



SØ- OG HANDELSRET TEN DOM

afsagt den 7. oktober 2026

Sag BS-28718/2025-SHR

IF Skadeforsikring, Filial af IF Skadeförsäkring AB (Publ), Sverige
(advokat Michael S. Wiisbye)

mod

DFDS A/S
(advokat Jesper Windahl)
og
DFDS Logistics A/S
(advokat Jesper Windahl)

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

Sagens baggrund og parternes påstande

Sagen drejer sig om erstatning i anledning af en vejtransport af et parti svinekød i februar 2024.

Sagsøger, IF Skadeforsikring, har fremsat påstand om, at DFDS A/S og DFDS Logistics A/S in solidum, subsidiaært alternativt, tilpligtes at betale GBP 35.158,94 omregnet til DKK på betalingsdagen med tillæg af rente i henhold til CMR-lovens § 35 fra sagens anlæg til betaling sker.

Påstanden er opgjort sådan:

Oprindelig salgspris	68.980,40 GBP
Dækningssalg	-33.821,46 GBP
I alt	35.158,94 GBP

Sagsøgte 1, DFDS A/S, har fremsat påstand om frifindelse, subsidiært betaling af et mindre beløb.

Sagsøgte 2, DFDS Logistics A/S, har fremsat påstand om frifindelse, subsidiært betaling af et mindre beløb.

Oplysningerne i sagen

Sagen drejer sig om en transport af svinekød, solgt af Danish Crown A/S til [REDACTED] og af denne videresolgt til [REDACTED]. Svinekødet blev faktureret af Danish Crown den 26. februar 2024 med GBP 68.980,40.

Hændelsesforløbet

Svinekødet blev afsendt med trailer den 26. februar 2024 med planlagt levering den 27. februar 2024 hos [REDACTED] i Cleckheaton i Storbritannien.

Natten mellem den 26. og 27. februar 2024, kl. 03.37.44, blev trailerens bagdøre åbnet af en ukendt person. Det fremgår af dørdata for traileren, at dørene var lukkede igen kl. 03.37.58.

Det fremgår desuden af dørdata for traileren, at dørene blev åbnet igen kl. 06.33.19 og var lukkede igen kl. 06.39.48.

Rasmus Larsen fra DFDS Logistics A/S blev ved mail af 27. februar 2024, kl. 08.39, oplyst om, at forseglingen af traileren var blevet brudt, og at dørene var blevet åbnet. Rasmus Larsen videresendte samme dag, kl. 12.31, mailen til Kathy Burns-Sweeney fra Danish Crown. Ved mail samme dag, kl. 13.44, oplyste Kathy Burns-Sweeney, at transporten skulle vende tilbage til Danish Crowns lager i Bugle i Sydengland.

Surveyrapport

Transporten og varerne blev besigtiget den 28. februar 2024 af Jensen Associates. Følgende fremgår af surveyrapporten af 4. marts 2024:

Preface

1.1 On February 27th, 2024, Jensen Associates were requested by Danish Crown Insurance to conduct an independent survey of 1 trailer containing 49 pallets of pork gammons, following reports of the rear doors of the trailer being broken open en route to Cleckheaton, whilst stopped at Strensham services, on the M5.

1.2. The truck was diverted to Grimsby overnight and then brought to the Danish Crown unit in Stanley Road, Whitefield, Manchester, arriving at about 1 lam on February 28th 2024. It was met by Danish

Crown technical/quality staff, two surveyors (Jensen Associates and Mr Steve Hudson, acting on behalf of DFDS) and several intake staff.

1.3. It appeared that the trailer had not been locked but just fitted with a plastic seal which had been broken through at the services. After the issue had been discovered, the doors had been closed again and a new seal applied. The old broken seal was shown to those present, and the new seal was evident on the back doors (see photos 1-3).

1.4. The first three pallets were successfully unloaded and weighed and checked at Manchester. However, it then proved impossible to unload any more pallets at the Stanley Road site - not a level dock, and the equipment available not being adequate for the task. The truck was closed and sent to a Danish Crown facility at Rochdale which had the appropriate dock and pallet trucks. The unloading was successfully completed there, and all the pallets visually assessed.

1.5. We note that there were two primary concerns for the consignment, one being potential theft and the second the possibility of any product contamination having occurred. Hence the entire consignment was discharged from the trailer and a thorough visual inspection carried out.

Stowage and Packaging

2.1. The trailer was reversed onto a loading dock at ground level, the rear doors opened and the contents started to be unloaded. The pallets turned out to be half pallets, so there was one by itself close to the rear doors (see photo 4).

2.2. The pallets were arranged two across and two high (see photo 5).

2.3. The pallets consisted of two long cardboard cartons which then had a single cardboard lid across both of the two cartons, then 2 straps applied around the pallet holding the top on, and the cases onto the pallet.

2.4. Labels were applied to the cartons in most cases over the straps.

2.5. Inside the carton, the product was contained within a large blue plastic liner bag, with the individual vacuum-packed gammon joints

layer-stacked within. The blue liner bag was folded over, not sealed in any way. (See photo 10).

Temperatures

3.1. The temperatures of the first two pallets taken off at Manchester were measured in conjunction with the Danish Crown Quality inspection team, showing the same temperature for both pallets at +0.4C.

3.2. According to the information received, the trailer was set at -2.0°C for this transport. At the time of completing this report we have not received the datalogger printout from the trailer itself, wherefore we are unable to comment further as to the actual running of the refrigeration unit during transit at this point.

Product Quality

4.1. The weights of the 3 pallets unloaded at Stanley Road, and closest to the doors were as expected, indicating that no theft had taken place.

4.2. There was no evidence of footprints or indentations from people walking over the top of the pallets, although there was plenty of space above the pallets to allow this to happen.

4.3. No unexpected items were found once the pallets had been unloaded.

4.4. The pallets had suffered some sagging and crushing due to the way they had been loaded. This damage was not related to the in-transit incident but due to the strength of the pallet cartons being insufficient to withstand the weight of pallets stacked on top.

4.5. Some of the straps were snapped in the unloading operation.

Loss Assessment

5.1. No theft had taken place, and there was no indication of contamination. The gammon packs were vacuum sealed so any breaching of or damage to the pack would have been immediately noticeable.

5.2. If being cautious about potential contamination perhaps one would not use the top layer of gammons in the half pallet nearest the

door. Other than that, it is our opinion that the entire consignment was in good sound condition and safe to be used for further sale and processing as intended.

5.3. Notwithstanding this, we have been informed that the intended consignee, Kober Limited, has subsequently rejected the entire consignment. With this product having been produced to bespoke specifications for this consignee only, we have been advised that any alternative mitigation sale will likely be at significantly reduced prices.

