SØ- OG HANDELSRETTEN
DOM

afsagt den 16. juni 2026

Sag BS-55850/2025-SHR
If Skadeforsikring, filial af If Skadeförsäkring AB (publ), Sverige
(advokat Natasja Kristiansen)
mod
Ole Larsen Transport A/S
(advokat Jakob Rosing)
(advokat Emil Petri)

og

Sag BS-55852/2025-SHR
Ole Larsen Transport A/S
(advokat Jakob Rosing)
(advokat Emil Petri)
mod
Alm. Brand Forsikring A/S som mandatar for
Lasse Iwersen Transport ApS
(advokat Thomas Garder Bryde Bindseil-Hansen)

Denne afgørelse er truffet af vicepræsident Jette-Marie Sonne og de sagkyndige medlemmer Johnny Holm Jensen og Jørn Johansen.

Sagens baggrund og parternes påstande
Sagen drejer sig om, hvorvidt If Skadeforsikring har et regreskrav mod Ole Larsen Transport i anledning af en transportskade på varer, som tilhører If Skadeforsikrings kunde (Danæg).

If Skadeforsikring har fremsat påstand om, at Ole Larsen Transport skal betale 228.102,36 kr. med tillæg af sædvanlig procesrente fra den 30. juli 2025 til betaling sker.

Påstanden er opgjort sådan:

Kostpris	242.461,87 kr.
Fragt	4.538,53 kr.
Destruktionsafgift og vejeseddel	6.101,96 kr.
Selvrisiko	- 25.000,00 kr.
I alt	228.102,36 kr.

Ole Larsen Transport har over for If Skadeforsikring påstået frifindelse.

Ole Larsen Transport har over for Lasse Iwersen Transport i BS-55852/2025-SHR fremsat påstand om, at denne skal friholde Ole Larsen Transport for ethvert krav, herunder for renter og sagsomkostninger, som Ole Larsen Transport måtte blive tilpligtet at skulle betale til If Skadeforsikring i Sø- og Handelsrettens sag BS-55850/2025-SHR.

Lasse Iwersen Transport har påstået frifindelse.

Oplysningerne i sagen

Sagen handler om, hvorvidt If Skadeforsikring har et regreskrav mod Ole Larsen Transport som følge af skade på æggeprodukter, som tilhører If Skadeforsikrings forsikringstager, Danæg, til hvem If Skadeforsikring har udbetalt erstatning.

Ole Larsen Transport var kontraherende fragtfører. Ole Larsen Transport videretransporterede opgaven fuldt ud til Lasse Iwersen Transport, som var udførende fragtfører.

Transporten blev udført som aftalt i tidsrummet fra lørdag den 10. august, ca. kl. 18.00, til søndag den 11. august 2024, ca. kl. 01.00. Æggeprodukterne blev transporteret fra Danægs anlæg i Christiansfeld til Danægs anlæg i Roskilde.

Der blev for transporten udstedt disse to fragtbreve:

Bilag 1

Tur **732158**

1456017/1

1

Ole Larsen Transport A/S
Dalgårdsvej 7
DK-8220 Brabrand

Telefon: 8747 6040
Mail: booking@olelarsen.dk
Web: www.olelarsen.dk

Fragtbrev

Danæg Products A/S Chr.feld **4706368**

Afsender	Modtager
Danæg Products A/S Chr.feld **Danægvej 3** **DK-6070 Christiansfeld**	**Danæg Products A/S Roskilde** **Maglegårdsvej 13** **DK-4000 Roskilde**

Afs. ref. nr.	Dato før afh.	Fra kl.	Dato for lev.	Inden kl.	Temp.
	10-8-2024	**16:00**	**11-8-2024**	**03:00**	**(+2 / +4 °C) Køl**

Bemærkninger: Rampe 2
Port - tidsgaranteret lev. inden 03:00

Varelinier:

- 9 EU Køl
- 1 Palle Container Ultr Køl

Afsenders pallekvittering	EU	½	1/4						
Leveret hos afsender	0	0	0						
Modtaget hos afsender	0	0	0						

Kommentar: _____ ☐ Ingen personer tilstede

Afsenders underskrift: **Dato:** 10-8-2024 **Kl.:** 18:10

Modtagers pallekvittering	EU	½	1/4						
Leveret hos modtager	0	0	0						
Retur hos modtager	0	0	0						

Kommentar: _____ ☐ Ingen personer tilstede

Modtagers underskrift: **Dato:** 11-8-2024 **Kl.:** 01:08

Alle opgaver udføres i henhold til CMR-loven. All services rendered are subject to the general CMR-conditions. Se i øvrigt www.olelarsen.dk.

Vogn nr:	Trailer nr:	Chauffør:
832 / 832	3516 / 3516	832 Lasse Iwersen

Bilag 2

Ole Larsen

Tur **732158**

1

1456017/2

Ole Larsen Transport A/S
Dalgårdsvej 7
DK-8220 Brabrand

Telefon: 8747 6040
Mail: booking@olelarsen.dk
Web: www.olelarsen.dk

Fragtbrev

Danæg Products A/S Chr.feld **4706378**

Afsender	Modtager
Danæg Products A/S Chr.feld **Danægvej 3** **DK-6070 Christiansfeld**	**Danæg Products A/S Roskilde** **Maglegårdsvej 13** **DK-4000 Roskilde**

Afs. ref. nr.	Dato for afh.	Fra kl.	Dato for lev.	Inden kl.	Temp.
	10-8-2024	**16:00**	**11-8-2024**	**03:00**	**(+2 / +4 °C) Køl**

Bemærkninger: Rampe 1
Rampe 2, inden kl 3

Varelinier:

-	13 EU	Køl

	EU	½	1/4						
Afsenders pallekvittering									
Leveret hos afsender	0	0	0						
Modtaget hos afsender	0	0	0						

Kommentar: _____ ☐ **Ingen personer tilstede**

Afsenders underskrift: **Dato:** 10-8-2024 **Kl.:** 19:16

	EU	½	1/4						
Modtagers pallekvittering									
Leveret hos modtager	0	0	0						
Retur hos modtager	0	0	0						

Kommentar: _____ ☐ **Ingen personer tilstede**

Modtagers underskrift: **Dato:** 11-8-2024 **Kl.:** 00:10

Alle opgaver udføres i henhold til CMR-loven. All services rendered are subject to the general CMR-conditions. Se i øvrigt www.olelarsen.dk.

Vogn nr: 832 / 832	**Trailer nr:** 3516 / 3516	**Chauffør:** 832 Lasse Iwersen

Forud for transporten blev Belfor den 7. august 2024, kl. 9.48, rekvireret i forbindelse med et kemikalieuheld på Danægs fabrik i Roskilde, hvor en reol med svovlsyre og salpetersyre var væltet, hvilket havde medført kraftig røgudvikling.

Det er ubestridt, at Danæg ikke adviserede hverken Ole Larsen Transport eller Lasse Iwersen Transport om kemikalieuheldet. Da Lasse Iwersen Transport ankom til Danægs anlæg i Roskilde søndag den 11. august 2024 omkring midnat, lossede chaufføren de omhandlede 22 paller med æggeprodukter i kølerum 3, hvortil der er to indgange (en fordør og en bagdør).

Den 12. august 2024, kl. 13.03, skrev Ole Larsen Transport følgende til Lasse Iwersen Transport:

> "Hej Lasse,
>
> Jeg kan se at vogn 832 har hentet paller ved Danæg Chr.feld d. 10/8 og leveret d. 11/8 ved Danæg Roskilde.
>
> Danæg melder tilbage at chaufføren har glemt at lukke dørene ind til kølerummet og det er målt til +16 grader, da de melder ind i morges.
>
> Jeg ved ikke endnu hvor stort omfanget af skaden er, men I ville blive holdt ansvarlig for dette."

