SØ- OG HANDELSRETTEN
DOM

afsagt den 13. maj 2026

Sag BS-52466/2024-SHR

Ecolog International FZE
(advokat Steffen Hebsgaard Møller
ved advokat Tobias Kristian Teglborg (prøve))

mod

Tokio Marine Europe S.A.
(advokat Mads Poulsen)

og

Maersk Logistics & Services Denmark A/S
(advokat Christian Benedictsen-Nislev)

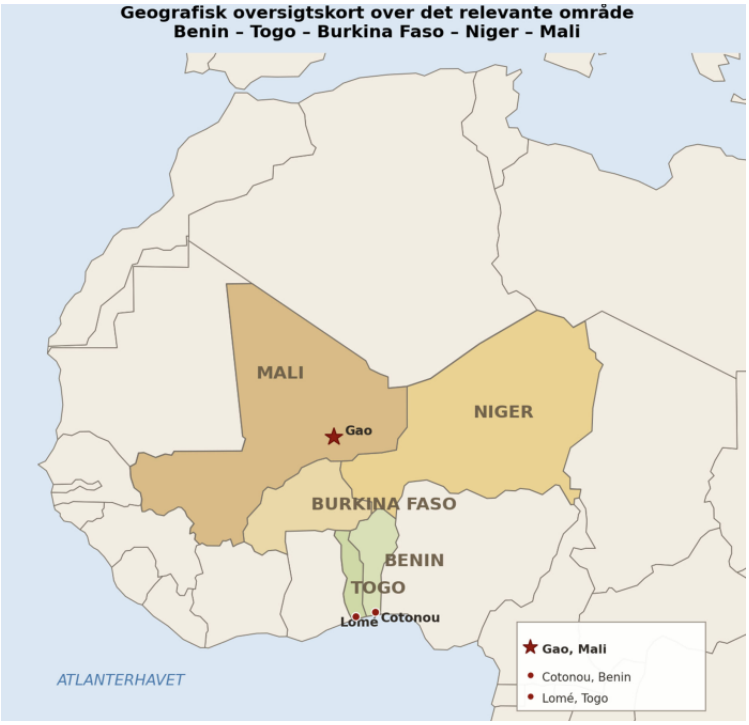
Denne afgørelse er truffet af dommer Felix Holten Fröhlich og de sagkyndige medlemmer Morten Kjærgaard og Per Palludan.

Sagens baggrund og parternes påstande

Sagen har sin baggrund i, at Ecolog International FZE, "Ecolog", skulle levere 20 containere med fødevarer til FN-missionen MINUSMA (United Nations Multidimensional Integrated Stabilization Mission in Mali).

Containerne skulle fra forskellige afsendelseshavne sejles til havnen i Cotonou i Benin og derfra med vejtransport via bl.a. Niger transporteres til deres endelige bestemmelsessted, som var byen Gao i Mali. Søtransporten blev udført af Maersk A/S. Landtransporten skulle udføres af Maersk Logistics & Services Denmark A/S, "Maersk Logistics".

Ecolog har fremlagt et hjælpebilag, hvoraf der fremgår et kort over regionen:



Transporten blev igennem First Marine som underwriter forsikret hos Tokio Marine Europe S.A., "Tokio Marine". Maersk Logistics havde bistået Ecolog med at finde forsikringsdækning. Som forsikringspolicer fungerede forsikringscertifikater, der for de enkelte containere blev udstedt af First Marine på vegne af Tokio Marine. Af samtlige certifikater fremgår, at krav i henhold til policen skal behandles efter policens vilkår, som omfatter bl.a. Institute Cargo Clauses (A), "ICC(A)", og Institute War Clauses (Cargo), "IWC(C)".

Den 26. juli 2023 fandt et statskup sted i Niger. Det Vestafrikanske Økonomiske Fællesskab (ECOWAS), som bl.a. landene Benin og Togo er medlemmer af, traf som reaktion på kuppet ved resolution af 30. juli 2023 beslutning om at suspendere al handel med Niger og lukke grænserne til landet. Af resolutionen fremgår, at kuppet i Niger havde indebåret, at medlemmer militæret havde søgt at fjerne landets siddende præsident og tilbageholdt ham.

De 20 i sagen omhandlede containere nåede aldrig frem til Gao. Fødevarerne i containerne, som da var strandet i Benin, Togo og Niger, endte ifølge Ecolog med at blive destrueret. Ecolog gør i denne sag gældende, at destruktionen skete på grund af, at der ikke var udsigt til at færdiggøre transporten af containerne til Gao, og fordi destruktion var den økonomisk forsvarlige handlemåde, henset til, at det drejede sig om fødevarer, og de omkostninger til demurrage m.v., der påløb.

Tokio Marine er derfor ifølge Ecolog forpligtet til at erstatte et tab svarende til værdien af fødevarerne, og såfremt Ecolog ikke kan få medhold i dette, skal det være Maersk Logistics, der har bistået Ecolog ved indtegningen af forsikringerne, som skal dække Ecologs tab.

Ecolog har nedlagt følgende påstande, idet Ecolog under hovedforhandlingen har præciseret, at påstanden over for Maersk Logistics er subsidiær i forhold til påstanden over for Tokio Marine:

> "Over for TOKIO MARINE EUROPE SA:
>
> TOKIO MARINE EUROPE SA skal betale henholdsvis EUR 662,331.03 og USD284,530.16 tillagt procesrente fra 26. januar 2024 til Ecolog FZE.
>
> Over for Maersk Logistics & Services Denmark A/S:
>
> Maersk Logistics & Services Denmark A/S skal betale henholdsvis EUR 662,331.03 og USD 284,530.16 tillagt procesrente fra sagens anlæg til Ecolog FZE.
>
> Der er tale om alternative påstande."

Tokio Marine har nedlagt følgende påstande:

> "Overfor Ecolog Logistics FZE:
>
> Frifindelse.
>
> Overfor Maersk Logistics:
>
> Maersk Logistics Services Denmark A/S skal friholde Tokio Marine Europe S.A. for ethvert beløb inklusive renter og omkostninger, som denne måtte blive tilpligtet at betale Ecolog In-ternational FZE i anledning af Sø- og Handelsrettens afgørelse i sagen BS-52466/2024-SHR."

Maersk Logistics har nedlagt følgende påstande:

> "Overfor Ecolog
>
> Principalt: Frifindelse.
>
> Subsidiært: Frifindelse mod betaling af et mindre beløb end påstået.
>
> Overfor Tokio Marine

Principalt: Frifindelse.

Subsidiært: Frifindelse mod betaling af et mindre beløb end påstået."

Dommen indeholder ikke en fuldstændig sagsfremstilling, jf. retsplejelovens § 218 a.

Oplysningerne i sagen

Ecologs aftale med FN

Af bilag benævnt "MINUSMA Contract" af 4. november 2019 fremgår bl.a.:

"…

CONTRACT NO. PD/C0279/19 BETWEEN
THE UNITED NATIONS AND
ECOLOG INTERNATIONAL FZE

FOR THE PROVISION OF FOOD RATIONS AND BOTTLED WATER (OPTIONAL) AND OTHER SERVICES AND EQUIPMENT TO THE UNITED NATIONS INTEGRATED MULTI- DIMENSIONAL MISSION IN MALI (MINUSMA)

…

ARTICLE 1
CONTRACT DOCUMENTS; EFFECTIVE DATE; TERM; DEFINITIONS

Contract Documents

1.1 This document, together with the Annexes, Schedules and Exhibits attached hereto and referred to below, all of which are incorporated herein and made part hereof, constitute the entire contract between the UN and the Contractor for the supply, storage, management, and delivery of Food Rations and bottled water and other services and Equipment as further set out in the Statement of Work (Annex B) and other contract documents (the "Contract"):

…

ARTICLE 4
DELIVERY

…

4.3 The Contractor shall deliver the Food Rations, bottled water, if any, and the UN-Owned Food stored by the Contractor as set forth in Article 2.6, consolidated per Delivery Point in accordance with "DAP Delivery Point" (INCOTERMS 2010) to any or all of the Delivery Points specified in Exhibit 2B to the SOW Part II, as designated by the Mission in each Final Food Order, in accordance with the terms and conditions of this Contract, including but not limited to the type of delivery vehicle and tamper proof numeric sequential seals for such vehicles as set forth in the SOW, and with the other instructions specified in each Final Food Order. The Contractor is required to provide all necessary accessories including, but not limited to, plastic crates, cooler boxes, wooden pallets and thermo blankets, as well as any material handling equipment required to offload trucks during delivery at Delivery Points, to allow for the safe transportation of Food, bottled water and UN-Owned food to and in the Mission Area. The UN will, where relevant, provide certification to the Contractor to certify that the deliveries are for the UN and that goods imported into the Mission Area are for the exclusive use of the Mission. Notwithstanding the DAP INCOTERM, the Contractor shall clear all deliveries through customs at each port of entry, deliver, and offload Food Rations, bottled water, if any, and UN-Owned Food to the Delivery Points specified in the Final Food Order. The use of INCOTERMS herein shall apply to the transfer of title and not to the risk of loss or spoilage. Notwithstanding the DAP INCOTERMS, in case of both deliveries to Delivery Points and pick-ups by the UN contingents from the Contractor's warehouse, the transfer of risk will take place after full signature of the Delivery Note.

…

ARTICLE 22
INSURANCE AND LIABILITIES TO THIRD PARTIES

22.1 The Contractor shall obtain insurance coverage and shall, for the duration of this Contract and any extension thereof, unless terminated sooner pursuant to the provisions of this Contract, maintain, with reputable insurance companies in good financial standing and rated in Best's Insurance Guide as having AM Best Rating of A-VII or Standard & Poor's rating of A or higher or a similar rating by an

equivalent rating agency, all of the following coverages, with the indicated minimum levels of liability:

22.1.1 The Contractor shall obtain and shall maintain "all risks" property insurance coverage in respect of any and all equipment and property provided to, and used by, the Contractor in connection with the provision of any services under this Contract, including business interruption, extra expense or similar coverage sufficient to guard against any interruption of any of its operations under this Contract and any consequences thereof. Such insurance shall be on a replacement cost or functional replacement cost basis, sufficient to replace property then at risk. The UN shall be named loss payee under such insurance with respect to UN-owned equipment and property. In no event shall the United Nations be liable for any business interruption or other consequential loss sustained by the Contractor.

22.1.2 The Contractor shall insure the Food Rations and bottled water, and any UN-Owned Food that the UN may request the Contractor to warehouse or stock under the Contract for all risks including spoilage, on a replacement cost basis. The UN shall be named loss payee with respect to UN-Owned Food.

IN WITNESS WHEREOF, the Parties have, through their authorized representatives, executed this Contract on the date herein below written.

For **the Contractor:**		For the **United Nations**:	
By:	*(Signature)*	By:	*(Signature)*
Name:	Isni Aziri	Name:	Kiyohiro Mitsui
Title:	Managing Director	Title:	Chief, Transportation and Life Support Service
Date:	04-November-2019	Date:	4/11/2019

…”

Containerne og deres indhold

Containerne indeholdt fødevarer, herunder ris, juice, te, sukker, yoghurt og kød. Der var både kølecontainere (”reefer container”) og ikke afkølede containere (”dry container”).

Af et hjælpebilag, som Ecolog har fremlagt, fremgår følgende om containernes indhold:

”…

NO	Container no. Bill of lading/Way-bill	Commodity
17	SUDU7686632 -- **(bilag 16, s. 146)**	SUGAR
13	TCLU1432157 -- **(bilag 12, s. 181)**	SUGAR
14	HASU1543708 -- **(bilag 13, s. 193)**	BASMATI RICE
15	MRKU9972178 -- **(bilag 14, s. 196)**	BASMATI RICE
18	TCKU3231154 -- **(bilag 14, s. 196)**	BASMATI RICE
16	TEMU4796268 -- **(bilag 15, s. 212)**	JUICES
1	HASU1493248 -- **(bilag 2, s. 199)**	SUGAR
19	BEAU6363150 -- **(bilag 17, s. 206)**	MIXED DRY
2	TRHU1145374 -- **(bilag 3, s. 214)**	JUICES
3	MRKU7115730 -- **(bilag 4, s. 234)**	FLOUR WHITE DISP
4	MNBU4004395 -- **(bilag 5, s. 261)**	MEAT ITEMS
5	MNBU0432137 -- **(bilag 6, s. 263)**	YOGURTS, MAYONNAISE, SPREAD CHOCOLATE
6	TLLU1175904 -- **(bilag 7, s. 229)**	CHEESE, CANNED ITEMS
20	PONU1777562 -- **(bilag 18, s. 232)**	MIXED DRY
7	TCKU1572059 -- **(bilag 8, s. 237)**	TOFU, FRUIT COCKTAIL
8	MRKU9730765 -- **(bilag 9, s. 311)**	TEA, PICKLE
11	SUDU7439653 -- **(bilag 10, s. 362)**	JUICES-DISP
9 & 10	MSKU7724493 & HASU1273449 -- **(bilag 19, s. 364)**	JUICES-DISP
12	MNBU3208603 -- **(bilag 11, s. 319)**	FISH TILAPIA OFFICIAL CLAIM
	Total	

…

…”

Eksempelvis fremgår af Bill of Lading for container SUDU7686632:

”…

…

MAERSK

BILL OF LADING FOR OCEAN TRANSPORT OR MULTIMODAL TRANSPORT

14b

SCAC MAEU

B/L No. 223066571

Shipper
ENERGY COMERCIAL IMPORT E EXP LTDA
ROD ANTONIO ROSSI, SN
COMPLEMENTO: KM 02 - CAMBARA
CEP: 13350-000 - ELIAS FAUSTO/SP
CNPJ: 60.014.354/0005-40

Booking No.
223066571

Export references
EE-1229/01 / 2BR600143542000000000000022301

Svc Contract
29881278

Onward inland routing (Not part of Carriage as defined in clause 1. For account and risk of Merchant)

Consignee (negotiable only if consigned "to order", "to order of" a named Person or "to order of bearer")
MINUSMA
C/O ECOLOG INTERNATIONAL MALI
SITE DE NIGER -RUE 31 -B6, BAMAKO,
MALI Flamur Kamberi
223 93 43 94 44

Notify Party (see clause 22)
MINUSMA
C/O ECOLOG INTERNATIONAL MALI
SITE DE NIGER -RUE 31 -B6, BAMAKO,
MALI Flamur Kamberi
223 93 43 94 44

Vessel (see clause 1 + 19)
CAP SAN NICOLAS

Voyage No.
246N

Place of Receipt. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L. (see clause 1)

Port of Loading
Santos, SP, Brazil

Port of Discharge
COTONOU, BENIN

Place of Delivery. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L. (see clause 1)

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

Kind of Packages; Description of goods; Marks and Numbers; Container No./Seal No.	Weight	Measurement
1 Container Said to Contain 26000 Bag plastic 01 X 20 CONTAINERS : 26.00 MT WHITE REFINED SUGAR 45i TOTAL NET WEIGHT:26.000 MT TOTAL GROSS WEIGHT:26.156 MT TOTAL NUMBER OF BAGS:26,000 PLASTIC BAGS OF 01KG NET EACH (2,600 BUNDLES OF 10X01KG) GOODS IN TRANSIT TO MALI AT MERCHANTS RISK, ARRANGEMENT AND COST. THE SHIPS/CARRIERS RESPONSIBILITY CEASES AT PORT OF DISCHARGE FREIGHT PREPAID FREIGHT AS PER AGREEMENT PO 8000038532 NCM 17019900 RUC 2BR60014354200000000000000223066571	26156.000 KGS	33.0000 CBM

Above particulars as declared by Shipper, but without responsibility of or representation by Carrier (see clause 14)

Freight & Charges	Rate	Unit	Currency	Prepaid	Collect

Carrier's Receipt (see clause 1 and 14). Total number of containers or packages received by Carrier.	Place of Issue of B/L
1 container	Sao Paulo
Number & Sequence of Original B(s)/L	**Date of Issue of B/L**
THREE/3	
Declared Value (see clause 7.3)	**Shipped on Board Date (Local Time)**
	2022-11-27

SHIPPED, as far as ascertained by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein, the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled "Carrier's Receipt" for carriage from the Port of Loading (or the Place of Receipt, if mentioned above) to the Port of Discharge (or the Place of Delivery, if mentioned above), such carriage being always subject to the terms, rights, defenses, provisions, conditions, exceptions, limitations, and liberties hereof [INCLUDING ALL THOSE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF NUMBERED >26 AND THOSE TERMS AND CONDITIONS CONTAINED IN THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF] and the Merchant's attention is drawn in particular to the Carrier's liberties in respect of on deck stowage (see clause 18) and the carrier may, except (see clause 19), where the bill of lading is non-negotiable the Carrier may give delivery of the Goods to the named consignee upon reasonable proof of identity and without requiring surrender of an original bill of lading. Where the bill of lading is negotiable, the Merchant is obliged to surrender one original, duly endorsed, in exchange for the Goods. The Carrier accepts a duty of reasonable care to check that any such document which the Merchant surrenders as a bill of lading is genuine and original. If the Carrier complies with this duty, it will be entitled to deliver the Goods against what it reasonably believes to be a genuine and original bill of lading, such delivery discharging the Carrier's delivery obligations. In accepting this bill of lading, any local customs or privileges or the customary non-withstanding, the Merchant agrees to be bound by all Terms and Conditions stated herein whether written, printed, stamped or incorporated on the face or reverse side hereof, as fully as if they were all signed by the Merchant.
IN WITNESS WHEREOF the number of original Bills of Lading stated on this side have been signed and whenever one original Bill of Lading has been surrendered any others shall be void.

Signed for the Carrier Maersk A/S

Maersk Brasil (Brasmar) Ltda

As Agent(s)

This transport document has one or more numbered pages

FABIANO SILVEIRA
CPF 133.848.188-65

CERTIFIED TRUE COPY

…"

Policerne og forsikringsbetingelserne

Indtegning

Af bilag benævnt "Korrespondance omkring udtagelse af forsikringerne" af 14. december 2022 fremgår bl.a.:

"…

From: "Casper Skuldbol Melchior" <casper.melchior@lns.maersk.com>
To: "Jancievski, Cene" <Cene.Jancievski@ecolog-international.com>
Date: 1/16/2023 10:50:40 AM
Subject: RE: Gao deliveries / Status
Attachments: Collaboration MAERSK R-LOGISTIC - MINUSMA.pptx
Rates 1 half 2023 - new.xlsx

149
BILAG
40

Dear Cene,

Thanks for the call earlier this morning. I have just had a call with a company who will be able to assist us on the insurance part.

They are able to offer full risk insurance – so we have a solution for you.

Cost: 0,3% of Cargo value
Do you require a insurance certificate per transport or a 1 year certificate?

...

Thanks to hear in return.

Best regards / Med venlig hilsen

Casper Skuldbol Melchior
Solutions Manager,
Special Operations

Aarhus, Denmark

Mobile: +45 2112 6713
Email: Casper.melchior@lns.maersk.com

...

Classification: Internal

From: Casper Skuldbol Melchior
Sent: 2. januar 2023 13:18
To: Jancievski, Cene <Cene.Jancievski@ecolog-international.com>
Cc: Xhabiri, Naim <Naim.Xhabiri@ecolog-international.com>; Martin Poulsen <martin.poulsen@maersk.com>; Jusufi, Seid <Seid.Jusufi@ecolog-international.com>
Subject: RE: Gao deliveries / Status

Dear Cene,

Happy New Year!

Short update, we are still working on the insurance. It's giving us some difficulties due to the general security level enroute to GAO. Reverting ASAP.

In the meantime, could I kindly ask for your feedback in the rates submitted in order to finalize and start using the rates as of now.

Thanks

Best regards / Med venlig hilsen

Casper Skuldbol Melchior
Solutions Manager,
Special Operations

Aarhus, Denmark

Mobile: +45 2112 6713
Email: Casper.melchior@lns.maersk.com

...

Classification: Internal

From: Jancievski, Cene <Cene.Jancievski@ecolog-international.com>
Sent: 20. december 2022 10:41
To: Casper Skuldbol Melchior <casper.melchior@lns.maersk.com>
Cc: Xhabiri, Naim <Naim.Xhabiri@ecolog-international.com>; Martin Poulsen <martin.poulsen@maersk.com>; Jusufi, Seid <Seid.Jusufi@ecolog-international.com>
Subject: RE: Gao deliveries / Status

This message was sent from outside of your organization. Please do not click links or open attachments unless you recognize the source of this email and know the content is safe.

