 Overfor det af Smyril Line påberåbte om, at ladningsinteressen ikke iagttog sin tabsbegrænsningspligt henvises for det første til, at IMCS har bekræftet i besigtigelsesrapporterne, jf. **E318** og **E442,** at Smyril Lines surveyor tiltrådte de gennemførte salvage sales, og at produkterne blev solgt til de højstbydende.

84 For det andet har skønsmanden bekræftet, at salvage sale blev gennemført med et tilfredsstillende resultat (**E519**):

> *"Da fisken i henhold til gældende EU-regler ikke kan anvendes til menneskeføde, anser jeg en gennemsnitlig restværdi på cirka 35% af den oprindelige værdi for denne type fødevarer, som et tilfredsstillende resultat under de givne omstændigheder. Hvorvidt eksport ud af EU med efterfølgende returnering til Island for at opnå en højere salvage-pris ville have været mulig, er vanskeligt at vurdere. Min erfaring med salvagesalg og håndtering af skader i Island indikerer, at det ville være udfordrende at opnå en væsentligt bedre pris der. Dette skyldes primært omkostningerne ved returtransport samt det begrænsede antal virksomheder i*

*Island, der kan håndtere en så stor mængde fisk (cirka 66 paller fordelt på to forsendelser) på én gang. […] På baggrund af de konstaterede temperaturafvigelser, som overskrider de tilladte grænser for frosne fødevarer til menneskeføde i EU, vurderer jeg, at det ville være uetisk at forsøge at sælge fisken til menneskeføde."*

85 Det gøres på den baggrund gældende, at tabsbegrænsningspligten blev iagttaget på behørig vis, og at der ikke kan rejses kritik af, hvad der indkom af provenu ved de gennemførte salvage sales.

**3.7.1 Tabsopgørelsen**

86 Det gøres gældende, at udgifterne til besigtigelse og oplagring på hhv. samlet EUR 6.150 og samlet EUR 5.521 er erstatningsberettigede. Det er åbenbart, at udgifterne til oplagring var nødvendige for at gennemføre et salvage sale, og udgiften har derved medvirket til at begrænse tabet. Det blev i øvrigt også aftalt mellem IMCS og SCUA, at de beskadigede produkter skulle oplagres. Udgiften til oplagring er derfor under alle omstændigheder erstatningsberettiget. Det samme gør sig gældende fsva. besigtigelsesomkostningerne, hvortil det bl.a. bemærkes, at det var nødvendigt at antage sagkyndig bistand for at få gennemført salvage sale.

87 Det gøres på den baggrund gældende, at det samlede erstatningsberettigede krav udgør EUR 234.864, jf. punkt 9 og 19 ovenfor, svarende til det påstævnte beløb, og Smyril Line kan henset til ladningernes vægt ikke begrænse ansvaret heroverfor, jf. NSAB 2015 § 21.

**3.8 Rentekravet**

88 Rentekravet støttes på, at skriftligt krav om erstatning blev fremsendt henholdsvis den 7. december 2022 (**E348**) og den 1. december 2022 (**E464**), jf. rentelovens § 3, stk. 2.

…"

**Smyril Line P/F** har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet:

"…

**5. Sammenfattende anbringender for forsendelserne af den 24. juni 2022 og den 8. juli 2022**

5.1 Overordnet

5.1.1. Smyril-Line gør først gældende, at TM ikke har løftet selskabets bevisbyrde for, at godset i forsendelserne var minus 24 grader Celsius ved Smyril-Line's overtagelse til transport henholdsvis den 24. juni 2022 (**Bilag 3, Ekstrakt side 96**) og den 8. juli 2022 (**Bilag 13, Ekstrakt side 369**).

5.1.2. Såfremt Sø- og Handelsretten – mod Smyril-Line's forventning – finder, at TM har løftet selskabets bevisbyrde for, at godset i forsendelserne var minus 24 grader Celsius ved Smyril-Line's overtagelse til transport, gør Smyril-Line gældende, at der alene er tale om forhåndsbevis, og at sagens processkrifter, bilag og skønserklæringen viser, at skaderne alligevel ikke kunne være indtrådt i Smyril-Line's varetægt.