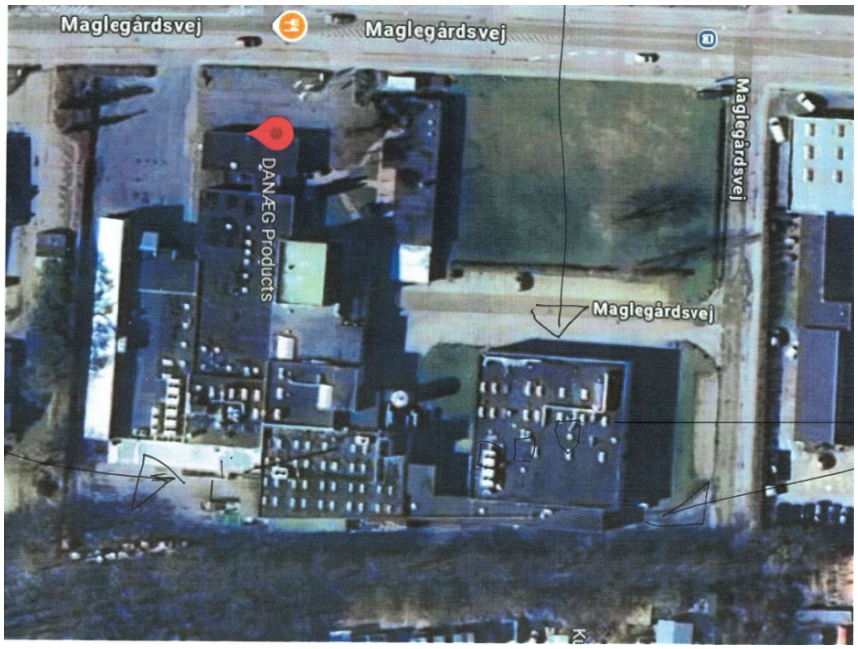
Den 12. august 2024, kl. 13.18, sendte Danæg følgende mail til Ole Larsen Transport:

> "Vender retur med værdien på godset, målt temp nedenfor.
>
> 
>
>
> …"

I en mail af 10. april 2025 fra Lasse Iwersen Transport til Alm. Brand Forsikring fremgår:

> "…
>
> Har vedhæftet billede af Danæg Roskilde med påført Jørgen Klevin.
>
> Da chaufføren ankommer køre han til den normale port først. Da der stod noget foran rampen kunne han ikke bakke til her.
>
> Han køre ud og spørger portvagten, hvor han så kan losse af. Det ved han ikke, men han finder selv en port på modsatte side.
>
> Der er iflg. chaufføren kun kølerum i den bygning, hvor han plejer at bakke til.
>
> Da han forlader pladsen spørger han vagten om han er vidende om noget vedr. det åbne kølerum, hvor der i forvejen står 3 paller vare. Det kan portvagten ikke svare på.
>
> …"

Det, foto der var vedhæftet mailen, viser et luftfoto af Danægs fabrik i Roskilde:



Det fremgår af vejeseddel fra HCS A/S, at der blev indvejet netto 14.840 kg æg til destruktion.

Af mail af 10. juli 2025 fra Ole Larsen Transports repræsentant til Lasse Iwersen Transports repræsentant fremgår:

> "…

Mine klienter fastholder, at Lasse Iwersen Transport er ansvarlig for ethvert tab, som den indtrådte skade måtte påføre dem, eftersom Ole Larsen Transport fuldt ud viderekontraherede transporten til Lasse Iwersen Transport, og fordi skaden skete, mens godset var i Lasse Iwersen Transports varetægt.

Overfor jeres tidligere fremsatte indsigelse om, at Lasse Iwersen Transport ikke kan drages til ansvar for skaden på godset, idet det ikke kan pålægges en chauffør at vurdere, om et kølerum hos modtager er funktionsdygtigt, bemærker jeg, at en transportør er underlagt en almindelig pligt til at drage omsorg for det gods han har i sin varevægt.

Det fremgår af en e-mailkorrespondance mellem Lasse Iwersen Transport og Ole Larsen Transport, at chaufføren bl.a. har forklaret at "*the fridge was not working*". Chaufføren var således klar over, at kølerummet ikke fungerede, men han valgte alligevel at placere kølegodset i form af æg i det pågældende kølerum omkring midnat, velvidende at der ikke var nogen til at tage sig af det før mange timer senere, hvilket klart udgør en tilsidesættelse af omsorgspligten og dermed er ansvarspådragende. Se hertil også punkt 2.2 og 2.3 i stævningsudkastet.

Overfor jeres tidligere fremsatte indsigelse om, at der ikke er bevis for totalskade, og at billedet af temperaturmålingen af æggene, der udviser en temperatur på 9,1 °C, kan stamme hvor som helst fra, bemærker jeg at det fremgår af en e-mailkorrespondance, at billedet er sendt fra Danæg til Ole Larsen Transport den 12. august 2024, hvilket er dagen efter at godset blev leveret. Det er således klart, at temperaturmålingen er af de i sagen omhandlede æg.

Derudover foreligger der også et foto fra den 12. august 2024 af temperaturdisplayet i kølerummet, der udviser em temperatur på over 16 °C. Alm. Brand har ikke bestridt, at godset har været oplagret i det pågældende kølerum i det pågældende tidsrum. Det er endvidere åbenbart, at kølegods i form af fødevarer bliver totalskadet ved at blive udsat for temperaturer på over 16 °C en periode på så mange timer. Se hertil også punkt 1.6, 1.7 og 1.8 i stævningsudkastet.

…"

Der er fremlagt et udateret foto af temperaturdisplayet ved kølerum 3:


KØL 3
Kølerum 5
16.5
Kølerum 3
16.6
JCI 2.3

Forklaringer
Arafat Temür, Søren Hansen, Karina Kleppe-Hansen og Dionise Ceban har afgivet forklaring.

Arafat Temür har forklaret, at han er fabrikschef hos Danæg i Roskilde. Danæg forhandler blandt andet forædlede pasteuriserede æggeprodukter. Danæg har en afdeling i Roskilde og en afdeling i Christiansfeld. Han har været ansat hos Danæg i 28 år.

Helæg ØKO er flydende æg i bag-in-box. Røræg laktosefri er også flydende æg. Disse produkter er klar til videresalg fra Roskilde. De leveres på paller. Laktosefri røræg videretappes i Roskilde.

Han har overblik over, hvad der kommer ind og ud af produkter. Det er normalt, at der leveres produkter om natten. Der leveres også produkter om dagen. Der er næsten døgnbemanding hos Danæg. Alle chaufførerne kan anvende de nøglebokse, der er rundt omkring i bygningerne.

Han ved ikke, om transporten i denne sag er bestilt før eller efter kemikalieuheldet. Det er meget normalt at få leveret disse typer af produkter. Der leveres ca. en gang om ugen.

Foreholdt rids over fabriksområdet og luftfoto har vidnet forklaret, at der på fabrikken i Roskilde på daværende tidspunkt var 4 kølerum i alt. FROST 3 var også et kølerum på daværende tidspunkt. Kølerummene er ikke forbeholdt specifikke varer. Så længe varerne er kølede varer, kan alle kølerummene anvendes. Nøglebrikken gælder til portene, når man kommer udefra. Man behøver ikke nøglebrik til portene ind til selve kølerummene. Ole Larsen Transport har leveret varer til forskellige kølerum – det afhænger af, om der har været plads i kølerummene. De chauffører, som Danæg får til at transportere varerne, er ikke altid bekendt med indretningen af fabrikken i Roskilde. Ole Larsen Transport er Danægs mest typiske samarbejdspartner. De har samarbejdet i 3-4 år.

Han var på arbejde, da kemikalieuheldet fandt sted den 7. august 2024. Han blev ringet op af en kollega, som kunne lugte noget usædvanligt. Han kom ud på parkeringspladsen, hvor han kunne se røg ved ventilationen ved kemikalierummet. Han bad straks kollegaerne om at forlade området og tilkaldte brandvæsenet. Hele fabrikken blev lukket ned, fordi de ikke kendte omfanget. Fabrikken var lukket ned i 3-5 dage. Da der var blevet udtaget prøver, var fabrikken kun lukket ned der, hvor uheldet skete. Han kan ikke svare på, om man den 10. august 2024 om aftenen var kommet godt igennem oprydningsarbejdet.

Han ved ikke, om Ole Larsen Transport fik besked om nedlukningen.

Hvis et kølerum er i drift, og temperaturen falder, vil der gå en alarm.

Nogle dage efter nedlukningen så der forfærdeligt ud i området. Skadeservice og brandvæsen havde spulet og sprøjtet m.v. Kemikalieuheldet skete i kemikalierummet. Han kom ind i kemikalierummet efter nogle dage. Udenfor lå der gamle varer hulter til bulter, og porten var åben. Både porten til bygningen og porten til kølerummet stod åben. Blæseren i kølerummet var slukket.

Han var højst sandsynligt på arbejde den 10. august 2024. Han kom på arbejde søndag den 11. august 2024. Han skulle møde ind planlagt. Det var en normal arbejdsdag. Det er sædvanligt, at han er på arbejde om søndagen. Han gik hen til kølerummet og opdagede varerne. Dørene til kølerummet var åbne på begge sider. Han kontaktede direktøren og forklarede ham problemet og tog herefter fat i skadeservice. Der var andre fra Danæg til stede. Der var masser af folk.

Det er ham, der har målt temperaturen og taget fotoet i mailen af 12. august 2024, kl. 13.18. Her ses æggeprodukterne i kølerum 3. Fotoet er taget den 11. august 2024 om formiddagen. Han foretog flere målinger fra forskellige sider af pallerne og på alle pallerne. Alle målingerne viste mellem 8,5 og 10 grader. Han tog flere fotos, men der blev kun sendt et foto for at illustrere temperaturen. Det samme gjaldt jo også for de resterende varer.

Fotoet i bilag 10 har han også taget. Det er taget fra port 2 formentlig den 11. august 2024. Produkterne tilhører nok skadeservice. Han husker ikke, om skadeservice også arbejdede i weekenden.

Fotos i bilag 11 har han formentlig også taget den 11. august 2024. Det er taget fra rampe 3, som er tættest på kølerum 3, hvor varerne blev sat. Han tog fotoet som dokumentation, da han så de leverede varer i kølerummet, fordi noget var galt.