Cause of Damage / Suggestions for further action

6.1. The damage (if any) would have been caused by the doors not being effectively secured, and a person or persons unknown gaining access to the interior. The opinion of those present at the survey was that this was opportunistic, and once the person(s) found what was on the load, decided it was not of interest to them.

6.2. Given that the meat was individually vacuum packed and that no signs of any contamination was found, it is our opinion that the consignee should have accepted delivery and exercised their obligation to assist in limiting potential losses as best possible, which in this case would have meant that financial losses as a result of the in-transit incident could have been greatly reduced, if not avoided altogether.

Følgende billeder fremgår blandt andet af surveyrapporten:







Det fremgår af temperaturdata for traileren, at trailerens temperatur fra tidspunktet for døråbningen og indtil tidspunktet for besigtigelsen fluktuerede mellem $-3,1^{\circ}\text{C}$ og $0,7^{\circ}\text{C}$.

Danish Crown krediterede ved kreditnota af 28. februar 2024 [REDACTED] for købesummen. Ved tre fakturaer, faktureret den 7. og 13. marts 2024, solgte Danish Crown svinekødet til [REDACTED] til en samlet pris på GBP 33.821,46.

IF Skadeforsikring udbetalte som vareforsikrer den 24. september 2024 GBP 35.158,94 til Danish Crown, svarende til differencen mellem den oprindelige salgspris og prisen ved dækningssalgene til [REDACTED].

Aftalegrundlaget

Forholdet mellem DFDS A/S og Danish Crown er reguleret ved en rammeaftale ("Framework Agreement International Road Transport Services"), indgået den 14. april 2024. I aftalen er DFDS A/S benævnt "Logistics Service Provider" (forkortet "LSP"). Følgende fremgår af aftalen:

" ...

[Redacted text block]

...

[Redacted text block]

...

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[REDACTED]

...

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Af Danish Crowns transportbetingelser, som DFDS Logistics A/S den 30. oktober 2022 har erklæret sig enig i, fremgår følgende:

" ...

1.5.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Af tillæg A til transportbetingelserne fremgår følgende:

" ...

Temperature:

[REDACTED]

	Temperature Range [°C]	Cooling unit temperature Set-point [°C]
[REDACTED]		

[REDACTED]

...

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



Forklaringer

Claus Petersen og Rasmus Larsen har afgivet forklaring.

Forklaringerne gengives ikke i denne dom.

Parternes synspunkter

IF Skadeforsikring har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet:

2. SAGSFREMSTILLING

Der er mellem DFDS A/S og Danish Crown A/S ("Danish Crown") indgået en rammeaftale dækkende DFDS' ydelser af services til Danish Crown. Disse ydelser omfatter bl.a. vejtransportydelser. Rammeaftalen "*Framework Agreement International Road Transport Services*" er fremlagt i sagen som bilag 1. Rammeaftalen inkorporerer tillige "*Danish Crown Group Requirements for Transport*", jf. bilag 2.

DFDS påtog sig i medfør af rammeaftalen at transportere svinekød for Danish Crown via datterselskabet DFDS Logistics A/S. Kødet var af Danish Crown blevet solgt for GBP 68.980,40 til køberen [REDACTED], som havde videresolgt godset til [REDACTED].

Under transporten, mens containeren og godset var i DFDS v/DFDS Logistics' varetægt, blev containeren den 27. maj 2024 brudt op af udefrakommende indbrudstyve. Som følge heraf afviste Køber godset grundet risikoen for kontaminering.

Grundet Kobers afvisning af godset foretog Danish Crown dækningssalg for at begrænse tabet mest muligt. Danish Crown fik ved dækningssalget reduceret tabet med GBP 33.821,46, hvilket er differencen mellem den faktisk opnåede salgspris og den oprindelige salgspris udgørende GBP 35.158,94.

Den oprindelige faktura, kreditnota til [REDACTED] samt fakturaerne for dækningssalget er fremlagt som dokumentation for det fremsatte tab som sagens bilag 3.

If Skadeforsikring udbetalte som vareforsikrer på den gyldige transportforsikring herefter GBP 35.158,94 til Danish Crown og er herved indtrådt i Danish Crowns krav mod de sagsøgte, jf. bilag 4.

Om sagens nærmere omstændigheder henvises i øvrigt til den udarbejdede besigtigelsesrapport, jf. bilag 5, hvor det bl.a. under pkt. 6.1 blev konkluderet:

“The damage (if any) would have been caused by the doors not being effectively secured, and a person or persons unknown gaining access to the interior. The opinion of those present at the survey was that this was opportunistic, and once the person(s) found was on the load, decided it was not of interest to them.”

3. ANBRINGENDER

Til støtte for den nedlagte påstand gøres det gældende, at skaden ved godsets værdiforringelse er opstået i de sagsøgte varetægt under transporten af godset, og at de sagsøgte som transportør er præsumptivt ansvarlig for tabet, jf. CMR-lovens § 24 (jf. CMR-konventionens artikel 17).

Der foreligger ikke oplysninger i sagen, der godtgør, at de sagsøgte er fri for ansvar, jf. CMR-lovens § 24, stk. 2, og det har formodningen imod sig, at erstatningsudbetalingen ville være sket, såfremt godset ikke var blevet afvist som følge af kontamineringsrisikoen.

Betingelserne for de sagsøgte ansvar, jf. CMR-lovens § 24, stk. 1, er til stede, da de sagsøgte ved ikke at sørge for tilstrækkelig sikring af godset har handlet ansvarspådragende og dermed er erstatningsansvarlig for det dokumenterede tab.

Det gøres i den forbindelse samtidig gældende, at If Skadeforsikring er indtrådt på vegne af Danish Crown i den nedlagte påstand ved erstatningsudbetalingen i henhold til transportforsikringen og dermed har søgsmålskompetence mod de sagsøgte.

3.1 Transportopdraget

Det gøres indledningsvis gældende, at begge de sagsøgte må anses for rette sagsøgte, da rammeaftalen, jf. bilag 1, blev indgået mellem Danish Crown og DFDS, samt at DFDS er moderselskab til DFDS Logistics.

Hermed er DFDS Logistics ligeledes omfattet af rammeaftalen, hvilket følger af rammeaftalens pkt. 2.2, jf. bilag 1, side 8:

[REDACTED]

Ligesom det følger af rammeaftalens pkt. 3.6 om DFDS omtalt som "LSP", jf. bilag 1, side 9:

[REDACTED]

At booking af transporten skete via DFDS Logistics i henhold til rammeaftalen indgået med DFDS og ikke direkte via DFDS, kan ikke resultere i, at parterne ikke kan anses for solidarisk ansvarlige for det fremsatte krav, hvorfor If Skadeforsikrings påstand skal tages til følge.