5.1.3. Såfremt Sø- og Handelsretten – mod Smyril-Line's forventning – finder, at skaderne skete i SmyrilLine's varetægt, gør Smyril-Line gældende, at selskabet uanset er ansvarsfri, jf. NSAB 2015 § 16, litra h).

5.1.4. Såfremt Sø- og Handelsretten måtte finde, at Smyril-Line er erstatningsansvarlig, gør Smyril-Line gældende, at TMs tabsopgørelse er ukorrekt, idet TM i erstatningskravet har indregnet udgifter for oplagringsomkostninger og besigtigelsesomkostninger.

5.2 . Bevis for godsets tilstand ved overtagelse til transport

5.2.1. Det følger af NSAB 2015 § 15, at:

> "*Speditøren er ansvarlig som kontraktspart i henhold til §§ 2 og 16 – 21 for bortkomst, forringelse eller skade på godset, som indtræffer fra det tidspunkt, hvor godset overtages og indtil godset afleveres, samt for forsinkelse med afhentning og aflevering.*"

5.2.2. Smyril-Line gør gældende, at TM bærer bevisbyrden for, at de påståede skader opstod i SmyrilLine's varetægt. Kun såfremt TM har ført dette bevis, skal Smyril-Line godtgøre, at Smyril-Line desuagtet er ansvarsfri i henhold til ansvarsfrihedsgrundende i NSAB 2015 § 16, jf. til sammenligning Sø- og Handelsrettens afgørelse af den 13. januar 2025.

TM har ikke bevist, at skaden skete under transporten, mens godset var i Smyril-Line's varetægt, jf. NSAB 2015 § 15, således som TM har gjort gældende under stævningens s. 4, pkt. 21.

5.2.3. Til støtte herfor henviser Smyril-Line *først* til, at TM ikke har dokumenteret forsendelsernes tilstand ved Smyril-Line's overtagelse til transport henholdsvis den 24. juni 2022 og 8. juli 2022, herunder, at forsendelserne ved Smyril-Line's overtagelse til transport var minus 24 grader Celsius, og i øvrigt ubeskadigede, jf. Smyril-Line's opfordringer (opfordringerne (A)-(D)).

5.2.4. Forsendelserne blev ikke lastede i vognene CE 5001 og CA 8302 direkte fra produktions- og frysefaciliteterne, men derimod fra Marz' underleverandørs kuldeopbevaring i Thorlakshøfn. Derudover havde godset i forsendelsen af den 24. juni 2022, eller dele heraf, været i transit og under oplagring siden den 18. maj 2022, ligesom godset i forsendelsen af den 8. juli 2022, eller dele heraf, havde været i transit og under opbevaring siden den 9. juni 2022.

TM har ikke dokumenteret, at godset ikke allerede i denne ikke-ubetydelige periode var eller blev behæftet med de angivelige skader eller angivelige temperaturafvigelser i øvrigt, jf. øvrigt SmyrilLine's opfordring (A) til (D).

5.2.5. Könnun ehf. blev instrueret af TM, og gennemførte undersøgelserne gengivet i Bilag 27 (**Ekstrakt side 469-496**), 1 år og omkring 3 måneder efter de påståede skaders indtræden. Rapporten er derfor i øvrigt ikke indhentet i såkaldt "*forlængelse af skaderne*". Könnuns rapport er derimod ensidigt indhentet af TM med henblik på at gennemføre et regreskrav mod sagsøgte, og har ingen eller tvivlsom bevismæssig værdi.

5.2.6. Könnun ehf. har derudover ikke gennemført undersøgelser af betydning for nærværende sag, idet alene frysehuset – og ikke godset specifikt – var genstand for generelle undersøgelser. Det må i øvrigt have en stærk formodning imod sig, at Könnun ehf. i det hele ville have afdækket kritisable forhold, endnu mindre at TM havde fremlagt sådanne forhold, ved undersøgelser hos Kuldabóli 1 år og omkring 3 måneder efter afskibningerne.