Fotoet i bilag 12 har han også taget den 11. august 2024. Det viser temperaturen i kølerummet. Der sidder temperaturdisplay på begge sider af kølerummet. De sidder i normal højde. De sidder, så man tydeligt kan se dem.

Fotoet i bilag 13 har han også taget den 11. august 2024. Her ses de varer, der var blevet leveret i kølerum 3, og som han tog temperaturmålinger fra. Kølerummet var ude af drift, fordi skadeservice havde været på stedet og rengøre i forbindelse med kemikalieuheldet. Danæg havde selv slukket kølerummet. Kølerummene ved rampe 1 var ikke påvirket af kemikalieuheldet. Kølerummene ved rampe 2 og 3 var slukket.

Han tog sammen med kvalitetsafdelingen beslutningen om destruktion, fordi æggeprodukter er sundhedsskadelige, når de har været opbevaret under for høj

temperatur. Han ved ikke, hvor varerne blev opbevaret frem til destruktion. Han ved ikke, om varerne kunne bruges til andet end menneskeføde.

Natten mellem den 10. august 2024 og den 11. august 2024 var der en vagt, som Danæg havde hyret, fordi porten var åben. Vagten kørte rundt hver halve time. Danæg gav ikke portvagten besked om, hvilke kølerum der virkede eller ikke virkede.

Søren Hansen har forklaret, at han hos Belfor er chef for beredskab i forbindelse med storskader. Han har været ansat hos Belfor i 5 år.

Han var projektchef på opgaven hos Danæg vedrørende kemikalieuheldet. Belfor blev kaldt ud ca. kl. 7.30-8.00 samme dag, som kemikalieuheldet skete. Belfor blev rekvireret af brandvæsenet.

Da han kom til stedet ca. 1 time senere var både Beredskabsstyrelsen og Kemisk Beredskab indsat. Problemet var, at to forskellige kemikalier var væltet ned af en reol og havde blandet sig sammen. Kemikalieuheld i denne størrelsesorden er sjældne. Belfor blev tilkaldt, fordi Belfor har viden og materiel til at håndtere sådanne uheld.

Skadeservicerapporten fra Belfor er udarbejdet af hans kollega, sandsynligvis den 8. august 2024, for dér er den sendt til forsikringen. Den blev udarbejdet inden for 24 timer, efter Belfor var rekvireret. Der er tale om estimerede tal. Han husker ikke det samlede fakturerede beløb. I det store billede blev opgaven afsluttet den 13. august 2024. De var vist endda færdige 1-2 dage før – den 10. august eller den 11. august 2024. De havde dog nogle ting stående i længere tid. Fase 1 er det, der sker, når Belfor bliver rekvireret af brandvæsenet, som har mulighed for at indsætte skadeservice uanset forsikringsdækning eller ej. Fase 2 er, når sagen overgår til forsikringsselskabet, som skal godkende arbejdet. De overgik til fase 2 dagen efter, hvor der var et møde mellem Belfor, fabrikken og forsikringsselskabet. Belfor havde adgang til lokalerne inden for 5-6 timer. Belfor havde nok 8-10 mand derude alle dage. De arbejdede dag og aften. De arbejdede også i weekenden. Der var driftstab på forsikringen, så de skulle være færdige.

Belfor rekvirerede AREPA. Af AREPA's rapport på side 4 fremgår, at nr. 5, som er tæt på skadestedet, er kontamineret. Dette område drejer sig om området i en skrå linje mellem kølerum og rampe 2. Vedrørende nr. 7, som er kølerum ved skadested, der er kontamineret, vedrører dette kølerummet ved siden af kemikalierummet. Vedrørende nr. 13, som er i gangområdet "byg 3", der er kontamineret, vedrører dette gangarealet, der løber oven over køl 3/frost 3. Han ved ikke, hvorfor der er angivet en grænseværdi på 35 samt en angivelse af kontamineret. Han tror, der skulle have stået "ikke kontamineret".

Det var ikke hele fabrikken, der lukkede ned. Der var produktion i den ene fløj, som ikke var ramt. Det er delen i højre side af luftfotoet, der var ramt. Belfor foretog sig alene noget i det område, der var ramt. Den anden del var stadig i drift, og det var der, Danæg havde deres igangværende kølerum.

Belfors arbejde bestod i, at kemikalierne skulle neutraliseres og bortskaffes. Belfor udførte dette arbejde sammen med Lyngholm, som sugede kemikalierne ud, hvorefter Belfor bortskaffede varerne og det der ellers var ramt samt rengjorde hele området.

På tidspunktet for kemikalieuheldet var der varer i kølerum 3. De fjernede alle varerne. Fabrikken lukkede for alt køl i både kølerum 3 og frostrum 3. Det gjorde man for at sikre sig, at de kunne arbejde derinde. Dette skete senest dagen efter. Bagdørene til kølerummet var lukket, men ud til gangen stod dørene åbne. Madvarerne blev herigennem trukket ud og smidt i en container på rampe 3. Containeren blev sat op dagen efter og stod der lige så længe, de arbejdede derude. Han mener, at de arbejdede på stedet i 4-6 dage.

I forbindelse med kemikalieuheldet lukkede de rampe 2 og 3, fordi der var forurening ved rampe 2, hvorfor der ikke måtte leveres varer dertil. Han gætter på, at de ting, der ses på bilag 10, er fabrikkens ting. Det er ikke noget, der tilhører Belfor.

Han husker ikke, om der var temperaturmåler på forsiden af kølerummet, men der var vistnok på bagsiden.

Da de var færdige og afsluttede opgaven, som var uden for normal arbejdstid, lukkede de af med branddør og minestrimmel ved rampe 2 og den lange gang til rampe 3. Der var ingen adgang, fordi der ikke var noget, der var tændt dernede. Han har med garanti været på fabrikken den 10. august 2024. Hans gæt er, at de afsluttede den 10. august 2024 eller den 11. august 2024. Rampe 2 og rampe 3 var første prioritet, og den var færdig den 10. august 2024. Lokalerne oppe over blev taget efterfølgende.

Den dag, de afsluttede opgaven, fik han en melding fra formanden om, at de var færdige. Han fik tilsendt billeder, hvor alt stod snorlige, og der var opsat minestrimmel osv. De kørte herefter hjem. Den følgende morgen blev han ringet op af fabrikschefen, som sagde, at man ikke kunne levere dette. Der var blandt andet hjulspor på gangarealerne. Han tog derud med det samme med en kollega. Her så de rigtignok hjulspor efter en palleløfter eller en gaffeltruck i området ved rampe 2. De så, at der i kølerum 3 stod varer. Døren til kølerum 3 var ikke lukket – det var derfor han opdagede det. Ellers var han bare gået forbi. Der stod forholdsvis mange paller i kølerum 3.

Han ringede til fabrikschefen og spurgte ham, hvad det var. Fabrikschefen gav udtryk for, at det ikke var noget, der skulle have stået der. Bagdøren til kølerum 3 var lukket, men fordøren var åben. Belfor havde tidligere på aftenen efterladt kølerummets fordør åben, og kølerummet var på det tidspunkt helt tomt. Da han blev ringet op af fabrikschefen, blev der ikke sagt noget om varerne i kølerum 3. Fabrikschefen kontaktede alene Belfor på grund af manglende rengøring på gulvet. Det var vidnet og hans kollega, der gjorde fabrikschefen opmærksom på, at der var varer i kølerum 3. De havde ikke slået køl til aftenen før. Han deltog ikke i det efterfølgende forløb med at få tømt kølerum 3. De foretog ikke noget arbejde på stedet i denne forbindelse, fordi den manglende rengøring ikke var relateret til skaden, og Belfor havde jo gjort, hvad de skulle. Han husker ikke, hvor fyldt kølerummet var, men hans gæt er, at der i hvert fald nok stod 8-10 paller – måske flere. Der var ret mange paller i det venstre område, og de stod der ikke aftenen i forvejen. Han ved ikke, hvornår der blev sat køl til igen i kølerum 3.

Fotoet i bilag 10 er sandsynligvis taget den 11. august 2024 og taget på rampe 2. Der blev ikke her sat advarselsmarkeringer op. Der blev alene sat advarselsmarkering op mellem rampe 2 og rampe 3, og branddøren blev lukket. Man kunne hele tiden komme ind både via ramte 2 og rampe 3. Da de kom til stedet efter at være blevet tilkaldt af fabrikschefen, var strimlen mellem rampe 2 og 3 brudt. Der er en brandskydedør mellem de to ramper.

Bilag 11 er et foto af rampe 3. Her blev der ikke sat advarselsstrimmel op. Der stod en container foran rampe 3, så de bare kunne tippe varer ned i containeren. Containeren stod der, så længe de arbejdede der. Han husker ikke, hvornår den blev afhentet. Man kunne ikke anvende rampe 3, så længe Belfors container stod der.