3.2 Søgsmålskompetence

Ovenstående følger af, at If Skadeforsikring har udbetalt et erstatningsbeløb svarende til det identiske beløb, som Danish Crown UK Limited har krediteret til den oprindelige køber [REDACTED], jf. bilag 3, side 3.

Det kan derfor lægges til grund som dokumenteret, at If Skadeforsikring som gyldigt transportforsikringsselskab på skadetidspunktet er indtrådt i dette krav ved udbetaling til Danish Crown UK Limited den 24. september 2024 i henhold til forsikringsdækningen, jf. bilag 4, uanset det anførte om CIP-vilkårene (Incoterms) i fakturaen af de sagsøgte.

If Skadeforsikring har ikke fremsat krav om betaling af et fiktivt eller hypotetisk tab, men derimod tilvejebragt dokumentation for udbetaling af erstatning i henhold til den tegnede transportforsikring, jf. bilag 3, 6 og 7.

Det bemærkes hertil, at CIP-vilkårene ikke er afgørende for, hvem der i sidste ende lider et økonomisk tab, og da det er et grundlæggende princip i dansk forsikringsret, at det udbetalende forsikringsselskab indtræder i kravet ved udbetalingen af erstatningen, har If Skadeforsikring en gyldig søgsmålskompetence mod de sagsøgte.

CMR-loven regulerer alene, hvem af parterne der bærer den økonomiske risiko, og hvem der besidder søgsmålskompetence mod transportøren.

Herefter kan både sælger og køber efter omstændighederne have rettigheder efter fragtaftalen og de almindelige danske forsikringsretlige regler, herunder regresprocessen.

Da afsender af fragtbrevet er Danish Crown, er der i henhold til den danske police en gyldig regresret for If Skadeforsikring for erstatning udbetalt på transportforsikringen. Kreditnota til [REDACTED] som følge af afvisningen af godset grundet kontamineringsrisikoen, er som dokumentation for tabet fremlagt i sagen, jf. bilag 6, ligesom udklip fra [REDACTED] betalingsoversigt, jf. bilag 7, hvor beløbet ligeledes står anført som krediteret.

Det gøres hertil gældende, at spørgsmålet om risikoens overgang for nærværende sags regreskrav er uvedkommende, da de sagsøgte som transportfirma påtog sig ansvaret for godset under hele transporten.

Rettens vurdering af de sagsøgtes ansvar som fragtfører er derfor fortsat aktuel og skal ske ud fra en streng ansvarsnorm i henhold til CMR-loven og de aftalte forpligtelser i rammeaftalen, jf. bilag 1, uanset om risikoen for skader under transporten lå hos Danish Crown og/eller [REDACTED] på skadetidspunktet.

Afgørende er derfor alene, at Danish Crown som forsikringstager har fået udbetalt erstatning af If Skadeforsikring for det økonomiske tab lidt som følge af de sagsøgtes ansvarspådragende adfærd.

Retten må lægge til grund som bevist, at [REDACTED] afviste godset grundet kontamineringsrisikoen, og at der var korrespondance mellem Danish Crown og [REDACTED] herom, set i lyset af det efterfølgende forløb og sagens beviser. Det kan herefter ikke have formodningen imod sig, at beløb ville være krediteret og erstatning udbetalt, hvis godset ikke var blevet afvist af [REDACTED].

3.3 Ansvar

De sagsøgte bestrider, at traileren blev brudt op af indbrudstyve. Det anerkendes imidlertid af de sagsøgte, at trailerens bagdøre uretmæssigt blev brudt op af udefrakommende og ukendte personer, mens traileren var i de sagsøgtes varetægt, jf. bilag G.

Det gøres gældende, at en trailer med ferske fødevarer (råt kød), som uretmæssigt og ulovligt åbnes af udefrakommende og ukendte personer, der tiltvinger sig adgang til traileren med fødevarerne, lider skade i form af en værdiforringelse som følge af den kontamineringsrisiko, der opstår ved, at ukendte personer har haft adgang til fødevarerne.

Eftersom de sagsøgte ikke kan redegøre for, af hvem eller hvorfor traileren blev åbnet, eller hvad der er sket med godset i perioden, fra traileren blev opbrudt, og indtil de sagsøgte opdagede, at nogen havde tiltvunget sig adgang til traileren, har varepartiet lidt en erstatningsberettigende værdiforringelse.

Det følger bl.a. af CMR-konventionen, artikel 17, nr. 1:

“The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery.”

Der er om fragtførerens ansvar for at sikre transporten og godset anført følgende i artikel 17, nr. 3:

“The carrier shall not be relieved of liability by reason of the defective condition of the vehicle used by him in order to perform the carriage, or by reason of the wrongful act or neglect of the person from whom he may have hired the vehicle or of the agents or servants of the latter.”

Det følger endvidere af artikel 18, stk. 4 (lovens § 24, stk. 2), at transportøren ikke kan påberåbe sig ansvarsfrihedsbestemmelsen i artikel 17, stk. 4 (d), såfremt transportøren ikke har truffet alle de foranstaltninger, som omstændighederne krævede med hensyn til valg, vedligeholdelse og anvendelse af udstyret, og hvis transportøren ikke har overholdt alle særlige instruktioner givet til ham.

Det er de sagsøgtes bevisbyrde, at alle pligter efter CMR-loven var opfyldt, hvilken bevisbyrde de sagsøgte ikke har løftet.

Det gøres hertil gældende, at de sagsøgte havde påtaget sig ansvaret for at sikre en temperaturkontrolleret transport, hvor der efter artikel 18, stk. 4, pålægges de sagsøgte en skærpet bevisbyrde for at dokumentere, at

alle nødvendige foranstaltninger blev truffet, så en tilstrækkelig temperaturkontrolleret transport blev tilvejebragt.