5.2.7. Kuldabóli's generelle frysehustemperaturlog beretter intet om temperaturen under godsets samlede og væsentlige transit- og opbevaringsperioder, og har ingen specifik tilknytning til det under sagen omhandlede gods. Derfor kan rapporten ikke tages til indtægt for, at Sø- og Handelsretten skal lægge til grund, at godset inden lastning var korrekt håndteret og "*fully frozen*" (**Ekstrakt side 472**)

5.2.8. Skønserklæringen af den 24. april 2025 fastslår yderligere, at Kuldabóli, hvorfra begge forsendelser blev afskibede, alene registrerede antallet af paller ved indlevering. Kuldabóli foretog derimod ikke temperaturmålinger af godset, herunder af kernetemperaturen i fisken/kartonerne (**Skønserklæringen af den 24. april 2025, Ekstrakt side 517**). Skønserklæringen fastslår endvidere, at Kuldabóli alene var egnet til opbevaring, hvis fisken havde den korrekte temperatur (-24 °C) ved modtagelsen, samt at lageret ikke havde faciliteter til at fryse fisken til den ønskede temperatur og kvalitet, såfremt fisken havde en for høj kernetemperatur ved ankomsten til lageret (**ekstrakt side 517**).

5.2.9. Dernæst bestrider Smyril-Line, at booking-noterne (**Bilag 2, Ekstrakt side 91, og Bilag 12, Ekstrakt side 364**) bekræftede, at forsendelsernes faktiske temperatur var -24 grader Celsius. TMs forsikringstager – og netop ikke Smyril-Line – havde ensidigt udfyldt og udstedt booking-noterne. Booking-noterne angav således alene, at Marz instruerede Smyril-Line om, at vognenes temperaturindstilling skulle være minus 24 grader Celsius. Derudover og i øvrigt fremgik af booking-noternes rubrik: "Numbers and kind of packages – Description of goods", at forsendelserne blev beskrevne som "Frozen fish" – og netop ikke, at godsets temperatur var eller skulle være minus 24 grader Celsius.

5.2.10. Som det tredje gør Smyril Line gældende, at selskabets waybills (**Bilag 3, Ekstrakt side 96, og Bilag 13, Ekstrakt side 369**), der ordret gengav TM's forsikringstagers godsbeskrivelser i bookingnoterne (**Bilag 2, Ekstrakt side 91, og Bilag 12, 364**), angav, at vognene CE 5001 og CA 8302 var:

> "S.T.C. frozen fish"

S.T.C. "*betyder said to contain*", og indebærer, at Smyril-Line havde taget forbehold for forsendelsernes stand, samt Marz' angivelser om, at forsendelserne var frosne (under 0 grader Celsius), herunder også, at godset skulle være minus 24 grader Celsius.

5.2.11. Som det fjerde, og såfremt Sø- og Handelsretten – mod Smyril-Line's forventning – måtte lægge til grund, at Smyril-Line ikke havde taget forbehold i transportdokumenterne, gør Smyril-Line gældende, at TM ikke har bevist, at såkaldte transportretlige principper indebærer, at det skal lægges til grund, at fiskeprodukterne havde en temperatur på minus

24 grader Celsius ved SmyrilLine's overtagelse til transport henholdsvis den 24. juni 2022 og den 8. juli 2022.

Den påståede bevismæssige virkning af det, ifølge TM manglende forbehold, kan således ikke udstrækkes til andet og mere end det i fragtbrevene udtrykkeligt angivne, navnlig: "*3.636 crt on 33plts – Frozen fish*" og "*3.672 crt on 33 plts – Frozen fish*" (**Bilag 3, Ekstrakt side 96, og Bilag 13, Ekstrakt side 369**).