Hello Casper,

Please see below:

Value per Container load (Average) + HS Codes:

- 20ft Dry: 35.000 EUR / Rice whole grain: 10061079, Flour: 11051000
- 40ft Dry: 50.000 EUR / Sunflower Oil: 151219, Tomato paste Canned: 21039040, Jams: 20079950
- 40ft REF: 90.000 EUR / Frozen Beef: 02032990, Frozen Fish: 03046100 , Frozen Chicken: 02071200

Best Regards

Cene Jancievski
Senior Logistics Manager, Supply Chain Management
Ecolog DOOEL
Vidoe Smileski Bato n.n.
PO BOX 114, 1200 Tetovo , Macedonia
T: +389 44 348 100 Ext:6141 , M: +38975 309 751 ,
Cene.Jancievski@ecolog-international.com | www.ecolog-international.com

…

From: Casper Skuldbol Melchior [mailto:casper.melchior@lns.maersk.com]
Sent: Tuesday, December 20, 2022 9:39 AM
To: Jancievski, Cene <Cene.Jancievski@ecolog-international.com>; Jusufi, Seid <Seid.Jusufi@ecolog-international.com>
Cc: Xhabiri, Naim <Naim.Xhabiri@ecolog-international.com>; Martin Poulsen <martin.poulsen@maersk.com>
Subject: RE: Gao deliveries / Status

Dear Cene,

Should be possible yes – could you inform me following:

- Average cargo value per TEU (split in dry & Reefer)
- Commodity code (HS code?) aware that we are talking foodstuff, but do you have further specification?

Thanks to hear in return.

Best regards / Med venlig hilsen

Casper Skuldbol Melchior
Solutions Manager,
Special Operations

Aarhus, Denmark

Mobile: +45 2112 6713
Email: Casper.melchior@lns.maersk.com

…

Classification: Internal

From: Jancievski, Cene <Cene.Jancievski@ecolog-international.com>
Sent: 19. december 2022 16:40
To: Casper Skuldbol Melchior <casper.melchior@lns.maersk.com>; Jusufi, Seid <Seid.Jusufi@ecolog-international.com>
Cc: Xhabiri, Naim <Naim.Xhabiri@ecolog-international.com>; Martin Poulsen <martin.poulsen@maersk.com>
Subject: RE: Gao deliveries / Status

This message was sent from outside of your organization. Please do not click links or open attachments unless you recognize the source of this email and know the content is safe.

Thank You Casper

What about the insurance option as we will need to have all cargo insured?

Can you provide solution on this?

Best Regards

Cene Jancievski

…

From: Casper Skuldbol Melchior [mailto:casper.melchior@lns.maersk.com]
Sent: Monday, December 19, 2022 2:11 PM
To: Jusufi, Seid <Seid.Jusufi@ecolog-international.com>; Jancievski, Cene <Cene.Jancievski@ecolog-international.com>
Cc: Xhabiri, Naim <Naim.Xhabiri@ecolog-international.com>; Martin Poulsen <martin.poulsen@maersk.com>; Casper Skuldbol Melchior <casper.melchior@lns.maersk.com>
Subject: RE: Gao deliveries / Status

Dear Seid, Cene & Naim,

Hope all is good this Monday.

I have finalized the rate layout for Q1 + Q2 2023 (quarterly adjusted BAF – first time 01/04/2023) and happy to share with you the attached.

…

GAO solution

As we discussed, we are aiming at creating a solution where ECOLOG will have everything included from Door/Port – Door. As per the transport plan for correct container/document flow (described below) ECOLOG should not receive any charges beside what's included in "oceanfreight & Oncarriage".

…

The solution created involves significant daily shipment control & reporting – which naturally comes with some investments. It is imperative to inform that this solution is based on the volume indicated during our meeting on the 5th of December (**aprox 100 containers per month**).
The GAO oncarriage can only be handled by us if we are also controlling the oceanfreight up to Cotonou.
General SOP will be setup jointly after agreeing on solution/rates. Document timeline etc. will be part of the SOP.
Though happy to elaborate on the solution whenever you have the time.

Included:

- Port / shipping Line charges
- Port Storage (8 days included)
- Electricity (3 days included)
- Truck detention: 48 hours free-time at Mali border (Labbezanga) - 48 hours free-time at final destination (GAO)
- ECTN Charges
- Transit Clearance
- Final Clearance
- Gen-set charges for reefers
- Convoy coordination
- Real time GPS tracking (24/7)
- Demurrage/Detention (45 days for dry containers / 50 days for Reefer containers)

Excluded:

- Customs duties and taxes
- Port and Terminal storage (beyond time included above)
- Offloading at destination
- Custom depot for longstanding
- Electricity charges at port (beyond time included above)
- Military Escort from Labbezanga to Gao
- Guarantee Fund in Benin: 0,25%CIF
- Guarantee Fund in Niger: 0,25%CIF
- Corridor Security fee: 0,50% CIF
- Road Guarantee fee:0,25% CAF Mali
- Insurance
- Truck detention at Mali border after 48 h freetime: 183€/day for RH and 106€/day for dry
- Truck detention at destination after 48 h freetime: 183€/day for RH and 106€/day for dry

...

Best regards / Med venlig hilsen

Casper Skuldbol Melchior
Solutions Manager,
Special Operations

Aarhus, Denmark

Mobile: +45 2112 6713
Email: Casper.melchior@lns.maersk.com

...

Hi Casper,

Thank you for your status update we will be waiting for further details.

Regards,
Seid

From: Casper Skuldbol Melchior <casper.melchior@lns.maersk.com>
Date: Wednesday, 14 December 2022 at 14:52
To: "Jusufi, Seid" <Seid.Jusufi@ecolog-international.com>, Cene <Cene.Janchevski@ecolog-international.com>
Subject: Gao deliveries / Status

Dear Seid & Cene,

Again thank you for your hospitality and very constructive meeting Tuesday last week.

I wanted to give a short status of the current progress on our Gao solution.
I confirm that we have the solution in place and the setup to handle your volumes (aprox 100 containers /monthly). We are scalling up on resources both from our end as well as over subcontractor involved.

I regards to the rates, I have been promised to have it ready by mid next week.
Solution as agreed, 2 charges on invoice (Oceanfreight + Oncarriage to Gao) – any extra charges will be absorbed by us, though subject to a few scenarios which will be explained in our final submission next week.

I will revert to both of you mid next week.

Thanks again and hope we will be able to close the deal for these Gao deliveries.

Best regards / Med venlig hilsen

Casper Skuldbol Melchior

…"

Af bilag benævnt "Mailkorrespondance om forsikringsbegæring (Santos–Gao)" af 19. januar 2023 fremgår bl.a.:

"…

Fra: Government <GOV@lns.maersk.com>
Sendt: 19. januar 2023 12:10
Til: Thomas Vang Jensen <tvj@first.dk>
Emne: ECOLOG - PO 8000037564 and 8000037565- BKG 219932861

Dear First,

Kindly issue cargo insurance as following:

Port of Loading: Santos
Port of discharge: Cotonou
Final delivery place: Gao, Mali
Incoterm: DAP
Vessel name: CAP SAN ARTEMISSIO

Cargo value: USD 19.110,00

Copy of BL Attached.

Insured party:
ECOLOG International FZE
Dubai Airport Free Zone (DAFZA)
P.O. Box 54464, Dubai
UAE

Need Insurance certificate in return latest: 20-01-2023

FIRST invoice to be sent to:
Damco Denmark A/S

Thanks in advance.

Janne Nordal Jakobsen
Operations Manager Government & Projects

MAERSK

…"

Af bilag benævnt "Mailkorrespondance om ændring/omfang af forsikringssum" af 23. januar 2023 fremgår bl.a.:

"…

Fra: Jancievski, Cene <Cene.Jancievski@ecolog-international.com>
Sendt: 24. januar 2023 09:41
Til: Casper Skuldbol Melchior <casper.melchior@lns.maersk.com>; Janne Jakobsen <janne.jakobsen@lns.maersk.com>
Cc: Martin Poulsen <martin.poulsen@maersk.com>; Xhabiri, Naim <Naim.Xhabiri@ecolog-international.com>
Emne: RE: Insurance certificates GAO / Shipments under delivery

This message was sent from outside of your organization. Please do not click links or open attachments unless you recognize the source of this email and know the content is safe.

Hello Casper

Below is clear.

Please keep us informed about the existing insurance certificates and if we can expect for the new ones to have the correct value added.

If you need any assistance on this from our side please do let us know.

Best Regards

…

From: Casper Skuldbol Melchior <casper.melchior@lns.maersk.com>
Sent: Tuesday, January 24, 2023 9:30 AM
To: Jancievski, Cene <Cene.Jancievski@ecolog-international.com>; Janne Jakobsen <janne.jakobsen@lns.maersk.com>
Cc: Martin Poulsen <martin.poulsen@maersk.com>
Subject: RE: Insurance certificates GAO / Shipments under delivery

Dear Cene,

…

Believe we are aligned on this – let me know if anything not clear Cene.
Thanks

Best regards / Med venlig hilsen

Casper Skuldbol Melchior
Solutions Manager,
Special Operations

Aarhus, Denmark

Mobile: +45 2112 6713
Email: Casper.melchior@lns.maersk.com

...

Classification: Internal

From: Jancievski, Cene <Cene.Jancievski@ecolog-international.com>
Sent: 23. januar 2023 14:44
To: Casper Skuldbol Melchior <casper.melchior@lns.maersk.com>; Janne Jakobsen <janne.jakobsen@lns.maersk.com>
Cc: Martin Poulsen <martin.poulsen@maersk.com>
Subject: FW: Insurance certificates GAO / Shipments under delivery

This message was sent from outside of your organization. Please do not click links or open attachments unless you recognize the source of this email and know the content is safe.

Hello Casper and Janne,

Can you please provide info if there is any insurance maximum value coverage or not?

We need to take this in consideration as well.

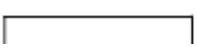
Thank You



Cene Jancievski

...

From: Xhabiri, Naim <Naim.Xhabiri@ecolog-international.com>
Sent: Monday, January 23, 2023 1:53 PM
To: Jancievski, Cene <Cene.Jancievski@ecolog-international.com>
Subject: FW: Insurance certificates GAO / Shipments under delivery



Naim Xhabiri

...

From: Government <GOV@lns.maersk.com>
Sent: Monday, January 23, 2023 1:49 PM
To: Xhabiri, Naim <Naim.Xhabiri@ecolog-international.com>
Subject: Insurance certificates GAO / Shipments under delivery

Dear Naim,

Please see attached insurance certificates for all Gao shipments which has departed from origin and is not delivered.

ECOLOG PO	BL Number	Insurance certificate number
8000037564 and 8000037565	219932861	199356
8000038102 - 8000038103	222427193	199352
8000038395	222853987	199353
8000038532	223066571	199354
8000038592	223520847	199355

If you have any questions, kindly let me know.

Thank you

Janne Nordal Jakobsen
Operations Manager Government & Projects

MAERSK

Bredskifte Alle 13, 2 sal.
8210 Aarhus V
Denmark

…"

Af bilag benævnt "Korrespondance i forbindelse med forsikringsbegæring" af 30. maj 2023 fremgår bl.a.:

"…

Fra: Thomas Vang Jensen
Til: Government
Emne: SV: ECOLOG - PO 9000007880 / BKG 914932635
Vedhæftede filer: 202210.pdf

OK !

Med venlig hilsen/Best regards

first.

Thomas Vang Jensen
Tlf +45 70 70 24 70
Direkte +45 46 91 30 02
Web: www.first.dk

Fra: Government <GOV@lns.maersk.com>
Sendt: 30. maj 2023 13:17
Til: Thomas Vang Jensen <tvj@first.dk>
Emne: ECOLOG - PO 9000007880 / BKG 914932635

Dear First,

Kindly issue cargo insurance as following:

Port of Loading: Rotterdam
Port of discharge: Cotonou
Final delivery place: Gao, Mali
Incoterm: DAP
Vessel name: KALAHARI EXPRESS

Cargo value: EUR 124.492,79
Transport value: EUR 13.819,00

Copy of BL Attached.

Insured party:
ECOLOG International FZE
Dubai Airport Free Zone (DAFZA)
P.O. Box 54464, Dubai
UAE

Need Insurance certificate in return latest: 01-06-2023

FIRST invoice to be sent to:
Damco Denmark A/S

Classification: Internal

The information contained in this message is privileged and intended only for the recipients named. If the reader is not a representative of the intended recipient, any review, dissemination or copying of this message or the information it contains is prohibited. If you have received this message in error, please immediately notify the sender, and delete the original message and attachments.

Maersk will as part of our communication and interaction with you collect and process your personal data. You can read more about Maersk's collection and processing of your personal data and your rights as a data subject in our privacy policy

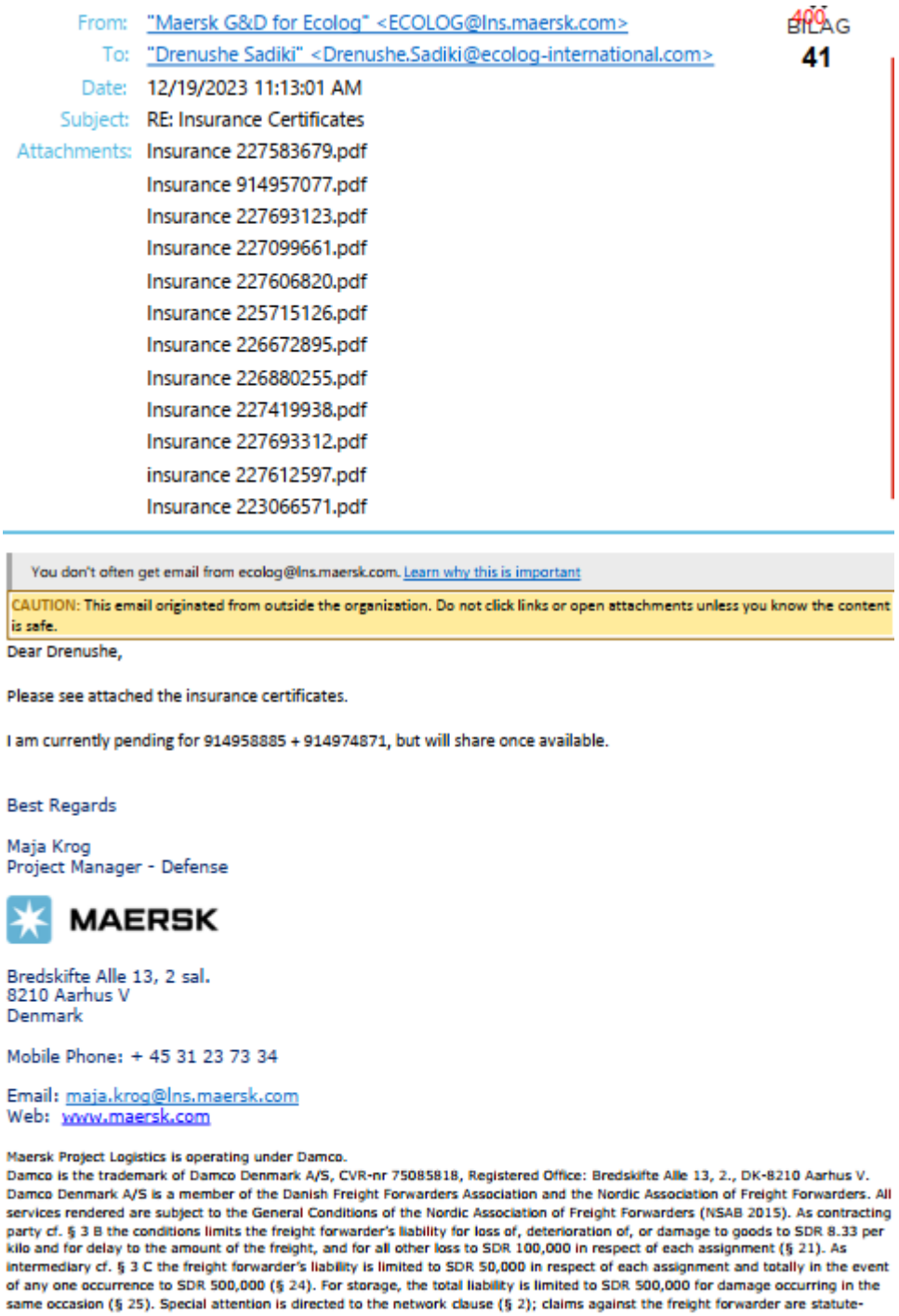
Please consider the environment before printing this email.

…"

Ecologs forespørgsel vedrørende policerne i december 2023

Af bilag benævnt "Mailkorrespondance med Maersk Logistics (insurance certificates) 19. december 2023" af 19. december 2023 fremgår bl.a.:

"…



From: "Maersk G&D for Ecolog" <ECOLOG@lns.maersk.com>
To: "Drenushe Sadiki" <Drenushe.Sadiki@ecolog-international.com>
Date: 12/19/2023 11:13:01 AM
Subject: RE: Insurance Certificates
Attachments: Insurance 227583679.pdf
Insurance 914957077.pdf
Insurance 227693123.pdf
Insurance 227099661.pdf
Insurance 227606820.pdf
Insurance 225715126.pdf
Insurance 226672895.pdf
Insurance 226880255.pdf
Insurance 227419938.pdf
Insurance 227693312.pdf
insurance 227612597.pdf
Insurance 223066571.pdf

BILAG 41

You don't often get email from ecolog@lns.maersk.com. Learn why this is important

CAUTION: This email originated from outside the organization. Do not click links or open attachments unless you know the content is safe.

Dear Drenushe,

Please see attached the insurance certificates.

I am currently pending for 914958885 + 914974871, but will share once available.

Best Regards

Maja Krog
Project Manager - Defense

MAERSK

Bredskifte Alle 13, 2 sal.
8210 Aarhus V
Denmark

Mobile Phone: + 45 31 23 73 34

Email: maja.krog@lns.maersk.com
Web: www.maersk.com

Maersk Project Logistics is operating under Damco.
Damco is the trademark of Damco Denmark A/S, CVR-nr 75085818, Registered Office: Bredskifte Alle 13, 2., DK-8210 Aarhus V. Damco Denmark A/S is a member of the Danish Freight Forwarders Association and the Nordic Association of Freight Forwarders. All services rendered are subject to the General Conditions of the Nordic Association of Freight Forwarders (NSAB 2015). As contracting party cf. § 3 B the conditions limits the freight forwarder's liability for loss of, deterioration of, or damage to goods to SDR 8.33 per kilo and for delay to the amount of the freight, and for all other loss to SDR 100,000 in respect of each assignment (§ 21). As intermediary cf. § 3 C the freight forwarder's liability is limited to SDR 50,000 in respect of each assignment and totally in the event of any one occurrence to SDR 500,000 (§ 24). For storage, the total liability is limited to SDR 500,000 for damage occurring in the same occasion (§ 25). Special attention is directed to the network clause (§ 2); claims against the freight forwarder are statute-

barred after one year (§ 28); and the lien on goods (§ 14) applies to both current and previous claims. The assignments are carried out without time guarantee as per § 7 (section 2) and § 19 B. The cargo owner is responsible for signing insurance for the risks of fire, water and burglary as per § 25 A. 401

To the extent not provided for in NSAB 2015, all business is subject to the Maersk standard trading conditions available at terms.maersk.com/STC

Classification: Internal

From: Drenushe Sadiki <Drenushe.Sadiki@ecolog-international.com>
Sent: 19. december 2023 11:19
To: Maersk G&D for Ecolog <ECOLOG@lns.maersk.com>
Cc: Naim Xhabiri <Naim.Xhabiri@ecolog-international.com>
Subject: Insurance Certificates

This message was sent from outside of your organization. Please do not click links or open attachments unless you recognize the source of this email and know the content is safe.

Dear Maja,

Can you please send me insurance certificates for below containers:

BL	Container no.
914957077	TLLU1175904
227583679	TCKU1572059
914958885	MNBU4004395
914974871	MNBU3208603
227693123	MRKU7115730
227099661	HASU1493248
227606820	TRHU1145374
223066571	SUDU7686632
225715126	TCLU1432157
226672895	TCKU3231154
226672895	MRKU9972178
226880255	HASU1543708
227419938	TEMU4796268
227693312	BEAU6363150
227612597	PONU1777562

Thank you.
Best Regards,

The information contained in this message is privileged and intended only for the recipients named. If the reader is not a representative of the intended recipient, any review, dissemination or copying of this message or the information it contains is prohibited. If you have received this message in error, please immediately notify the sender, and delete the original message and attachments.