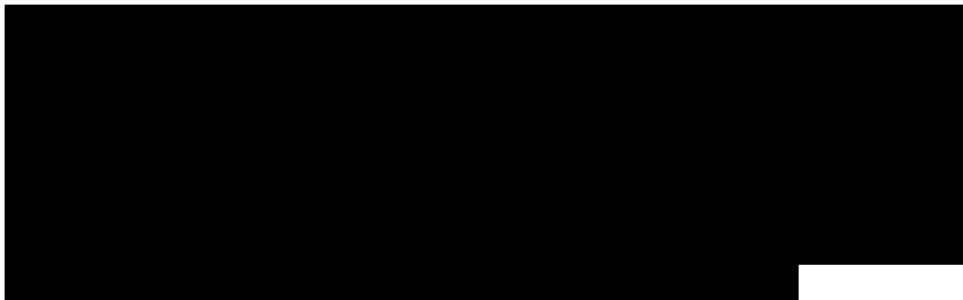
Artikel 18, stk. 8, vedrører primært temperaturbeskyttelsen, men da indbruddet medførte, at trailerens døre stod åbne - uanset tidsrummet - og at frysekæden blev brudt, hvilket resulterede i købers afvisning af godset, foreligger der en dokumenteret direkte årsagssammenhæng mellem den utilstrækkelige sikring og den mulige kontamineringsrisiko.

Da de sagsøgte fragtførers forsømmelse af godsets beskaffenhed kunne være undgået og/eller afværget ved blot at sikre godset tilstrækkeligt, har de sagsøgte ikke løftet bevisbyrden for ansvarsfrihed.

At sikre en trailer med en almindelig strip, som let kan brydes af uvedkommende, opfylder derfor ikke denne pligt, herunder "*all steps incumbent on him in the circumstances*", i betragtning af den kendte indbrudsrisiko og godsets værdi. Det fremgår endvidere af parternes rammeaftale pkt. 3.4 (g), jf. bilag 1, s. 9:



Af aftalens pkt. 6 følger "*Quality Requirements*", herunder hvilke krav der stilles til transporten af godset, og hvor der bl.a. følger strenge krav til godsets temperatur og håndteringen af godset, og hvor standarden fastslås som værende håndtering af godset (c) med "*utmost care and diligence*". Hvis kravene ikke til fulde efterleves af de sagsøgte, følger det af aftalens pkt. 6.2, jf. bilag 1, side 10:



Det gøres hertil gældende, at det var de sagsøgte som transportør af godset, der havde pligt til at sikre, at alle de foranstaltninger, som omstændighederne krævede for at sikre den aftalte og tilstrækkelige transport af godset, blev taget, herunder sikre, at godset ikke blev udsat for kontamineringsrisiko under transporten; altså at udvise en særlig agtsom adfærd under hele transporten. Som det følger af rammeaftalen, er det afgørende tidspunkt for vurderingen overleveringen af godset til køber, herunder godsets tilstand på det pågældende tidspunkt.

De sagsøgte transportør levede ikke op til det ansvar og udviste derfor heller ikke den krævede særlige agtsomme adfærd for godset ved at forsegle traileren med blot en strip. Hermed medførte transportørens ad-

færd, at godset blev udsat for den dokumenterede kontamineringsrisiko, hvilket var direkte årsag til afvisningen fra [REDACTED] og den efterfølgende erstatningsudbetaling fra If Skadeforsikring.

Sælger har i øvrigt pligt til loyalt at oplyse om værdiforringelse ved transportforløbet, hvilken pligt blot blev overholdt af Danish Crown.

Det afgørende spørgsmål er derfor, hvorvidt sikringen af godset med blot en strip af en trailer med fødevarer (som i nærværende sag) til en værdi af GBP [REDACTED] kan anses for tilstrækkelig sikring i henhold til aftalegrundlaget og lovgivningen i øvrigt.

Da ordren og mængden var bestilt specielt til [REDACTED] og dette selskabs behov, var der således en værdiforringelse alene ved, at godset måtte sælges til anden side. Herudover led varepartiet yderligere værdiforringelse som følge af den dertilhørende nedsatte holdbarhed.

Hermed var de ukendte forhold vedrørende både indbruddet i traileren, temperaturændringen og godsets indhold af ferske fødevarer (råt kød) i sig selv nok til at udgøre en berettiget afvisningsgrund grundet kontamineringsrisikoen og den dertilhørende værdiforringelse som følge af videresalget i overensstemmelse med den fremhævede retspraksis af If Skadeforsikring.

Det fremgår endda af "Requirements for Transport" (bilag 2, side 10), at i tilfælde af nedbrud eller skade på godset må traileren ikke åbnes. Det fremgår således af retningslinjerne, at:

[REDACTED]

[REDACTED]

Bestemmelsen illustrerer vigtigheden af, at en trailer med rå kød ikke åbnes og dens segl ikke brydes.

Parternes aftale indeholder endvidere udtrykkelige retningslinjer om, at en trailer ikke må åbnes – selv ikke i det tilfælde, hvor der ikke er tale om ukendte personer, der uretmæssigt tiltvinger sig adgang og åbner traileren. Hvis det alligevel er nødvendigt at åbne traileren, skal dette efter parternes aftale ske under tilsyn af myndighederne, der håndterer eksport af fersk kød.

Denne procedure har helt åbenbart ikke været fulgt under transporten og kan alene komme de sagsøgte til skade.

Det forhold, at der efter besigtigelsen af godset, hvor risikoen blev vurderet ikke længere at være aktuel, og godset kunne videresælges til nedsat pris, taler alene for grundlaget ved det fremsatte krav. Der kræves

således alene erstatning for differencen for salget og tabet lidt i forbindelse hermed. Danish Crown (og If Skadeforsikring) har således overholdt sin tabsbegrænsningspligt og gjort alt inden for rimelighedens grænser for at begrænse tabet.

At der i besigtigelsesrapporten - efter nærmere gennemgang af godset - kunne afvises en kontamineringsrisiko, ændrer ikke på rapportens konklusion, jf. bilag 5.

Netop kontamineringsrisikoen var årsagen til, at køber afviste godset, før besigtigelsen fandt sted, og med henvisning til retspraksis i sagen kan dette ikke ændre på, at der foreligger et dokumenterbart gyldigt regreskrav, der udspringer af forhold, som de sagsøgte er ansvarlige for.

Det af de sagsøgte anførte om, at accepten af ophævelsen alene skete som følge af kommercielle interesser, bestrides som ukorrekt og udokumenteret.

Der henvises i den forbindelse til Sø- og Handelsrettens dom af 5. marts 2014 i sag H-66-12 og H-3-13 gengivet i FED 2014.62, hvor retten udtalte:

"... De foretagne analyser af kødet viser, at de målte indhold af limone ligger under de acceptable grænseværdier. Den Inspektion konkluderer derfor, at kødet fortsat er egnet som menneskeføde og fortsat kan betegnes som økologisk. Det forhold, at mængden af stoffet limone lå under de tilladte grænseværdier, og at limonen i små koncentrationer ikke er sundhedsskadelig for mennesker, ændrer ikke ved, at en sælger af økologisk kød loyalt må oplyse om transportforløbet og indholdet af limone. Efter bevisførelsen må det lægges til grund, at en sådan oplysning gjorde det umuligt at sælge kødet som økologisk, hvor dette måtte betragtes som beskadiget."