5.2.12. Afslutningsvis bestrider Smyril-Line, at booking-noterne (**Bilag 2, Ekstrakt side 91, og Bilag 12, Ekstrakt side 364**), således som TM har gjort gældende, angiver, at Smyril-Line havde: "[…] *påtaget sig at sikre, at ladningens temperatur blev bevaret ved minus 24 grader Celsius under transporten, jf. det anførte i booking noterne.*"

I henhold til aftalerne parterne imellem havde Smyril-Line alene påtaget sig at sikre, at vognenes temperaturindstilling var minus 24 grader Celsius under transporternes udførelse, hvilken forpligtelse dokumenterbart blev opretholdt.

5.3. <u>Temperaturforholdene i Smyril-Line's varetægtsperioder</u>

5.3.1. Uanset at Sø- og Handelsretten, mod forventning, måtte finde, at TM har dokumenteret:

(i) at forsendelsernes temperatur ved Smyril-Line's overtagelse til transport henholdsvis den 24. juni 2022 og 8. juli 2022 var minus 24 grader Celsius; og

(ii) at forsendelserne ved aflevering den 30. juni 2022 og 13. juli 2022 havde temperaturskader,

gør Smyril-Line gældende, at TMs transportskadebevis i givet fald alene udgør forhåndsbevis.

5.3.2. Der gælder således ikke, hverken i henhold til NSAB 2015 eller almindelige transportretlige regler og principper, regler om konklusivt bevis eller lignende, jf. (udelukkende til sammenligning) sølovens § 299, stk. 3.

5.3.3. Smyril-Line gør derfor gældende, at selskabet har dokumenteret, at transporterne blev udført i overensstemmelse med TM's forsikringstagers booking-instruktioner, at trailernes kølemaskiner i al væsentlighed fungerede korrekt og var indstillet til kontraktmæssige temperatur, samt at eventuelle fravigelser ikke kunne have forårsaget de angivelige skader, for hvilke TM kræver erstatning.

De angivelige skader kunne derfor ikke være indtrådt i Smyril-Line's varetægtsperiode fra den 24. juni 2022 til den 30. juni 2022, eller fra den 8. juli 2022 til den 13. juli 2022.

5.3.4. Det er især usandsynligt, at TMs forsikringstager med omkring to ugers mellemrum afskibede to konditionsmæssige forsendelser fra samme kølelager, der af Smyril-Line dokumenterbart blev transporterede under sammenlignelige temperaturforhold i to forskellige og af hinanden uafhængige trailere, jf. temperaturudskrifterne fremlagt som Bilag B og H (**Ekstrakt side 105-297 og ekstrakt side 386-424**), men at begge forsendelser – til trods herfor – ankom i Frankrig med de samme påståede skader.

5.3.5. Det er væsentligt mere sandsynligt, at godset i forsendelserne af den 24. juni og 8. juli 2022, der havde været i transit og under oplagring siden henholdsvis den 18. maj 2022 og 9. juni 2022, ikke havde den påståede, udokumenterede, indlastningstemperatur, end at to, uafhængige måleapparater, ikke skulle være repræsentative for temperaturforholdene i transitperioden.

5.3.6. Til støtte herfor henviser Smyril-Line først til, at TMs forsikringstager, Marz, oprettede kreditnotaer for begge forsendelser samme dag som Smyril-Line udstedte sagens waybills (**Bilag 3, ekstrakt side 96, sammenholdt med Bilag 5 og 6, ekstrakt side 99-104; og Bilag 13, ekstrakt side 369-370, sammenholdt med Bilag 15-19, ekstrakt side 372-383)**. Smyril-Line gør gældende, at medmindre andet godtgøres, skal datoangivelserne på kreditnotaerne formodes at udtrykke disses faktiske udstedelsesdag. Smyril-Line bestrider, at TMs Bilag 28 (**Ekstrakt side 385)**, der i øvrigt udelukkende relaterer sig til forsendelsen af den 8. juli 2022**,** afkræfter denne formodning.