Maersk will as part of our communication and interaction with you collect and process your personal data. You can read more about Maersk's collection and processing of your personal data and your rights as a data subject in our privacy policy

Please consider the environment before printing this email.

…"

Policerne

Forsikringscertifikaterne for så vidt angår alle containere er udformet på samme vis. Af certifikatet vedrørende container SUDU7686632 indeholdende sukker fremgår:

"…

Certificate Number: 199354

In accordance with your instructions we have effected the following cover. Please examine this document carefully and notify us immediately if it is incorrect, or does not meet your requirements.

This is to certify that in accordance with the authorisation granted under the Contract B0750RMAMT2001121 to First Marine A/S underwritten by certain Underwriters as TOKIO MARINE EUROPE S.A., and in consideration of the premium specified herein, the said Underwriters are hereby bound to insure in accordance with the terms and conditions contained herein or endorsed hereon.

If the Assured shall make any claim knowing the same to be false or fraudulent, as regards amount or otherwise, this Certificate shall become void and all claim hereunder shall be forfeited.
First Marine A/S is registered with the Danish FSA (Finanstilsynet). The register is available at www.finanstilsynet.dk

162

first.

First Marine A/S
Nytorv 3
1450 København K

Telf. 70 70 24 70
Fax 70 70 24 71
www.firstmarine.dk

Issuers ref:
8000038532

ECOLOG INTERNATIONAL FZE
DUBAI AIRPORT FREE ZONE

DUBAI

THIS IS TO CERTIFY that the goods specified below have been insured by underwriters on behalf of the above mentioned.

DUPLICATE

Conveyance	**Place of loading**	**Shipped in**	
CAP SAN NICOLAS	SANTOS	**Refrigerated space**	[X] **FCL see below**
Place of discharge	**Final destination**		
	GAO, MALI	**LCL or ordinary hold**	Sum Insured USD 29.215,00

Marks and Numbers	**Number and kind of packages and description of goods**	**Gross weight**
SUDU7686632	26000 PLASTIC BAGS, SUGAR	26156

Claims to be adjusted according to the conditions of the policy which contains, inter alia, the following clauses:

THIS INSURANCE COVERS ALL RISKS OF LOSS OF OR DAMAGE TO THE SUBJECT-MATTER INSURED ACCORDING TO THE 1.1.82 INSTITUTE CARGO CLAUSES (A) (OR (AIRBORNE CONSIGNMENTS ONLY) INSTITUTE CARGO CLAUSES (AIR). INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO) OR (AIRBORNE CONSIGNMENTS ONLY) INSTITUTE WAR CLAUSES (AIR CARGO) INSTITUTE STRIKES CLAUSES (CARGO) OR (AIRBORNE CONSIGMENTS ONLY) INSTITUTE STRIKES CLAUSES (AIR CARGO).SANCTIONS LIMITATIONS EXCLUSION CLAUSE.

Institute Replacement Clause. Institute Classification Clause.Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biologic Exclusion cls. 370
Institute Cyper Attack Exclusion Clause CL380 10.11.03.
In the event of loss or damage for which the underwriters may be liable under this certificate immediate notice must be given to

FIRST MARINE A/S
NYTORV 3

Claims payable at: DESTINATION
by: FIRST MARINE DK-1450 KØBENHAVN K

No Survey required for claims up to USD 1000,- or its equivalent in other currencies
SEE SPECIAL INSTRUCTIONS OVERLEAF

Several Liability
The subscribing insurers' obligations under contracts of insurance to which they subscribe are several and not joint and are limited solely to the extent of their individual subscriptions. The subscribing insurers are not responsible for the subscription of any co-subscribing insurer who for any reason does not satisfy all or part of its obligations.

JURISDICTION, any dispute arising under the insurance cover and/or this Certificate of Insurance or in connection herewith shall be decided by the Maritime & Commercial Court of Copenhagen (Sø- og Handelsretten), Denmark in accordance with Danish law.

Place of issue COPENHAGEN
Date of issue 19-JAN-2023

This certificate is not valid unless signed by or on behalf of:
FIRST MARINE A/S

TOKIO MARINE HCE

First Marine A/S Danish Central Business Register (CVR) no.: 28 96 70 98

IMPORTANT

PROCEDURE IN THE EVENT OF LOSS OR DAMAGE FOR WHICH UNDERWRITERS MAY BE LIABLE

LIABILITY OF CARRIERS, BAILEES OR OTHER THIRD PARTIES

It is the duty of the Assured or their Agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimizing a loss and to ensure that all rights against Carriers, Bailees or other third parties are properly preserved and exercised. In particular, the Assured or their Agents are required:

1. To claim immediately on the Carriers, Port Authorities or other Bailees for any missing packages.
2. In no circumstances, except under written protest, to give clean receipts where goods are in doubtful condition.
3. When delivery is made by container, to insure that the container and its seals examined immediately by their responsible official. If the container is delivered damaged or with seals broken or missing or with seals other than as stated in the shipping documents, to clause the delivery receipt accordingly and retain all defective or irregular seals for subsequent identification.
4. To apply immediately for survey by Carriers' or other Bailees' Representatives if any loss or damage be apparent and claim Carriers or other Bailees for any actual loss or damage found at such survey.
5. To give notice in writing to the Carriers or other Bailees within 3 days of delivery if the loss or damage was not apparent at the time of taking delivery.

NOTE: The Consignees or their Agents are recommended to make themselves familiar with the regulations of the Port Authorities at the port of discharge.

DOCUMENTATION OF CLAIMS

To enable claims to be dealt with promptly, the Assured or their Agents are advised to submit all available supporting documents without delay including when applicable:

1. Original Policy or Certificate of Insurance.
2. Original or copy shipping invoices, together with shipping specification and/or weight notes.
3. Original Bill of Lading and/or other contract of carriage.
4. Survey Report or other documentary evidence to show the extend of the loss or damage.
5. Landing account and weight notes at final destination.
6. Correspondence exchanged with the Carriers and other Parties regarding their liability for the loss or damage.

NOTE: The Institute Clauses Incorporated herein are deemed to be those current at the time of commencement of the risk. It is necessary for the assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation. Lloyd's Agents referred to herein are not insurers and are not liable for claims arising on this Certificate. The service of legal proceedings of Lloyd's Agents is not effective service for the purpose of starting legal proceedings against Underwriters. Any dispute arising under the insurance cover and/or this Certificate of Insurance or in connection herewith shall be decided by the Maritime & Commercial Court of Copenhagen (Sø- og Handelsretten), Denmark in accordance with Danish law.

…"

Standardklausulsættene

Af bilag benævnt "CARGO CLAUSES (A) – Institute Cargo Clauses (A)" af 1. januar 2009 fremgår bl.a.:

"…

INSTITUTE CARGO CLAUSES (A)
CL382 01/01/2009

RISKS COVERED

Risks

1. This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter insured except as excluded by the provisions of Clauses 4, 5, 6 and 7 below.

General Average

2. This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of carriage and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 below.

"**Both to Blame Collision Clause**"

3. This insurance indemnifies the Assured, in respect of any risk insured herein, against liability incurred under any Both to Blame Collision Clause in the contract of carriage. In the event of any claim by carriers under the said Clause, the Assured agree to notify the Insurers who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.

EXCLUSIONS

4. In no case shall this insurance cover

4.1 loss damage or expense attributable to willful misconduct of the Assured

4.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject- matter insured

4.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured to withstand the ordinary incidents of the insured transit where such packing or preparation is carried out by the Assured or their employees or prior to the attachment of this insurance (for the purpose of these Clauses "packing" shall be deemed to include stowage in a container and "employees" shall not include independent contractors)

4.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured

4.5 loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)

4.6 loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage

This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract

4.7 loss damage or expense directly or indirectly caused by or arising from the use of any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

5.

5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from

5.1.1 unseaworthiness of vessel or craft or unfitness of vessel or craft for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein

5.1.2 unfitness of container or conveyance for the safe carriage of the subject-matter insured, where loading therein or thereon is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their employees and they are privy to such unfitness at the time of loading.

5.2 Exclusion 5.1.1 above shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.

5.3 The Insurers waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination. 6. In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by

6.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power

6.2 capture seizure arrest restraint or detainment (piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat

6.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

7. In no case shall this insurance cover loss damage or expense

7.1 caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions

7.2 resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions

7.3 caused by any act of terrorism being an act of any person acting on behalf of, or in connection with, any organisation which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of any government whether or not legally constituted

7.4 caused by any person acting from a political, ideological or religious motive.

DURATION

Transit Clause

8. 8.1 Subject to Clause 11 below, this insurance attaches from the time the subject-matter insured is first moved in the warehouse or at the place of storage (at the place named in the contract of insurance) for the purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle or other conveyance for the commencement of transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either:

8.1.1 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at the final warehouse or place of storage at the destination named in the contract of insurance,

8.1.2 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the contract of insurance, which the Assured or their employees elect to use either for storage

other than in the ordinary course of transit or for allocation or distribution, or

8.1.3 when the Assured or their employees elect to use any carrying vehicle or other conveyance or any container for storage other than in the ordinary course of transit or

8.1.4 on the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the subject-matter insured from the oversea vessel at the final port of dicharge, whichever shall first occur.

8.2 If, after discharge overside from the oversea vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the subject-matter insured is to be forwarded to a destination other than that to which it is insured, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided in Clauses 8.1.1 to 8.1.4, shall not extend beyond the time the subject-matter insured is first moved for the purpose of the commencement of transit to such other destination.

8.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for in Clauses 8.1.1 to 8.1.4 above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transhipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to carriers under the contract of carriage.

Termination of Contract of Carriage

9. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before unloading of the subject-matter insured as provided for in Clause 8 above, then this insurance shall also terminate unless prompt notice is given to the Insurers and continuation of cover is requested when this insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Insurers, either

9.1 until the subject-matter insured is sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the subject-matter insured at such port or place, whichever shall first occur, or

9.2 if the subject-matter insured is forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named

in the contract of insurance or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 8 above.

Change of Voyage

10.
10.1 Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, this must be notified promptly to Insurers for rates and terms to be agreed. Should a loss occur prior to such agreement being obtained cover may be provided but only if cover would have been available at a reasonable commercial market rate on reasonable market terms.

10.2 Where the subject-matter insured commences the transit contemplated by this insurance (in accordance with Clause 8.1), but, without the knowledge of the Assured or their employees the ship sails for another destination, this insurance will nevertheless be deemed to have attached at commencement of such transit.

CLAIMS

Insurable Interest

11.
11.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subjectmatter insured at the time of the loss.

11.2 Subject to Clause 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Insurers were not.

Forwarding Charges

12. Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject-matter insured is covered under this insurance, the Insurers will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter insured to the destination to which it is insured.

This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall be subject to the exclusions contained in Clauses 4, 5, 6 and 7 above, and shall not include charges arising from the fault negligence insolvency or financial default of the Assured or their employees.

Constructive Total Loss

13. No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the subject-matter insured is reasonably abandoned either on account of its actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the subject-matter insured to the destination to which it is insured would exceed its value on arrival.

Increased Value

14.
14.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the subject-matter insured under this insurance the agreed value of the subject- matter insured shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured. In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

14.2 Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:
The agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the subject-matter insured by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.
In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

BENEFIT OF INSURANCE

15. This insurance

15.1 covers the Assured which includes the person claiming indemnity either as the person by or on whose behalf the contract of insurance was effected or as an assignee, 15.2 shall not extend to or otherwise benefit the carrier or other bailee.

MINIMISING LOSSES

Duty of Assured

16. It is the duty of the Assured and their employees and agents in respect of loss recoverable hereunder

16.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and

16.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised and the Insurers will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

Waiver

17. Measures taken by the Assured or the Insurers with the object of saving, protecting or recovering the subjectmatter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

AVOIDANCE OF DELAY

18. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

LAW AND PRACTICE
19. This insurance is subject to English law and practice.

NOTE:- Where a continuation of cover is requested under Clause 9, or a change of destination is notified under Clause 10, there is an obligation to give prompt notice to the Insurers and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

01/01/2009
CL382

…"

Af bilag benævnt "INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO)" fremgår bl.a.:

"…

Institute War Clauses (Cargo)
Risks covered

1 Risks Clause
This insurance covers, except as provided in Clauses 3 and 4 below, loss of or damage to the subject-matter insured caused by

1.1
war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power

1.2
capture seizure arrest restraint or detainment, arising from risks covered under 1.1 above, and the consequences thereof or any attempt thereat

1.3
derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

2 General Average Clause
This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of affreightment and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from a risk covered under these clauses.

Exclusions

3 General Exclusions Clause
In no case shall this insurance cover

3.1
loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured

3.2
ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the sub-ject-matter insured

3.3
loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured (for the purpose of this Clause 3.3 "'packing" shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants)

3.4
loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured

3.5
loss damage or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)

3.6
loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel

3.7
any claim based upon loss of of frustration of the voyage or adventure

3.8
loss damage or expense arising from the use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

4 Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause
4.1
In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from
- unseaworthiness of vessel or craft,
- unfitness of vessel craft conveyance container or liftvan for the safe carriage of the subject-matter insured,

where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein.

4.2
The Underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, unless the Assured or their servants

are privy to such unseaworthiness or unfitness. In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by

Duration
5 Transit Clause
5.1
This insurance
5.1.1
attaches only as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on an oversea vessel
and

5.1.2
terminates, subject to 5.2 and 5.3 below, either as the subjectmatter insured and as to any part as that part is discharged from an oversea vessel at the final port or place of discharge, or on expiry of 15 days counting from midnight of the day of arrival of the vessel at the final port or place of discharge, whichever shall first occur; nevertheless, subject to prompt notice to the Underwriters and to an additional premium, such insurance

5.1.3
reattaches when, without having discharged the subject-matter insured at the final port or place of discharge, the vessel sails therefrom,
and

5.1.4
terminates, subject to 5.2 and 5.3 below, either as the subjectmatter insured and as to any part as that part is thereafter discharged from the vessel at the final (or substituted) port or place of discharge,
or
on expiry of 15 days counting from midnight of the day of re-arrival of the vessel at the final port or place of discharge or arrival of the vessel at a substituted port or place of discharge,
whichever shall first occur

5.2
If during the insured voyage the oversea vessel arrives at an intermediate port or place to discharge the subject-matter insured for on-carriage by oversea vessel or by aircraft, or the goods are discharged from the vessel at a port or place of refuge, then, subject to 5.3 below and to an additional premium if required, this insurance continues until the expiry of 15 days counting from midnight of the day of ar-

rival of the vessel at such port or place, but thereafter reattaches as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on an on-carrying over sea vessel or aircraft. During the period of 15 days the insurance remains in force after discharge only whilst the subject-matter insured and as to any part as that part is at such port or place. If the goods are on-carried within the said period of 15 days or if the insurance reattaches as provided in this Clause 5.2

5.2.1
where the on-carriage is by oversea vessel this insurance continues subject to the terms of these clauses,
or

5.2.2
where the on-carriage is by aircraft, the current Institute War Clauses (Air Cargo) (excluding sendings by Post) shall be deemed to form part of this insurance and shall apply to the on-carriage by air

5.3
If the voyage in the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination agreed therein, such port or place shall be deemed the final port of discharge and such insurance terminates in accordance with 5.1.2. If the subject-matter insured is subsequently reshipped to the original or any other destination, then provided notice is given to the Underwriters before the commencement of such further transit and subject to an additional premium, such insurance reattaches

5.3.1
in the case of the subject-matter insured having been discharged, as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on the on-carrying vessel for the voyage;

5.3.2
in the case of the subject-matter not having been discharged, when the vessel sails from such deemed final part of discharge;
thereafter such insurance terminates in accordance with 5.1.4.

5.4
The insurance against the risks of mines and derelict torpedoes, floating or submerged, is extended whilst the subject-matter insured or any part thereof is on craft whilst in transit to or from the oversea vessel, but in no case beyond the expiry of 60 days after discharge

from the oversea vessel unless otherwise specially agreed by the Underwriters.

5.5
Subject to prompt notice to Underwriters, and to an additional premium if required, this insurance shall remain in force within the provisions of these Clauses during any deviation, or any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment. (For the purpose of Clause 5 "arrival'' shall be deemed to mean that the vessel is anchored, moored or otherwise secured at a berth or place within the Harbour Authority area. If such a berth or place is not available, arrival is deemed to have occurred when the vessel first anchors, moors or otherwise secures either at or off the intended port or place of discharge "oversea vessel" shall be deemed to mean a vessel carrying the subject-matter from one port or place to another where such voyage involves a sea passage by that vessel)

6 Change of Voyage Clause
Where, after attachment ofthis insurance, the destination is changed by the Assured, held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the Underwriters.

7 Anything contained in this contract which is inconsistent with Clauses, 3.7, 3.8 or 5 shall, to the extend of such inconsistency, be null and void.

Claims

8 Insurable Interest Clause

8.1
In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.

8.2
Subject to 8.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Underwriters were not.

9 Increased Value Clause

9.1

If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the cargo insured herein the agreed value of the cargo shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured. In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

9.2

Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:

The agreed value ofthe cargo shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the cargo by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured. In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

Benefit of Insurance

10 Not to Inure Clause

This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee.

Minimising Losses

11 Duty of Assured Clause

It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder

1.1

to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and

11.2

to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly pre-served and exercised and the Underwriters will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

12 Waiver Clause
Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall no be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

Avoidance of delay
13 Reasonable Dispatch Clause
It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

Law and practice
14 English Law and Practice Clause
This insurance is subject to English law and practice.

Note: It is necessary for the Assured when they become aware of. an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to the Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

…"

Ankomst af 15 containere i Cotonou mellem 27. november 2022 og 23. juli 2023

Af et hjælpebilag, som Ecolog har indleveret, fremgår følgende med hensyn til 15 af de 20 omhandlede containeres ankomst til Cotonou:

"…

NO	Container no. Bill of lading/Way-bill	ARRIVEL DATE COTONOU
17	SUDU7686632 -- (bilag 16, s. 146)	30-Dec-22
13	TCLU1432157 -- (bilag 12, s. 181)	7-May-23
14	HASU1543708 -- (bilag 13, s. 193)	45077
15	MRKU9972178 -- (bilag 14, s. 196)	45077
18	TCKU3231154 -- (bilag 14, s. 196)	45077
16	TEMU4796268 -- (bilag 15, s. 212)	25-Jun-23
1	HASU1493248 -- (bilag 2, s. 199)	28-Jun-23
19	BEAU6363150 -- (bilag 17, s. 206)	28-Jun-23
2	TRHU1145374 -- (bilag 3, s. 214)	29-Jun-23
3	MRKU7115730 -- (bilag 4, s. 234)	1-Jul-23
4	MNBU4004395 -- (bilag 5, s. 261)	11-Jul-23
5	MNBU0432137 -- (bilag 6, s. 263)	11-Jul-23
6	TLLU1175904 -- (bilag 7, s. 229)	11-Jul-23
20	PONU1777562 -- (bilag 18, s. 232)	11-Jul-23
7	TCKU1572059 -- (bilag 8, s. 237)	23-Jul-23

…"

Kuppet i Niger den 26. juli 2023 og ECOWAS-resolutionen af 30. juli 2023

Af bilag benævnt "Beslutningsreferat fra topmødet i ECOWAS afholdt 30. juli 2023" fremgår bl.a.:

"…

ECOWAS COMMISSION
COMMISSION DE LA CEDEAO
COMISSÃO DA CEDEAO

FIFTY FIRST EXTRAORDINARY SUMMIT OF THE ECOWAS AUTHORITY OF HEADS OF STATE AND GOVERNMENT ON THE POLITICAL SITUATION IN NIGER

Abuja, 30th July 2023

FINAL COMMUNIQUE

ECOWAS Commission
Abuja, July 2023

…

The Authority of Heads of State and Government of the Economic
1. Community of West African States (ECOWAS) met in an Extraordinary Session in Abuja, Nigeria on 30th July 2023, under the chairmanship of H.E. Bola Ahmed TINUBU, President of the Federal Republic of Nigeria and Chair of the ECOWAS Authority.