Han kan ikke huske, hvad der var i kølerummet, som ses på bilag 15, da han kom til stedet. Umiddelbart ser det ikke ud som om, dette foto er taget efter rengøringen, for der ligger en masse på gangen. De havde tømt hele gangarealet. Gulvet her ser meget beskidt ud. Han mener, at billedet må være taget efter den første indsats, hvor de skulle i gang med at tømme første gang, dvs. den 7. – 9. august 2024. Han mener ikke, at dette foto er taget efter dette tidspunkt.

Karina Kleppe-Hansen har forklaret, at hun er drifts- og serviceansvarlig samt kvalitetsansvarlig hos Ole Larsen Transport. Hun varetager blandt andet vareskader. Hun har været inde over denne sag, fra sagen startede. Det er hende, der blandt andre har haft dialogen med Danæg.

Ole Larsen Transport transporterer fødevarer, som er temperaturregulerede, dvs. primært køl og frost. Ole Larsen Transport har mange transporter for Danæg. Danæg er en af Ole Larsen Transports faste kunder gennem mange år. Ole Larsen Transport kører oftest selv varerne, men ind imellem lejer de eksterne vogn-

mænd ind. Disse indlejede vognmænd er både faste vognmænd og ad hoc baserede vognmænd. Lasse Iwersen Transport er en af Ole Larsen Transports faste vognmænd. De brugte ofte Lasse Iwersen Transport i forbindelse med transport til Danæg.

Fragtbrevene i sagen er helt almindelige elektroniske fragtbreve. Danæg sender elektronisk en booking, som dannes i Ole Larsen Transports system. I den forbindelse bliver fragtbrevet dannet. Fragtbrevet dannes samtidig med, at bookingen modtages. Hun husker ikke, hvornår bookingen i denne sag blev foretaget. Chaufføren har adgang til Ole Larsen Transports tour-app, hvor hele den pågældendes tur kan ses, og hvor fragtbrevet fremgår. Man kommunikerer ikke over appen, men derimod telefonisk. Hvis der sker ændringer i transporten, bør Ole Larsen Transport blive adviseret herom. Det har hun oplevet sommetider. Det er ret sædvanligt. Hvis Ole Larsen Transport bliver kontaktet af en kunde, som adviserer om ændringer, så vil fragtbrevet blive rettet til, og der gives besked til chaufføren. Det er dog afhængigt af ændringen, og hvor lang tid i forvejen ændringen sker.

Hvis der sker uforudsete ændringer under en transport, kan chaufføren kontakte Ole Larsen Transport, som er bemandet 24 timer i døgnet. Der er altid en på vagt via opringning til hovednummeret – også om natten. De har før oplevet, at en chauffør har ringet om natten. Dette er relativt sædvanligt. Det gælder både egne chauffører og chauffører hos eksterne vognmænd. Hvis Ole Larsen Transport bliver ringet op om natten, vil den vagthavende vurdere, om godset skal afleveres, eller om det skal tages med retur til en af Ole Larsen Transports terminaler. Beslutningen træffes sammen med chaufføren. Der er nogle af kunderne, der har en vagttelefon, som der kan ringes på.

Vidnet bekendt blev der ikke ringet til Ole Larsen Transports vagttelefon denne nat. Ole Larsen Transport fik ikke hende bekendt nogen henvendelse fra Danæg om, at noget forhindrede leverancen af æg den 10. august – 11. august 2024. Det kunne både være hende eller en af deres disponenter, der kunne have fået en sådan besked. Hun husker ikke, om Ole Larsen Transport har givet Lasse Iwersen Transport eller dennes chauffør besked om leveranceændringer denne nat.

Hun ved ikke, om der har været faste aftaler om, hvilke kølerum der skal anvendes hos Danæg i Roskilde. Dette vil hun ikke nødvendigvis vide, hvis der var en sådan aftale.

Hun ved ikke, om Lasse Iwersen Transport har fået nøglebrikker, da det er en anden afdeling, der administrerer dette.

Hun husker ikke, om hun har haft den korrespondance med Lasse Iwersen Transport, der henvises til i mailen af 10. juli 2025, kl. 9.38, hvori det anføres, at

"Det fremgår af en e-mailkorrespondance mellem Lasse Iwersen Transport og Ole Larsen Transport, at chaufføren bl.a. har forklaret at "the fridge was not working".

Dionise Ceban har forklaret, at han den 10. august – 11. august 2024 kørte en tur for Lasse Iwersen Transport fra Danæg i Christiansfeld til Danæg i Roskilde. Han husker turen. Lasse Iwersen Transport kørte for Ole Larsen Transport. Han kørte efter fragtbrevene fra Christiansfeld. Han kørte med i alt 22 paller som angivet i fragtbrevene. Han kørte efter en app. Det er ham, der har skrevet under på fragtbrevene. Han underskriver fragtbrevene via appen.

Han fik ingen særlige instruktioner om leveringshindringer i Roskilde. Tingene foregik som sædvanligt via appen. Han så, hvor mange paller han skulle levere, og så gjorde han det. Appen har ikke givet udslag undervejs. Der var ikke yderligere oplysninger.

Da han kom til Roskilde, kørte han via Maglegårdsvej og ned forbi rampe 2 og rampe 3, hvor han holdt. Han kørte i den forbindelse forbi et kølerum, hvor der var noget affald. Han bruger altid rampe 3. Han opdagede, at området var lukket. Han har imidlertid en nøgle, så han kunne komme ind. Han så, at kølerum 3 var ledigt, og at der allerede var paller derinde, så han tænkte, at han godt kunne sætte sine paller her. De varer, der stod i kølerum 3 i forvejen, lignede de produkter, han skulle losse. Han gik tilbage til sin parkerede lastbil, hvor portvagten kom ham i møde. Portvagten spurgte, hvad han lavede. Han sagde, at hun skulle læsse varer af. Portvagten sagde, at det kunne han ikke her, men at en anden rampe var ledig. Han blev herefter sendt til rampe 2. Portvagten sagde til ham, at han ikke kunne bruge rampe 3, men at han skulle bruge rampe 2.

Da han kom til rampe 2, åbnede han porten til rampen og kørte alle pallerne til kølerum 3. Det var vigtigt for ham at aflevere i kølerum 3, hvortil han havde kørt de sidste 5-10 leverancer. Da han kørte fra rampe 2 med pallerne mod kølerum 3, oplevede han ingen advarsler, strimler eller andet. Der var fri adgang.

De varer, der stod i kølerum 3, var lignende produkter, som han skulle levere. Det var en anden chauffør, som havde sat de paller af. I andre rum var der arbejder i gang. I kølerum 3 var der ikke arbejder i gang.

Han valgte ikke rampe 1 eller 2, men i stedet rampe 3, fordi han tidligere af kollegaer fra både Ole Larsen Transport og Lasse Iwersen Transport havde fået at vide, at han skulle levere via rampe 3. Han tog omvejen via rampe 2 for at nå frem til kølerum 3, fordi han ikke kunne bruge rampe 3, som var optaget af reparationer, og en stor affaldscontainer stod i vejen. Det var vigtigt for ham at komme frem til kølerum 3. Han talte med portvagten om, hvilket kølerum han skulle benytte, men portvagten sagde, at det vidste han ikke, men han foreslog

rampe 2 for at komme frem til kølerum 3. Han tør ikke med sikkerhed sige, om forslaget om kølerum 3 var portvagtens, eller om det var vidnets egen idé. Han husker, at han talte med portvagten om, hvordan han kom frem til kølerum 3. Han ved ikke, hvor mange kølerum der i alt er på fabrikken. Han kendte kun til to kølerum.

Da han kørte ad rampe 2 og hen imod kølerum 3, var der automatiske sensorstyrede døre, som åbnede sig til siden. Der var ingen advarselsstrimler på døren.

Da han nåede til kølerum 3, stod kølerummet åben. Det undrede ham ikke. Hvis den er åben, var det, fordi den skulle være åben, tænkte han. Det var ikke hans ansvar. Han troede, at hele bygningen var et kølerum. Han kan ikke sige, om der var nogen temperaturforskel mellem lastbilens lastrum og kølerum 3.

Han spurgte portvagten, hvorfor døren til rampe 3 var åben, og han spurgte også til, om der var sket noget. Portvagten sagde, at det vidste han ikke. Han spurgte ikke til kølerummet. Han fik først 3-4 dage senere at vide på rygtebasis, at der var sket et uheld, og at kølerummet var i stykker. Hvis han havde vidst, at kølerummet var i stykker, ville han ikke have placeret sine varer der. Han så ikke nogen temperaturmåler foran kølerummet. Han har ikke lagt mærke til, om døren til kølerummet ved tidligere leverancer var åben eller lukket. Han er ikke sikker på, om han lukkede døren til kølerummet, da han forlod stedet.

Der var ingen mennesker i området. Han mødte ikke nogen. Der var kun en portvagt, som sad i sin bil.

Da han havde læsset varerne af, kørte han. Han kørte ud samme vej, som han kom ind.

