



SØ- OG HANDELSRETTEEN DOM

afsagt den 6. juni 2019

Sag BS-1522/2016-SHR

British American Tobacco Western Europe Commercial Trading Limited
(advokat Thomas Ryhl)

mod

HDI-Gerling Verzekeringen N.V.
(advokat Lea Kolmos Wies (prøve))

Denne afgørelse er truffet af konstitueret dommer Peter Juul Agergaard og de sagkyndige medlemmer Martin Aabak og Martin Danielsen.

Sagens baggrund og parternes påstande

Sagen blev anlagt den 25. oktober 2016 og vedrører British American Tobacco Western Europe Commercial Trading Limiteds påstand om betaling af erstatning for tyveri af cigaretter under en transport fra Ungarn til Danmark i september 2011 udført af Kazemier Transport B.V., herunder spørgsmålet om forældelse af British American Tobacco Western Europe Commercial Trading Limiteds eventuelle krav.

Kazemier Transport B.V. gik den 18. september 2012 konkurs, hvorfor kravet er rettet mod Kazemier Transport B.V.'s forsikringsselskab HDI-Gerling Verzekeringen N.V.

British American Tobacco Western Europe Commercial Trading Limited (herefter British American Tobacco) har nedlagt følgende påstande:

Principalt

HDI-Gerling Verzekeringen N.V. skal til British American Tobacco Western Europe Commercial Trading Limited betale 5.060.348,70 kr. med tillæg af rente på 5% pr. år fra den 25. oktober 2016.

Subsidiært

HDI-Gerling Verzekeringen N.V. skal til British American Tobacco Western Europe Commercial Trading Limited betale modværdien i danske kroner af 38.775,81 SDR på betalingsdatoen med tillæg af rente på 5% pr. år fra den 25. oktober 2016.

HDI-Gerling Verzekeringen N.V. (herefter HDI-Gerling) har nedlagt påstand om frifindelse.

Oplysningerne i sagen**Sagens parter**

British American Tobacco er en del af British American Tobacco-koncernen, der producerer og distribuerer tobaksprodukter i hele verden.

HDI-Gerling er et forsikringselskab i Holland og er en del af HDI-Gerling Global med hovedkontor i Tyskland.

HDI-Gerling var forsikringsgiver for virksomheden Kazemier Transport B.V (herefter Kazemier), der udførte transporten, inden de gik konkurs.

Parternes aftalegrundlag

Exel Europe Ltd., der senere fusionerede med DHL Supply Chain, (herefter DHL) indgik forud for transporten en kontrakt med British American Tobacco om de nærmere betingelser for udførelse af transport for British American Tobacco.

DHL udliciterede herefter transporten til Kazemier.

Den 1. august 2011 indgik Kazemier og British American Tobacco efter udbud en etårig rammeaftale om transport af British American Tobaccos gods.

Det fremgår bl.a. af rammeaftalen, at der var en "Security Best Practice", altså en såkaldt sikkerhedsmanual for udførelsen af transporterne.

Parternes roller fremgik bl.a. af sikkerhedsmanualen version 10, der er dateret den 23. august 2009, herunder specifikt i henhold til nedennævnte bestemmelse fra sikkerhedsmanualen:

Contractors as DECT and Transport Companies and their drivers: Transport the materials to the place of delivery, under the terms exclusively of this Security Best Practice. They also agree to adhere and operate to the SCWE Security Best Practice. This to lead to that:

All transport is to be carried-out fully in accordance with the by BAT approved and stipulated security measures which are based on actual Risk Assessments and a agreed SMDM leading to optimal requirements for (security) equipment and systems to be used like trucks, trailers and vans etc. including the monitoring by the TMI while maintaining a secure operation.

Af sikkerhedskravene i sikkerhedsmanualen fremgår bl.a., at transportøren skulle beskytte fortroligheden om informationer, der relaterede sig til transporten. Transportøren skulle anvende egnede og screenede medarbejdere og følge fastlagte ruter. Transportøren skulle herudover følge lederen af konvojen.

Herudover skulle transportøren følge retningslinjer for kommunikationen og retningslinjer for anvendelse for GPS og vedligeholdelse af sikkerhedsudstyr. Transportøren måtte herudover ikke viderekontrahere opgaven, og medarbejderne skulle instrueres om "best practice" regler.

Det fremgår af bilag 1 til sikkerhedsmanualen, at transportøren ikke måtte bruge underleverandører. Endvidere fremgik der nedennævnte krav til de chauffører, der skulle udføre transporten:

d) Drivers

The haulage company is to provide the carrier manager of DECT with a list of drivers (excluding everyone not on this list) who are allowed to execute the transports of BAT's products. This list (see example in appendix number 5 is to be updated constantly by the haulage company and is minimal to contain the following details:

- Company name
- Full name of the driver and his or her date of birth.
- Personal ID number/Passport number.
- Photograph not more than 2 years old.

This list is to be distributed by the carrier manager of DECT to SCWE-Logistics, DECT, BAT's local security managers, the guard forces of the local BAT sites or warehouse sites and LL manager at the relevant loading location for identification purposes. The driver's suitability is to be checked to the following criteria:

- Free from relevant prior convictions (police or law enforcement agency report should be updated every 2 years and at first employment not more than 2 years old).
- A citizen of a country in the EU.
- At least 2-year's employment with the haulage company.
- At least 2-year's experience as a driver of heavy goods vehicles.
- Permanent, known place of residence.

Det fremgik også, at et såkaldt "Driver Security Information Sheet" skulle udleveres til chaufførerne, og at transportvirksomheden skulle udarbejde en rute samt en ekstra alternativ rute.

Planen skulle indeholde oplysninger om sikre og bemandede parkeringspladser. Hver rute skulle sættes ind i et system, der kunne spore transportens forløb. Endvidere fremgik der også nedenstående vedrørende procedureerne for de udførte transporter:

" ...

l) Transport Procedure

In principle, each transport is to be carried out by one and the same driver for the whole journey. During the journey, the driver is keep the vehicle cab doors locked.

[...]

Planning to avoid weekend parking

- It should as basic rule be prevented by tight planning but when the vehicle, security trailer or container is loaded on the last working day before a weekend or public holiday, until the start of the journey the loaded vehicle, security trailer or container is to be parked in a secure area of a BAT factory (if possible) or warehouse or other high secure parking place approved by SCWE-L-SE.

[...]

n) Monitoring and Status Reports

The haulage company is to ensure a secure and interruption-free transportation and maintain contact with the driver and the TMI.

If transportation is interrupted, only the approved guarded heavy goods vehicle parking places or other secure areas named in the route description are to be used. If there is no approved heavy goods vehicle parking place on the route, the vehicle is to be parked with the security trailer or container doors back to back with another vehicle in the convoy or against a stationary object (wall or equal) and the TMI has always to informed immediately of the situation.

Any interruption to the transportation is to be reported immediately to the TMI, haulage company home location and DECT. (See Appendix 8 for the List of Emergency Contacts). Interruptions include:

... "

Der fremgik et såkaldt "Driver Security Information Sheet" af bilag 7 til sikkerhedsmanualen. Det fremgår heraf, at før hver transport skal chaufførerne gennemgå en tjekliste. Det fremgår bl.a. at tjeklisten, at:

" ...