At trailerens døre ifølge fremlagt data fra trailerens dør-data, jf. bilag E, var åbne i 14 sekunder, kan ikke ændre på det forhold, at trailerens frysekæde blev brudt, og at en kontamineringsrisiko således var til stede på afleveringstidspunktet.

Det bemærkes da også, at det følger af temperaturloggen fra traileren (bilag D), at temperaturen i tidsrummet, hvor trailerens døre var åbne, gik fra at være $\pm 3,1$ til $\pm 2,8$ og derefter til $\pm 1,1$ kl. 3:42 og helt op til $+0,6$ i tidsrummet fra kl. 3:42 til kl. 4:27, hvilket dokumenterer ikke-ubetydelige temperaturmæssige udsving som følge af aktivitet ved indbruddet.

Det fastholdes herefter, at hvis der blot identificeres en kontamineringsrisiko, foreligger der i sig selv en berettiget og veldokumenteret afvisningsgrund. Det forhold, at det ved besigtigelse flere dage efter blev vurderet, at godset var i god stand og kunne videresælges til nedsat pris for at begrænse tabet, kan ikke ændre på risikoen ved udleveringstidspunktet, og at godset med rette blev afvist af den oprindelige køber.

Der henvises endvidere til Sø- og Handelsrettens dom af 6. maj 2025 i sag BS-19561/2023-SHR (SH2025.BS-19561/2023-SHR). I sagen var det godtgjort, at godset ikke havde lidt fødevarerikkerhedsmæssig skade, men

alene tabt markedsværdi for køber som følge af en kortere holdbarhedsperiode.

Retten fandt i den forbindelse, at:

"Der er på Nordex' foranledning foretaget survey af godset samt foretaget en mikrobiologisk undersøgelse. Nordex har desuden fået udarbejdet en risikoanalyse. Efter disse oplysninger kan det lægges til grund, at godset ikke ved den manglende aktive køling led skade i relation til fødevarerikkerheden. Derimod led godset skade i relation til holdbarheden, idet der ved frigivelsen af produktet alene resterede ca. 7 måneder af holdbarhedsperioden mod oprindelig en 12-måneders holdbarhedsperiode..."

Der er således ikke krav om dokumentation for konkret kontaminering af kødet, før der kan være tale om en skade på det pågældende vareparti. Det bemærkes hertil, at kødet i denne sag efter det oplyste tillige har lidt skade i relation til holdbarhedsperiode.

If Skadeforsikring har som følge heraf ført det krævede og tilstrækkelige bevis for de sagsøgte erstatningsansvar for det fremsatte krav, hvorfor If Skadeforsikrings påstand skal tages til følge.

3.4 Tab

Da der i nærværende sag alene er fremsat krav for det tab, If Skadeforsikring har lidt som følge af erstatningsudbetalingen for differencen mellem det krediterede beløb og videresalget, vil det anførte af de sagsøgte vedrørende videresalg ikke blive belyst nærmere, da dokumentationen herfor allerede er fremlagt i sagen som bilag 3.

Forholdene vedrørende videresalget vurderes ikke at være af relevans for rettens vurdering af det fremsatte regreskrav, da det fastholdes, at ordren og mængden var bestilt specielt til køber og købers behov, og der forelå således en værdiforringelse alene ved, at godset måtte sælges til anden side ved den oprindelige købers afvisning af godset grundet kontamineringsrisikoen.

Der er i sagen fremlagt tilstrækkeligt bevis for det fremsatte krav, herunder oprindelig faktura, kreditnota til den oprindelige køber samt faktura for dækningssalget, jf. bilag 3. Der er ikke krævet erstatning for tab forbundet med håndteringen af processen for videresalget, herunder andre tab lidt i forlængelse af skaden, hvilket alene kan tale som argument for rigtigheden ved det fremsatte krav.

If Skadeforsikring har herefter ført det krævede – og mere end tilstrækkelige - bevis for det fremsatte krav på GBP 35.158,94, hvilket de sagsøgte er erstatningspligtige for - principalt in solidum, subsidiært efter rettens skøn.

For så vidt angår den nedlagte rentepåstand påløbet fra 29. november 2024, subsidiært fra tidspunktet fra sagens anlæg, skal det bemærkes, at datoen er fastsat til udløb af betalingstidspunktet for If Skadeforsikrings

oprindelige udenretlige fremsættelse af erstatningskravet over for de sagsøgte.

Som følge heraf fastholdes den nedlagte rentepåstand, ligesom det gøres gældende, at der med henvisning til rammeaftalens pkt. 6.2 er hjemmel hertil i CMR-lovgivningen.

Artikel 35, som de sagsøgte henviser til i processkriftet af 9. juli 2026, vedrører fragtbrevet og har derfor ikke relevans i forhold til rentepåstanden, som derfor fastholdes.

DFDS A/S og DFDS Logistics A/S har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet:

Indledning:

Sagen vedrører en vejtransport af et parti vakuumpakket svinekød fra Danish Crown UK Limited i Bugle til [REDACTED] i Cleckheaton.

Transporten blev booket hos DFDS Logistics A/S den 23. februar 2024, jf. ES 93.

Godset blev afhentet den 26. februar 2024 og skulle leveres den følgende dag.

Under et stop ved Strensham Services på motorvej M5 natten mellem den 26. og 27. februar 2024 blev trailerens bagdøre åbnet af en ukendt person. Det fremgår af trailerens dørdata, at dørene blev åbnet kl. 03:37:44 og igen var lukket kl. 03:37:58. Dørene var således åbne i maksimalt 14 sekunder, jf. ES 132.

Godset blev herefter ikke transporteret til [REDACTED], men blev efter instruks fra Danish Crown UK Limited omdirigeret med henblik på besigtigelse. Den efterfølgende besigtigelse konkluderede, at der hverken havde fundet tyveri eller kontaminering sted, og at varepartiet var i god og forsvarlig stand og sikkert kunne anvendes til det tiltænkte videresalg og den tiltænkte forarbejdning, jf. ES 109.

Twisten angår herefter navnlig, om If Skadeforsikring ("If") har søgsmålskompetence til at indtale det fremsatte krav mod begge de sagsøgte, og om hændelsen overhovedet har medført en skade i CMR-konventionens forstand.