5.3.7. Dernæst henviser Smyril-Line til de i sagen fremlagte temperaturudskrifter for forsendelsen af den 24. juni 2022 (**Bilag B, Ekstrakt side 105 til 297**) og forsendelsen den 8. juli 2022 (**Bilag H, ekstrakt side 386 til 424**); Mykines' temperaturrapporter af den 24. juni 2022 til den 27. juni 2022 **(Bilag D, Ekstrakt side 298)** og af den 8. juli 2022 til den 11. juli 2022 (**Bilag I, Ekstrakt side 425**); samt Interchange kvitteringerne / delivery ordrer den 29. juni 2022 (**Bilag E, Ekstrakt side 300301**) og den 12. juli 2022 (**Bilag J, Ekstrakt side 427-428**).

Som det tredje henviser Smyril-Line til besigtigelsesrapporterne fremlagt som Bilag F (**Ekstrakt side 323-345**) og Bilag K (**Ekstrakt side 446-461)**, samt skønsrapporten af den 24. april 2025 (**Ekstrakt side 510-523**).

5.3.8. TM har i replikken, pkt. 19 (**Ekstrakt side 50**), gjort gældende, og at Smyril-Line efter leveringen modtog reklamation om, at traileren CE 5001 skulle være modtaget uden segl (**Ekstrakt side 309**).

Smyril-Line bestrider først, at TM har ført bevis for, at traileren manglede et angiveligt segl. TM bærer bevisbyrden herfor, jf. også NSAB 2015 § 27, idet der er tale om synbare forhold, over hvilke der straks skulle have været reklameret, hvilket Marz ubestrideligt ikke gjorde.

Smyril-Bestrider dernæst, at det angiveligt manglende segl for CE 5001 i øvrigt har bevismæssig betydning for spørgsmålet om tidspunktet for skadernes indtræden. Dette skyldes, at modtageren af godset i traileren CA 8302, der – ifølge TM – havde samme skader som forsendelsen i CE 5001, netop ikke konstaterede seglmæssige uoverensstemmelser ved levering.

Det må derfor lægges til grund, at de påståede skader ikke udspringer af angiveligt manglende segl.

5.4 Erstatningsansvar

5.4.1. Smyril-Line Bestrider TMs synspunkt om, at kølevognenes afrimningsprocedurer: "*med stor sandsynlighed må have ført til ændringer i transporttemperaturen, herunder når også henses til, at "defrosting cycles" blev gennemført om sommeren, hvor udendørs temperaturen var op mod +40 grader Celsius*" (**Replikkens pkt. 18, Ekstrakt side 50**).

5.4.2. Samtlige kølevogne på markedet er udstyret med et aggregat, der under transportens udførelse gennemfører afrimningsprocedurer (såkaldt "de-frosting"), idet sådanne er afgørende for at sikre korrekt lufttilstrømning, og at kølemaskinens såkaldte fordamper ikke overises.

5.4.3. Vognen CE 5001 var af mærket "Carrier", der slukker for blæserne, således at den varme luft – som TM bemærker nåede +36 grader Celsius – netop ikke cirkulerer, og derfor ikke beskadiger frysegodset. Når afrimningsproceduren er overstået starter maskinen igen blæserne, og den varme luft forsvinder – i henhold til producentens oplysninger – indenfor omkring 15 sekunder.

5.4.4. Vognen CA 8302 var af mærket "Thermo King", der blokerer for luftstrømmen mellem aggregatet og køleboksen med en luge, jf. powerpoint-præsentation fra Thermo King, s. 5 og 8 (**Ekstrakt side 502 og 505**).

Under henvisning til ovenstående, samt skønsmandens besvarelse 1 og 2, gør Smyril-Line gældende, at afrimningsprocedurerne ikke har beskadiget godset.

5.4.5. Det følger dog af NSAB 2015 § 16, at:

Ansvar indtræder ikke, hvis bortkomsten, forringelsen, beskadigelsen eller forsinkelsen skyldes [...] h) forhold, som speditøren ikke kunne undgå, og hvis følger speditøren ikke kunne afværge.