09. During the journey, the driver's cabin must remain locked from the inside. Specifically, when driving slowly, the windows must not be opened by more than 2–3 fingers wide.
10. After transfer of your load, you must contact the haulage company home location at least twice a day, in specific higher risk countries every 2-3 hours (between 09:00 and 11:00 hrs, and between 14:00 and 16:00 hrs), and when you reach your destination. The haulage company home location is to maintain a detailed record of your contacts.
11. You *must* contact the TMI and your haulage company home location *immediately* for any type of problem (e.g., breakdown, loading or unloading time window not achieved), for incidents (e.g. accident, long traffic jams, unexpected diversions) or for occurrences (e.g. a vehicle is following you, unknown people are acting suspiciously)

[...]

17. If you are unable to leave directly for the destination, especially over a weekend and during public holidays, you must leave your loaded vehicle parked in the secure area of a BAT factory or warehouse or a secure parking area approved by the SCWE Security Manager.
18. Your vehicle must not be parked on lonely, unguarded heavy goods vehicle parking places. You have been given a list of guarded heavy goods vehicle parking places along your route if these are not specified in the route instructions. Report any parking or security deficits to your employer which you note at any of the prescribed heavy goods vehicle parking places so that the list can be updated. If you cannot find the heavy goods vehicle park, contact the TMI for assistance and directions.

..."

Det fulgte bl.a. af bilag 9 til sikkerhedsmanualen vedrørende Continental Security Managements (herefter CSM) bl.a. at:

"...

ACTIVITIES BY TMI (CSM) MONITORING AND INTERVENTION CO-ORDINATION CENTRE IN MUNICH, GERMANY.

1. Prepare for next monitoring session on receipt of an Information Form from one of the known BAT factories or warehouse sites. Create a "monitoring record".

..."

Den 19. august 2011 sendte A, Carrier Manager hos DHL, en e-mail til B fra DHL, bcc til bl.a. C fra Kazemier. Der fremgik følgende af e-mailen:

"...

Hi

Further to recent communication in reference to parking in Denmark, please note the attached from BAT Security in Denmark.

Thanks

..."

Af det vedhæftede dokument i e-mailen fremgik bl.a. følgende:

"...

Søborg 2011-08-19

Dear D

On behalf of BAT/NEC security manager E, I shall please ask you to inform your drivers that overnight parking is not allowed at different parking areas in Denmark along the roads between Gedser and Vallensbæk as they have shown to be not secure. All vehicles that are not able to arrive to Vallensbæk within the opening hours 6:30-14.30 (weekdays) must go to the former site of House of Prince, Tobaksvejen 4, Søborg as this area is manned with security personel, provided with surveillance cameras and fenced. This also applies to all transit to Norway and Sweden. In advance thank you for your cooperation.

Best regards

F
 Supervisor
 Gate Security
 BAT
 [...]

..."

Udførelse af transporten

British American Tobacco bestilte den 23. august 2011 stempelmærker til cigaretter. Det fremgik af bestillingen, at British American Tobacco bestilte stempelmærker for i alt 48.641.820 kr.

Det fremgår af bankudskrift fra Danske Bank, at British American Tobacco Denmark A/S den 25. oktober 2011 betalte 48.641.820 kr. til en unavngiven modtager. Betalingen havde beskrivelsen "DBT.banderoler".

Det fremgik af kopi af det oprindelige CMR-fragtbrev fra den 15. september 2011, at afsenderen af transporten var British American Tobacco i Ungarn, og at modtageren var British American Tobacco A/S i Danmark.

Transportøren var Kazemier Transport BV, og transporten skulle ske fra Ungarn. Der skulle transporteres 1.386 kartoner cigaretter, som havde en bruttovægt på 8.534,106 kg.

Det fremgår af kopi af fragtbrevet, der blev udstedt, efter at transporten var udført, at der var leveret 630 kartoner cigaretter, og at der således manglede 756 kartoner cigaretter.

Af pakkelisten af 15. september 2011 for transporten fremgår, at parterne ikke aftalte noget særskilt i forhold til transporten, samt at den totale vægt af cigaretterne var 8.534,106 kg.

Proformafaktura blev udstedt den 20. september 2011. Det fremgår af proformafakturaen, at den totale værdi af cigaretterne var på 57.198,65 EUR.

Tyveriet og anmeldelsesrapporten

E, Sikkerhedschef hos British American Tobacco, anmeldte mandag den 19. september 2011 kl. 09.15 tyveriet til Midt- og Vestsjællands Politi i Køge. Det fremgår bl.a. af anmeldelsesrapporten, at tyveriet fandt sted mandag den 19. september 2011 kl. 02.56 på et transportcenter på Dieselvej, 4600 Køge. Under sagens genstand fremgår

"...

Tyveri af ca. 3,6 millioner stk cigaretter af mærket LA RØD+LA Menthol fra lastbil ved brug af "masterkeyword", hvilket kun chaufføren havde adgang til. Chaufføren var i selskab med to mulige mistænkte. Værdi ca. 5,5 millioner kroner.

..."

Endvidere fremgår af anmeldelsesrapporten

"...

Anmelderen, E, rettede i dag kl. 09.15 telefonisk henvendelse til Midt- og Vestsjællands politi, idet han arbejder som sikkerhedschef for firmaet BAT - British American Tobacco A/S - i Val-lensbæk. Anmelderen havde netop erfaret, at en chauffør var ankommet til BAT med en lastbil, hvori der manglede 18 paller cigaretter af mærket LA Rød og LA Menthol i alt svarende til 3.591.000 stk. cigaretter og til en samlet værdi af ca. 5,5 millioner kroner. Lastbilen havde holdt parkeret på en parkeringsplads på Dieselvej ved Køge Transportcenter fra lørdag den 17/9 til mandag den 19/9 - i alt 45 timer.

Anmelderen fandt det særdeles mistænkelig, at chaufføren ikke kunne forklare, hvordan cigaretterne var fjernet fra lastbilen, idet chaufføren vedholdt, at han ikke havde fjernet sig fra køretøjet. Ydermere var lastbilen udstyret med en avanceret låsemekanisme med tilhørende alarmsystem, således at BAT ville blive orienteret, såfremt der var indbrud i lastbilen. Chaufføren havde holdt parkeret i Køge sammen med to andre kollegaer fra firmaet Kazemier Transport - disse to chauffører befandt sig nu i Tyskland. Anmelderen havde derfor tilbageholdt chaufføren og lastbilen, indtil politiet havde undersøgt sagen.

[...]

Lastbilen er indrettet med et førerhus, hvortil der er adgang fra førersiden og passagersiden. Bagerst i førerhuset er der indrettet med en soveplads til én person. Traileren er indrettet med et stort åbent lastrum, som er ca. 17 meter langt. Der er ikke elevationsslåge på bagsmækken af trailerne, hvorfor traileren skal være niveau med læssearealet, før det er muligt at læsse eller aflæsse lastrummet.

Der er adgang til trailerne ved hjælp af en kodelås, som sidder på ydersiden af trailerne – under den røde/gule refleksanordning, som sidder til højre på bagsmækken. Der er normalvis en plombering i hvid plastic fastsat omkring et hængsel i døren, som skal klippes over, såfremt man ønsker at åbne lastrummet. Når kodelåsen er deaktiveret kan lastrummet åbnes manuelt ved at slå hængslerne fra, hvilket kan gøres med håndkraft.