Han fik ikke af hverken Ole Larsen Transport eller Lasse Iwersen Transport at vide, at han skulle være opmærksom på noget på fabrikken. Han ville normalt kunne aflæse en sådan besked på fragtbrevene. Hvis der var afspærring, ville han have kontaktet Ole Larsen Transport. Det gjorde han ikke denne nat, fordi han ikke bare kunne ringe kl. 1 om natten. Han gjorde i stedet blot, som han plejede. Han så ikke noget, som gjorde, at han ikke kunne levere varerne som sædvanligt. Alt var, som det plejer at være.

Parternes synspunkter
If Skadeforsikring har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet:

> **2. Anbringender**
>
> Indledende bemærkninger

2.1. Nærværende sag omhandler, hvorvidt If Skadeforsikring har et regreskrav mod Ole Larsen Transport A/S i anledning af en transportskade på varer tilhørende If Skadeforsikrings kunde, Danæg Holding A/S (herefter "Danæg), som If Skadeforsikring har erstattet.

2.2. Ole Larsen Transport A/S havde som kontraherende fragtfører over for Danæg påtaget sig en transport af varer bestående af æggeprodukter (22 paller) fra Christiansfeld til Danægs fabrik i Roskilde den 10.-11. august 2024 i henhold til fragtbreve (ekstraktens side 61-64).

2.3. Ole Larsen Transport A/S viderekontraherede transporten til udførende transportør Lasse Iwersen Transport ApS.

2.4. Faciliteterne på fabrikken i Roskilde kunne tilgås uden tilstedeværelse af personale fra Danæg, da chaufføren kunne tilgå faciliteterne ved hjælp af nøglebrik.

2.5. På leveringstidspunktet var kølerum 3, som oftest blev benyttet i forbindelse med levering af den pågældende type af varer, ude af drift som følge af et kemiudslip på fabrikken i Roskilde.

2.6. Kemiudslippet skete den 7. august 2024, og der blev de efterfølgende dage udført et omfattende oprydnings- og rengøringsarbejde. For kemiudslippets omfang og betydning henvises der til ekstraktens side 59-60, 67-78 og 85-86.

2.7. Det er ubestridt, at Danæg ikke på forhånd havde adviseret den kontraherende transportør om, at kølerum 3 var ude af drift. Det skal imidlertid samtidig bemærkes, at det ikke fremgår af fragtbrevene, at et bestemt kølerum skulle anvendes på stedet.

2.8. Det er If Skadeforsikrings opfattelse, at den udførende transportør på leveringstidspunktet ikke har kunne undgå at bemærke, at store dele af fabrikken, herunder kølerum 3 var lukket ned og ude af drift. På trods heraf placerede chaufføren de 22 paller med æggeprodukter i kølerum 3, selvom der var andre fuldt funktionsdygtige kølerum tilgængelige på fabrikken, og som chaufføren kunne have anvendt.

2.9. Da Danægs personale mødte ind på fabrikken om morgenen den 11. august 2024, kunne det konstateres, at de 22 paller var blevet placeret i et kølerum, som var ude af drift (ekstraktens side 115). Der blev foretaget stikprøver med temperaturmåling af æggeproduktet, som målte 9,1 grader (ekstraktens side 65), hvilket er for højt i forhold til det foreskrevne, hvorfor varerne var at anse for totalskadede og måtte destrueres med tab og omkostninger til følge.

2.10. If Skadeforsikring har erstattet dette krav over for Danæg, hvorfor If Skadeforsikring med nærværende sag retter kravet videre mod Ole Larsen Transport A/S i henhold til princippet i erstatningsansvarslovens § 22.

<u>Ansvar</u>

2.11. Det gøres overordnet gældende, at Ole Larsen Transport A/S er erstatningsansvarlig for den skade, som skete på Danægs varer som følge af chaufførens placering af varerne i kølerum 3, som sammen med andre dele af fabrikken i Roskilde tydeligt var ude af drift den 11. august 2024 efter et større kemiudslip.

2.12. Til støtte herfor gøres det gældende, at Danægs varer var i Ole Larsen Transport A/S' kontraktuelle varetægt, da skaden skete. Det gøres i denne sammenhæng videre gældende, at den skete skade er direkte og udelukkende forårsaget af, at Ole Larsen Transport A/S' udførende transportør valgte at placere Danægs varer i et kølerum, som med al tydelighed ikke var i drift, på trods af, at Danæg havde truffet tydelige, fysiske foranstaltninger til anvisning af, at dette kølerum ikke var i drift.

2.13. Når den udførende transportør alligevel valgte at placere kølevarer i et kølerum, som var ude af drift, er det ansvarspådragende i henhold til en culpavurdering, uanset at Danæg ikke på forhånd havde adviseret den kontraherende transportør herom. Tilsvarende gør sig gældende i relation til CMR-lovens § 24.

2.14. Det bestrides således, at temperaturskaden på æggeproduktet skyldes Danægs forhold.

2.15. I den forbindelse er det afgørende, at det ved ankomsten til køleanlægget var eller burde have været tydeligt for chaufføren, at kølerum 3 var ude af drift, hvorfor et andet kølerum måtte benyttes, hvilket også har været chaufføren frit for, idet der ikke var anført et bestemt kølerum på fragtbrevene (ekstraktens side 61-64).

2.16. Det gøres gældende, at det har formodningen imod sig, at chaufføren ikke bemærkede de varme temperaturforhold i kølerum 3, hvilket både har været muligt at se på forholdene i og omkring kølerummet samt på temperaturmålerne ude foran kølerummene (ekstraktens side 113). Chaufføren havde end ikke lukket døren til kølerummet efter endt losning.

2.17. At kemiudslippet eller forhold omkring dette ikke var nævnt i fragtbrevene, ændrer således ikke på at chaufføren har haft et ansvar forbundet med at sikre, at losningen af æggeproduktet kunne ske uden nærliggende risiko for skade. Skaden kunne have været undgået, hvis chaufføren havde anvendt et af de andre kølerum på fabrikken, som var åbne og frit tilgængelige. Hvorfor chaufføren ikke forholdt sig nærmere hertil, vides ikke, men det kan udledes af ekstraktens side 99, at chaufføren netop undrede sig over forholdene på fabrikken og vedrørende det konkrete kølerum, men på trods heraf undlod at gøre yderligere.

Tab

2.18. Det er ubestridt, at æggeprodukterne blev destrueret efter den 11. august 2025 (ekstraktens side 95). Det er imidlertid bestridt, hvorvidt der skete totalskade af godset.

2.19. Som det fremgår af ekstraktens side 65, blev godsets temperatur målt til 9,1 grader om morgenen den 11. august 2024, da det blev konstateret, at pallerne var blevet sat i kølerum 3 (ekstraktens side 115).

2.20. Det følger af § 25 i BEK nr. 535 af 28/05/2024 om fødevarehygiejne, at det er et krav, at opbevaring og transport af de i bekendtgørelsens bilag 3 nævnte fødevarer maksimalt må ske ved de temperaturer, der er angivet i bilaget ud for de enkelte fødevarer. Det fremgår endvidere, at de i bilaget angivne temperaturer skal overholdes, uanset der i forbindelse med fødevarens mærkning er angivet en højere opbevaringstemperatur.

2.21. Det følger herefter af bilag 3 i bekendtgørelsen (Temperaturbestemmelser, jf. § 25), at industrielt fremstillede æggeprodukter, som skal opbevares på køl, maksimalt må have en temperatur på 4 grader i fremstillingsvirksomheden, ellers 5 grader.

2.22. Da æggeprodukterne havde stået i et kølerum i adskillige timer med en temperaturmåling på over 16 grader (ekstraktens side 113), har varerne ikke opfyldt temperaturkravene i hygiejnebekendtgørelsen ved opbevaringen. Dette støttes også af temperaturmåling foretaget i selve produktet om morgenen den 11. august 2024 (ekstraktens side 65).

2.23. Det gøres på den baggrund gældende, at æggeproduktet ikke har opfyldt temperaturkravene i hygiejnebekendtgørelsen ved opbevaring, hvorfor produktet ikke har været egnet til videresalg/dækningssalg. At det skulle være muligt med de respektive opbevaringstemperaturer samt opbevaring i dampe efter kemiudslip, er forhold, som Ole Larsen Transport A/S bærer bevisbyrden for. Denne bevisbyrde er ikke løftet. Det bemærkes endvidere, at det heller ikke kan udelukkes, at produktet samtidig havde været udsat for røgdampe eller lignende fra kemiudslippet efter opbevaring i kølerum 3.

2.24. Det gøres herefter gældende, at If Skadeforsikring har dokumenteret, at der som følge af placeringen af varerne i kølerum 3 er sket en totalskade af hele sendingen, hvorved Danæg har lidt et tab som følger:

1. Varer, kostpris, jf. Danægs opgørelse (ekstraktens side 107= og underliggende data (ekstraktens side 105): 243.143,33 kr. [beløbet er under hovedforhandlingen ændret til 242.461,87 kr.]

2. Fragt, jf. faktura fra Ole Larsen (ekstraktens side 81-83): 5.445 kr. [beløbet er under hovedforhandlingen ændret til 4.538,53 kr.]