5.4.6. Såfremt Sø- og Handelsretten – mod Smyril-Line's klare forventning – måtte finde, at godset var beskadiget ved fremkomst, og at TM har løftet selskabets bevisbyrde for, at defrosting-cycles med stor sandsynlighed må have ført til ændringer i transporttemperaturen, herunder når også henses til, at "defrosting cycles" blev gennemført om sommeren, hvor udendørs temperaturen var op mod +40 grader Celsius, da gør Smyril-Line gældende, at Smyril-Line uanset er ansvarsfri, jf. NSAB 2015 § 16, litra h).

5.4.7. Smyril-Line henviser til, at de såkaldte de-frosting cycles er nødvendige og sædvanlige for køletrailernes funktion (**Bilag L, Ekstrakt side 498-509, og skønserklæringens besvarelser af spørgsmålene 1 og 2, Ekstrakt side 513**), og vejret udgjorde forhold, som speditøren ikke kunne undgå, og hvis følger speditøren ikke kunne afværge.

5.5 <u>Tabsbegrænsningspligt og tabsopgørelsen</u>

5.5.1. Såfremt Sø- og Handelsretten – mod Smyril-Line's klare forventning – måtte finde, at godset var beskadiget ved fremkomst, at TM har løftet selskabets bevisbyrde for, at skaderne indtrådte medens godset var i Smyril-Line's varetægt, samt at Smyril-Line er erstatningsansvarlig, da gør Smyril-Line til støtte for den subsidiære påstand gældende, at TM og/eller dennes forsikringstager, Marz, har forsømt at iagttage selskabets tabsbegrænsningspligt.

Til støtte herfor henvises blandt andet til besigtigelsesrapporterne fremlagt som Bilag F og K.

5.5.2. Såfremt Sø- og Handelsretten – mod Smyril-Line's klare forventning – måtte finde, at godset var beskadiget ved fremkomst, at TM har løftet selskabets bevisbyrde for, at skaderne indtrådte medens godset var i Smyril-Line's varetægt, samt at Smyril-Line er erstatningsansvarlig, da gør Smyril-Line til støtte for den subsidiære påstand gældende, at TM ikke kan indregne besigtigelsesog oplagringsomkostninger på henholdsvis EUR 6.150 og EUR 5.521 i erstatningskravet.

5.6 Besigtigelsesrapporternes bevisværdi

5.6.1. Smyril-Line fastholder, at besigtigelsesrapporterne (Bilag F og K) skal lægges til grund, idet disse bygger på undersøgelser gennemført i umiddelbar forlængelse af aflevering i Frankrig. Rapporterne har alene en senere datering, idet disse skulle tage højde for senere tilvejebragte temperaturudskrifter.

5.6.2. Smyril-Line bestrider derfor, at besigtigelsesrapporternes (Bilag F og K) værdi skulle være tvivlsom, herunder, at disses bevisværdi skulle være mere tvivlsom end bevisværdien af rapporterne fremlagt som Bilag 27 og Bilag 4 og Bilag 14.

5.6.3. Besigtigelsesrapporterne, som TM har fremlagt, konkluderer på utilbørlig vis om ansvarsspørgsmålet – som det tilkommer Sø- og Handelsretten at vurdere –, at:

"*We opine Messrs. 'Smyril Line cargo as carriers is fully responsible for the damage to the frozen fish*" (Bilag 4 og 14, s. 6)

5.6.4. Smyril-Line gør derfor gældende, at TMs rapporter ikke kan lægges til grund for sagens faktiske omstændigheder.

…"

**Rettens begrundelse og resultat**

Indledningsvis bemærkes, at værnetinget i Danmark er ubestridt af parterne i denne sag, jf. punkt 10 i de to søfragtbreve, hvor parterne har aftalt, at tvister om transporterne om muligt skal afgøres af Sø- og Handelsretten. I samme klausul har parterne aftalt dansk ret.