Anbringender:

Til støtte for de nedlagte påstande gøres følgende gældende:

1) CMR-loven finder anvendelse

Det gøres indledningsvist gældende, at CMR-reglerne finder anvendelse på transporten og har forrang for rammeaftalens øvrige vilkår.

Dette følger direkte af rammeaftalens pkt. 2.4, hvorefter aftalen er underlagt CMR, og CMR's bestemmelser har forrang for aftalens bestemmelser, jf. ES 71.

Såvel spørgsmålet om ansvarsgrundlaget som spørgsmålet om, hvorvidt der er indtrådt en erstatningsberettiget skade, tabsopgørelsen og rentespørgsmålet skal derfor bedømmes efter CMR-reglerne.

2) DFDS A/S er ikke rette sagsøgte

Det gøres særskilt gældende, at DFDS A/S skal frifindes, allerede fordi DFDS A/S ikke påtog sig den konkrete transport.

Det følger af bookingordren af 23. februar 2024, at Danish Crown UK Limited bookede den konkrete transport hos DFDS Logistics A/S, jf. ES 93. Der foreligger ingen booking til DFDS A/S.

Rammeaftalen regulerer den overordnede ramme for transportydelserne, men et konkret transportansvar forudsætter en konkret booking. Det er i denne sag DFDS Logistics A/S, der er angivet som kontraktpart i den konkrete booking.

Det forhold, at rammeaftalen åbner mulighed for, at et koncernforbundet selskab kan levere ydelser under aftalen, ændrer ikke på, hvilken juridisk person der konkret påtog sig transportopdraget. Heller ikke det forhold, at DFDS A/S og DFDS Logistics A/S er koncernforbundne selskaber, medfører i sig selv, at DFDS A/S bliver medkontrahent eller solidarisk ansvarlig for en transport, som er booket hos DFDS Logistics A/S.

De påståede skader er således ikke indtrådt, mens godset var i DFDS A/S' eller en af DFDS A/S antaget undertransportørs kontraktuelle varetægt.

DFDS A/S skal allerede af denne grund frifindes.

3) If har ikke godtgjort søgsmålskompetence

Det gøres gældende, at If ikke har dokumenteret, at det tab, som If har erstattet Danish Crown UK Ltd., var et tab, som Danish Crown UK Ltd. bar risikoen for, eller at Danish Crown UK Ltd. i øvrigt havde et tilsvarende krav mod transportøren.

Godset blev solgt af Danish Crown UK Ltd. til [REDACTED] på CIP-vilkår. Efter de aftalte leveringsvilkår overgik risikoen for godset ved overgivelsen til den første transportør. Danish Crowns standardvilkår bestemmer tilsvarende, at risikoen overgår i overensstemmelse med det aftalte Incoterm, jf. ES 60.

Det er oplyst, at Lamex videresolgte godset til [REDACTED]. Der foreligger imidlertid fortsat ingen nærmere dokumentation for aftaleforholdet mellem Lamex og [REDACTED], herunder for risikoovergangen mellem disse parter, eller for [REDACTED] faktiske ageren efter hændelsen.

Tværtimod viser den samtidige korrespondance i bilag G, at Danish Crown allerede den 27. februar 2024 instruerede DFDS om, at lasten ikke skulle køres til kunden på grund af en *mulig* kontamineringsrisiko, men skulle returneres til Danish Crown, jf. ES 103. Bilag G dokumenterer således Danish Crowns egen disposition. Bilaget dokumenterer ikke, at [REDACTED] forinden havde afvist godset eller overhovedet havde taget stilling til, om godset kunne modtages.

Dette er væsentligt, idet surveyrapporten efterfølgende konkluderede, at der ikke var tegn på kontaminering eller tyveri, og at godset var i god og forsvarlig stand og sikkert til videresalg og forarbejdning som oprindeligt tiltænkt, jf. ES 109.

Det er derfor ikke dokumenteret, at den risikobærende køber eller dennes aftager havde et berettiget krav som følge af hændelsen. At Danish Crown valgte at kreditere [REDACTED] med den fulde købesum, etablerer ikke i sig selv, at Danish Crown dermed erhvervede et krav mod transportøren svarende til krediteringen.

If kan ved sin forsikringsudbetaling ikke opnå en bedre retsstilling end den forsikrede. Når det ikke er dokumenteret, at Danish Crown bar risikoen for det påståede tab, eller at Danish Crown havde erhvervet den risikobærende parts krav mod transportøren, har If heller ikke dokumenteret søgsmålskompetence for det fremsatte krav.

4) Godset var ikke beskadiget

Såfremt retten måtte finde, at If Skadeforsikring har søgsmålskompetence, gøres det gældende, at der ikke er dokumenteret en skade på varepartiet i CMR-lovens forstand.

Det påhviler If at bevise, at der faktisk er indtrådt en skade.

Det er ubestridt, at en ukendt person åbnede trailerens døre. En sådan hændelse er imidlertid ikke i sig selv ensbetydende med, at godset er beskadiget. Det afgørende er, om hændelsen konkret medførte en fysisk eller kvalitativ forringelse af godset med deraf følgende værdiforringelse.

Det er ikke dokumenteret.

4.1 Kontaminering

If har navnlig gjort gældende, at godset blev beskadiget som følge af en risiko for kontaminering.

Sagsøgers egen besigtigelsesrapport taler direkte imod dette synspunkt, jf. ES 108-110.

Det fremgår af rapporten, at der ikke havde fundet tyveri sted, at der ikke var nogen indikation på kontaminering, og at de enkelte kødstykker var vakuumpakkede, således at et brud på eller en beskadigelse af emballagen ville have været umiddelbart synlig.

Det fremgår videre, at der ikke var spor efter personer på pallerne, at der ikke blev fundet uvedkommende genstande i lasten, og at varepartiet som helhed blev vurderet til at være i god stand og sikkert at anvende til videre salg og forarbejdning som oprindeligt tiltænkt.

Denne vurdering understøttes af, at trailerens døre efter de objektive dørdata alene var åbne i maksimalt 14 sekunder, jf. ES 132, og at godset efterfølgende faktisk blev videresolgt til konsum.

Sagsøgers henvisning til FED 2014.62 kan ikke føre til et andet resultat. I den sag forelå der en faktisk konstateret kontaminering af kødet. Den foreliggende sag er netop karakteriseret ved det modsatte: Besigtigelsen konstaterede ingen kontaminering.

En hypotetisk risiko, som efterfølgende undersøgelser viser ikke har materialiseret sig, udgør ikke i sig selv en beskadigelse af godset efter CMR.

4.2 Holdbarhed

Det samme gælder sagsøgers synspunkt om, at varepartiet skulle have lidt skade i form af nedsat holdbarhed.