3. Destruktionsudgift, jf. faktura fra JN Spedition Øst A/S (ekstraktens side 95) og vejeseddel fra HCS A/S Transport & Spedition (ekstraktens side 93): 6.101,96 kr.

4. Selvrisiko: - 25.000 kr.

I alt 229.690,29 kr. [beløbet er under hovedforhandlingen ændret til 228.102,36 kr.]

2.25. Ole Larsen Transport A/S er herefter forpligtet til at betale If Skadeforsikring for de afholdte omkostninger forbundet med sagen, idet totalskaden skyldes forhold, som Ole Larsen Transport A/S er ansvarlig for.

Ole Larsen Transport har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet:

1. SAGENS KERNE

1 Nærværende sag handler om, hvorvidt If har et regreskrav mod Ole Larsen Transport som følge af en skade på en ladning æggeprodukter tilhørende Ifs forsikringstager, Danæg Holding A/S ("Danæg"), som skete natten mellem den 10. og 11. august 2024.

2 Ole Larsen Transport var af Danæg antaget til at transportere produkterne mellem to af Danægs egne faciliteter. If har derfor rejst erstatningskrav mod Ole Larsen Transport som kontraherende transportør (sag BS-55850/2025-SHR). Da Ole Larsen Transport fuldt ud havde viderekontraheret transporten af Danægs produkter til den udførende transportør, Lasse Iwersen Transport, har Ole Larsen Transport adciteret Lasse Iwersen Transport med påstand om friholdelse for det af If indtalte krav (sag BS-55852/2025-SHR).

3 Det centrale tvistepunkt i sagen er, hvem der bærer ansvaret for, at de transporterede produkter angiveligt blev totalskadet, fordi de af Lasse Iwersen Transport ved leveringen blev placeret i et kølerum hos Danæg, der var ude af drift.

4 Ole Larsen Transport gør i sagen gældende, at Ole Larsen som kontraherende transportør ikke er ansvarlig for den angiveligt indtrådte totalskade, allerede fordi denne kan tilskrives mangelfulde instrukser fra Danægs side. Endvidere gøres det gældende, at If ikke har ført bevis for, at det erstatningsberettigede tab svarer til det påstævnte beløb.

…

5 Ole Larsen Transports synspunkter uddybes i det følgende.

2. ANBRINGENDER

<u>2.1 Anbringender til støtte for frifindelsespåstanden nedlagt over for If</u>

2.1.1 Den angiveligt indtrådte totalskade kan alene tilskrives Danægs manglende advisering

6 Det gøres gældende, at Danæg som både afsender og modtager af godset burde have adviseret den kontraherende fragtfører om, at visse kølerum, herunder det sædvanlige kølerum, ikke var tilgængelige på leveringsstedet som følge af et kemiudslip. If har bekræftet i stævningen, at Ole Larsen Transport ikke modtog besked herom, jf. stævningens pkt. 1.5 [E16].

7 Danæg forsømte åbenlyst sine forpligtelser over for Ole Larsen Transport ved ikke at informere om de ændrede leveringsforhold i fragtbrevene (bilag 1 og 2 [E61 og E63]) eller på anden vis. Som følge heraf havde Ole Larsen selvsagt heller ikke mulighed for at instruere Lasse Iwersen Transport om, at bestemte kølerum var ude af drift, og at det transporterede gods derfor ikke måtte anbringes heri. Den angiveligt indtrådte totalskade kan derfor under alle omstændigheder ikke tilskrives Ole Larsen Transports ageren.

8 I forlængelse heraf gøres det gældende, at Lasse Iwersen Transport ikke handlede ansvarspådragende i forbindelse med udførelsen af transporten af Danægs produkter den 10.-11. august 2024. Det bestrides således, at den angiveligt opståede totalskade direkte og udelukkende skulle være forårsaget af Lasse Iwersen Transport.

9 If har bl.a. anført, at den udførende transportør handlede ansvarspådragende, fordi chaufføren placerede de transporterede produkter i et kølerum, som Danæg - ifølge If - med fysiske foranstaltninger havde tydeliggjort ikke var i drift. Hertil bemærkes, at dette på ingen måde kan træde i stedet for en klar og entydig instruks fra Danæg om, at det pågældende kølerum ikke måtte anvendes.

10 Såfremt Danæg ønskede, at levering af de transporterede produkter skulle ske i bestemte kølerum, burde Danæg desuden - når man mente, at det ikke var nødvendigt at oplyse herom - have sikret, at de resterende uvirksomme kølerum slet ikke kunne tilgås, særligt henset til, at der var tale om nattransport, hvor der ikke var personale til stede, der kunne vejlede den udførende transportør om, hvor produkterne skulle anbringes.

11 Dertil kommer, at Lasse Iwersen Transport i forbindelse med leveringen af de transporterede produkter udviste den agtpågivenhed, der med rimelighed kan forventes af en udførende transportør under de pågældende forhold. Lasse Iwersen Transport fulgte således efter bedste evne de anvisninger, der var angivet i fragtbrevene, idet chaufføren anvendte rampe 2 ved leveringen (bilag A og B [E99 og E119]). Chaufføren tog endda kontakt til portvagten for at høre, om han vidste, hvor produkterne skulle losses, og om han var vidende om noget vedrørende det kølerum, hvor chaufføren havde leveret de transporterede produkter, hvilket portvagten imidlertid ikke kunne svare på (bilag A [E99]).

12 Sammenholdes dette med, at chaufføren ikke havde modtaget andre instruktioner fra Danæg, må det lægges til grund, at chaufføren handlede helt i overensstemmelse med, hvad der med rimelighed kan forventes af en udførende transportør i en sådan situation.

13 If har anført, at det må have stået chaufføren klart, at det anvendte kølerum ikke var i normal drift, og at det kan undre, at chaufføren ikke valgte at lukke døren til kølerummet efter endt losning, hvis han havde været af den opfattelse, at køleanlægget var tændt. Dette bestrides, idet det bemærkes, at det ikke er chaufførens opgave at føre teknisk kontrol med driftstilstanden i et kølerum eller på anden måde foretage faglige vurderinger af ventilation, drift og temperaturstyring hos modtager. Derudover stod der i forvejen tre paller med varer i kølerummet (bilag A

[E99]), hvilket har givet en indikation af, at kølerummet virkede som normalt.

14 If har også anført, at den angiveligt indtrådte totalskade kunne være undgået, hvis chaufføren havde anvendt et af de andre kølerum på fabrikken. Hertil bemærkes, at chaufføren ikke havde nogen mulighed for at vide eller blive gjort bekendt med, hvilke(t) af de andre kølerum, der var funktionelle og kunne anvendes efter kemiudslippet. Dette tydeliggøres af, at Danæg hverken havde givet Ole Larsen Transport eller Lasse Iwersen Transport instruktioner om, hvilke(t) kølerum de transporterede produkter kunne afleveres i, ligesom Danægs portvagt heller ikke fortalte chaufføren herom, da chaufføren henvendte sig til ham.

15 Sammenfattende kan det dermed lægges til grund, at den angiveligt indtrådte totalskade ikke skyldes Lasse Iwersen Transports ageren. Tværtimod kunne den angiveligt indtrådte totalskade utvivlsomt være undgået, såfremt Danæg forud for transporten havde givet Ole Larsen Transport og/eller Lasse Iwersen Transport en simpel advisering om, at visse kølerum var ude af drift, og at de transporterede produkter derfor kun måtte placeres i specifikt angivne kølerum. Den angiveligt indtrådte totalskade kan således alene tilskrives Danæg og dennes manglende advisering, hvorfor Ole Larsen Transport ikke kan holdes erstatningsansvarlig herfor, jf. også CMR-lovens § 24, stk. 2.

16 Såfremt Sø- og Handelsretten måtte finde, at Ole Larsen Transport er erstatningsansvarlig over for If, gøres det subsidiært gældende, at Danæg har udvist så betydelig egen skyld, at dette under alle omstændigheder skal tillægges erstatningsfortabende eller -reducerende virkning i forhold til If.

Tabet er ikke dokumenteret

17 Det bestrides, at If har dokumenteret, at der er lidt et erstatningsberettiget tab på DKK 229.690,29. [under hovedforhandlingen ændret til 228.102,36 kr.]

18 Det bemærkes, at Danæg som bevis for, at der er sket en totalskade, alene har fremlagt et enkelt billede af en temperaturmåler, som viser 9,1 °C (bilag 3 [E65]). En enkelt stikprøve foretaget i et enkelt produkt udgør ikke tilstrækkelig dokumentation for, at samtlige produkter på de i alt 22 transporterede paller var totalskadet. Den åbenlyse mangel på repræsentative temperaturmålinger må derfor komme If bevismæssigt til skade.