Retten finder, at begge forsendelser med frossen fisk var beskadigede, da de kom frem til Gonfreville i Frankrig den 30. juni henholdsvis den 13. juli 2022. Fisken blev således målt til en temperatur må mellem -7 og -5 grader (CE5001) henholdsvis -10 til -5 grader (CA8302), hvilket er for varmt, jf. også skønsmandens besvarelse af spørgsmål 11.

Det fremgår af søfragtbrevene, at parterne havde aftalt anvendelse af NSAB 2015, og af NSAB 2015 § 15, stk. 1, fremgår:

> "Speditøren er ansvarlig som kontraktspart i henhold til §§ 2 og 16 – 21 for bortkomst, forringelse eller skade på godset, som indtræffer fra det tidspunkt, hvor godset overtages og indtil godset afleveres, samt for forsinkelse med afhentning og aflevering."

Spørgsmålet er herefter i første række, om det er bevist, at der er tale om en transportskade, det vil sige en skade, som er indtruffet efter det tidspunkt, hvor godset blev overtaget af Smyril Line som transportør.

På de to booking notes er det anført, at der er tale om frossen fisk. Nederst på de to bookinger er ud fra temperatur anført -24 grader. På søfragtbrev er anført "S.T.C. [said to contain] frozen fish".

Retten finder, at temperaturangivelsen i bookingnoten må forstås sådan, at Smyril Line har forpligtet sig til at transportere fisken ved -24 grader. Retten finder omvendt ikke, at Marz ved booking notes og søfragtbreve har angivet, at den frosne fisk var -24 grader ved indlastning.

Retten finder endvidere, at Tryggingar ikke ud fra de generelle beviser angående fiskens herkomst og behandling samt frysehuset Kuldabolis faciliteter har bevist, at de to konkrete parti fisk, hvis temperatur før indlastning ikke er dokumenteret, var -24 grader, da godset blev overladt til Smyril Line.

Endelig bemærker retten, at skønsmanden som svar på spørgsmål 5 har anført blandt andet, at på baggrund af køleudskriften for trailer CE5001 og de øvrige oplysninger, der ligger i sagen, vurderer han, at kølefunktionens drift i perioden mellem den 24. juni 2022 og den 30. juni 2022 ikke kan have medført en temperaturstigning i godset fra angiveligt -24 grader til mellem -5 og -7 grader. Han har under afhjemlingen forklaret, at der ikke er indikationer på, at man har åbnet døren i lang tid og opvarmet godset.

Som svar på spørgsmål 8 har skønsmanden anført blandt andet, at på baggrund af køleudskriften for trailer CA8302 og den dokumenterede temperaturprofil under transporten vurderer han, at kølefunktionens drift i perioden mellem den 8. juli 2022 og den 13. juli 2022 ikke kan have medført en temperaturstigning i godset fra angiveligt -24 grader til mellem -5 og -10 grader. I skønsmandens besvarelse og afhjemling indgår hensyntagen til de alarmer, der indgik på traileren CA8302.

Retten finder skønsmandens besvarelser velunderbyggede også efter afhjemlingen.

På den anførte baggrund og efter en samlet vurdering finder retten det ikke godtgjort, at de konstaterede skader er indtruffen under transporten. Retten frifinder herefter Smyril Line.

Som følge af sagens resultat skal TM tryggingar hf. betale sagsomkostninger til Smyril Line P/F. Sagsomkostningerne er efter sagens værdi, forløb og udfald fastsat til dækning af advokatudgift med 125.000 kr. ekskl. moms og af udgifter til skønsmand med 32.450 kr. ekskl. moms. I alt 157.450 kr.

## THI KENDES FOR RET:

Smyril Line P/F frifindes.

TM tryggingar hf. skal inden 14 dage til Smyril Line P/F betale sagsomkostninger med 157.450 kr.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.

# Vejledning om anke af Sø- og Handelsrettens dom

---

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

Du kan i særlige tilfælde anke direkte til Højesteret.

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

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

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

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

**Praktiske oplysninger**

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