Kodelåsen kan aktiveres ved at chaufføren ringer op til transportfirmaet Kazemier Transport, og deaktiverer derved kodelåsen, hvorefter chaufføren taster en kode på låsen, og denne er sikret (slået til). Hvis chaufføren ønsker at åbne lastrummet før han ankommer til destinationen, så skal chaufføren kontakte Kazemiers alarmcentral, og via deres koder, kan chaufføren få adgang til lastrummet uden at alarmen bliver aktiveret. Denne proces tager ca. mellem 3-6 minutter. Hvis der er indbrud i lastbilen, vil alarmen automatisk advisere den centrale administration i München, som derefter retter direkte

henvendelse til BAT, og oplyster dem om, at der er indbrud i deres lastbil på et givent GPS-koordinationspunkt. Via dette alarmsystem kan BAT altid få oplyst, hvornår der er indbrud i en lastbil og hvor lastbilen befinder sig.

Via Kazemier er den enkelte chauffør udstyret med et "Masterkey-word" – som er ens for alle chaufførerne -, som kan anvendes hvis chaufføren skal ind i lastrummet, uden at hovedalarmen i München bliver aktiveret. Dette "Masterkey-word" må primært kun anvendes i yderste nødstilfælde, da der ikke bliver aktiveret en alarm i München – og derved får BAT ej heller oplysninger om, at lastrummet er blevet åbnet.

Gerningsstedsundersøgelsen viste, at gerningsmanden havde foretaget indstigning via lastrummets bagsmæk, idet den lille hvide plastic plombering var anbrudt. Der sås på udskriften fra bevægelses-sensoren data, at "Masterkey-word" var blevet anvendt til at åbne lastrummet den 19/9-2011 kl. 0256, hvor lastbilen holdt parkeret på Dieselvej på Køge Transportcenter. Dette "Masterkey-word" forefindes kun hos chaufførerne selv og er et universelt, som er ens for alle.

[...]

Vagtcentralen blev kl. 1100 orienteret om sagens omfang, samt at der var tale om tyveri af cigaretter i omfanget af ca. 5,5 millioner kroner. Vagtcentralen blev anmodet om at rekvirere assistance med henblik på indhentning af overvågningsmateriale fra Køge Transportcenter – overvågning opsat i krydset Dieselvej/Cementvej i Køge. Samt til indtransport af mistænkte, G til Køge politistation til afhøring med tolk i sagen.

...”

Parterne korresponderede efter hændelsen, og British American Tobacco bestilte en “Survey Report” hos Global Marine Surveyors om hændelsen. Det er oplyst under sagen, at rapportens indhold og parternes korrespondance er en gen- tagelse af, hvad der er anført i anmeldelsesrapporten til politiet.

Det fremgår bl.a. af rapporten, at der blev givet oplysninger af E til brug for udarbejdelsen af rapporten.

Den 20. september 2011 var der en e-mailkorrespondance mellem H fra British American Tobacco og I og C fra Kazemier. Det fremgår bl.a. af e-mail fra H

“ ...

Hello I,

I think it is a very good idea to verify the correct secure and full functioning of all Kazemier trailers and to test if all in the system build in sensors are actually working properly. It seems fully logic this should require a well coordinated approach between the carrier, your company, Satmars and CSM.

...”

I Hs e-mail var klippet afsnit ind fra en tidligere fremsendt e-mail. Der fremgår bl.a. følgende af den tidligere fremsendte e-mail:

"...

It is of extreme importance to keep fully to one and the same standard regarding the on board security systems and not to get half slaughtered systems in operation between full V1 vehicles!

There is no such situation as half pregnant!

This means a few important things:

a. Vehicles should be fully equipped with all agreed security equipment for V1 vehicles (in the end we pay for V1 transportation and not for anything below that)

b. At Kazemier I expect a very soon change to GPRS instead of the old GPS/SMS messages for all their newer systems supporting that way of data-transmission.

c. At kazemier I expect a full implementation of the use of the Rolling Code System (via CSM computer) for any door opening after any system activation. This must apply to all the new systems, but also to all previous installed Trans-safety door lock systems at Kazemier vehicles.

d. At Kazemier and all other users of "first generation" trans safety door lock systems the so called company codes or master codes must be changed immediately and must be made unique per vehicle (or secure container from Essers). CSM should maintain a secret file of these codes for emergency use only. The vehicle systems can be programmed with a "company-code" or a second also unique fixed code ("driver-code") for normal door opening when the security system is not active, but door openings with the system active may only be possible after the driver receives, on his request by telephone

..."

C fra Kazemier svarede senere samme aften, at han beklagede, og at Kazemiers forsikringsselskab var blevet underrettet. Der fremgår bl.a. følgende af e-mailen:

"I feel despite the technical issues I do certainly not want to hide behind, fully responsible for the given situation, not only towards BAT, DHL but certainly also to all involved at Kazemier – Transport B.V.

Our insurance has been notified and the case is in the hands of the loss adjusters "Expertisebureau ... b.v.. Mr. J is this morning with I in Hamburg to obtain info from I about the technical side and he will be present when the vehicle will be inspected there by I as on my request.

Mr. J (...) visited me this afternoon in Aduard and your name was mentioned too. He will certainly contact you.

Kind regards,...

C"

Sagsanlæg i England

Den 21. september 2011 anlagde British American Tobacco Denmark A/S, House of Prince A/S, BAT Pecsí Dohánygyár Kft of Francia u.2, British American Tobacco (Supply Chain WE) Limited og B.A.T (U.K. and Export) Limited sag an mod DHL og Kazemier i England ved High Court of Justice. Den 23. marts 2012 afviste High Court of Justice sagen på grund af manglende værneting.

Denne afgørelse blev anket til Court of Appeal.

Den 30. oktober 2013 fandt Court of Appeal, at der var værneting i England for kravet mod DHL og Kazemier.

Denne afgørelse blev indbragt for The Supreme Court i England.

Den 28. oktober 2015 afviste The Supreme Court i England endelig sagen pga. manglende værneting.

Den 18. september 2012 gik Kazemier konkurs.

Forsikringsbetingelserne mellem Kazemier og HDI-Gerling

British American Tobacco har bl.a. fremlagt uddrag af forsikringsbetingelserne på hollandsk.

Det fremgår bl.a. af forsikringsbetingelserne vedrørende selvrisiko mv., at:

"...

EIGEN RISICO : [...] € 500,-- per gebeurtenis t.a.v. CMR vervoer

[...]

AARD DER MUTATIE: Verhoging verzekerde som van € 3.000.000,-- naar € 5.000.000,-

..."

Forklaringer

Der er under sagen afgivet vidneforklaring af E og K.

E har forklaret bl.a., at han er sikkerhedschef med ansvar for Norden i British American Tobacco. Han har arbejdet i British American Tobacco i 20 år, og han har arbejdet med sikkerhed det meste af tiden. Han har tidligere været afdelingsleder og planlægger i en anden afdeling, men han arbejder nu med sikkerhed. Han arbejdede med sikkerhed i British American Tobacco i 2011, da tyveriet fandt sted. Hans daglige rolle er at varetage British American Tobaccos værdier, inklusive lastbiler, ejendomme og personale.

Han kender sikkerhedsinstruksen og har bidraget til udarbejdelsen af den. Sikkerhedsinstruksen blev givet til samarbejdspartnere og transportører mv., så de kunne se, hvordan de overholdte British American Tobaccos standarder.