19 Derudover hverken be- eller afkræfter den af If fremlagte dokumentation, hvorvidt det havde været muligt at redde dele af Danægs produkter ved sortering. Det forhold, at temperaturen i et opbevaringsrum på et tidspunkt er målt til over 16 °C (bilag 12 [E113]) er i sig selv ikke bevis for, at samtlige produkter i den transporterede sending var uegnede som fødevarer, og at det var umuligt for Danæg at foretage nogen form for begrænsning af tabet. Det bemærkes i den forbindelse, at der ikke foreligger nogen uvildig sagkyndig erklæring, der dokumenterer, at det var nødvendigt at destruere samtlige de transporterede produkter og hvorfor.

20 På trods af opfordringer herom, har If endvidere ikke dokumenteret, hvorfor sortering/partiel destruktion af produkterne ikke var muligt, herunder hvilke fødevaresikkerhedsvurderinger, der blev foretaget i den forbindelse. Det gøres derfor gældende, at tabsbegrænsningspligten ikke blev iagttaget.

21 Endelig har If anført, at det ikke kan udelukkes, at produkterne har været udsat for røgdampe eller lignende fra kemiudslippet, hvorfor destruktion var nødvendigt. Synspunktet er imidlertid ikke underbygget af nogen form for teknisk dokumentation og kan derfor uden videre afvises som spekulativt.

22 Til støtte for frifindelsespåstanden påberåber Ole Larsen Transport sig desuden samtlige de anbringender, Lasse Iwersen Transport har påberåbt sig over for Ole Larsen Transport.

2.2 Anbringender til støtte for friholdelsespåstanden nedlagt over for Lasse Iwersen Transport

23 Finder Sø- og Handelsretten, at Ole Larsen Transport er erstatningsansvarlig over for If, gøres det overordnet gældende, at Lasse Iwersen Transport skal friholde Ole Larsen Transport for det i sagen indtalte krav, da det er ubestridt, at Ole Larsen Transport fuldt ud havde viderekontraheret den i sagen omhandlende transport til Lasse Iwersen Transport. Såfremt der - som hævdet af If - skete en totalskade på Danægs produkt som følge af transportørens ageren, vil Lasse Iwersen som udførende transportør derfor være ansvarlig herfor.

24 Til støtte for friholdelsespåstanden påberåber Ole Larsen Transport sig desuden samtlige de anbringender, If har fremsat over for Ole Larsen Transport.

Alm. Brand Forsikring har som mandatar for Lasse Iwersen Transport i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet:

KORT RESUMÉ AF SAGEN

Transportopdraget, som adcitant Ole Larsen Transport A/S havde påtaget sig overfor Danæg Holding A/S, blev viderekontraheret i sin helhed til adciterede, Lasse Iwersen Transport ApS.

Lasse Iwersen Transport ApS modtog alene leveringsinstrukser fra Ole Larsen Transport A/S gennem de fragtbreve, der er fremlagt som hovedsagens bilag 1, ekstraktens side 61 og som hovedsagens bilag 2, ekstraktens side 63, og som blev overgivet til Lasse Iwersen Transport ApS af Ole Larsen Transport A/S forud for, eller i forbindelse med, transportaftalens opfyldelse / transportens udførelse.

Fragtbrevene angav, at leveringen – garanteret af Lasse Iwersen Transport ApS - skulle finde sted senest kl. 03.00 den 11. august 2024.

De transporterede æggeprodukter blev afhentet og leveret af Lasse Iwersen Transport ApS på det aftalte leveringssted i overensstemmelse med sædvanlig praksis mellem parterne og i overensstemmelse med instruktionen i fragtbrevene.

Leverancerne blev kontraktmæssigt udført, og æggeprodukterne blev leveret forud for udløbet af den aftalte og garanterede leveringstid; henholdsvis kl. 00.10 og kl. 01.08.

Lasse Iwersen Transport ApS - selskabet og selskabets chauffør, der afleverede æggeprodukterne - *modtog på intet tidspunkt* oplysninger fra Ole Larsen Transport A/S om et kemiudslip hos Danæg Holding A/S, der skulle forhindre leveringen af æggeprodukterne i det normalt / kutymemæssigt anvendte kølerum, eller om øvrige ændringer i leveringsinstruksen og / eller de normalt fulgte leveringsprocedurer.

Der blev heller ikke - til trods for chaufførens henvendelse - givet instrukser herom af leveringsstedets portvagt i forbindelse med leveringen.

Lasse Iwersen Transport ApS og selskabets chauffør agerede derfor fuldt ud i overensstemmelse med de modtagne instrukser fra Ole Larsen Transport A/S og leverede æggeprodukterne i henhold til de på afleveringstidspunktet gældende leveringsprocedurer.

Chaufføren gik endda den "ekstra mil" / ydede den ekstra indsats at køre æggeprodukterne hen til en alternativ leveringsrampe for derfra - med palleløfter - at kunne levere æggeprodukterne i det normalt / kutymemæssigt anvendte kølerum; alt inden udløbet af den garanterede leveringstid, som, hvis overskredet, havde medført Lasse Iwersen Transport ApS' misligholdelse af transportaftalen overfor Ole Larsen Transport A/S.

ANBRINGENDER

1. Intet ansvar

Til støtte for frifindelsespåstanden i denne adcitationssag gør Lasse Iwersen Transport ApS samtlige de anbringender, Ole Larsen Transport A/S har gjort gældende til støtte for sin frifindelsespåstand i hovedsagen, gældende.

Til samtidig støtte for påstanden gøres det yderligere gældende, at de primære årsager til, at de påståede skader på æggeprodukterne kunne opstå, skyldtes Ole Larsen Transport A/S' (og / eller dennes ordregiver, som Ole Larsen Transport A/S *i denne sags sammenhæng* skal identificeres med):

- Manglende oplysning i fragtbrevene til Lasse Iwersen Transport ApS om ændringer i den normale / kutymemæssige procedure for levering af godset.

- Manglende specifik information til Lasse Iwersen Transport ApS om, hvilke ramper og kølerum der ikke kunne anvendes på grund af kemiudslippet.

- Manglende orientering - via portvagten - til Lasse Iwersen Transport ApS' chauffør om uanvendeligheden af bestemte kølerum.

- Manglende effektiv afspærring af kølerummet, hvortil Lasse Iwersen Transport ApS' chauffør leverede æggeprodukterne.

- Manglende advarsler om benyttelse af kølerummet, hvortil Lasse Iwersen Transport ApS' chauffør leverede æggeprodukterne.

Disse mangler var - som skrevet ovenfor - den *direkte årsag* til de påståede skader, og Lasse Iwersen Transport ApS bærer intet ansvar for at have leveret æggeprodukterne i det normalt / kutymemæssigt anvendte kølerum på leveringsstedet, selvom dette – som påstået af sagsøger i hovedsagen – medførte skader på æggeprodukterne, idet det samtidig understreges, at de ekstra anstrengelser chaufføren gjorde sig for at kunne levere de transporterede æggeprodukter på det aftalte / rette sted og på det (garanterede) rette tidspunkt, *ikke* kan tilskrives denne (chaufføren) og dermed Lasse Iwersen Transport ApS som en culpøs adfærd, for hvilken Lasse Iwersen Transport ApS skulle kunne ifalde et erstatningsansvar, når Ole Larsen Transport A/S (og selskabets ordregiver) blot – og helt simpelt - kunne have givet Lasse Iwersen Transport ApS besked om ændringerne i leveringssted og -procedure.

Den absolut nærmeste til at bære risikoen for, at leveringen af æggeprodukterne skete, som den skete, kan alene være Ole Larsen Transport A/S (og / eller dennes ordregiver).

2. Intet dokumenteret krav

I tillæg til det ovenfor under pkt. 1 anførte gør Lasse Iwersen Transport ApS overfor Ole Larsen Transport A/S' friholdelsespåstand gældende, at det krav Ole Larsen Transport A/S søger sig friholdt for, er udokumenteret både i forhold til om / at en skade faktisk er indtrådt og i forhold til den påståede skades omfang.

Hertil bemærkes det særligt, at der ikke er fremlagt besigtigelsesrapport(er) eller anden dokumentation for den påståede skade og / eller for skadeomfanget, ej heller er der ført bevis for, at de destruerede æggeprodukter rent faktisk også var de i sagen omhandlede æggeprodukter.

Der mindes om, at kemikalieudslippet afstedkom en omfattende kassering og - formodet - destruktion af æg- og æggeprodukter.

Billedmaterialet fremlagt som sagens bilag 3, ekstraktens side 65, kunne for Lasse Iwersen Transport ApS' vedkommende lige så vel være billeder taget af de af Danæg Holding A/S' æggeprodukter, der måtte være blevet kasseret og destrueret / skulle destrueres som en konsekvens af kemiudslippet på leveringsstedet.

Rettens begrundelse og resultat

Den juridiske ramme
Det følger af CMR-lovens § 24, stk. 1, at fragtføreren er ansvarlig for bortkomst og beskadigelse af godset, som indtræffer i tiden fra overtagelsen indtil afleveringen (varetægtsperioden).