2. The Extraordinary Summit was convened in response to the latest political developments in the Republic of Niger since the 26th July 2023 coup d'état

3. Present at the Summit were the following Heads of State and Government and mandated representatives:

- **H.E. Patrice TALON**, President of the Republic of Benin.

…

- **H.E. Faure Essozimna GNASSINGBE**, President of the Togolese Republic.

…

The Authority, having:
5. Received the Memorandum of the President of the ECOWAS Commission on the political situation in the Republic of Niger;

6. Extensively discussed the latest developments in the Republic of Niger that have been marked by an attempted overthrow by members of the Presidential Guard of the Constitutional order in the Republic of Niger and the illegal detention of the legitimate Head of State His Excellency President Muhammed Bazoum as well as members of his family and government;

7. Recalled, with appreciation, the immediate steps that HE Bola Ahmed Tinubu, Chair of Authority, has taken in the form of statements, communiquès, mission and consultations with regional, continental, and world leaders;

8. Taken cognizance of the condemnation of the attempted coup and the illegal detention of President Bazoum and members of his family and government by the neighbouring countries, the African Union, United Nations, European Union, United States of America, China, Russia, la Francophonie, the Commonwealth, the OIC and other partners;

9. Recalled the principle of Zero tolerance for unconstitutional change of government as enshrined in the ECOWAS and African Union Protocols and other instruments;

10. Resolve as follows:

a. Affirm that His Excellency President Mohamed BAZOUM remains the legitimate elected President and Head of State of The Republic of Niger recognized by ECOWAS, the African Union and the International community; In this regards, only official acts of President Bazoum or his duly mandated officials will be recognized by ECOWAS;
b. Condemn in the strongest terms the attempted overthrow of constitutional order in Niger and the illegal detention of His Excellency President Mohamed Bazoum, President and Head of State of Niger, as well as members of his family and Government;
c. Call for the immediate release and reinstatement of President Mohamed Bazoum as President and Head of State of the Republic of Niger, and for the full restoration of constitutional order in the Republic of Niger;
d. Reject any form of resignation that may purportedly come from His Excellency President Mohamed Bazoum;
e. Consider the illegal detention of President Bazoum as a hostage situation and hold the authors of the attempted coup d'état solely and fully responsible for the safety and security of His Excellency President Mohamed Bazoum, as well as members of his family and Government;
f. In the event the Authority's demands are not met within one week, take all measures necessary to restore constitutional order in the Republic of Niger. Such measures may include the use of force; To this effect, the Chiefs of defense staff of ECOWAS are to meet immediately;
g. Hold accountable all those responsible for violence and terror against lives and properties of innocent citizens and residents;
h. Condemn the pronouncement of support by foreign governments and foreign private military contractors;
i. Express appreciation to the various governments and partners for their stance and solidarity with ECOWAS;
j. Appoint and dispatch a special representative of the Chair of the Authority to Niger immediately to deliver the demands of the Authority;
k. In the meantime, the following measures are to be applied with immediate effect:

1. Closure of land and air borders between ECOWAS countries and Niger;
2. Institution of ECOWAS no-fly zone on all commercial flights to and from Niger;
3. Suspension of all commercial and financial transactions between ECOWAS Member States and Niger;
4. Freeze of all service transaction including utility services;
5. Freeze of assets of the Republic of Niger in ECOWAS Central Banks;
6. Freeze of assets of the Niger State and the State Enterprises and Parastatals in Commercial Banks;
7. Suspension of Niger from all financial assistance and transactions with all financial institutions, particularly, EBID and BOAD;
8. Travel ban and asset freeze for the military officials involved in the coup attempt. The same applies to their family members and the civilians who accept to participate in any institutions or government established by these military officials;
9. Calls on WAEMU and all other regional bodies to implement this decision.

l. Express appreciation to **His Excellency Bola Ahmed Tinubu**, President and Head of State of the Federal Republic of Nigeria for the manner in which he has been conducting the affairs of the community since his election as Chair of the ECOWAS Authority.

Done at Abuja, this 30th day of July 2023.
…"

Ankomst af containere i Cotonou mellem 10. og 31. august 2023

Af et hjælpebilag, som Ecolog har indleveret, fremgår følgende med hensyn til 5 af de 20 omhandlede containeres ankomst til Cotonou:

"…

NO	Container no. Bill of lading/Way-bill	...	ARRIVEL DATE COTONOU
...			
8	MRKU9730765 -- (bilag 9, s. 311)		10-Aug-23
11	SUDU7439653 -- (bilag 10, s. 362)		22-Aug-23
9 & 10	MSKU7724493 & HASU1273449 -- (bilag 19, s. 364)		22-Aug-23
12	MNBU3208603 -- (bilag 11, s. 319)	...	31-Aug-23

…"

Mailkorrespondance efter den 30. juli 2023

Af bilag benævnt "Mailkorrespondance Maersk–R-Logistic–Ecolog om Niger-situationen" af 8. august 2023 fremgår bl.a.:

"…

From: Armel de Souza <a.desouza@r-logisticgroup.com>
Sent: 9. august 2023 11:52
To: Cene Jancevski; Casper Skuldbol Melchior
Cc: Serge Kwessi Johnson; Pierre Hounkanrin; Government; Naim Xhabiri
Subject: RE: GAO container update / Daily!

This message was sent from outside of your organization. Please do not click links or open attachments unless you recognize the source of this email and know the content is safe.

Dear Cene,

Do we have any further updates today? The situation till today remains unchanged

Specifically, we are interested if trucks which are currently in Niger on the way to Mali border if they are allowed to move and if they are able to join any convoy. Yes, these trucks are allowed to move to Ayorou.

BR,

Armel de SOUZA
Responsable Exploitation

R-LOGISTIC

AS AGENT ONLY
R-LOGISTIC BENIN S.A.
Route de la Grande Gare de BENIRAIL (ex OCBN) | Lot 544 Parcelle K Guinkomey | 01 B.P. 4338 Cotonou | Bénin

…

De : Cene Jancevski <Cene.Jancievski@ecolog-international.com>
Envoyé : mercredi 9 août 2023 10:14
À : Armel de Souza <a.desouza@r-logisticgroup.com>; Casper Skuldbol Melchior <casper.melchior@lns.maersk.com>
Cc : Serge Kwessi Johnson <sk.johnson@r-logisticgroup.com>; Pierre Hounkanrin <p.hounkanrin@r-logisticgroup.com>; Government <GOV@lns.maersk.com>; Naim Xhabiri <Naim.Xhabiri@ecolog-international.com>
Objet : Re: GAO container update / Daily!

Dear Armel,

Do we have any further updates today?

Specifically we are interested if trucks which are currently in Niger on the way to Mali border if they are allowed to move and if they are able to join any convoy.

Thank You

Cene Jancievski
Senior Logistics Manager, Supply Chain Management

...

From: Armel de Souza <a.desouza@r-logisticgroup.com>
Sent: Tuesday, August 8, 2023 12:57 PM
To: Casper Skuldbol Melchior <casper.melchior@lns.maersk.com>
Cc: Serge Kwessi Johnson <sk.johnson@r-logisticgroup.com>; Pierre Hounkanrin <p.hounkanrin@r-logisticgroup.com>; Government <GOV@lns.maersk.com>; Naim Xhabiri <Naim.Xhabiri@ecolog-international.com>; Cene Jancevski <Cene.Jancievski@ecolog-international.com>
Subject: RE: GAO container update / Daily!

CAUTION: This email originated from outside the organization. Do not click links or open attachments unless you know the content is safe.

Dear Casper,

Please find the below comments:

07 trucks at Gao waiting for convoy – is it expected that these can be returned now since the situation in Niger is unchanged? Yes, Mali-Niger border are not closed ,so you can arrange the convoy from Gao to Labbezanga

04 trucks at Gao waiting for unloading – Pls inform if they have been unloaded? 3 trucks have been unloaded, remain 1 truck.

02 trucks at Ayorou waiting for convoy – Can these move to Gao? Is any convoy's moving? No info

04 trucks blocked in Niger (Niamey and Tillaberi) due to the country's political situation – Where exactly are these containers? What measures has been taken to secure the containers? Niamey and Tillaberi , we asked drivers to move to ayorou

03 trucks blocked in Benin due to border closing - Where exactly are these containers? What measures has been taken to secure the containers? Benin side is safe, the trucks are at Malanville (Benin border)

We have 15 containers inside the port – you will keep them in port until situation changes? Yes

08 empty containers blocked in Niger (Niamey and Gaya) due to the country's political situation – Any update on this? we are waiting for the reopening of the borders

Generally, what are the information you receive on Niger situation – kindly share update of below points :

- Any development in the border closings ? No
- As these containers should be considered as humanitarian shipments, is there anything that can be discussed with Niger for moving these ? The situation till today remains unchanged for all cargo destined to Niger and Mali
- What security measures are you taking to secure cargo & containers ? We discuss every day with drivers to keep the cargo in a safe place to avoid any damage.
- Are you managing to fuel the gen-sets for reefers ? yes

BR,

Armel de SOUZA
Responsable Exploitation

R-LOGISTIC

...

De : Casper Skuldbol Melchior <casper.melchior@lns.maersk.com>
Envoyé : mardi 8 août 2023 10:06
À : Armel de Souza <a.desouza@r-logisticgroup.com>; Pierre Hounkanrin <p.hounkanrin@r-logisticgroup.com>; Serge Kwessi Johnson <sk.johnson@r-logisticgroup.com>; Jancievski, Cene <Cene.Jancievski@ecolog-international.com>; Xhabiri, Naim <Naim.Xhabiri@ecolog-international.com>; Government <GOV@lns.maersk.com>
Objet : GAO container update / Daily!
Importance : Haute

Dear Armel & R-Logistics team,

Including ECOLOG in this correspondence as we need to have full visibility. As mentioned, these updates MUST come each day latest at noon (12.00).

07 trucks at Gao waiting for convoy – is it expected that these can be returned now since the situation in Niger is unchanged?
04 trucks at Gao waiting for unloading – Pls inform if they have been unloaded?
02 trucks at Ayorou waiting for convoy – Can these move to Gao? Is any convoy's moving?
04 trucks blocked in Niger (Niamey and Tillaberi) due to the country's political situation – Where exactly are these containers? What measures has been taken to secure the containers?
03 trucks blocked in Benin due to border closing - Where exactly are these containers? What measures has been taken to secure the containers?

We have 15 containers inside the port – you will keep them in port until situation changes?

08 empty containers blocked in Niger (Niamey and Gaya) due to the country's political situation – Any update on this?

Generally, what are the information you receive on Niger situation – kindly share update of below points :

- Any development in the border closings ?
- As these containers should be considered as humanitarian shipments, is there anything that can be discussed with Niger for moving these ?
- What security measures are you taking to secure cargo & containers ?
- Are you managing to fuel the gen-sets for reefers ?

Above update needs to follow every day as MINUSMA is chasing ECOLOG for information – and we need to show that we are on top of things and have an idea of what is going on.

Pls make sure updates follow every day !
Thanks to hear today latest at noon 12.00.

Best regards / Med venlig hilsen

Casper Skuldbol Melchior
Solutions Manager,

…"

Af bilag benævnt "Mailkorrespondance Maersk–Ecolog om Cotonou–Bamako" af 18. september 2023 fremgår bl.a.:

"…

From: Casper Skuldbol Melchior <casper.melchior@lns.maersk.com>
Sent: 19. september 2023 09:52
To: 'Naim Xhabiri'
Cc: 'Cene Jancevski'
Subject: RE: Maersk Options Cotonou - Bamako
Attachments: ECOLOG Cotonou 15 containers re-export overview.xlsx

Dear Naim,

Thank you for your mail. Pls find attached overview of Demurrage/Detention/Port Storage & Electricity charges.
These are not included in the transportation cost of EUR 265.000.

Let me know how you would like to proceed.

Thanks in advance.

Best regards / Med venlig hilsen

Casper Skuldbol Melchior
Solutions Manager,

…

From: Naim Xhabiri <Naim.Xhabiri@ecolog-international.com>
Sent: 18. september 2023 14:47
To: Casper Skuldbol Melchior <casper.melchior@lns.maersk.com>
Cc: Cene Jancevski <Cene.Jancievski@ecolog-international.com>
Subject: RE: Maersk Options Cotonou - Bamako

This message was sent from outside of your organization. Please do not click links or open attachments unless you recognize the source of this email and know the content is safe.

Dear Casper

Thank You for your offer…

On this rate 265,000 EUR are calculated Demurrage/Detention/Port Storage & Electricity ?
Can you breakdown the cost per container ?
If we go with our forwarder, can you please calculate Demurrage/Detention/Port Storage & Electricity until 30-Sep ?

Best Regards

Naim Xhabiri

…

From: Casper Skuldbol Melchior <casper.melchior@lns.maersk.com>
Sent: Monday, September 18, 2023 2:42 PM
To: Cene Jancevski <Cene.Jancievski@ecolog-international.com>; Naim Xhabiri <Naim.Xhabiri@ecolog-international.com>
Subject: Maersk Options Cotonou - Bamako

CAUTION: This email originated from outside the organization. Do not click links or open attachments unless you know the content is safe.

Dear Cene & Naim,

Below pls find our proposal for moving the 15 containers from Cotonou port to Bamako:

- TOTAL estimated for 15 Units in EURO **: 265,000 euro**
- **TOTAL estimated transit time from Cotonou till Bamako 40 days (Main part is taken by customs approval process in Benin which is around2 to 3 weeks)**
- **Process: Re-exportation via Cotonou port to Abidjan port (Oceanfreight) and then truck service from Abidjan to Bamako**

The Documents to be provided are:

- **Commercial invoice OK**
- **Packing list OK**
- **BL OK**
- **Exemption title (Exoneration) or DRD**
- **Besc Abidjan**
- **BESC Cotonou OK**
- **Consignee registration certificate in Mali**

In case you find your own forwarder to handle this, you will be able to drop the empty containers in our Bamako Depot for a charge of USD 750/container.

Demurrage/Detention/Port Storage & Electricity will be calculated once we know the possible gate out date. This needs to be settled before moving containers.

Let me know how you prefer to proceed on this.
Thanks in advance.

Best regards / Med venlig hilsen

Casper Skuldbol Melchior
Solutions Manager,
Special Operations

Aarhus, Denmark

…"

Af bilag benævnt "Maersk notifikation" af 12. januar 2024 fremgår bl.a.:

"…

MAERSK

Date: 12-01-2024

Via Certified Mail and Electronic Communication

To: ECOLOG INTERNATIONAL FZE Dubai Airport Free Zone Dubai, United Arab Emirates

Subject: Status of Carriage – Overthrown Government in Niger

Dear Sir/Madam,

Building upon our previous communications in July & August 2023, we address this communication to you in our capacity as the carrier under the terms and conditions of the Bills of Lading and the governing Carriage Contract(s) related to your consignment, namely those detailed in the attached schedule A.

As you know, due to the extraordinary event of the overthrow of the government in Niger, borders remain closed, the situation escalated, and Maersk A/S still finds itself in a position where it is unable to safely and securely conclude its transportation obligations for the cargo currently located within, or intended to transit through, the affected regions.

Given the severity of the situation, and the direct impact on our ability to perform services, Maersk A/S hereby notifies you of:

- Maersk A/S will maintain active communication with you regarding the status of the affected regions and the prospect of resuming normal transportation services.
- Under the current circumstances, Maersk will be able to assist with re-exportation to other destinations, routing cargo back to origin or actively assist on potential cargo disposal.
- All containers are subject to additional charges such as Demurrage/Detention, Port Storage & Electricity.

We express our regret for any inconvenience caused by these exceptional and unforeseen political circumstances and thank you for your understanding.

We kindly ask for your guidance on how to proceed with these containers.

Sincerely,

Maersk
Bredskifte Allé 13, 2. sal
DK-8210 Aarhus V
Tel. +45 8934 8000

NO	BL	Container no.	TYPE	TEMP	Commodity	CARGO VALUE	LOCATION
1	914957077	TLLU1175904	40FT REF	4	CHEESE, CANNED ITEMS	€ 171,693	COTONOU
2	914958885	MNBU4004395	40FT REF	-25	MEAT ITEMS	€ 112,961	COTONOU
3	227583679	TCKU1572059	20FT DRY	DRY	TOFU, FRUIT COCKTAIL	€ 25,530	COTONOU
4	914963768	MNBU0432137	40FT REF	4	YOGURTS, MAYONNAISE, SPREAD CHOCOLATE	€ 49,221	COTONOU
5	227607037	MRKU9730765	20FT DRY	DRY	TEA, PICKLE	€ 20,715	COTONOU
6	228587919	MSKU7724493	20FT DRY	DRY	JUICES-DISP	€ 10,752	COTONOU
7	227693123	MRKU7115730	20FT DRY	DRY	FLOUR WHITE DISP	€ 12,575	COTONOU
8	914974871	MNBU3208603	40FT REF	-25	FISH TILAPIA OFFICIAL CLAIM	€ 29,911	COTONOU
9	227606820	TRHU1145374	20FT DRY	DRY	JUICES	€ 10,882	COTONOU
10	227099661	HASU1493248	20FT DRY	DRY	SUGAR	€ 17,580	COTONOU
11	229133592	SUDU7439653	20FT DRY	DRY	JUICES-DISP	€ 10,212	COTONOU
12	228587919	HASU1273449	20FT DRY	DRY	JUICES-DISP	€ 10,910	COTONOU
13	225715126	TCLU1432157	20FT DRY	DRY	SUGAR	€ 17,627	NIGER
14	226672895	MRKU9972178	20FT DRY	DRY	BASMATI RICE	€ 25,366	NIGER
15	226880255	HASU1543708	20FT DRY	DRY	BASMATI RICE	€ 28,092	NIGER
16	227419938	TEMU4796268	20FT DRY	DRY	JUICES	€ 17,022	NIGER
17	227693312	BEAU6363150	40FT DRY	DRY	MIXED DRY	€ 53,183	TOGO-BURKINA
18	227612597	PONU1777562	40FT DRY	DRY	MIXED DRY	€ 32,853	TOGO-BURKINA
19	223066571	SUDU7686632	20FT DRY	DRY	SUGAR	€ 17,461	TOGO-BURKINA
20	226672895	TCKU3231154	20FT DRY	DRY	BASMATI RICE	€ 25,366	TOGO-BURKINA

…”

Destruktion af fødevarerne

Af et hjælpebilag, som Ecolog har indleveret, fremgår følgende med hensyn til destruktionen af indholdet af de omhandlede containere:

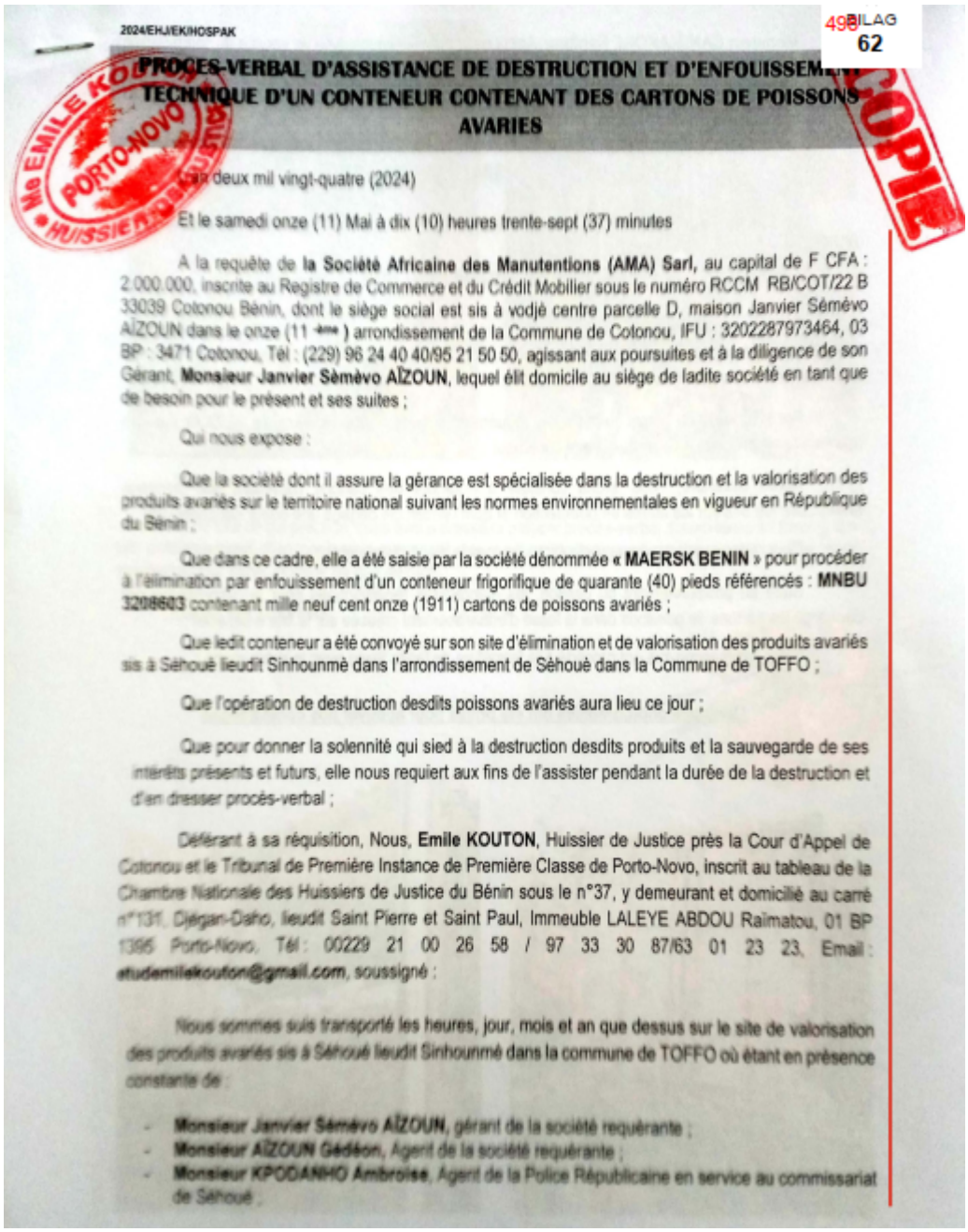
"…

Container no. Bill of lading/Way-bill	…	Documentation for destruction
SUDU7686632 -- (bilag 16, s. 146)		Bilag 67, s. 515 ff.
TCLU1432157 -- (bilag 12, s. 181)		Bilag 69, s. 520
HASU1543708 -- (bilag 13, s. 193)		Bilag 69, s. 520
MRKU9972178 -- (bilag 14, s. 196)		Bilag 69, s. 520
TCKU3231154 -- (bilag 14, s. 196)		Bilag 67, s. 515 ff.
TEMU4796268 -- (bilag 15, s. 212)		Bilag 69, s. 520
HASU1493248 -- (bilag 2, s. 199)		Bilag 69, s. 520
BEAU6363150 -- (bilag 17, s. 206)		Bilag 67, s. 515 ff.
TRHU1145374 -- (bilag 3, s. 214)		Bilag 63, s. 510 ff.
MRKU7115730 -- (bilag 4, s. 234)		Bilag 68, s. 529 ff.
MNBU4004395 -- (bilag 5, s. 261)		Bilag 68, s. 529 ff.
MNBU0432137 -- (bilag 6, s. 263)		Bilag 68, s. 529 ff.
TLLU1175904 -- (bilag 7, s. 229)		Bilag 68, s. 529 ff.
PONU1777562 -- (bilag 18, s. 232)		Bilag 67, s. 515 ff.
TCKU1572059 -- (bilag 8, s. 237)		Bilag 68, s. 529 ff.
MRKU9730765 -- (bilag 9, s. 311)		Bilag 68, s. 529 ff.
SUDU7439653 -- (bilag 10, s. 362)		Bilag 68, s. 529 ff.
MSKU7724493 & HASU1273449 -- (bilag 19, s. 364)		Bilag 68, s. 529 ff.
MNBU3208603 -- (bilag 11, s. 319)	…	Bilag 62, s. 499 f.

…"

Af bilag benævnt "CERTEFICATE MNBU3208603 – destruktion af fisk" af 11. maj 2024 fremgår bl.a.:

"…



2024/EHJ/EK/HOSPAK

498 BILAG 62

PROCES-VERBAL D'ASSISTANCE DE DESTRUCTION ET D'ENFOUISSEMENT TECHNIQUE D'UN CONTENEUR CONTENANT DES CARTONS DE POISSONS AVARIES

Me EMILE KOUTON PORTO-NOVO HUISSIER DE JUSTICE

COPIE

L'an deux mil vingt-quatre (2024)

Et le samedi onze (11) Mai à dix (10) heures trente-sept (37) minutes

A la requête de **la Société Africaine des Manutentions (AMA) Sarl**, au capital de F CFA : 2.000.000, inscrite au Registre de Commerce et du Crédit Mobilier sous le numéro RCCM RB/COT/22 B 33039 Cotonou Bénin, dont le siège social est sis à vodjè centre parcelle D, maison Janvier Sémévo AÏZOUN dans le onze (11ème) arrondissement de la Commune de Cotonou, IFU : 3202287973464, 03 BP : 3471 Cotonou, Tél : (229) 96 24 40 40/95 21 50 50, agissant aux poursuites et à la diligence de son Gérant, **Monsieur Janvier Sèmèvo AÏZOUN**, lequel élit domicile au siège de ladite société en tant que de besoin pour le présent et ses suites ;

Qui nous expose :

Que la société dont il assure la gérance est spécialisée dans la destruction et la valorisation des produits avariés sur le territoire national suivant les normes environnementales en vigueur en République du Bénin ;

Que dans ce cadre, elle a été saisie par la société dénommée « **MAERSK BENIN** » pour procéder à l'élimination par enfouissement d'un conteneur frigorifique de quarante (40) pieds référencés : **MNBU 3208603** contenant mille neuf cent onze (1911) cartons de poissons avariés ;

Que ledit conteneur a été convoyé sur son site d'élimination et de valorisation des produits avariés sis à Sèhouè lieudit Sinhounmè dans l'arrondissement de Sèhouè dans la Commune de TOFFO ;

Que l'opération de destruction desdits poissons avariés aura lieu ce jour ;

Que pour donner la solennité qui sied à la destruction desdits produits et la sauvegarde de ses intérêts présents et futurs, elle nous requiert aux fins de l'assister pendant la durée de la destruction et d'en dresser procès-verbal ;

Déférant à sa réquisition, Nous, **Emile KOUTON**, Huissier de Justice près la Cour d'Appel de Cotonou et le Tribunal de Première Instance de Première Classe de Porto-Novo, inscrit au tableau de la Chambre Nationale des Huissiers de Justice du Bénin sous le n°37, y demeurant et domicilié au carré n°131, Djègan-Daho, lieudit Saint Pierre et Saint Paul, Immeuble LALEYE ABDOU Raïmatou, 01 BP 1395 Porto-Novo, Tél : 00229 21 00 26 58 / 97 33 30 87/63 01 23 23, Email : **etudemilekouton@gmail.com**, soussigné :

Nous sommes suis transporté les heures, jour, mois et an que dessus sur le site de valorisation des produits avariés sis à Sèhouè lieudit Sinhounmè dans la commune de TOFFO où étant en présence constante de :

- **Monsieur Janvier Sèmèvo AÏZOUN**, gérant de la société requérante ;
- **Monsieur AÏZOUN Gédéon**, Agent de la société requérante ;
- **Monsieur KPODANHO Ambroise**, Agent de la Police Républicaine en service au commissariat de Sèhouè ;

- **Monsieur BANI KAKORE Habibou**, Agent de la Police Républicaine en service au commissariat de Sèhoué ;
- **Plusieurs manœuvres ayant assuré le déchargement ;**

Nous avons assisté puis noté ce qui suit :

SITUATION GEOGRAPHIQUE DU SITE

Le site de valorisation dont s'agit est sis à Sèhoué, lieudit Sihounmé dans la commune de TOFFO ;

ASSISTANCE PROPREMENT DITE

A notre arrivée sur lieux aux jour et heures suscités, nous avons constaté en position de stationnement le camion immatriculé AH 0046 RB/ AH 6817 RB transportant un conteneur frigorifique de quarante (40) pieds référencés : **MNBU 3208603** ;

Sur instruction du gérant de la société requérante, monsieur **Janvier Sèmèvo AÏZOUN**, l'un des manœuvres a procédé à l'ouverture dudit conteneur ;

Après ouverture, nous avons constaté à l'intérieur des cartons contenant des poissons entreposés les uns sur les autres en putréfaction et dont l'ensemble dégage une odeur nauséabonde ;

On y retrouve sur le site, la réalisation des fosses d'enfouissements ;

Suite au positionnement du camion, les manœuvres réquisitionnés pour la circonstance ont déchargé les cartons de poissons dans la fosse d'enfouissement creusée sur le site à cet effet ;

Enfin, les manœuvres ont procédé à la fermeture de ladite fosse avec le sable rouge ;

Quelques photographies ont été prises pour appuyer nos constatations









Dont acte

Et de tout ce qui précède, nous avons dressé le présent procès-verbal d'assistance à l'élimination par enfouissement d'un conteneur contenant des cartons de poissons avariés dont l'original sera enregistré pour servir et valoir ce que de droit.

Coût : 105.840 FCFA.

Me EMILE KOUTUN
HUISSIER DE JUSTICE PORTO-NOVO

…”

Af bilag benævnt "Certificat de destruction 09 TC containers" af 9. december 2024 fremgår bl.a.:

"…

BILAG
68

529

AFRICAINE DES MANUTENTIONS ET ASSAINISSEMENT
Carré 647 St Jean Cotonou-Bénin
Tél : +229 / 95 21 50 50 / 96 24 40 40

REPUBLIQUE DU BENIN

AFRICAINE DES MANUTENTIONS ET ASSAINISSEMENT
Carré 647 St Jean Cotonou-Bénin
Tél : +229 / 95 21 50 50 / 96 24 40 40

SOCIETE AFRICAINE DES MANUTENTIONS ET ASSAINISSEMENTS (AMA Sarl)

SPECIALITE : DESTRUCTION ET REVALORISATION DE PRODUITS AVARIES

CERTIFICAT DE DESTRUCTION

Nous soussignés **AFRICAINE DES MANUTENTIONS ET ASSAINISSEMENT** (AMA Sarl) immatriculée au registre de commerce de Cotonou sous le numéro RCCM RB/COT/22 B 33039 et IFU numéro 3202287973464 dont le siège est à Cotonou, quartier Vodjè centre, 1099, parcelle D, téléphone : +22996244040/+22995215050, Email : amasarl.bj@gmail.com, certifions avoir exécuter pour le compte de la Compagnie **MAERSK BENIN** la destruction d'un lot de Neuf (09) conteneurs de divers produits avariés.

Il s'agit des conteneurs : **TLLU1175904, MRKU7115730, MNBU4004395, HASU1273449, MSKU7724493, SUDU7439653, MNBU0432137, MRKU9730765 et TCKU1572059.**

Toutes les opérations ont été exécutés conformément aux normes environnementales et sécuritaires en vigueur en République du Bénin, les boites vides sont retournées à la Compagnie et les procès-verbaux relatifs à ces opérations ont été obtenus.

En foi de quoi, le présent certificat de destruction lui est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Cotonou le 09/12/2024

Le Directeur,

AFRICAINE DES MANUTENTIONS ET ASSAINISSEMENTS
Le Directeur

Janvier AIZOUN

…"

Af bilag benævnt "Photos – Destruction de jus" fremgår bl.a.:

"…



…



…”

Forklaringer

Der er afgivet vidneforklaring af Cene Jancievski, Seid Jusufi, Thomas Vang Jensen, og Casper Melchior.

Cene Jancievski, Senior Logistics Manager hos Ecolog International, har forklaret bl.a., at han på tidspunktet for begivenhederne var ansat som Senior Logistic Manager i Ecolog, hvor han blandt andet var ansvarlig for Ecologs kontrakter med FN. Han havde ansvaret for den operationelle del af arbejdet.

Ecolog er en virksomhed, der leverer services globalt til både statslige og ikke-statslige aktører. Ecolog skulle ifølge kontrakten med FN levere fødevarer til MINUSMA-missionen. I begyndelsen af samarbejdet med Maersk Logistics vedrørende leveringen af varerne drøftede de også Maersk Logistics' bistand med at tegne forsikring. Ecolog ønskede en "full risk" forsikring, der sikrede dækning for alle risici på hele ruten. Efter hans opfattelse, indebærer begrebet "full risk" forsikring, at forsikringen dækker alle sikkerhedsrisici for godset på hele ruten, herunder områderne i Afrika, hvor sikkerhedsrisikoen på daværende tidspunkt var særligt høj. Maersk Logistics var vidende om Ecologs ønsker til forsikringen, idet det fremgik af både mails og forsikringscertifikaterne, at Mali var "final destination".

Cene Jancievski blev foreholdt bilag benævnt "Korrespondance omkring udtagelse af forsikringerne" af 14. december 2022. Cene Jancievski forklarede herom, at det fremgår af denne mailkorrespondance, at Mali er "final destination". Efter hans opfattelse fastslår mailen, at forsikringen skulle dække alle risici for godset frem til slutdestinationen. Han drøftede ikke forsikringsbetingelserne i IWC og ICC nærmere med Maersk Logistics, men gjorde Maersk Logistics opmærksom på Ecologs specifikke krav til forsikringen. Dette skete på forskellige telefonmøder. Ved fragt af fødevarer er der altid en risiko for temperatursvingninger. Herudover var der på det pågældende tidspunkt også en sikkerhedsrisiko forbundet med transport til Mali, og Ecolog ønskede en skræddersyet løsning med hensyn til godsets sikkerhed. Der var blandt andet en risiko for røveri og generelle trafikale risici på grund af dårlige veje. Hans forståelse var, at Maersk Logistics også kendte til sikkerhedsrisikoen, og at Maersk Logistics bistod med at finde frem til en forsikring med viden om dette.

Maersk Logistics' rolle var først og fremmest at håndtere transporten og derudover at undersøge forsikringsmulighederne. Maersk Logistics skulle dermed sørge for to ting i det samlede produkt, som Ecolog købte af Maersk Logistics. Han husker den konkrete mailkorrespondance, og han deltog sammen med Casper Melchior i det møde, der refereres til i mailen. De drøftede her blandt andet den transport, som denne sag handler om. Han mener ikke, at der foreligger yderligere dokumenter, der relaterer sig til aftalen med Maersk Logistics. Han husker ikke at have læst Casper Melchiors mailsignatur, og han har ikke

kommenteret på den eller gjort indsigelser herimod. Han modtog kun forsikringscertifikaterne og fik ikke yderligere oplysninger fra Maersk Logistics vedrørende forsikringen. Det endte med, at R-Logistics skulle gennemføre landtransporten som underleverandør til Maersk Logistics. Den anførte forsikringspræmie, der er opgjort som en procentdel af lastværdien, varierer fra transport til transport. Det kan være fra 0,1 % til 2,0 %.

Det var vigtigt for Ecolog at have en dækkende forsikring, idet aftalen med FN indebar, at godset skulle leveres på en bestemt lokation. Såfremt Ecolog ikke leverede, ville dette kunne medføre bøder fra FN, og Ecolog ville desuden være nødsaget til at genbestille godset. Han blev gjort bekendt med kuppet i Niger i slutningen af juli 2023. På dette tidspunkt var flere containere allerede overgået til landtransport eller befandt sig i havnen. Ecolog var her klar over, at kuppet kunne få betydning for muligheden for at levere godset. Senere skulle det vise sig, at containerne ikke kunne leveres til det aftalte tidspunkt til FN.

Cene Jancievski blev foreholdt bilag benævnt "Certifikat 201452 vedr. container no. 13". Cene Jancievski forklarede herom, at han modtog forsikringscertifikaterne fra Maersk Logistics. Han havde ikke direkte kontakt med First Marine eller Tokio Marine. Han forstår certifikatet således, at godset er forsikret frem til destinationen i Gao. Idet transporten indebar både søtransport og landtransport, forstår han også forsikringen således, at begge transporter er dækket. Såfremt Ecolog ikke havde anset forsikringen som en "full risk" forsikring, ville de have afsøgt alternative muligheder. Efter hans opfattelse indebærer begrebet "full risk" forsikring, at godset er forsikret for alle sikkerhedsrisici på hele ruten. Han var ikke klar over, at forsikringen var underlagt betingelserne i ICC og IWC. Det er muligt, at disse kan påvirke forsikringen.

Cene Jancievski blev foreholdt bilag benævnt "Maersk notifikation" af 12. januar 2024. Cene Jancievski forklarede herom, at han ikke med sikkerhed ved, hvorfor Ecolog ikke forsøgte at reeksportere godset. Det ville være kompliceret at reeksportere fødevarer blandt andet pga. udløbsdatoer og sundhedscertifikater. Han mener, at det fremgår af kontrakterne med FN, at varerne ikke må videresælges lokalt, hvorfor dette heller ikke var en mulighed for Ecolog. Derfor var destruktion af fødevarerne den billigste løsning, og det var en nødvendighed for at bevise, at godset ikke var blevet videresolgt. Han husker ikke, hvor meget det ville koste at transportere godset retur, men der var tale om et højt beløb. Ecolog spurgte ikke FN, om varerne måtte videresælges i dette konkrete tilfælde. Det er ikke hans opfattelse, at FN ville have tilladt videresalg. Det er muligt, at Ecolog har haft tidligere tvister med Maersk Logistics vedrørende levering til konfliktzoner, men han kender i så fald ikke til udfaldet af disse sager. Han ved, at Maersk Logistics tidligere har stået for 4-5 transporter for Ecolog til missioner i Sudan og Sydsudan, hvor Ecolog efterfølgende har rettet henvendelse til Maersk Logistics som følge af beskadiget gods.

Han har ikke set NSAB 2015 eller Maersk Logistics' standardbetingelser, og han mener, at disse dokumenter hovedsageligt relaterer sig til søtransportdelen.

Cene Jancievski blev foreholdt bilag benævnt "MINUSMA Contract". Cene Jancievski forklarede herom, at det var Ecologs ansvar at sikre, at godset var forsikret.

Cene Jancievski blev foreholdt bilag benævnt "CARGO CLAUSES (A) – Institute Cargo Clauses (A)". Cene Jancievski forklarede herom, at han har set disse klausuler før, men at han ikke husker hvornår.

Cene Jancievski blev foreholdt bilag benævnt " INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO)". Cene Jancievski forklarede herom, at han ikke kendte til disse klausuler, da de påbegyndte drøftelserne vedrørende forsikringen.

Cene Jancievski blev foreholdt bilag benævnt "Mailkorrespondance om ændring/omfang af forsikringssum" af 23. januar 2023. Cene Jancievski forklarede herom, at han ikke kommenterede på forsikringscertifikaterne eller gjorde indsigelse herimod, da han modtog dem. Der var muligvis en drøftelse vedrørende punktet "total value shown".

Cene Jancievski blev foreholdt bilag benævnt "Forsikringsanmeldelse certifikat 199354 – Container no. 17". Cene Jancievski forklarede herom, at han mener, at disse skrivelser blev fremsendt til Maersk Logistics og til First Maine.

Cene Jancievski blev foreholdt bilag benævnt "Brev fra Tokio Marines advokat til Ecolog". Cene Jancievski forklarede herom, at han ikke husker, om dette brev blev fremsendt til Maersk Logistics. Det var skadesafdelingen i Ecolog, der håndterede dette.

Cene Jancievski blev foreholdt bilag benævnt "E-mailkorrespondance vedr. destruktionen af gods". Cene Jancievski forklarede herom, at han ikke med sikkerhed kan bekræfte, at mailen refererer til denne specifikke sag. På dette tidspunkt havde han kun viden om mulige retssager, men ikke denne specifikke retssag. Ecolog drøftede forsikringskravene mod First Marine med Maersk Logistics, men han husker ikke, om kravet fra Ecolog mod Maersk Logistics blev drøftet.

Seid Jusufi, Senior Vice President hos Ecolog, har forklaret bl.a., at han i juni 2023 rokerede fra logistik- og forsyningsafdelingen i Ecolog til en stilling som stabs- og koordineringschef i forretningsudviklingsafdelingen i Ecolog. Ecolog var på dette tidspunkt en af de største leverandører af service til FN-missioner. Ecologs services inkluderede blandt andet kvalitetskontrol af produkter, håndtering af transport, opbevaring og levering. Ecolog leverer oftest til lande i Eu-

ropa, hvor der tegnes dør- til-dør forsikringer, som dækker både sø- og landtransport. I forhold til MINUSMA-projektet var det ligeledes vigtigt at tilkøbe en dør-til-dør forsikring, fordi der kunne ske uforudsigelige hændelser på ruten, og fordi der er tale om sensitivt og værdifuldt gods. Han var ikke involveret i indkøbet af forsikringer i relation til MINUSMA.