Der er ikke fremlagt dokumentation for, at varernes holdbarhed faktisk blev reduceret som følge af hændelsen. Tværtimod viser temperaturdataene, at traileren under transportforløbet havde en acceptabel temperatur, jf. ES 127, ligesom besigtigelsesrapporten efter hændelsen konkluderede, at varepartiet var i god stand og egnet til det tiltænkte formål.

Sø- og Handelsrettens dom i BS-19561/2023-SHR kan derfor ikke overføres til den foreliggende sag. I den pågældende sag forelå en dokumenteret reduktion af den resterende holdbarhedsperiode. En tilsvarende skade er ikke godtgjort her. Hertil kommer, at den pågældende sag vedrørte ansvar efter NSAB 2015 og ikke CMR.

Der er således hverken dokumenteret kontaminering, nedsat holdbarhed eller anden fysisk eller kvalitativ forringelse af varepartiet.

5) Godset var ikke blevet værdiforringet

Selv hvis retten måtte finde, at hændelsen principielt kan karakteriseres som en skade i CMR-konventionens forstand, er det ikke dokumenteret, at hændelsen medførte det værditab, som If kræver erstattet.

If har opgjort sit krav som forskellen mellem den oprindelige salgspris og det beløb, som Danish Crown efterfølgende opnåede ved videresalg af godset til en anden køber. En sådan prisdifference dokumenterer imidlertid ikke i sig selv, at godset var blevet tilsvarende mindre værd som følge af transporthændelsen.

Der mangler navnlig dokumentation for, hvorfor den oprindeligt påtænkte handel med [REDACTED] ikke blev gennemført.

Der er ikke fremlagt korrespondance fra [REDACTED], hvor [REDACTED] afviser godset, ophæver handlen eller på anden måde gør gældende, at godset som følge af hændelsen ikke kunne eller ville blive modtaget. Der foreligger heller ikke oplysninger om, hvilke undersøgelser [REDACTED] foretog, hvilke krav [REDACTED] stillede, eller hvilket faktisk eller kontraktuel grundlag Køber i givet fald havde for ikke at aftage godset.

Det er således heller ikke dokumenteret, at [REDACTED] blev gjort bekendt med surveyorens vurdering af godset eller efter denne vurdering blev tilbudt levering. Tværtimod fremgår det af bilag G, at Danish Crown allerede den 27. februar 2024 instruerede om, at godset ikke skulle køres til kunden på grund af en *mulig* kontamineringsrisiko, men skulle returneres, jf. ES 103.

Dette skal sammenholdes med, at den efterfølgende survey ikke konstaterede tyveri eller kontaminering og vurderede, at godset i det væsentlige var i god og forsvarlig stand samt sikkert til videresalg og forarbejdning som oprindeligt tiltænkt. Godset blev da også efterfølgende solgt til anvendelse som fødevare.

Det er på den baggrund ikke dokumenteret, at godset ikke kunne være leveret og anvendt som forudsat. Det er tilsvarende ikke dokumenteret, at den oprindelige købesum ikke fortsat kunne være opnået.

Den lavere pris ved det efterfølgende videresalg kan derfor ikke uden videre sidestilles med et værdiforringelsestab forårsaget af transporthændelsen. Som allerede anført var varerne fremstillet til den konkrete kunde, hvilket i sig selv måtte forventes at påvirke mulighederne for og prisen ved et hurtigt alternativt salg på spotmarked.

Prisforskellen beror således på de kommercielle omstændigheder omkring Danish Crowns beslutning om at tilbagekalde og videresælge godset, frem for en værdiforringelse af selve godset.

Danish Crown udstedte endvidere kreditnota på den fulde oprindelige købesum, før surveyorens endelige vurdering forelå. Krediteringen dokumenterer derfor heller ikke, at der på dette tidspunkt forelå et faktisk og uafvendeligt tab svarende til den krediterede købesum.

En kommerciel beslutning om at kreditere kunden og efterfølgende realisere godset til en lavere pris kan ikke i sig selv overvæltes på transportøren som et erstatningsretligt tab efter CMR.

Det påhviler If at godtgøre både, at der forelå en værdiforringelse af godset som følge af hændelsen, og størrelsen af denne værdiforringelse. Denne bevisbyrde er ikke løftet ved alene at henvise til forskellen mellem den oprindelige salgspris og den senere opnåede videresalgspris.

6) Ansvarsgrundlaget

DFDS har i deres processkrifter navnlig koncentreret sig om spørgsmålet om, hvorvidt der overhovedet er indtrådt en skade og et erstatningsberettiget tab. Dette skyldes, at det ikke har været nødvendigt at gå nær-

mere ind i ansvarsspørgsmålet, når If ikke har dokumenteret, at godset blev beskadiget under transporten, eller at det krævede tab skyldes hændelsen.

Som anført ovenfor blev der ikke konstateret tyveri eller kontaminering, og surveyor vurderede, at godset fortsat kunne anvendes som tiltænkt. Det er heller ikke dokumenteret, hvorfor den oprindelige handel ikke blev gennemført, eller at den lavere videresalgsspris skyldtes hændelsen. Derfor er der efter sagsøgte opfattelse ikke grundlag for at gå nærmere ind i ansvarsspørgsmålet efter CMR.

Det ligger i sagens natur, at det er vanskeligt at tage stilling til, om en skade kunne være undgået eller afværget, når det ikke er dokumenteret, at der overhovedet er indtrådt en skade. Når der ikke er godtgjort nogen konkret skade eller noget tab som følge af hændelsen, er der således heller ikke noget konkret skadeforløb, som sagsøgte kan godtgøre, at de kunne eller ikke kunne have afværget.

Såfremt retten måtte finde, at der foreligger en skade omfattet af CMR, gøres det subsidiært gældende, at sagsøgte ikke kunne undgå den hændelse, som påberåbes som årsag til skaden, eller afværge følgerne heraf.

Det er ubestridt, at trailerens døre blev åbnet af uvedkommende under transporten. Af det elektroniske dørsystem fremgår, at dørene alene var åbne i ca. 14 sekunder. Der er ikke holdepunkter for, at chaufføren eller sagsøgte medvirkede til åbningen, og der er heller ikke dokumenteret konkrete fejl ved selve transportens udførelse, som førte til hændelsen.

Det forhold, at uvedkommende på et rasteområde bryder forseglingen og kortvarigt åbner trailerens døre, indebærer ikke i sig selv, at transportøren er ansvarlig for enhver efterfølgende disposition, som vareinteresserne måtte vælge at foretage. Et eventuelt ansvar må fortsat forudsætte, at der kan påvises en skade og en årsagsforbindelse mellem hændelsen og det krævede tab.