Sikkerhed var et nøgleområde for British American Tobacco blandt andet fordi, at cigaretter er så let omsættelige. Sikkerhedsinstruksen blev udleveret til samtlige transportører. Transportørerne skulle ved transporterne overholde sikkerhedsinstruksen, og British American Tobacco gav feedback til transportørerne, hvis sikkerhedsinstruksen ikke blev fulgt.

Det er svært at blive chauffør for British American Tobacco. British American Tobacco anvender kun en håndfuld transportører i Europa. Transportørerne kommer i udbud, hvor sikkerhedsinstruksen udleveres. Hvis transportørerne ikke kan opfylde sikkerhedsinstruksen, vil British American Tobacco ikke indgå aftale om transport med transportørerne. British American Tobacco anvender også kun en håndfuld fabrikker.

Der er en liste over punkter i sikkerhedsinstruksen. Udarbejdelse af listen var en måde for British American Tobacco at sikre sig, at transportørerne faktisk fortalte chaufførerne, hvordan skulle udføre transport for British American Tobacco. British American Tobacco besøgte transportørerne og fik dokumentation på, at transportørerne bl.a. havde udført træning for chaufførerne. Han ved ikke, hvor ofte disse besøg blev gennemført.

Han vurderer én gang årligt, hvor chaufførerne må holde i Danmark i tilfælde, hvor chaufførerne ikke kan nå frem til lageret. Der var to pladser i Danmark, hvor chaufførerne måtte holde: En plads i Søborg og en plads i Vallensbæk. Hvis chaufførerne kom uden for åbningstiden, skulle chaufførerne anvende pladsen i Søborg.

British American Tobacco sendte en almindelig påmindelse til transportørerne om parkering. Det fremgik, at hvis chaufførerne skulle parkere i Danmark, kunne parkering uden for åbningstid ske i Søborg. En almindelig påmindelse blev sendt til transportørerne af F, der var hans supervisor.

Cigaretter, der sælges i Danmark, transporteres generelt fra Tyskland, Polen og Ungarn. Udførelse af den konkrete transport var en hel typisk transport fra fabrikken i Ungarn til British American Tobaccos lager i Vallensbæk i Danmark.

British American Tobacco har kun ét lager i Danmark. Herfra distribueres deres cigaretmærker til hele landet. Deres cigaretmærker kommer fra de forskellige fabrikker til varelageret. Cigaretterne står ikke længe på lageret, da British American Tobacco betaler afgift af banderolen, inden banderolen kommer på pakken. Det vil sige, at banderolen skal på cigaretpakken på fabrikken.

Afgifterne er dyre, og derfor vil British American Tobacco gerne have cigaretterne hjem hurtigt. Cigaretterne er kun på det danske lager i 14 dage. Værdien af cigaretterne på det danske lager er fra dag til dag en milliard kr. Sikkerheden på det danske lager er derfor ekstrem høj. Der er vagter, alarmer og udrykningsenhed.

Han havde og har generelt ikke noget at gøre med planlægningen af transporten, så længe alt foregår, som det skal. Generelt adviseres fabrikken om, hvilken chauffør inklusive navn og registreringsnummeret på lastbilen osv., der afhenter cigaretterne. Chaufføren skal ringe til alarmcentralen, når chaufføren kører fra fabrikken, hvorefter alarmerne i lastbilen aktiviseres. Alarmcentralen er en enhed hos CSM. Alarmcentralen og den pågældende transportør udarbejder i fællesskab ruten til det danske lager, da chaufførerne ikke bare må holde ind på pladser, hvor de vil, når cigaretterne har værdi af 10-15 mio. kr.

CSM godkendte afhentningen af cigaretterne, og CSM godkendte chaufføren. Chaufførerne skal rapportere til alarmcentralen hver dag. Han kan ikke erindre, hvor ofte chaufførerne skal melde ind undervejs. CSM må vel nok have godkendt, at chaufføren holdt på den pågældende plads. CSM har ikke oplyst om og givet fald hvorfor, at de tillod det.

Han kom ind i sagen, da ansatte på lageret i Vallensbæk ringede og fortalte, at lastbilen var halvtom, og at chaufføren var konfus. Han begyndte at undersøge sagen og gå baglæns i chaufførens færden og rute. Han anmeldte sagen til politiet ret hurtigt herefter. Han blev ikke tilkaldt midt om natten, hvor tyveriet havde fundet sted. Han talte med chaufføren i et par dage om hændelsen. Chaufføren rejste ikke hjem samme dag, da de ville afhøre ham grundigt. Chaufføren havde ikke observeret tyveriet. Han kørte chaufføren til afhøring hos politiet i Køge.

Der blev stjålet i alt 3.591.000 cigaretter. British American Tobacco kan helt nøjagtig fastsætte antallet af manglende cigaretter, da de ved nøjagtig, hvor mange cigaretter der var produceret hos fabrikken på tidspunktet. Derudover skal British American Tobacco svare afgiften for cigaretterne hos Told & SKAT, så der-

for ved de også præcist, hvor mange cigaretter der blev stjålet. Afgiftsmærkerne sættes på hos fabrikken, da afgiftsmærkerne sættes på inden under cellofanet på cigaretterne. Banderollerne købes hos SKAT i Danmark. De bliver hentet hos SKAT's leverandør af en sikkerhedstransport. De transporteres herefter til British American Tobaccos fabrik.

Nogle af de stjålne cigaretter blev fundet dagen efter i en håndfuld kiosker i København. Dette kunne British American Tobacco konstatere ud fra batch-numrene på cigaretpakkerne. De kontaktede politiet, der foretog ransagninger og beslaglagde de stjålne cigaretter. Det var alene fåtal af kartonner, der blev fundet i kioskerne. Det er aldrig blevet opklaret, hvem der stod bag tyveriet.

Chaufføren sagde, at han var blevet anbefalet at overnatte på en plads i Ølby af to af chaufførens kolleger, som også kørte til Danmark. Chauffører kan anmode British American Tobacco om tilladelse til at holde på en plads, som ikke er godkendt af British American Tobacco, hvis f.eks. lastbilen er gået i stykker. I et sådan tilfælde vil British American Tobacco sende en patrulje til lastbilen for at holde øje med lastbilen.

Det står i sikkerhedsinstruksen, at chaufførerne skal tilrettelægge deres kørsel på en sådan måde, at de enten sover på de godkendte pladser, når de skal hvile, eller at de skal kunne køre gennem Danmark i én streg. Pladsen i Køge er et af de værste steder at holde som lastbil i forhold til tyveri og overvågning. Chaufføren holdt mellem de to kolleger, der også skulle til Danmark. Der blev kun begået tyveri i den lastbil, som sagen drejer sig om.

Han mener, at enten er der nogen, der har fundet ud af, at chaufføren sov tungt, eller at chaufføren er blevet betalt for ikke at huske noget. Der er ikke nogen lift på lastbilen. Der skulle derfor en høj bil til for at løfte pallerne ud af lastbilen. Chaufføren lå og sov i lastbilen, mens dette foregik. Han må være vågnet, da de paller, der blev flyttet, vejer over 100 kg., og lastbilen må have gynet en del ved tyveriet.

I forbindelse med åbningen af døren i traileren gik alene bevægelsesalarmen i gang. CSM kontaktede i den forbindelse ikke British American Tobacco, da døralarmen ikke gik i gang. Dette var en menneskelig fejl hos CSM, og det er ikke sket siden. Han har arbejdet sammen med CSM i rigtig mange år. British American Tobacco er udover denne sag meget tilfreds med CSM, og CSM har været med til at stoppe tyverier. CSM er tidligere politi- og militærfolk.