Ecolog er kendt som en pålidelig samarbejdspartner, der leverer sensitivt gods til tiden. Såfremt godset ikke blev leveret til destinationen i Mali, ville dette skade Ecologs omdømme. Hertil kommer det økonomiske tab ved destruktion af godset samt bøder fra FN. Såfremt der opstår udfordringer undervejs i en transport af gods, er løsningsmulighederne dyre. Det kan blive nødvendigt at anvende lufttransport som alternativ, hvilket er en dyr leveringsform.

Han kender ikke det præcise tal for Ecologs tab, men han mener, at det må være over 1. mio. euro. Ecolog havde ikke mulighed for at videresælge varerne fra FN, fordi varerne var påført mærkater, hvoraf fremgår at de kun er til FN forbrug. Dette burde også fremgå af kontrakten med FN. Såfremt godset skulle transporteres tilbage, ville dette kræve en del logistik. Hertil kommer at varerne havde en udløbsdato, og at der var udgifter til blandt andet diesel til elektricitetsgeneratorer. Derfor var destruktion af varerne den billigste løsning for Ecolog. Ecolog har ikke modtaget betaling for godset.

Han ved ikke, hvornår det stod klart for Ecolog, at der ikke kunne ske reeksport af varerne, eller hvornår Ecolog anså godset for tabt. Han ved, at der blev indgået en aftale med Maersk Logistics. Han kender ikke til detaljerne i sagen vedrørende leverancen i Mali, men han ved, at Ecolog tidligere har leveret gods til Mali. I tidligere sager var han heller ikke involveret i forsikringsdelen vedrørende transporterne for Ecolog. Han bad sit team om at sikre sig, at forsendelserne blev forsikret, og han udarbejdede et budget til forsikringerne ud fra en risikovurdering.

Seid Jusufi blev foreholdt bilag benævnt "Korrespondance omkring udtagelse af forsikringerne" af 14. december 2022. Seid Jusufi forklarede herom, at det er korrekt, at han var cc på denne korrespondance, men at han på dette tidspunkt var i gang med at skifte stilling internt i Ecolog. Han skiftede stilling den 1. juni 2023 og var derfor ikke indblandet i sagen på dette tidspunkt. Han ved at der var direkte kontakt mellem Ecolog og Maersk Logistics, men han ved ikke, om det samme var tilfældet med First Marine. Han husker ikke at have læst Casper Melchiors mailsignatur. Han kommenterede ikke på teksten eller gjorde indsigelse imod den og har ikke før set en sådan standardtekst anvendt i en mail.

Seid Jusufi blev foreholdt bilag benævnt "Forsikringsanmeldelse certifikat 199354 – Container no. 17". Seid Jusufi forklarede herom, at han ikke ved, om denne skrivelse blev videresendt til Maersk Logistics. Han var ikke involveret i projektet på dette tidspunkt.

Thomas Vang Jensen, Chief Underwriting Officer hos Tokio Marine, har forklaret bl.a., at han er uddannet speditør og har 30 års erfaring i transportforsikringsbranchen. Han er i dag ansat hos First Marine, der er forsikringsagent/coverholder for Tokio Marine. Terminologien coverholder anvendes normalt, når forsikringsagenten har videre beføjelser end sædvanligt i forhold til tegning af risici og skadebehandling. First Marine tegner vareforsikringer på vegne af Tokio Marine. Som forsikringsagent har First Marine fuldmagt til at indtegne de risici i forsikringerne, som efter deres vurdering er favorable og passer ind i risikoappetitten. De har fuldmagt til at kunne skrive under for Tokio Marine. De er dog også underlagt visse begrænsninger i forhold til indgåelse af aftaler med kunder, herunder f.eks. i forhold til visse undtagne landområder, maksimalsum og forsikringsbetingelser.

Der findes standardbetingelser på det forsikringsmarked, som First Marine opererer på. De engelske Cargo Clauses er almindelige standardbetingelser, hvortil der sommetider tillægges War Clauses og Strike Clauses. Når der er tale om kunder på det danske marked, findes der danske betingelser, der dog dækningsmæssigt ikke adskiller sig særlig meget fra de engelske standarder. I denne sag er der tegnet forsikring på sædvanlige vilkår. First Marine har til en vis grænse fuldmagt til at udstede forsikringer på vilkår, der adskiller sig fra standardvilkårene eller udvider disse vilkår. Dette sker altid kun efter forudgående aftale, og bliver altid præciseret i policen. Såfremt der skal forsikres på vilkår, der ikke er inden for standardvilkårene, vil First Marine skulle indhente forudgående accept fra Tokio Marines hovedkontor i Paris. Det er usædvanligt og vanskeligt at udvide standardvilkårene, og det er særdeles sjældent, at han har set det ske. Der afviges kun i forhold til anerkendte markedsstandarder, og First Marine har ikke mandat til at opfinde deres egne betingelser ved indtegnelse på Tokio Marines vegne.

Der er en række lande, som er standardundtaget fra hans autorisation til at tegne forsikringer. Dette kan være særligt farlige eller sanktionerede områder. Hvis First Marine skal tegne forsikringer til et krigshærget område, vil dette kræve en accept fra Tokio Marine. Forsikringsaftalen i denne sag skulle gælde til Mali, der på tegningstidspunktet var et land, som First Marine gerne måtte tegne forsikringer til uden forudgående accept fra Tokio Marine. I dette tilfælde opstod der en konflikt efter tegningen af forsikringen. På det tidspunkt, hvor forsikringen blev tegnet, var han ikke klar over, at der var uroligheder i området. Såfremt der skulle tegnes en forsikring, der dækkede mere vidtgående end en standard "all risk" forsikring, ville dette kræve tilladelse fra Tokio Marine.

First Marine fik ikke i dette tilfælde besked fra Tokio Marine om, at der skulle aftales noget specifikt, som afviger fra standardbetingelserne.

"Full risk" forsikring er ikke et begreb, der anvendes i branchen. Han har ikke hørt om "full risk" forsikring som et fast defineret begreb i forsikringsbranchen. Han kan ikke udelukke, at han har hørt det gennem tiden fra kunder, der ikke er bekendt med begreberne i branchen. Det fremgår af forsikringscertifikaterne, at der er tale om en "all risk" forsikring. Dette er netop for at gøre det klart for kunderne, hvilken forsikring der er tale om.

Speditørerne forsikrer varer på vegne af speditørens kunder. Der er altså tale om forsikring i tredjemands interesse. Speditørerne sælger forsikringen som et tillæg til deres hovedydelse. På den måde kan man sige, at speditørerne er accessoriske forsikringsformidlere, når de sælger forsikringsproduktet.

First Marines samarbejde med Maersk Logistics bestod i et løst tilknytningsforhold på samme måde som samarbejdet med andre speditører, der ønsker at købe forsikringer til kunder. Der var mange forskellige projekter med Maersk Logistics, hvor policer, rater og vilkår var forskellige. First Marine havde ikke en rammeaftale med Maersk Logistics, og samarbejdet varierede fra gang til gang. Der har været mange aftaler med Maersk Logistics gennem tiden, og udover forsikringerne til Ecolog, har First Marine tegnet forsikringer for Maersk Logistics til leverancer til mange andre steder i verden. Konditionerne har ifølge aftalerne typisk været på almindelige standardvilkår. I en forsikring til et område som Mali ville præmien være omkring 0,25 % for tørlast og omkring 0,3 % til køle-/frysevarer. I denne sag var præmien 0,25 %.

Thomas Vang Jensen blev foreholdt bilag benævnt "Mailkorrespondance om forsikringsbegæring (Santos–Gao)" af 19. januar 2023. Thomas Vang Jensen forklarede herom, at dette var den sædvanlige fremgangsmåde på dette tidspunkt i forløbet. I starten af et sådant forløb ville hans svar være mere detaljeret. Der var her ikke tale om den første forsendelse til Ecolog til det pågældende område. Forsikringscertifikatet var vedhæftet hans mail. Der var mange forsendelser, og derfor skulle det gå hurtigt med korrespondancen. First Marine har aldrig været direkte i kontakt med Ecolog. Korrespondancen har altid været gennem Maersk Logistics. Han anser det som meget sandsynligt, at der har været en telefonsamtale mellem ham og Maersk Logistics forud for denne mailkorrespondance. Det er sandsynligt, at de nærmere forsikringsbetingelser blev drøftet telefonisk.

De betingelser, der her er anvendt, er de samme betingelser, som First Marine anvendte i adskillige andre sager med Maersk Logistics. Efter hans opfattelse var der derfor en fælles forståelse mellem Maersk Logistics og ham, at de almindelige standardbetingelser skulle gælde for forsikringen. Det er sjældent, at

kunderne ønsker en krigsforsikring for landtransport, og landkrigsforsikring uden for Europa er meget usædvanligt. Han mener, at der eksisterer en standardklausul, der dækker krigsrisiko på landtransport uden for EU i det engelske marked. En sådan klausul findes formentlig ikke i det danske marked. Dette er en yderst usædvanlig klausul, som han aldrig har anvendt.

Maersk Logistics fremgår ikke af forsikringscertifikaterne og er efter hans opfattelse ikke medforsikret. Ecolog er den forsikrede part og kan nærmere anses som en speditør end en sælger af varer. Maersk Logistics anmodede om, at Ecolog blev anført som "insured party" på certifikaterne. Det var hans opfattelse, at Maersk Logistics vidste, hvad de talte om.

Thomas Vang Jensen blev foreholdt bilag benævnt "Korrespondance omkring udtagelse af forsikringerne" af 14. december 2022. Thomas Vang Jensen forklarede herom, at han ikke deltog i forhandlingerne mellem Maersk Logistics og Ecolog. Han husker ikke telefonsamtalen, der er nævnt i mailen, men han har haft mange telefoniske drøftelser med Casper Melchior. Han husker ikke den konkrete samtale, men meget tyder på, at det var en samtale med First Marine. Han var ikke bekendt med, at udtrykket "full risk" blev anvendt om forsikringerne. Han husker ikke, at dette blev drøftet specifikt. I så fald ville han have forklaret parterne, at det kaldes en "all risk" forsikring. Mailkorrespondancen i dette bilag har han først set i forbindelse med denne sag. På tidspunktet for mailkorrespondancen havde der ikke været en drøftelse mellem First Marine og Maersk Logistics angående sikkerheden i den omhandlede region i Afrika. Han havde ikke fået oplysninger fra Tokio Marine om, at Mali var et område, der skulle tillægges særlig opmærksomhed. Tokio Marine har en liste over sådanne landområder, og Mali var på dette tidspunkt ikke på denne liste. Mali er heller ikke på denne liste i dag.

Thomas Vang Jensen blev foreholdt bilag benævnt "Certifikat 199354 vedr. container no. 17". Thomas Vang Jensen forklarede herom, at forsikringscertifikaterne er dokumentation for, at der er tegnet forsikring på en bestemt sum, en bestemt risiko og bestemte betingelser. De giver ligeledes kunden mulighed for at se, hvem First Marine repræsenterer, så der eventuelt kan rejses en sag direkte hos Tokio Marine. Såfremt der ikke er en rammeaftale, vil certifikatet være policen. Det fremgår af certifikatet, at bl.a. ICC og IWC er de aftalte forsikringsbetingelser.

Det fremgår altså tydeligt, hvilke betingelser, der er aftalt. Der er dækning for de mest sandsynlige risici såsom tyveri og pirateri. Der er tale om standardvilkår, og en afvigelse fra disse vil kræve, at de nærmere betingelser skrives direkte ind i certifikatet i det tomme felt ovenfor vilkårene under formuleringen "26.000 plastic bags". Når feltet i dette tilfælde er tomt, er det udtryk for, at der ikke er aftalt yderligere vilkår. Såfremt forsikringen skulle dække mere end "all

risk", skulle det fremgå af feltet. Det forhold, at "place of discharge" ikke er udfyldt, og at "final destitation" er angivet som Mali, indebærer, at der er dækning efter ICC hele vejen til Gao, men hvad der derudover er dækket, afhænger af, hvad der fremgår af de konkrete klausulsæt, herunder IWC(C). IWC-dækningen ophører ved losning fra skibet, da det fremgår af standardbetingelserne for IWC, at denne kun dækker søtransport. Efter hans opfattelse dækker IWC alene hændelser, der sker til søs. Det er absolut ikke hans opfattelse, at der er tegnet forsikring til landkrig.

Det afgørende for First Marine er "final destination". "Place of discharge" tilføjes i hovedreglen kun til certifikaterne, hvis der er en særlig anledning til det. Årsagen hertil er, at der meget ofte ændres i sådanne transporters rute undervejs. Ved ikke at angive place of discharge, undgår man at skulle korrigere dokumenterne flere gange i løbet af transporten. First Marine tillægger ikke "place of discharge" stor betydning.

Thomas Vang Jensen blev foreholdt bilag benævnt "Korrespondance i forbindelse med forsikringsbegæring" af 30. maj 2023. Thomas Vang Jensen forklarede herom, at incoterm DAP-vilkår indebærer, at risikoen bæres af den forsikrede part, og at der ønskes en forsikring fra dør til dør. Ecolog er i dette tilfælde den part, der har interessen i at forsikre. På en DAP er der ikke forsikringspligt. Det er ikke beskrevet, hvilke betingelser forsikringen ønskes indgået på. Han mener, at der her er indgået en forsikring på DAP-vilkår, og at der er udstedt et forsikringscertifikat, som afspejler risikoen. De oprindelige forsikringsbegæringer var mere detaljerede, og det var ikke nævnt, at området var en konfliktzone. Her har man valgt at opdele vareværdien og transportværdien.

Prisen var 0,25 %. Han vil gætte på, at årsagen til, at prisen fremgår som 0,3 % af forsikringscertifikatet, enten er en misforståelse eller at Maersk Logistics opnår en lille fortjeneste, hvilket ikke er ualmindeligt.

Casper Melchior, Solutions Manager hos Maersk Logistics, har forklaret bl.a., at han er uddannet i speditionsbranchen og har været ansat i Maersk Logistics siden 2011. Han varetager blandt andet dialogen med forskellige kunder, og står for at udvikle løsninger til kunderne, herunder til Ecolog. Hans primære arbejdsområder omfatter Afrika og Mellemøsten samt nødhjælp og militærsektoren.

Casper Melchior blev foreholdt bilag benævnt "Korrespondance omkring udtagelse af forsikringerne" af 14. december 2022. Casper Melchior forklarede herom, at han mødtes med Ecolog i starten af 2022 i København, hvor dialogen om et samarbejde begyndte. I december 2022 rejste han til Nordmakedonien til et møde med Ecolog. Maersk Logistics havde på dette tidspunkt tidligere udført transporter for Ecolog. Ecolog ønskede nu hjælp til levering af køle- og tørvarer

til Gao i Mali. På dette tidspunkt havde de arbejdet i længere tid på en løsning, og mailkorrespondancen var en forlængelse af samarbejdet med opdaterede priser. Det fremgår direkte af mailen, hvad der er inkluderet og ekskluderet i deres service, og prisen tager højde for dette. Nogle punkter, der fremgår som ekskluderet, kan være nødvendige for kunden at tilkøbe. FN har forskellige undtagelsesaftaler for moms og told, og derfor inkluderer Maersk Logistics ikke punkter, der omfatter dette. Udover denne mail var der ikke andre skriftlige aftaler. Han kan ikke direkte konkludere, at Ecolog accepterede tilbuddet i mailen, men han mener, at Ecolog begyndte at booke forsendelser på baggrund af mailen.

Med formuleringen "General SOP" menes den daglige dialog mellem Ecolog og Maersk Logistics, herunder forventningsafstemning i forhold til levering af dokumenter. Processen foregik som beskrevet i mailen. Den signatur, der fremgår af hans mails i korrespondancen, anvender han i alle sine mails. Det er et krav fra ledelsen, at signaturen fremgår i al kommunikation til kunderne. Det er hans opfattelse, at Maersk Logistics leverede ydelser på baggrund af NSAB 2015. Han har ikke modtaget kommentarer om eller indvendinger mod dette fra Ecolog.

Han kan ikke afvise, at de på mødet i Nordmakedonien drøftede forsikringsmuligheder. Forsikring fremgår som ekskluderet i mailkorrespondancen, fordi han ikke havde en løsning herfor på dette tidspunkt. Han var i dialog om mulig forsikring hos Tokio Marine, og han havde telefonisk kontakt med Thomas Vang Jensen. De drøftede situationen, vareværdier og Ecologs behov for at finde frem til, hvad der kunne tilbydes Ecolog. Han husker ikke, om han drøftede sikkerhedssituationen i området med Thomas Vang Jensen. Han ved, at der i området i det nordlige Niger på det tidspunkt var behov for eskorte til lastbiler pga. risiko for terror og tyveri. Der var desuden en risiko for spirituskørsel. Han henviste i mailen til "the general security level" på grund af tidligere oplevelser med angreb på konvojer på denne strækning, og ikke som følge af en generel sikkerhedssituation i landet. Han mener, at han har nævnt de særlige risici, som han kendte til, for Thomas Vang Jensen.

R-Logistics var underleverandør til Maersk Logistics og stod for lastningen af lastbilerne samt transporten efter lastning frem til destinationen i Gao. Der var dermed tale om dør-til-dør dækning for Ecolog, som hermed fik transport hele vejen til Gao. Efter hans opfattelse skulle forsikringen dække hele den konfliktramte zone i det nordlige Niger, således at hele ruten til Gao var dækket. På daværende tidspunkt var det hans opfattelse, at krigsrisici også var inkluderet i forsikringen. Han mener, at spørgsmålet om forsikring faldt på plads omkring den 14. eller 15. januar 2023. Det var den forsikring, som han havde drøftet med Thomas Vang Jensen. Han husker ikke hvorfor der gik omkring 14 dage før for-

sikringen kom på plads. På dette tidspunkt var der ikke drøftelser med Ecolog om de nærmere betingelser for forsikringen. Dette har der været korrespondance med Ecolog om efterfølgende. Det var ikke hans opfattelse, at Ecolog ønskede at forhandle forsikringsbetingelserne nærmere. Prisen på 0,3 % var aftalt med Thomas Vang Jensen fra First Marine. Der var på dette tidspunkt ikke drøftelser om specifikt forsikring for krigsrisiko.

Casper Melchior blev foreholdt bilag benævnt "Mailkorrespondance om ændring/omfang af forsikringssum" af 23. januar 2023. Casper Melchior forklarede herom, at det er korrekt, at certifikatet på side 177 i ekstrakten var indsat direkte i mailen. Ecolog fremkom ikke med bemærkninger eller indsigelser til forsikringscertifikaterne, hvori der henvises til ICC og IWC.

Casper Melchior blev foreholdt bilag benævnt "Mailkorrespondance Ecolog–Maersk/R-Logistic vedr. shipment". Casper Melchior forklarede herom, at han ikke husker at have set denne mail.

Casper Melchior blev foreholdt bilag benævnt "Mailkorrespondance Maersk–R-Logistic–Ecolog om Niger-situationen" af 8. august 2023. Casper Melchior forklarede herom, at han på dette tidspunkt ønskede fuld klarhed over containerne, herunder hvor de befandt sig og hvad planen og tidslinjen for de enkelte containere var. Maersk Logistics' rolle var her at præsentere den tilgængelige information for Ecolog og afvente Ecologs instruks.

Casper Melchior blev foreholdt bilag benævnt "Mailkorrespondance Maersk–Ecolog om Cotonou–Bamako" af 18. september 2023. Casper Melchior forklarede herom, at Ecolog på dette tidspunkt anmodede Maersk Logistics om at undersøge mulighederne for at fragte containerne til andre lokationer. Ecolog efterspurgte specifikt en mulighed for at fragte containerne til Bamako. Maersk Logistics fremlagde i denne mail et forslag til, hvordan dette kunne gennemføres. På dette tidspunkt oplyste Ecolog ikke, at de ville gøre et krav gældende mod Maersk Logistics. I forhold til udgifterne mener han, at det for en kølecontainer ville koste omkring 150 euro pr. dag og for en tørcontainer omkring 50 euro pr. dag. Herudover var der udgifter til elektricitet mv.