Det følger desuden af § 24, stk. 2, at fragtføreren dog er fri for ansvar, hvis fragtføreren godtgør, at beskadigelsen skyldes fejl eller forsømmelse fra den berettigedes side, anvisninger fra denne, der ikke er foranlediget af fejl eller forsømmelse fra fragtførerens side, godsets egen beskaffenhed eller forhold, som fragtføreren ikke kunne undgå, og hvis følger han ikke kunne afværge.

Ole Larsen Transport er efter CMR-lovens § 4, ansvarlig for handlinger og undladelser i tjenesten både af personer, der er ansat hos Ole Larsen Transport, eller andre, af hvis bistand Ole Larsen Transport gør brug ved udførelsen af befordringen på samme måde som for sine egne handlinger og undladelser.

Er der indtrådt en skade?
Det er gjort gældende, at det ikke er tilstrækkelig dokumenteret, at æggeprodukterne blev totalskadet.

Ifølge sagens to fragtbreve skulle æggeprodukterne opbevares ved "(+2 / +4 °C) Køl". Ifølge § 25, jf. bilag 3, i bekendtgørelse nr. 535 af 28. maj 2024 om fødevarehygiejne, er der et temperaturkrav ved opbevaring og transport af industrielt fremstillede æggeprodukter på maksimalt +5 grader.

Arafat Temür, som er fabrikschef hos Danæg i Roskilde, har forklaret, at han den 11. august 2024 om formiddagen målte temperaturen på æggeprodukterne, som var losset i kølerum 3. Han foretog flere målinger fra alle pallerne og forskellige steder på pallerne. Alle målingerne viste en produkttemperatur på 8,5 – 10 grader. Han tog et foto, der viser en temperatur på et af æggeprodukterne på 9,1 grader. Dette foto blev sendt i en mail til Ole Larsen Transport den 12. august 2024, kl. 13.18. Desuden tog Arafat Temür den 11. august 2024 et foto af temperaturdisplayet ved kølerum 3, som målte en temperatur på 16,6 grader. Temperaturdisplayet er ifølge Arafat Temürs forklaring placeret i normal højde, så man tydeligt kan se det. Disse oplysninger om rumtemperaturen og temperaturen i æggeprodukterne understøttes af det af Søren Hansen fra Belfor forklarede om, at kølerum 3 havde været slukket siden kemikalieuheldet den 7. august 2024.

Retten finder det herefter godtgjort, at æggeprodukterne var totalskadet som følge af opbevaring ved for høje temperaturer i strid med fragtbrevene og fødevarehygiejnebekendtgørelsens § 25, jf. bilag 3.

Har Danæg tilsidesat sin tabsbegrænsningspligt?
Det er gjort gældende, at If Skadeforsikrings forsikringstager, Danæg, ikke har opfyldt sin tabsbegrænsningspligt.

Indledningsvis bemærkes, at det af indholdet af mailkorrespondancen den 10. juli 2025 mellem Ole Larsen Transport og Alm. Brand som mandatar for Lasse Iwersen Transport, fremgår, at Ole Larsen Transport selv gav udtryk for, at det var "åbenbart, at kølegods i form af fødevarer bliver totalskadet ved at blive udsat for temperaturer på over 16 °C en periode på så mange timer."

Henset til, at æggeprodukterne havde stået uden køl fra losningen søndag den 11. august 2024, ca. kl. 1, og frem til søndag den 11. august 2024 om morgenen, hvor æggeprodukterne havde opnået temperaturer væsentligt over det tilladte for sådanne fødevarer, og da det må antages, at der er tale om letfordærvelige fødevarer, lægger retten til grund, at afsætnings- eller anvendelsesmulighederne for æggeprodukterne har været yderst begrænsede. Det er derfor ikke godtgjort, at Danæg har tilsidesat sin tabsbegrænsningspligt.

Der er ikke rejst tilstrækkelig tvivl om If Skadeforsikrings beløbsmæssige erstatningsopgørelse, hvis poster er understøttet af bilag og på det foreliggende grundlag findes relevante og rimelige. Erstatningsopgørelsen lægges derfor til grund.

Er Ole Larsen Transport / Lasse Iwersen Transport ansvarlig for beskadigelsen af æggeprodukterne?
Indledningsvis kan det efter bevisførelsen lægges til grund, at Danæg ikke gav besked om, at der var ændrede leveringsforhold på Danægs fabrik i Roskilde. Selvom dette forhold i sig selv kan give anledning til kritik, er fragtføreren underlagt et strengt ansvar, hvor det er fragtføreren, der skal godtgøre, at der foreligger en ansvarsfrihedsgrund, jf. CMR-lovens § 24, stk. 1 og 2.

Det kan efter bevisførelsen lægges til grund, at chaufføren lossede pallerne med æggeprodukter i kølerum 3, selvom han burde have indset, at kølerum 3 var ude af drift, idet kølerummets fordør stod åben, og kølerummets temperaturdisplay viste en temperatur langt over det tilladte ifølge det, der var angivet i fragtbrevene om maksimal temperatur. At chaufføren burde have været bekendt med, at kølerummets temperatur var problematisk, understøttes af mailkorrespondancen mellem Ole Larsen Transport og Lasse Iwersen Transport, hvoraf fremgår, at chaufføren angiveligt skulle have udtalt, at "the fridge was not working".

Karina Kleppe-Hansen fra Ole Larsen Transport har forklaret, at der er en døgnbemandet telefonvagt, og at chaufføren derfor havde kunne kontakte døgnvagten med henblik på at få anvisninger om leverancen. Chaufføren har selv forklaret, at han ikke kontaktede døgnvagten.

Under disse omstændigheder har fragtføreren ikke – uanset at Danæg ikke adviserede om problematiske forhold på leveringsstedet – i varetægtsperioden udvist tilstrækkelig omhu eller truffet de nødvendige foranstaltninger for at undgå, at æggeprodukterne blev beskadiget. Der er således ikke grundlag for undtagelsesvis at fritage fragtføreren for ansvar.

Sammenfattende
Ole Larsen Transport er som kontraherende fragtfører ansvarlig over for If Skadeforsikring, jf. CMR-lovens § 4, og If Skadeforsikrings påstand tages derfor til følge. Ole Larsen Transport skal således til If Skadeforsikring betale 228.102,36 kr. med tillæg af sædvanlig procesrente fra sagens anlæg den 30. juli 2025 til betaling sker.

I det indbyrdes forhold mellem Ole Larsen Transport og Lasse Iwersen Transport tager retten Ole Larsen Transports påstand til følge, således at Lasse Iwersen Transport som udførende fragtfører skal friholde Ole Larsen Transport for ethvert krav, herunder for renter og sagsomkostninger, som Ole Larsen Transport skal betale til If Skadeforsikring.

Sagsomkostninger
Sagsomkostningerne er fastsat efter sagernes værdi, forløb og udfald.

Ole Larsen Transport skal som anført nedenfor betale sagsomkostninger til If Skadeforsikring med 44.500 kr., hvoraf 40.000 kr. udgør udgiften til advokatbistand, og 4.500 kr. udgør udgiften til rets- og berammelsesafgift. If Skadeforsikring er ikke momsregistreret, men da If Skadeforsikring ikke bliver opkrævet en faktura med moms for arbejdet med sagen, tillægges der ikke moms på sagsomkostninger.

Idet Ole Larsen Transport har fået medhold i den fremsatte friholdelsespåstand, skal Lasse Iwersen Transport friholde Ole Larsen Transport for renter og sagomkostninger, som Ole Larsen Transport er blevet pålagt at betale til If Skadeforsikring.

Lasse Iwersen Transport skal derudover i forholdet mellem Ole Larsen Transport og Lasse Iwersen Transport betale sagsomkostninger til Ole Larsen Transport med 44.500 kr., hvoraf 40.000 kr. udgør udgiften til advokatbistand, og 4.500 kr. udgør udgiften til rets- og berammelsesafgift. Ole Larsen Transport er momsregistreret, og der tillægges derfor ikke moms på sagsomkostninger.

Lasse Iwersen Transport skal endeligt betale udgiften til førelsen af vidnet Dionise Ceban.

THI KENDES FOR RET:

Ole Larsen Transport A/S skal til If Skadeforsikring, filial af If Skadeförsäkring AB (publ), Sverige, betale 228.102,36 kr. med tillæg af sædvanlig procesrente fra sagens anlæg den 30. juli 2025 til betaling sker.

Ole Larsen Transport A/S skal inden 14 dage i sagsomkostninger til If Skadeforsikring, filial af If Skadeförsäkring AB (publ), Sverige, betale 44.500 kr.

Lasse Iwersen Transport ApS skal friholde Ole Larsen Transport A/S for det ovenfor idømte beløb på 228.102,36 kr. med tillæg af sædvanlig procesrente fra den 30. juli 2025 til betaling sker samt for betaling af sagsomkostninger med 44.500 kr.

Lasse Iwersen Transport ApS skal inden 14 dage til Ole Larsen Transport A/S betale sagsomkostninger med 44.500 kr.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.

Vejledning om anke af Sø- og Handelsrettens dom

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

Du kan i særlige tilfælde anke direkte til Højesteret.

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

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

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

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

Praktiske oplysninger

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