For at åbne traileren skal chaufføren ringe til alarmcentralen og oplyse, at nu er bilen klar til at blive åbnet. Chaufføren kan også selv åbne traileren, men så bliver en alarm sat i gang i München i Tyskland. Døren er forseglet med et hvidt segl. Dette er skrevet ind i transportpapirerne i forbindelse med toldafregnin-

gen i de forskellige lande, som lastbilen kører igennem. Man kan ikke åbne dørene i traileren, uden at seglet brydes.

British American Tobacco har GPS og flere signaler i både lastbil og trailer. Der er en døralarm, en bevægelsesalarm inde i traileren samt tråde i karosseriet f.eks. for at undgå, at der forsøges at blive skåret hul i siden. Hvis man anvender en "master key" til at åbne traileren med, aktiviseres hovedalarmen i München ikke. Han var ikke selv klar over før denne sag, at der var en "master key".

Efter tyveriet fik E en overvågningsprotokol fra CSM. Det var her, at British American Tobacco konstaterede, at CSM ikke havde reageret. CSM har siden denne hændelse reageret hver eneste gang, at en alarm gik i gang.

Tyveriet af cigaretterne var en meget usædvanlig hændelse for British American Tobacco. Det var usædvanligt, at der blev anvendt en "master key" til at åbne døren i traileren, og det var usædvanligt, at chaufføren var nyansat. For at være chauffør og køre for British American Tobacco var det nemlig et krav i sikkerhedsmanualen, at chaufførerne skulle have været ansat i to år.

Han mener, at det må have været et organiseret netværk, der stod bag tyveriet, da cigaretterne var i omløb i københavnske kiosker allerede dagen efter.

Cigaretterne var af typen LA Menthol og LA Red. Disse mærker sælges ikke i Ungarn. Den type cigaretter, der minder mest om disse mærker i Ungarn, er Pall Mall, hvilke også fandtes i Ungarn i 2011.

K har forklaret bl.a., at han er uddannet skibsfører og har sejlet i mange år. Siden 1995 har han arbejdet med sikkerhed og kvalitetsstyringssystemer på skibe, hvorefter han i 2006 blev Marine Surveyor i Global Marine Surveyors i Aarhus. Siden foråret 2017 har han været selvstændig. Nu er han projektleder ved projekter med lastning og lodsning af skibe særligt i forbindelse med olieselskaber, offshore og vindindustrien pga. store sikkerhedsregimer.

Han har udarbejdet rapporten "Survey Report Theft of 18 pallets of cigarettes from trailer DL-18-BR". Rapporten blev udarbejdet efter inspektion den 29. september 2011. Han blev kontaktet af L der var ansat hos British American Tobacco. Han havde ikke tidligere og har ikke siden udarbejdelsen af denne rapport arbejdet for British American Tobacco.

Han kan ikke konkret huske hændelsesforløbet, da det er 7½ år siden. Han kan dog læse af rapporten, at han blev kontaktet, efter sagen var sluttet. Med det menes, at hans først interviewede E den 29. september 2011. Tyveriet havde fundet sted den 19. september 2011. Den 29. september 2011 var ciga-

retterne blevet stjålet. Traileren, hvorfra tyveriet fandt sted, blev kørt videre, og chaufføren var rejst hjem.

Rapporten blev derfor udelukkende udarbejdet ved interview af E på British American Tobaccos lokation i Søborg. Han interviewede ikke chaufføren eller andre. Han besigtigede ikke gerningsstedet på noget tidspunkt. Han optalte ikke paller, og han mener ikke, at han undersøgte, om der var overvågning. Han interviewede og samlede alene oplysninger og foretog ikke selv undersøgelser. Han kan ikke huske, om han talte med CSM i forbindelse med udarbejdelsen af rapporten.

Parternes synspunkter

For British American Tobacco er der i det væsentligste procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet af 18. marts 2019, hvoraf fremgår bl.a.:

" ...

2. ANBRINGENDER

2.1 Forældelse

2.1.1 Sagsøgte har gjort gældende, at sagsøgers krav skulle være forældet. Dette bestrides. Sagsøgte har også gjort gældende, at retten bør afgøre spørgsmålet om forældelse af sagsøgers krav mod sagsøgte efter dansk ret (lex fori). Dette bestrides.

2.1.2 Til støtte for sit anbringende om forældelse har sagsøgte principalt gjort gældende, at sagsøgers krav er forældet i medfør af forældelseslovens § 3, stk. 1, jf. forsikringsaftaleloven § 29, stk. 1.

2.1.3 Subsidiært har sagsøgte gjort gældende, at sagsøgers krav er forældet i medfør af forældelseslovens § 20, stk. 2, nr. 1.

Hertil bemærker sagsøger følgende:

2.1.4 Forældelsesloven § 3, stk. 1, jf. forsikringsaftaleloven § 29, stk. 1

2.1.4.1 Ifølge kendelsen i denne sag af den 10. november 2017 [...] kan sagsøger rette direkte krav mod sagsøgte, jf. forsikringsaftaleloven § 95, stk. 2. Herved er sagsøger indtrådt i Kazemiers retsstilling mod sagsøgte, jf. f.eks. U2013.2785H. Dette er også anført i sagsøgtens duplik side 8 [...]. Sagsøgers ret mod sagsøgte er derfor afledt af Kazemiers ret mod sagsøgte i henhold til forsikringsaftalen, bilag 2 [...].

2.1.5 Afgørende for forældelse af sagsøgers krav er, om der var indtrådt forældelse på tidspunktet for denne sags anlæg den 25. oktober 2016 for Kazemiers krav overfor sagsøgte på forsikringsdækning for Kazemiers erstatningsansvar over for sagsøger. Om dette var tilfældet, skal derfor afgøres i henhold til hollandsk ret, herunder forsikringsbetingelserne i bilag 2.