Casper Melchior blev foreholdt bilag benævnt "Forsikringsanmeldelse certifikat 199354 – Container no. 17". Casper Melchior forklarede herom, at han ikke har hørt eller modtaget noget vedrørende disse skrivelser.

Casper Melchior blev foreholdt bilag benævnt "Maersk notifikation" af 12. januar 2024. Casper Melchior forklarede herom, at dette brev er sendt fra ham til Ecolog. Med formuleringen "previous communication" henvises der til de mails, der er fremlagt tidligere under sagen. På dette tidspunkt havde Maersk Logistics erkendt, at der ikke kunne ske levering til Gao. Maersk Logistics til-

bød dog at hjælpe med at flytte containerne. Maersk Logistics var blevet forespurgt hjælp til destruktion af containerne, hvorfor de også tilbød dette i mailen. Prisen for reeksport afhang af, hvortil godset skulle fragtes, og hvor det ankom fra. Han mener, at prisen for kølevarer ville være omkring 3.-5.000 euro og at prisen for tørvarer ville være omkring 2.-3.000 euro.

Casper Melchior blev foreholdt bilag benævnt "Brev fra Tokio Marines advokat til Ecolog". Casper Melchior forklarede herom, at han ikke ved, om Maersk Logistics blev informeret om, at Ecolog fik afvist dækning af First Marine. Han fik på et tidspunkt oplyst, at Ecolog havde udfordringer med at få dækning. Maersk Logistics blev ikke informeret om, at Ecolog forbeholdt sig rettigheder eller ønskede at fremsætte et krav imod Maersk Logistics.

Casper Melchior blev foreholdt bilag benævnt "E-mailkorrespondance vedr. destruktionen af gods". Casper Melchior forklarede herom, at formuleringen "the potential lawsuit" henviser til en anden sag end den aktuelle. Beløbet 147.102,05 euro henviser til regninger, der er betalt. Maersk Logistics indgik en ordning med Ecolog, men gav ikke Ecolog rabat. Han mener, at Maersk Logistics endte med af egen lomme at betale ca. 3.-4.000 euro.

Casper Melchior blev foreholdt bilag benævnt "Certifikat 199354 vedr. container no. 17". Casper Melchior forklarede herom, at han ikke kendte til ICC og IWC forud for modtagelsen af disse certifikater. Da han fik tilsendt certifikaterne, var det som en videresendt mail, og han læste dem ikke grundigt igennem. Ecolog har ikke specifikt oplyst, at de ønskede dækning for krigsrisiko eller terrorisme. Det var hans opfattelse, at forsikringen indebar dækning ift. terrorisme. Begrebet "full risk" forsikring mener han i dette tilfælde indebærer, at alle risici ved levering til Gao er dækket. Han kender ikke til begrebet "all risk" forsikring.

Parternes synspunkter

Ecolog har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med sit påstandsdokument. I et supplement til påstandsdokumentet har Ecolog sammenfattet sine anbringender som følger:

> "…
>
> **1. OVERSIGT OVER ANBRINGENDER OVER FOR TOKIO MARINE**
>
> 1. Ecolog gør overordnet gældende, at Ecolog har lidt et dækningsberettiget tab under de hos Tokio Marine tegnede forsikringer, og at Tokio Marine er forpligtet til at udbetale forsikringssummen.

2. Ecolog har den fornødne forsikringsrådighed over det omhandlede gods. I henhold til rammeaftalen med UN påtog Ecolog sig som "Contractor" den fulde kontraktuelle risiko for godsets fremkomst til Mali på DAP-vilkår og var kontraktuelt forpligtet til at tegne og vedligeholde en "all risks"-forsikring. Denne varetægts- og ansvarsforpligtelse begrunder en selvstændig forsikringsmæssig interesse, uafhængigt af ejendomsretten til godset. Enhver med økonomisk interesse i det forsikrede gods' bevarelse har den fornødne forsikringsmæssige interesse, jf. hertil princippet i forsikringsaftalelovens § 35 og §§ 54, stk. 1, og 56, stk. 1.

Den i rammeaftalen indsatte loss payee-klausul regulerer alene, til hvem forsikringserstatningen i sidste ende skal udbetales, og er uden betydning for Ecologs rettigheder som forsikringstager til at anmelde krav og håndhæve policen.

3. Der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed. Militærkuppet i Niger den 26. juli 2023 udgør en "insurrection" omfattet af IWC, pkt. 1.1, og den efterfølgende tilbageholdelse af godset – herunder som følge af ECOWAS' suspension af al handel med Niger – udgør "restraint or detainment" omfattet af IWC, pkt. 1.2. De to bestemmelser udgør ikke kumulative betingelser, og såvel opgøret som tilbageholdelse er hver for sig selvstændigt dækningsberettigede forsikringsbegivenheder. Tokio Marines indsigelse om, at der ikke foreligger en dækningsberettiget skade, fordi der ikke er dokumenteret fysisk skade på godset, beror på en fejlfortolkning af forsikringen, idet oprøret og den deraf følgende tilbageholdelse forsikringsretligt kan sidestilles med et fysisk tab.

4. Ecolog har lidt et konstruktivt totaltab (CTL), jf. ICC(A), pkt. 13. CTL er ikke en selvstændig forsikringsbegivenhed, men en opgørelsesmetode, der finder anvendelse, når en dækningsberettiget begivenhed har medført, at det forsikrede gods med rimelig grund må anses for opgivet, enten fordi det faktiske totaltab fremstår uundgåeligt, eller fordi omkostningerne til genvinding og videretransport ville overstige godsets værdi. Hændelsesforløbet skal ses om en samlet kausalkæde, hvor forsikringsbegivenheden – oprøret og tilbageholdelse – medførte, at transporten til Mali blev umulig, og hvor godset som direkte konsekvens heraf med rette blev anset for opgivet.

5. Forsikringsdækningen omfatter landtransporten til Gao i Mali. Forsikringscertifikaterne er tegnet til dækning af en specifik transport med navngivet slutleveringssted i Gao, Mali – en indlandsstat uden adgang til havet. Tokio Marine var ved forsikringens tegning udtrykkeligt oplyst om transporternes karkterisktika, herunder at slutleveringsstedet var Gao. Tokio Marine har modtaget præmie beregnet på grundlag af den fulde transport, herunder landtransportstrækningen. Begrebet "final port or place of discharge" i IWC, pkt. 5.1.2, må i lyset af aftalen og den konkrete risiko fortolkes som den i certifikaterne navngivne slutdestination. Cotonou var med Tokio Marines fulde viden alene en transithavn, og en fortolkning, hvorefter krigsrisikodækningen ophørte dér, ville gøre forsikringen illusorisk for den farligste del af rejsen. Krigsundtagelserne i ICC(A), pkt. 6.1 og 6.2, er uden relevans, idet Ecolog netop har tegnet og betalt for en særskilt tillægsdækning i form af IWC, hvis udtrykkeligt formål er at dække de samme risici, som ICC(A) undtager – hvilket Tokio Marine også selv har anerkendt. Den subsidiært påberåbte undtagelse i IWC, pkt. 3.7 om "frustration of the voyage or adventure" finder ikke anvendelse, idet Ecologs krav ikke er baseret på, at rejsen som sådan er opgivet, men på tab af det forsikrede gods som en direkte konsekvens af dækkede krigsrisici.

6. Ecolog har opfyldt sin tabsbegrænsningspligt, jf. ICC(A), pkt. 16, og IWC, pkt. 1. Da det stod klart, at transporten var umulig, og der samtidig påløb betydelige løbende omkostninger, foretog Ecolog en forsvarlig vurdering af mulighederne for reeksport og lokalt salg, men konstaterede, at dette var urentabelt. Destruktionen af godset var den eneste kommercielt forsvarlige disposition. Bevisbyrden for, at tabsbegrænsningspligten er tilsidesat, påhviler Tokio Marine, og denne bevisbyrde er ikke løftet. Ecolog har i fornødent omfang dokumenteret destruktionen af godset ved de fremlagte destruktionsrapporter og destruktionscertifikater. Uanset Tokio Marines snævre fortolkning af forsikringsvilkårene var visse containere fortsat ombord på søgående skib, da militærkuppet fandt sted, hvorfor Tokio Marine under alle omstændigheder ikke for disse containere kan påberåbe sig, at IWC udelukkende dækker i perioder, hvor godset er lastet.

2. OVERSIGT OVER ANBRINGENDER OVER FOR MAERSK LOGISTICS

7. Ecolog gør over for Maersk Logistics overordnet gældende, at såfremt retten finder, at Ecolog ikke er dækket af forsikringen hos Tokio Marine, skyldes dette Maersk Logistics' misligholdelse som

forsikringsformidler, og at Maersk Logistics er erstatningsansvarlig for det tab, Ecolog derved har lidt.

8. Maersk har ageret som forsikringsformidler og har derved påtaget sig et professionelt rådgiveransvar over for Ecolog. Maersk Logistics har aktivt rådgivet om, indhentet tilbud på og formidlet forsikringsdækningen og har derved påtager sig e professionelt ansvar for, at dækningen svarer til den risiko og det dækningsomfang, som Ecolog med rimelighed kunne forvente. Det skærper ansvaret, at Maersk Logistics ikke er registreret som forsikringsmægler eller forsikringsformidler i henhold til lov om forsikringsformidling; den manglende registrering kan ikke tjene til at fritage Maersk Logistics for det ansvar, Maersk Logistics har påtaget sig.

9. Hvis forsikringen ikke dækker landtransporten, udgør dette den misligholdelse fra Maersk Logistics' side. Maersk Logistics var fuldt bekendt med, at opgaven var at sikre en "full risk" dør-til-dør dækning til Gao i Mali, og at den primære forsikringsudfordring netop var den risikofyldte landtransportstrækning. En krigsrisikodækning, der alene gælder søtransporten, er i realiteten værdiløs for den aftalte transport til en indlandsstat. Maersk Logistics har enten grundlæggende misligholdt den dækning, Maersk Logistics selv har formidlet, eller bevidst formidlet en utilstrækkelig dækning. Begge situationer er ansvarspådragende og udgør væsentlig misligholdelse af Maersk Logistics' rådgiver- og formidlingsforpligtelser, der som følge af den kvalificerede afvigelser fra den forventelige professionelle standard må betegnes som groft uagtsom.

10. NSAB 2015 er ikke aftalt mellem Ecolog og Maersk Logistics og finder ikke anvendelse. Maersk Logistics har ikke fremlagt nogen transportaftale, der dokumenterer en vedtagelse af NSAB 2015, og der består intet direkte kontraktsforhold mellem Ecolog og Maersk Logistics, som kan bære en inkorporation heraf. Maersk Logistics kan under alle omstændigheder ikke påberåbe sig ansvarsfraskrivelser eller ansvarsbegrænsninger, idet Maersk Logistics har handlet groft uagtsomt. Efter almindelige obligationsretlige princippet – og efter NSAB 2015, § 6, stk. 2, i det omfang betingelserne overhovedet finder anvendelse – kan en ansvarsfraskrivelse
ikke gøres gældende for tab forvoldt ed grov uagtsomhed.

11. Ecolog har reklameret rettidigt. Ecolog førte allerede i juli og august 2023 korrespondancen med Maersk A/S om de relevante forhold, og Ecolog indgav skriftlige forsikringsanmeldelser den 11. januar 2024, kort efter at det stod klart, at transporten ikke kunne gen-

nemføres. Ecologs krav er heller ikke forældet. Hverken den almindelige 3-årige forældelsesfrist eller den 1-årige frist i NSAB 2015, § 28, er overskredet, idet tabet tidligst kunne konstateres efter den 12. januar 2024, og stævningen blev indgivet den 4. november 2024. Bevisbyrden for, at forældelsesfristen er udløbet, påhviler Maersk Logistics, og denne bevisbyrde er ikke løftet. Den subsidiære påberåbte 9-månedersfrist i Maersk Logistics' standardbetingelser er ikke vedtager og finder ikke anvendelse.

…"

Ecolog har derudover yderligere redegjort for sine synspunkter i påstandsdokumentet og de i øvrigt indgivne processkrifter.

Tokio Marine har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med sit påstandsdokument. I påstandsdokumentet har Tokio Marine sammenfattet sine anbringender som følger:

"…

D. ANBRINGENDER

D.1 OVERSIGT OVER ANBRINGENDER

D.1.1 ECOLOG - OVERORDNET OM FORSIKRINGERNE

8. Tokio Marine har tegnet vareforsikringer på sædvanlige, markedsmæssige vilkår. Vilkårene er ikke fraveget, og der er derfor ikke tegnet forsikring ud over dækningen i disse vilkår.

D.1.2 DÆKNING UNDER ICC(A)

9. Der er ikke dækning under ICC(A) betingelserne, fordi årsagen til Ecologs tab ikke er en skade som defineret i forsikringen. Herunder er der ikke ført bevis for konstruktivt totaltab, og dette er under alle omstændigheder ikke en skade i sig selv.

10. Hvis der er tale om en skade, er der ikke dækning under ICC(A), fordi skaden da skyldes et statskup, dvs. en handling undtaget fra dækningen i ICC(A), der ikke dækker krig og urolig- heder.

D.1.3 DÆKNING UNDER IWC

11. Der er ikke dækning under IWC betingelserne, fordi de krigshandlinger og uroligheder, der påstås at være årsag til Ecologs tab, er

krigshandlinger på land. IWC dækker ikke skade som følge af krigshandlinger og uroligheder på land, eller fordi rejsen er blevet umulig ("frustrated").

12. Det ændrer ikke herpå, at visse af containerne befandt sig på et skib, da statskuppet fandt sted.

D.1.4 FORSIKRINGSCERTIFIKATERNE ÆNDRER IKKE PÅ, AT DER IKKE ER DÆKNING

Forsikringscertifikaterne ændrer ikke på dækningen under de markedsmæssige standardvilkår, ICC(A) og IWC. Det forhold, at certifikaterne benævner en endelig destination indenlands i Mali, betyder ikke, at alle dækninger under vareforsikringen er udstrakt geografisk hertil.

D.1.5 DÆKNING PÅ ANDET GRUNDLAG

Det gøres gældende, at der ikke er forsikringsdækning på andet grundlag. Herunder gøres det gældende, at der ikke er indgået aftale om udvidelse af dækningen ud over de markedsmæssige standardbetingelser.

D.1.6 HOVEDANBRINGENDER OVERFOR MAERSK LOGISTICS

I det omfang, Maersk Logistics anses at have indgået aftale om udvidet dækning i forhold til ovenstående og vareforsikringen tilpligtes at dække sådan udvidet dækning, gøres det gældende, at Maersk Logistics skal friholde Tokio Marine.

I det omfang godset måtte anses for skadet og disse skader er dækningsberettigede under vareforsikringens standardvilkår, gøres det gældende, at Maersk Logistics er kontraherende transportør og ifalder transportansvar herfor overfor Tokio Marine som vareforsikrer, der udøver regres.

Kravet er da ikke forældet, og reklamation er ikke nødvendig."

…"

Tokio Marine har derudover yderligere redegjort for sine synspunkter i påstandsdokumentet og de i øvrigt indgivne processkrifter.

Under hovedforhandlingen har Tokio Marine præciseret, at det ikke af Tokio Marine gøres gældende, at Ecolog mangler forsikringsrådighed.

Maersk Logistics har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med sit påstandsdokument. I et supplement til påstandsdokumentet har Ecolog sammenfattet sine anbringender som følger:

> "…
>
> Anbringende over for Ecolog
> Det gøres gældende, at Maersk Logistics og Ecolog indgik en aftale om logistik- og transportydelser der finder anvendelser i denne sag.
>
> Det gøres gældende, at aftalen om transport- og logistikydelser, som Maersk Logistics og Ecolog indgik, var underlagt NSAB 2015 samt Maersk Logistics' standardbetingelser. Herunder da der var henvist direkte til disse sæt standard bestemmelser i Casper Melchiors e-mail signatur med link direkte til teksten i bestemmelsen.
>
> Det bestrides helt overordnet, at Maersk Logistics har påtaget sig at formidle forsikring til Ecolog, som anført af Ecolog. Dette anbringende ses ikke at være understøttet af sagens bilag eller i øvrigt.
>
> Principalt gøres det gældende, at Maersk Logistics ikke har påtaget sig at bistå Ecolog med at tegne en bestemt forsikringsdækning for transport af Ecologs gods. Subsidiært hertil gøres det gældende, for det tilfælde at retten skulle finde, at Maersk Logistics har påtaget sig at bistå Ecolog med at tegne en bestemt forsikringsdækning for transport af Ecologs gods, at Maersk Logistics har opfyldt sine forpligtelser under parternes transportog logistikaftale i denne forbindelse.
>
> Det gøres gældende, at Ecologs påståede krav mod Maersk er bortfaldet grundet manglende reklamation, og/eller da kravet er forældet, jf. NSAB 2015 § 27 og 28. Subsidiært hertil gøres det gældende, at kravet er bortfaldet grundet manglende reklamation og/eller da kravet er forældet, jf. pkt. 47 i Maersks standardbetingelser.
>
> Det bestrides, at Maersk Logistics har misligholdt transport- og logistikaftalen med Ecolog, samt at Ecolog skulle have andet grundlag for at gøre erstatningskrav gældende mod Maersk Logistics i denne sag. Hvis retten mod forventning måtte finde, at Ecolog kan gøre et erstatningskrav gældende mod Maersk Logistics, så gøres det principalt gældende, at
>
> Maersk Logistics ikke kan holdes ansvarlig i tilfælde af manglende forsikringsdækning.

Anbringender over for Tokio Marine
Med hensyn til Tokio Marines første anbringende om friholdelse gøres det gældende, at Maersk ikke bistod Tokio Marine med at tegne fragtforsikringspolicerne for godstransporterne i denne sag. Det var First Marine, som bistod Tokio Marine i denne henseende. Det gøres derfor gældende, at Tokio Marine ikke har noget grundlag, hverken i eller uden for kontrakt, for at holde Maersk ansvarlig i denne henseende.

Med hensyn til Tokio Marines andet anbringende om regres gør Maersk Logistics gældende, at Ecologs og Tokio Marines påståede krav opstod 60 dage efter at godset blev modtaget til transport, subsidiært 60 dage efter det tidspunkt hvor godset burde være kommet frem, jf. NSAB 2015 § 20(A).

Herefter gør Maersk Logistics principalt gældende, at kravet ikke kan gøres gældende mod Maersk Logistics, da det fremstår som ubestridt i sagen, at godset fandtes i behold og kunne udleveres indenfor rimelig tid, jf. NSAB 2015, § 20(A).

Subsidiært gøres det gældende, at Maersk Logistics har fraskrevet sig ansvar for det påståede tab. I medfør af Maersk Logistics' standardbetingelser har Maersk Logistics ret til at afbryde transporten og overlade godset til kunden i tilfælde af krig.

Mere subsidiært gøres det gældende, at der ikke er reklameret rettidigt for disse krav, som derfor er bortfaldet, jf. pkt. 47 i Maersk Logistics' standardbetingelser og/eller NSAB2015 § 27.

Mere subsidiært gøres det gældende, at Tokio Marines påståede krav er bortfaldet grundet forældelse. Forældelsesfristen begyndte at løbe, da grundlaget for de påståede krav under NSAB 2015 § 20(A) kunne konstateres, hvilket var i perioden fra september til november 2023 eller inden da.

Det gøres følgelig gældende, at den 1-årige forældelsesfrist i NSAB 2015 § 28 ikke er overholdt i sagen, hvorfor de formodede påståede krav er bortfaldet grundet forældelse. Subsidiært hertil gøres det gældende, at forældelsesfristen på ni måneder, jf. pkt. 47 i Maersks standardbetingelser, ikke er overholdt, og at de påståede krav derfor er bortfaldet grundet forældelse.

> Det bestrides, at Maersk Logistics skulle have forsømt sine forpligtelser eller kan ifalde ansvar for det tab, som Tokio Marine måtte blive pålagt at dække overfor Ecolog. Allerede i september 2023, altså kort tid efter statskuppet i Niger den 26. juli 2023, indledte Maersk Logistics en dialog med Ecolog med henblik på at finde alternative løsninger for det strandede gods.
>
> For det tilfælde, at retten skulle finde, at Maersk Logistics er ansvarlig for Tokio Marines krav, så gøres det gældende, at Maersk Logistics kan påberåbe sig bestemmelserne om ansvarsbegrænsning i standardbetingelserne pkt. 40(d) til det beløb, der blev betalt for transportopgaven; subsidiært bestemmelserne om ansvarsbegrænsning i NSAB2015.
>
> …"

Maersk Logistics har derudover yderligere redegjort for sine synspunkter i påstandsdokumentet og de i øvrigt indgivne processkrifter.