Det fastholdes derfor, at sagsøgte ikke kunne undgå eller afværge den hændelse, som If påberåber sig, og at der således heller ikke på dette grundlag er godtgjort et erstatningsansvar for det fremsatte krav.

7) Renter

Endelig gøres det gældende, at Ifs rentepåstand ikke kan tages til følge som nedlagt.

Da CMR finder anvendelse på transporten og efter parternes aftale har forrang for rammeaftalens øvrige bestemmelser, skal også spørgsmålet om renter reguleres efter CMR-lovens særlige regler, jf. CMR-lovens § 35.

Såfremt If Skadeforsikring måtte få helt eller delvist medhold i betalingspåstanden, skal en eventuel rente derfor fastsættes i overensstemmelse med CMR-lovens regler og ikke som påstået af If Skadeforsikring.

Rettens begrundelse og resultat

Søgsmålskompetence

Godset blev solgt med en CIP-klausul ("carriage and insurance paid to"), hvilket indebærer, at sælger skal tegne vareforsikring, der dækker købers risiko for godsets undergang eller beskadigelse under transporten.

Danish Crown havde som sælger tegnet en sådan vareforsikring, og IF Skadeforsikring har i henhold til vareforsikringen udbetalt en erstatningssum til Danish Crown.

IF Skadeforsikring er herefter subrogeret i et eventuelt krav og har dermed den fornødne søgsmålskompetence.

Rette sagsøgte

Det fremgår af rammeaftalens punkt 3.6, at DFDS A/S (LSP) og ethvert af LSP's tilknyttede selskaber kan levere tjenesterne til Danish Crown, i hvilket tilfælde rammeaftalen finder anvendelse som om det pågældende tilknyttede selskab var en direkte part aftalen.

Efter ordlyden af punkt 3.6 må det antages, at det ikke har været meningen at skabe en solidarisk hæftelse mellem DFDS A/S og et tilknyttet selskab, men at det derimod har været meningen at indgå en rammeaftale med en indlagt mulighed for, at et selskab i DFDS A/S koncernen kunne indgå en transportaftale og opnå rettigheder og pådrage sig pligter som part.

Allerede fordi transportaftalen er indgået med DFDS Logistics A/S frifindes DFDS A/S.

Er der indtrådt en skade på godset?

Det følger af rammeaftalens punkt 2.4, at aftalen er underlagt bestemmelserne i CMR-loven, og at bestemmelserne i CMR-loven har forrang for vilkårene i rammeaftalen.

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. Det er som udgangspunkt ikke tilstrækkeligt til at etablere et ansvar, at der teoretisk kunne være sket en beskadigelse af godset, da bestemmelsens ordlyd forudsætter, at der foreligger en faktisk beskadigelse.

IF Skadeforsikring har gjort gældende, at fordi svinekødet var bestilt specielt til [REDACTED] ud fra dennes behov, er der ved dennes afvisning af godset som følge af risikoen for kontaminering sket en værdiforringelse, da godset måtte sælges til anden side til en lavere købesum.

Det fremgår af surveyrapporten, som beror på en besigtigelse af godset den 28. februar 2024, at hele forsendelsen var i god stand og kunne videresælges som tilsigtet, idet der ikke var tale om tyveri, ligesom der ikke var tegn på kontaminering. Der var således ingen fodspor eller fordybninger fra personer, som var gået hen over pallerne, der blev ikke fundet uventede genstande i traileren, og emballagen fremstod intakt. Da svinekødet var vakuumpakket, ville enhver form for beskadigelse af emballagen have været synlig.

Af trailerens dørdata fremgår, at trailerens døre om natten mellem den 26. og 27. februar 2024 var åbne i 14 sekunder. Ifølge trailerens temperaturdata oversteg temperaturen ikke 0,7 °C fra tidspunktet for døråbningen. Der var dermed tale om et tidsmæssigt meget begrænset brud på kølekæden. I henhold til trailerens temperaturdata må det desuden lægges til grund, at temperaturen aldrig oversteg det acceptable interval for transporter af fersk svinekød som angivet i aftalegrundlaget. Endelig må det i henhold til surveyrapporten lægges til grund, at varerne var intakte, emballagen ubrudt, og at der ikke kunne påvises nogen kontaminering eller anden skade på varerne.

Godset blev efterfølgende solgt til konsum. Dette understøtter sammen med surveyrapportens konklusion, at godset fortsat var anvendeligt til sit tilsigtede formål. Den lavere videresalgspris dokumenterer ikke i sig selv, at godset som følge af hændelsen var blevet beskadiget eller objektivt værdiforringet. Det forhold, at Kober nægtede at modtage godset, godtgør ikke, at der er sket en beskadigelse i henhold til CMR-lovens § 24.

IF Skadeforsikring har derfor ikke godtgjort, at der i varetægtsperioden indtrådte en faktisk beskadigelse af godset, og der kan derfor ikke gøres et ansvar gældende over for fragtføreren i henhold til CMR-lovens § 24, stk. 1.

Herefter frifindes DFDS Logistics A/S.

Sagsomkostninger

IF Skadeforsikring skal efter sagens værdi, forløb og udfald som nedenfor bestemt betale sagsomkostninger til DFDS A/S med 26.250 kr. og til DFDS Logistics A/S med 26.250 kr., jf. retsplejelovens § 312, stk. 1.

DFDS A/S og DFDS Logistics A/S er momsregistreret.

THI KENDES FOR RET:

DFDS A/S og DFDS Logistics A/S frifindes.

IF Skadeforsikring, Filial af IF Skadeförsäkring AB (Publ), Sverige, skal til DFDS A/S betale sagsomkostninger med 26.250 kr.

IF Skadeforsikring, Filial af IF Skadeförsäkring AB (Publ), Sverige, skal til DFDS Logistics A/S betale sagsomkostninger med 26.250 kr.

Beløbene skal betales inden 14 dage.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.



Vejledning om anke af Sø- og Handelsrettens dom

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

Du kan i særlige tilfælde anke direkte til Højesteret.

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

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

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

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

Praktiske oplysninger

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

Publiceret til portalen d. 07-10-2026 kl. 10:00

Modtagere: Advokat (H) Michael S. Wiisbye, Sagsøger IF
SKADEFORSIKRING, FILIAL AF IF SKADEFÖRSÄKRING AB (PUBL),
SVERIGE, Advokat (H) Jesper Windahl, Sagsøgte DFDS Logistics A/S,
Sagsøgte DFDS A/S