- 2.1.6 Sagsøgte har bevisbyrden for at bevise, at sagsøgers krav, afledt af Kazemiers krav mod sagsøgte, skulle være forældet. Sagsøgte har ikke løftet bevisbyrden for, at der skulle være indtrådt forældelse mellem Kazemier og sagsøgte, da stævningen i denne sag blev indgivet. Således er det ikke bevist, at sagsøgers krav mod sagsøgte i henhold til forsikringsaftaleloven § 95, stk. 2, skulle være forældet.
- 2.1.7 Skulle retten finde, at de danske forældelsesregler, herunder forsikringsaftaleloven § 29, skulle finde anvendelse, trods forsikringspolicens valg af hollandsk ret som den lov, der regulerer forsikringsforholdet mellem Kazemier og sagsøgte [...], bestrides det, at der skulle være indtrådt forældelse efter disse danske regler. Der henvises til forsikringsaftaleloven § 29, stk. 5, idet det gøres gældende, at forældelsesfristen overfor sagsøgte er afbrudt i medfør af forsikringsaftaleloven § 29, stk. 5, og/eller artikel 942, stk. 2, i kapitel 17 i den 7ende hollandske civile lovbog (Art. 7:942 (2) BW (Burgerlijk Wetboek)), idet Kazemier inden forældelsesfristens udløb anmeldte skaden til sagsøgte, og idet sagsøgte ikke overfor Kazemier, eller Kazemiers konkursbo, har afvist kravet.
- 2.1.8 Som dokumentation for, at Kazemier anmeldte skaden til sagsøgte inden forældelsesfristens udløb, er fremlagt e-mail fra C (Kazemier) af 20. september 2011 til H (BAT)(jf. bilag 20, [...]). Sagsøgte har endvidere ikke løftet bevisbyrden for at denne anmeldelse ikke skulle have afbrudt forældelsen efter hollandsk ret.
- 2.1.9 Forældelsesloven § 20, stk. 2, nr. 1
- 2.1.9.1 Skulle retten komme frem til, at forældelsesloven finder anvendelse i denne sag, bestrides det, at det var "åbenbart", at sagsanlægget i England ikke kunne føre til realitetsbehandling, jf. forældelsesloven § 20, stk. 2, nr. 1, jf. den engelske Court of Appeals afgørelse af den 30. oktober 2013 (bilag 19, [...]), omtalt ovenfor under pkt. 1.1.2, jf. også U1959.414/1S og U1958.684S. Court of Appeal fandt netop, at der var værneting for kravet også mod Kazemier i England, og admitterede søgsmålet, der herefter kunne realitetsbehandles ved de engelske domstole.
- 2.1.9.2 Det bestrides således, at kravet mellem sagsøger og Kazemier skulle være forældet, herunder med den konsekvens, at sagsøgers direkte krav mod sagsøgte skulle være forældet.
- 2.2 Sagsøgers principale påstand
- 2.2.1 Til støtte for den principale påstand gøres det gældende, at sagsøgtes forsikringstager Kazemier bærer ansvaret for bortkomsten af 756 kasser cigaretter inkl. stempelmærker, jf. CMR-loven § 24. Videre gøres det gældende, at Kazemier i forbindelse med tyveriet udviste grov uagtsomhed med den følge, at Kazemier ikke ville kunne påberåbe sig de bestemmelser, som udelukker eller begrænser Kazemiers ansvar, jf. CMR-loven § 37.
- 2.2.2 Såfremt Kazemier ikke var gået konkurs, ville Kazemier være ansvarlig for at erstatte sagsøger værdien af de bortkomne cigaretter på stedet og tidspunktet for overtagelsen af cigaretterne til befordring. Kazemiers erstatning til sagsøger ville Kazemier kunne få erstattet fra sagsøger fuldt ud,

dog fratrukket den aftalte selvrisko (EUR 500) i parternes forsikringsaftale. Eftersom sagsøger nu er indtrådt i Kazemiers retsstilling mod sagsøgte, jf. forsikringsaftaleloven § 95, skal sagsøgte betale erstatningen direkte til sagsøger.

2.2.3 Mængden af godset

2.2.3.1 Sagsøgte har gjort gældende, at sagsøger ikke har bevist, at der ved læsningen blev lastet 1.386 kartoner. Det bemærkes, at der blev lastet 1.386 Master Cases (kasser), jf. ovenfor.

2.2.3.2 Det bestrides, at sagsøger skulle have bevisbyrden for, at 1.386 kasser cigaretter blev lastet i den pågældende trailer, jf. CMR-loven § 11, stk. 2, og bl.a. U1979.191V. Der henvises til opgørelsen ovenfor i pkt. 1.4.8.

Det bemærkes, i øvrigt, at godset blev overtaget ubeskadiget og i fuldt antal, jf. CMR-fragtbrevet, jf. bilag 1 [...]), og CMR-fragtbrevet vedlagt survey-rapporten, jf. bilag 12 [...], hvoraf det af rubrik 6 fremgår:

"I have accepted the goods undamaged and in full quantity"

2.2.4 Kazemiers eventuelle ansvarsfrihed efter CMR-loven § 24, stk. 2

2.2.4.1 Sagsøgte har gjort gældende, at Kazemier er ansvarsfri i medfør af CMR-loven § 24, stk. 2.

2.2.4.2 Det bestrides, at sagsøgte skulle have løftet bevisbyrden for, at Kazemier skulle være ansvarsfri efter CMR-loven § 24, stk. 2, bl.a. fordi det aktuelle tyveri ikke udgør en ansvarsfrihedsgrund, ligesom reglerne om køre- og hviletid heller ikke udgør en ansvarsfrihedsgrund. Det bestrides, at Kazemier ikke kunne have undgået tyveriet.

2.2.4.3 Det bestrides som ganske udokumenteret, at en reaktion fra CSM på alarmer ville have forhindret tyveriet.

2.2.5 Kazemiers eventuelle ret til ansvarsbegrænsning efter CMR-loven § 29, stk. 2

2.2.5.1 Sagsøgte har gjort gældende, at Kazemiers ansvar er begrænset efter CMR-loven § 29, stk. 2. Dette bestrides: Kazemier handlede groft uagtsomt ved at foretage en parkering med tyveritækkeligt gods i modstrid med en klar instruks fra sagsøger.

2.2.5.2 Sagsøgte bestrider endvidere, at sagsøger kan støtte ret på rammeaftalen i bilag 6 [...], retningslinjerne i denne Appendix 7, jf. bilag 7 [...], samt retningslinjerne for brugen af pinkoder, idet Kazemier angiveligt ikke var bundet af disse aftaler og retningslinjer.

2.2.5.3 Sagsøger gør herover gældende, at sagsøger overfor sin udførende transportør, Kazemier, naturligvis kan støtte ret på de instrukser om transporternes udførsel, der er givet med bl.a. bilag 6, bilag 7 og bilag 8 [...], samt retningslinjerne for brug af pinkoder i bl.a. bilag 18 [...](*"instrukserne, reglerne og retningslinjerne for udførslen af transporten"*).

- 2.2.5.4 Til støtte herfor gøres det principalt gældende, at instrukserne, reglerne og retningslinjerne for udførslen af transporten udgjorde en del af udbudsmaterialet, som Kazemier har accepteret, og derfor er bundet af, både overfor DHL som udbyder og sagsøger som opdragsgiver.
- 2.2.5.5 Subsidiært gøres det gældende, at DHL Supply Chain Transport alene formidlede en kontrakt mellem sagsøger og Kazemier, hvorfor sagsøger kan støtte ret på instrukserne, reglerne og retningslinjerne for udførslen af transporten overfor sin leverandør, Kazemier, og dermed sagsøgte.
- 2.2.5.6 Skulle retten afvise sagsøgers anbringender til støtte for, at sagsøger kan støtte ret på instrukserne, reglerne og retningslinjerne for udførslen af transporten overfor Kazemier, og derfor sagsøgte, gøres det fortsat gældende, at Kazemier handlede groft uagtsomt ved at gøre ophold på parkeringspladsen, hvorfra godset blev stjålet. I den forbindelse gøres det gældende, at den viden, som Kazemier havde eller burde have haft i medfør af instrukserne, reglerne og retningslinjerne for udførslen af transporten, under alle omstændigheder skal tillægges betydning ved bedømmelsen af, om Kazemier har handlet groft uagtsomt. Selv med et overfladisk kendskab til værditransporter, herunder transport af banderolerede cigaretter, må det stå klart, at der kræves forsigtighed og stor omhu ved valg af overnatningssted; at parkere i to døgn i træk på en ubevogtet rasteplads med en tyveritækkelig last til en værdi af mange millioner kroner strider mod sund fornuft.
- 2.2.6 Tabsopgørelse
- 2.2.7 [...]
- 2.2.8 Det gøres gældende, at værdien af cigaretterne og stempelmærkerne på stedet (Pecs, Ungarn) og tidspunktet (september 2011) for overtagelse af cigaretterne og stempelmærkerne til befordring tilsammen var kr. 5.060.348,70.
- 2.3 Sagsøgers subsidiære påstand
- 2.3.1 Skulle retten komme frem til, at Kazemier er ansvarlige for bortkomsten efter CMR-loven § 24, stk. 1, men at Kazemier i forbindelse med tyveriet ikke handlede groft uagtsomt efter CMR-lovens § 37, gøres det til støtte for den subsidiære påstand gældende, at Kazemier, såfremt virksomheden ikke var gået konkurs, ville være ansvarlig for at erstatte sagsøgers tab i medfør af CMR-loven § 29, stk. 1 og stk. 2. Erstatningsbeløbet efter CMR-lovens § 29, stk. 2, udgør modværdien i danske kroner af SDR 38.775,81 på betalingsdatoen, idet vægten på det bortkomne gods udgjorde 4.654,96 kg, jf. CMR-fragtbrevet (bilag 1, [...]) og pakkelisten (bilag 3, [...]).