Rettens begrundelse og resultat

Sagens baggrund og problemstillinger

Sagen har sin baggrund i, at Ecolog skulle levere 20 containere med fødevarer til FN-missionen MINUSMA (United Nations Multidimensional Integrated Stabilization Mission in Mali). Containerne skulle fra forskellige afsendelseshavne sejles til havnen i Cotonou i Benin og derfra med vejtransport via bl.a. Niger transporteres til deres endelige bestemmelsessted, som var byen Gao i Mali. Søtransporten blev udført af Maersk A/S. Landtransporten skulle udføres af Maersk Logistics.

Transporten blev igennem First Marine som underwriter forsikret hos Tokio Marine. Maersk Logistics havde bistået Ecolog med at finde forsikringsdækning. Som forsikringspolicer fungerede forsikringscertifikater, der for de enkelte containere blev udstedt af First Marine på vegne af Tokio Marine. Af samtlige certifikater fremgår, at krav i henhold til policen skal behandles efter policens vilkår, som omfatter bl.a. Institute Cargo Clauses (A), "ICC(A)", og Institute War Clauses (Cargo), "IWC(C)".

Den 26. juli 2023 fandt et statskup sted i Niger. Det Vestafrikanske Økonomiske Fællesskab (ECOWAS), som bl.a. landene Benin og Togo er medlemmer af, traf som reaktion på kuppet ved resolution af 30. juli 2023 beslutning om at suspendere al handel med Niger og lukke grænserne til landet. Af resolutionen fremgår, at kuppet i Niger havde indebåret, at medlemmer af militæret havde søgt at fjerne landets siddende præsident og tilbageholdt ham.

De 20 i sagen omhandlede containere nåede aldrig frem til Gao. Fødevarerne i containerne, som da var strandet i Benin, Togo og Niger, endte ifølge Ecolog med at blive destrueret. Ecolog gør i denne sag gældende, at destruktionen skete på grund af, at der ikke var udsigt til at færdiggøre transporten af containerne til Gao, og fordi destruktion var den økonomisk forsvarlige handlemåde, henset til, at det drejede sig om fødevarer, og de omkostninger til demurrage m.v., der påløb.

Tokio Marine er derfor ifølge Ecolog forpligtet til at erstatte et tab svarende til værdien af fødevarerne, og såfremt Ecolog ikke kan få medhold i dette, skal det være Maersk Logistics, der har bistået Ecolog ved indtegningen af forsikringerne, som skal dække Ecologs tab.

Ecologs krav over for Tokio Marine

Policerne

Ifølge policerne, dvs. de forsikringscertifikater, som First Marine udstedte til Ecolog, har Ecolog på almindelige markedsmæssige vilkår tegnet forsikring på bl.a. ICC(A)- og IWC(C)-vilkår. Policerne selv indeholder ingen holdepunkter for, at der skulle være aftalt en dækning, som rækker videre end dækningen ifølge de anførte standardklausulsæt.

Efter den fremlagte korrespondance forud for indtegning af forsikringen og de afgivne forklaringer må det lægges til grund, at Ecolog i forbindelse med indtegningen af forsikringerne ikke satte sig nærmere ind i deres konkrete dækningsomfang, og at der fra Ecologs side ikke over for Tokio Marine eller Maersk Logistics blev stillet spørgsmål til eller rejst indsigelser imod de i policerne nævnte standardklausulsæt, herunder ICC(A) og IWC(C). Det kan heller ikke lægges til grund, at Ecolog konkret anmodede om en mere vidtgående dækning, som rakte ud over dækningen ifølge standardklausulsættene.

Henset til disse omstændigheder, og efter en samlet vurdering af oplysningerne om indtegningsforløbet, er der ikke grundlag for at udvide forsikringsdækningen til at række længere end ifølge de aftalte standardklausulsæt.

På baggrund af de anførte omstændigheder kan det ikke føre til en anden vurdering på dette punkt, at det mellem Ecolog og FN var aftalt, at containerne skulle leveres i henhold til DAP (INCOTERMS 2010), hvilket Maersk Logistics i sine begæringer om at udstede forsikring over for Tokio Marine også henviste til, og at Ecolog over for Maersk Logistics, som bistod ved indtegningen af forsikringen, understregede, at det var vigtigt for Ecolog, at der var forsikringsdækning på hele ruten, herunder navnlig under den særligt risikofyldte landtransport indlands i Afrika. Det kan heller ikke føre til en anden vurdering, at

det efter Casper Melchiors forklaring kan lægges til grund, at Tokio Marine må have været bekendt med, at der var særlige risici forbundet med landtransporten i Afrika.

Retten bemærker herved, at forsikringsaftalen er indgået mellem professionelle parter, og at Ecolog under sagen har anført at være specialiseret i leverancer til verdens brændpunkter og have leveret til flere FN-missioner i kriseområder.

Navnlig på baggrund af sidstnævnte forhold kan det således heller ikke føre til en anden vurdering, at korrespondancen op til indtegningen af forsikringen og Casper Melchiors forklaring kan efterlade det indtryk, at man heller ikke hos Maersk Logistics var nærmere bekendt med dækningsomfanget efter de policer, Ecolog indtegnede.

Om Ecolog er berettiget til erstatning, skal således afgøres efter policernes indhold, herunder navnlig standardklausulsættene, og ikke en udvidet fortolkning af disse.

Den påberåbte forsikringsbegivenhed

Ecolog har gjort gældende, at der er indtrådt selvstændige dækningsberettigede forsikringsbegivenheder ved henholdsvis militærkuppet i Niger den 26. juli 2023, som udgør et oprør (”insurrection”) omfattet af IWC(C), pkt. 1.1, og den efterfølgende tilbageholdelse af godset som følge af bl.a. ECOWAS' suspension af al handel med Niger i henhold til resolution af 30. juli 2023, som udgør tilbageholdelse (”restraint or detainment”) omfattet af IWC(C), pkt. 1.2.

Med hensyn til opgørelsen af tabet har Ecolog gjort gældende at have lidt et konstruktivt totaltab, som omhandlet i ICC(A) pkt. 13, og anført, at hændelsesforløbet skal ses om en samlet kausalkæde, hvor forsikringsbegivenheden i form af oprøret og tilbageholdelsen medførte, at transporten til Mali blev umulig, og hvor godset som direkte konsekvens heraf med rette blev opgivet og destrueret. Under hovedforhandlingen har Ecolog præciseret, at forsikringspolicerne efter Ecologs opfattelse i relevant omfang må kunne fortolkes samlet på tværs af klausulsæt, således at bestemmelsen om konstruktivt totaltab i ICC(A) pkt. 13 kan anvendes ved opgørelsen af et krav, som rejses i henhold til oprørsdækningen ifølge IWC(C) pkt. 1.1 og 1.2.

Ecologs anbringender må herefter forstås sådan, at der er rejst et krav om dækning efter IWC(C), idet opgørelsen af kravet efter IWC(C) efter Ecologs opfattelse dog bør kunne ske efter bestemmelsen om konstruktivt totaltab i ICC(A) pkt. 13. Samtidigt må Ecologs anbringender forstås sådan, at der ikke er rejst et krav om dækning efter ICC(A), der da også i pkt. 6.1 og 6.2 undtager krav som dem, Ecolog har fremsat i denne sag.

Med hensyn til forståelsen af policerne er retten enig med Tokio Marine i, at krav om dækning, som rejses i henhold til de i sagen omhandlede policer, skal vurderes individuelt efter de enkelte klausulsæt, som er anført i policen. Dette følger dels af almindelige danske grundsætninger om aftalefortolkning, idet ordlyden af klausulsættene ICC(A) og IWC(C) konsekvent omtaler dækning efter den pågældende forsikring ("This insurance"). Endvidere er klausulsættene opbygget som fuldstændige og sammenhængende forsikringsbetingelser i deres egen ret med angivelse af dækningsomfang, undtagelser til dækning og opgørelse af krav m.v.

Det andet væsentlige fortolkningsmoment, som peger i retning af, at bedømmelse skal ske efter klausulsættene enkeltvis, er deres ophav i det londonske forsikringsmarked, som må indgå ved deres fortolkning, jf. herved eksempelvis Østre Landsrets dom af 4. maj 2018 optrykt i FED2018.04. De oplysninger, der foreligger om klausulsættene ICC(A) og IWC(C)s tilblivelseshistorie og sædvanlige forståelse i engelsk ret peger således også i retning af, at krav skal vurderes enkeltvis efter de respektive klausulsæt.

Spørgsmålet er herefter, om der ved de af Ecolog påberåbte omstændigheder foreligger en efter IWC(C) dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

Dækning efter IWC(C)

Ifølge pkt. 1.1 og 1.2 dækker IWC(C) tab af eller skade på forsikringsgenstanden, som er forårsaget af oprør og tilbageholdelse af forsikringsgenstanden som følge heraf. Retten finder efter navnlig oplysningerne om kuppet og ECOWAS-resolutionen, at der herved var tale om hændelser, som er omfattet af IWC(C) pkt. 1.1 og 1.2. Ved kuppet var der tale om oprør ("insurrection") i IWC(C)-forstand. Ved de forhindringer, der måtte forventes som følge af resolutionens pkt. 10., k., nr. 1 og 3, og som ifølge resolution skyldtes kuppet, var der tale om tilbageholdelse i IWC(C)-forstand eller en situation som i al væsentlighed må sidestilles hermed ("restraint or detainment").

Varigheden af forsikringsdækningen efter klausulsættet IWC(C) er ifølge dettes pkt. 5.1.1 og 5.1.2 begrænset til perioden fra det tidspunkt, hvor forsikringsgenstanden er lastet ombord på et søgående fartøj, til det tidspunkt, hvor der sker losning fra det søgående fartøj i bestemmelseshavnen eller på bestemmelsesstedet, eller til udløbet af en frist på 15 dage regnet fra midnat den dag, hvor fartøjet ankommer til bestemmelseshavnen eller på bestemmelsesstedet, alt efter hvilket af disse to tidspunkter der indtræder først. De hændelser, som forsikringstager påberåber sig som forsikringsbegivenhed, skal således være indtrådt i denne periode for at være dækningsberettiget efter dette klausulsæt.

Efter sagens oplysninger om containernes ankomst til havnen i Cotonou i Benin og sammenfatningen heraf i Ecologs hjælpebilag 2 lægger retten til grund, at 15 af de 20 containere, som sagen handler om, blev losset i perioden mellem den 30. december 2022 og den 23. juli 2023. Det drejer sig her om containerne HASU1493248, TRHU1145374, MRKU7115730, MNBU4004395, MNBU0432137, TLLU1175904, TCKU1572059, TCLU1432157, HASU1543708, MRKU9972178, TCKU3231154, TEMU4796268, SUDU7686632, BEAU6363150 og PONU1777562. Disse containere blev således losset før både kuppet i Niger den 26. juli 2023 og ECOWAS' resolution den 30. juli 2023. Fra afsluttet losning i havnen i Cotonou var disse containere således efter IWC(C) pkt. 5.1.1 og 5.1.2 ikke længere omfattet af dækningen efter dette klausulsæt, herunder oprørsdækningen efter pkt. 1.1 og 1.2.

5 containere ankom til Cotonou senere. Disse blev henholdsvis afskibet fra Kochi i Indien den 19. juni 2023 og losset i Cotonou den 10. august 2023 (MRKU9730765), afskibet fra Piræus i Grækenland den 10. juli 2023 og losset i Cotonou den 22. august 2023 (SUDU7439653, MSKU7724493 og HASU1273449) og afskibet fra Haikou i Kina den 30. juni 2023 og losset i Cotonou den 31. august 2023 (MNBU3208603). Disse 5 containere befandt sig således ombord på oceangående fartøjer og var hverken ankommet eller losset i bestemmelseshavnen Cotonou, da kuppet fandt sted og ECOWAS-resolutionen blev udstedt.

Dækning efter IWC(C) ydes imidlertid ikke automatisk som følge af sådanne hændelser. Ifølge klausulsættets pkt. 1 dækkes tab af eller skade på forsikringsgenstanden som følge heraf ("loss of or damage to the subject-matter insured").

Fødevarerne i de 5 nævnte containere blev ikke beskadiget eller tabt på grund af pludselige udefrakommende hændelser, men destrueret efter Ecologs instruktion. Dette skete efter, at containerne var blevet losset i Cotonou.

Retten skal derfor tage stilling til, om der er en sådan årsagsforbindelse mellem kuppet og ECOWAS-resolutionen og det senere tab af fødevarerne ved destruktion, at det er tilstrækkeligt til at udløse dækning, at kuppet og vedtagelsen af resolutionen indtraf, før de nævnte 5 containere blev losset i Cotonou.

Ved denne vurdering lægger retten vægt på følgende forhold:

Forud for destruktion gik mailkorrespondance af 8. og 9. august 2023 mellem Ecolog, Maersk Logistics og Maersk Logistics' samarbejdspartner på stedet i Afrika, R-LOGISTIC BENIN S.A., som omhandlede den konkrete status for transporten. I mailkorrespondancen rejstes bl.a. det spørgsmål, om det kunne gøre en forskel med hensyn til forhindringerne som følge af resolutionen, at der var tale om humanitære forsendelser ("humanitarian shipments"). Den 18. september 2023 skrev Maersks Logistics endvidere til Ecolog angående bl.a. over-

vejelser om re-eksport fra Benin via Abidjan i Elfenbenskysten med henblik på levering til Bamako i Mali. Først i et brev af 12. januar 2024 til Ecolog meddelte Maersk Logistics Ecolog, at Maersk Logistics så sig ude af stand til at gennemføre transporten af containerne frem til Gao i Mali, idet grænserne til Niger fortsat var lukket. Retten lægger efter bevisførelsen til grund, at Ecolog traf beslutningen om destruktion i umiddelbar tidsmæssig tilknytning til sidstnævnte underretning fra Maersk Logistics.

Efter de fremlagte destruktionsrapporter vedrørende indholdet af de nævnte 5 containere lægger retten endvidere til grund, at destruktionen af fødevarerne heri først skete knap et år til knap halvandet år efter kuppet og ECOWAS-resolutionen. Herved bemærker retten, at destruktionsrapporterne vedrørende de 5 nævnte containere er fremlagt på fransk uden ledsagende oversættelse, og at Tokio Marine på baggrund heraf har bestridt, at Ecologs bemærkninger om, hvad der fremgår af protokollerne, uden videre kan lægges til grund. Tokio Marine har imidlertid ikke nedlagt påstand om, at destruktionsrapporterne skal udgå af sagen, og retten finder det ubetænkeligt efter indholdet af rapporterne, sammenholdt med sagens oplysninger i øvrigt, at lægge til grund, at der i maj måned 2024 i Benin skete destruktion af indholdet af containeren MNBU3208603 (frossen fisk), og at der i december måned 2024 i Benin skete destruktion af indholdet af containerne MRKU9730765 (sort te og pickle) og SUDU7439653, MSKU7724493 og HASU1273449 (juice).

På baggrund af disse forhold og den tid, der gik fra kuppet og resolutionen til beslutningen om destruktion og sluttelig effektueringen heraf, finder retten, at der ikke er en sådan årsagsmæssig sammenhæng mellem kuppet og ECOWAS-resolutionen og undergangen af fødevarerne ved destruktion, at en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed kan anses for at være indtruffet inden de 5 nævnte containere var losset i Cotonou.

Retten finder herefter ikke anledning til at tage stilling til de øvrige spørgsmål vedrørende dækning efter IWC(C), som er rejst under sagen, herunder spørgsmål om, hvorvidt kun oprørshandlinger, som finder sted på landjord, er dækket af IWC(C), hvorvidt et krav efter IWC(C) om erstatning for tab af forsikringsgenstanden over hovedet kan opgøres som konstruktivt totaltab, og hvorvidt destruktionen i givet fald har været rimelig begrundet i manglende udsigt til at kunne gennemføre den sidste del af transporten til Mali og omkostningerne ved fortsat demurrage m.v.

Resultat med hensyn til Ecologs krav over for Tokio Marine

På den anførte baggrund, og da det i øvrigt anførte ikke kan føre til et andet resultat, frifindes Tokio Marine.

Ecologs krav over for Maersk Logistics

Spørgsmålet er herefter, hvorvidt Maersk Logistics ved at bistå Ecolog med at tegne forsikring hos First Marine, har pådraget sig et erstatningsansvar som anført af Ecolog. Ecolog har i den forbindelse gjort gældende, at Maersk Logistics har optrådt som forsikringsformidler/-agent, og er erstatningsansvarlig. Under hovedforhandlingen har Ecolog præciseret, at den almindelige culparegel og et rådgiveransvar udgør ansvarsgrundlaget for Ecologs krav mod Maersk Logistics.

Om forløbet op til indtegningen af forsikringerne hos First Marine lægger retten efter bevisførelsen til grund, at Maersk Logistics efter forespørgsel fra Ecolog bistod Ecolog med indtegning af forsikringer i tilknytning til Maersk Logistics' transportydelse.

Retten lægger endvidere til grund, at Ecolog fik tilsendt forsikringspolicerne, hvoraf henvisningerne til ICC(A) og IWC(C) fremgik, men at Cene Jancievski og Seid Jusufi ikke satte sig nærmere ind i policernes konkrete dækningsomfang ifølge de heri anførte standardklausulsæt.

I hvert fald under disse omstændigheder finder retten, at der ikke foreligger et tilstrækkeligt grundlag for at fastslå, at Maersk Logistics ved at bistå med indtegning af forsikringerne hos First Marine er ifaldet erstatningsansvar som anført af Ecolog.

På den anførte baggrund, og da det i øvrigt anførte ikke kan føre til et andet resultat, frifindes også Maersk Logistics.

Samlet resultat og sagsomkostninger

Resultat

Retten tager på den ovenfor anførte baggrund Tokio Marines og Maersk Logistics' respektive påstande om frifindelse for Ecologs påstande til følge. Som følge heraf har retten ikke anledning til at tage stilling til de sagsøgtes påstande over for hinanden.

Sagsomkostninger

Efter sagens udfald skal Ecolog som sagens tabende part betale fulde sagsomkostninger til Tokio Marine og til Maersk Logistics, jf. retsplejelovens § 312, stk. 1.

Ved den beløbsmæssige fastsættelse lægger retten vægt på sagens værdi, der i stævningen er angivet med 6.901.043,50 kr., og sagens forløb, herunder skriftvekslingens omfang, antallet af forklaringer og varigheden af hovedforhandlingen.

Der lægges endvidere vægt på, at sagen er ført mod to sagsøgte, men at Tokio Marine og Maersk Logistics har været repræsenteret ved hver deres advokat, og at hhv. sagen mod Tokio Marine og sagen mod Maersk Logistics ikke i fuldt omfang har vedrørt de samme faktuelle og retlige problemstillinger.

Endelig er de oplysninger, som er givet i Maersk Logistics' sagsomkostningsindlæg af 17. april 2026, indgået i vurderingen.

Efter en samlet afvejning af de nævnte forhold fastsættes omkostningsbeløbet til dækning af advokatudgift med 200.000 kr., til Tokio Marine og til dækning af advokatudgift samt øvrige udgifter med 200.000 kr. til Maersk Logistics, jf. retsplejelovens § 316.

Det er oplyst, at Maersk Logistics er momsregistreret i Danmark.

Tokio Marine har i påstandsdokumentet oplyst, at selskabet ikke er momsregistreret i Danmark.

Retten har ikke anledning til at fastsætte sagsomkostninger med hensyn til de mellem Tokio Marine og Maersk Logistics nedlagte påstande, jf. herved princippet i Højesterets dom optrykt i UfR 2017.1866.

THI KENDES FOR RET:

Tokio Marine Europe S.A. frifindes.

Maersk Logistics & Services Denmark A/S frifindes.

Ecolog FZE skal til Tokio Marine Europe S.A. betale sagsomkostninger med 250.000 kr. inklusive moms.

Ecolog FZE skal til Maersk Logistics & Services Denmark A/S betale sagsomkostninger med 200.000 kr. eksklusive moms.

Sagsomkostningerne skal betales inden 14 dage og 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.