Dette beløb ville Kazemier, fratrukket den aftalte selvrisiko, kunne få erstattet fra sagsøgte i medfør af forsikringsaftalen mellem Kazemier og sagsøgte. Eftersom sagsøger nu er indtrådt i Kazemiers retsstilling mod sagsøgte, jf. forsikringsaftaleloven § 95, gøres det gældende, at sagsøgte skal betale erstatningen direkte til sagsøger.

..."

For HDI-Gerling er der i det væsentligste procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet af 18. marts 2019, hvoraf fremgår bl.a.:

"...

ANBRINGENDER

2. Sagen

Denne sag drejer sig om, hvorvidt HDI-Gerling som forsikringsgiver for Kazemier Transport B.V. ("Kazemier") er ansvarlig for BATs tab ved delvis bortkomst af en cigaretforsendelse under transport fra Ungarn til Danmark i september 2011.

[...]

3. Sagen skal afgøres i henhold til dansk ret

Det er dansk ret, der finder anvendelse i denne sag.

Sø- og Handelsretten har i kendelse af 10. november 2017 fastslået, at sagen har sin tætteste forbindelse til Danmark. Realitetsbehandlingen er foregået i henhold til dansk ret.

BAT har således ikke godtgjort at det er hollandsk ret, som skal finde anvendelse på hele (eller dele) af sagen.

BAT kan ikke støtte ret på forsikringsaftalen for så vidt angår lovvalgs- og værnetingsklausulen, idet Sø- og Handelsretten netop har fundet, at denne bestemmelse ikke kan påberåbes overfor BAT.

Såfremt man måtte finde, at hele eller dele af sagen skal afgøres i henhold til hollandsk ret, vil det medføre, at HDI-Gerling også af denne grund skal frifindes, idet der netop ikke er hjemmel til direkte krav. BAT har ganske enkelte ikke noget krav mod HDI-Gerling i henhold til hollandsk ret.

4. BATs krav er forældet

BATs krav mod HDI-Gerling er forældet, hvorfor HDI-Gerling allerede af denne grund skal frifindes.

[...]

4.1 Manglende afbrydelse af forældelse

Kazemier gik konkurs den 18. september 2012.

På dette tidspunkt opstod BATs eventuelle krav mod HDI-Gerling, jf. forsikringsaftalelovens § 95, stk. 2. Forældelsesfristen overfor HDI-Gerling skal således regnes fra konkursen, den 18. september 2012.

BAT indgav først sin stævning mod HDI-Gerling den 25. oktober 2016, altså mere end tre år efter Kazemiers konkurs, hvorfor kravet er forældet, jf. forældelseslovens § 3, stk. 1, jf. forsikringsaftalelovens § 29, stk. 1.

Ved konkurs opstår et krav – for skadelidtes vedkommende - direkte mod forsikringsselskabet i medfør af forsikringsaftalelovens § 95, stk. 2. Før dette tidspunkt havde skadelidte således ikke mulighed for at rette et krav direkte mod forsikringsselskabet.

Fra konkurstidspunktet må skadelidte således afbryde forældelsen over for forsikringsselskabet i henhold til forældelseslovens og forsikringsaftalelovens regler herom.

Skadelidte kan ikke fra konkurstidspunktet og frem påberåbe sig en eventuel suspension af forældelsen, som måtte eksistere forud for konkursen. Der henvises til UfR.2017.1787 H, som behandles nedenfor under afsnit 3.1.2.

BAT-selskaberne havde således fra konkursdagen den 18. september 2012 mulighed for at inddrage forsikringsselskabet i sagen. BAT valgte imidlertid først at inddrage HDI-Gerling ved stævningen den 25. oktober 2016, og således for sent, jf. forældelseslovens § 3, stk.1, jf. forsikringsaftalelovens § 29, stk. 1.

BAT-selskabernes sagsanlæg mod Exel Europe Limited ("Exel") og Kazemier i England den 21. september 2011 kan ikke anses for en fristafbrydelse overfor HDI-Gerling i henhold til forældelseslovens § 16, stk. 1, idet den engelske sag netop alene angår følgende sagsøgte:

Name and address of Defendant receiving this claim form

(1) *Exel Europe Limited of 251 Midsummer Boulevard, Central Milton Keynes, Milton Keynes, MK9 1EQ*

(2) *Kazemier Transport B.V. of Friesestraat 20, 9831 TD Aduard, Netherland*

HDI-Gerling figurerede således ikke i den engelske retssag ved udtagelsen af stævningen, HDI-Gerling blev heller ikke inddraget i den engelske sag ved Kazemiers konkurs, ligesom HDI-Gerling heller ikke på noget tidspunkt blev procestilvarslet af BAT-selskaberne.

Det er således klart, at HDI-Gerling ikke var eller blev part i den engelske sag, eller at sag blev anlagt af BAT-selskaberne mod HDI-Gerling andre steder.

4.1.1 Forældelseslovens § 29, stk. 4

Særreglen i forsikringsaftalelovens § 29, stk. 4, medfører ikke, at kravet fortsat består. Tværtimod.

Det fremgår af forsikringsaftalelovens § 29, stk. 4, at en skadelidt, som indtræder i en forsikringstagers ret imod forsikringsselskabet, jf. forsikringsaftalelovens § 95, opnår et "ekstra år" til at rette krav mod forsikringsselskabet, inden kravet forældes, såfremt skadelidte indtræder inden forældelsesfristens udløb.

Så selv hvis man indrømmede BAT et yderligere år fra BATs indtræden i Kazemiers ret, vil det fortsat betyde, at kravet er forældet.

4.1.2 Forsikringsaftalelovens § 29, stk. 5

Forsikringsaftalelovens § 29, stk. 5, finder ikke anvendelse på denne situation.

Følgende fremgår af forsikringsaftalelovens § 29, stk. 5:

"Er en skade inden forældelsesfristens udløb anmeldt til selskabet, indtræder forældelse af krav, som skaden giver anledning til, tidligst 1 år efter selskabets meddelelse om, at det helt eller delvis afviser kravet. Hvis selskabet anerkender, at der foreligger en dækningsberettiget skade, men anmoder om yderligere oplysninger med henblik på opgørelse af kravets størrelse, indtræder forældelse 3 år efter selskabets meddelelse herom".

Forsikringsaftalelovens § 29, stk. 5, finder kun anvendelse på forholdet mellem forsikringsselskabet og skadelidte samt direkte krav, hvor dette er hjemlet, mod forsikringsselskabet.

Der henvises til præmisserne i Højesterets dom af 27. januar 2017 (optrykt i UfR 2018.1506 H):

Det er i forarbejderne til § 29, stk. 1, anført, at udtrykket "krav i anledning af forsikringsaftalen" omfatter alle krav, der vedrører eller udspringer af aftalen. De krav, der sigtes til, må efter sammenhængen være krav, der angår forholdet mellem forsikringstager og forsikringsselskabet. Det fremgår herudover af forarbejderne, at § 29, stk. 1 og 5, er udvidet til tillige at omfatte den situation, hvor forsikringsselskabet i kraft af lovgivningen - f.eks. færdselslovens § 108, stk. 1 - hæfter umiddelbart over for skadelidte, jf. herved også Højesterets dom af 9. september 2015 (UfR 2016.133/2). Forarbejderne må forstås således, at udvidelsen ikke går længere end til denne situation og således alene omfatter de tilfælde, hvor forsikringsselskabet hæfter umiddelbart over for skadelidte eller den, der er indtrådt i skadelidtes retsstilling over for selskabet. Denne forståelse støttes også af sammenhængen med den tidligere gældende bestemmelse i § 29, stk. 2. [min understregning]

Højesteret finder på denne baggrund, at forsikringsaftalelovens § 29, stk. 5, ikke kan udstrækkes til også at omfatte en situation som den foreliggende, hvor ansvarsforsikringsselskabet ikke i kraft af lovgivningen hæfter umiddelbart over for skadelidte

BAT fik først et krav mod HDI-Gerling på tidspunktet for Kazemiers konkurs og havde således ikke forinden noget direkte krav mod forsikringsselskabet.

Forsikringsaftalelovens § 95, stk. 2, blev først relevant og kom i spil på det tidspunkt, hvor Kazemier gik konkurs. Bestemmelsen finder således ikke anvendelse på denne situation og kan ikke påberåbes af BAT.

BAT har fremlagt en mail fra den tidligere direktør i Kazemier til en medarbejder hos BAT, hvor den tidligere direktør anfører, at Kazemier har været i kontakt med forsikringsselskabet. Det bestrides, at e-mailen dokumenterer, at forældelsesfristen er afbrudt.

Selv hvis man måtte lægge til grund, at Kazemier har anmeldt kravet til HDI-Gerling afbryder dette ikke forældelsen for BATs vedkommende, idet BAT selv, da de indtrådte i Kazemiers krav, skulle have reageret i sagen. Det gjorde de ikke.

Der henvises til UfR.2017.1787 H, hvor en kommunes regreskrav mod skadevolders forsikringsselskab i anledning af udbetalte sygedagpenge var forældet.

I den sag havde en kommune udbetalt sygedagpenge til en skadelidt, som var faldet på en isglat vej. Kommunen fik således efter udbetalingen et regreskrav mod skadevolders forsikringsselskab. Det var først på dette tidspunkt, hvor kommunen indtrådte, at kommunen fik et krav mod S.

Følgende fremgår af Højesterets præmisser:

"Højesteret finder, at det efter kommunens indtræden i S' krav var op til kommunen selv at forfølge kravet mod forsikringsselskabet og herunder eventuelt afbryde eller opnå suspension af forældelsesfristen. De forhandlinger, der fra efteråret 2012 blev ført mellem S og forsikringsselskabet om bl.a. størrelsen af den erstatning for tabt arbejdsfortjeneste, der tilkom hende, angik ikke kommunen. På den baggrund er udløbet af forældelsesfristen for kommunens regreskrav ikke udskudt efter forældelseslovens § 21, stk. 5."

Højesteret har således fastslået, at den part, som indtræder i et krav, selv må reagere, hvis vedkommende part ønsker at gøre et krav gældende, og det er irrelevant, hvad de oprindelige parter forinden måtte have gjort eller ikke gjort.

Selv for det tilfælde, at retten mod forventning måtte finde, at BAT kan påberåbe sig forsikringsaftalelovens § 29, stk. 5, vil det under alle omstændigheder medføre, at BAT pr. konkursdatoen skulle have rettet sit krav mod forsikringen. Det har BAT ikke gjort. Der henvises til U.2017.1787 H.

Det bestrides og er udokumenteret, at forældelsen ville være afbrudt i Holland. Forældelsesfristen er tre år i Holland. Det forholder sig endvidere sådan, at det slet ikke er muligt for tredjeparter at rette et direkte krav efter hollandsk ret. Såfremt sagen derfor måtte skulle afgøres efter hollandsk ret ville dette medføre, at HDI-Gerling skal frifindes.

4.2 Sagsanlæg i England ville aldrig føre til realitetsbehandling

Selv hvis retten som udgangspunkt måtte komme frem til, at fristen er afbrudt, jf. forældelseslovens § 16, stk. 1, er kravet fortsat forældet, da det var åbenbart, at et sagsanlæg i England ikke kunne føre til realitetsbehandling af sagen i England – mod forsikringsselskabet, jf. forældelseslovens § 20, stk. 2, nr. 1.

Selv for det tilfælde, at retten måtte finde, at der var tale om egentlige realitetsforhandlinger i England, medfører det alene, at sagsanlægget alene afbrød fristen indtil den 23. marts 2012, hvor High Court (1. instans) afviste at behandle det materielle krav.

Da kravet mod Kazemier på alle måder er forældet, har BAT allerede af denne grund ikke noget krav mod HDI-Gerling, og HDI-Gerling skal således frifindes.

5. Kazemier er ansvarsfri

Kazemier er som udførende fragtfører ansvarsfri.

5.1 Det er ikke bevist, at der skete et tyveri

BAT har ikke løftet sin bevisbyrde for, at 756 kartoner er bortkommet ved tyveri.

Continental Security Management valgte ikke at reagere på aktiveringen af bevægelsessensorerne, hvilket må betyde, at de ikke anså det som et tyveri. Continental Security Management har i øvrigt afvist at oplyse HDI-Gerling om sagen.

BAT er gentagne gange blevet anmodet om at fremlægge politirapporten, forklaringer fra politiet mv., som nemt ville kunne godtgøre, hvad der var sket i september 2011 og omfanget af et eventuelt tyveri.

Det fremgår af BATs eget interne notat om situationen, at BAT ville fremsende politirapporten til de ungarske myndigheder, hvorfor det ikke burde have været noget problem ligeledes at fremlægge politirapporten i denne sag.

Anmeldelsesblanketten kan naturligvis ikke i sig selv anses som dokumentation for, at der rent faktisk skete et tyveri, hvor og i hvilket omfang.

Det forhold at politiet har destrueret deres sag i 2016 er ikke undskyldeligt for BAT, idet man netop anlagde retssag i England allerede i 2011, og således allerede på dette tidspunkt burde have sikret sig bevis for sit påståede krav. Det er ligeledes ikke tilstrækkeligt, at man først i september 2018, og efter gentagende opfordringer fra sagsøger til at fremlægge politirapporten, anmoder politiet om aktindsigt i sagen. Faktum er også, at der aldrig er nogen, som er blevet dømt for tyveri af de omtalte cigaretter.

5.2 Såfremt der skete et tyveri, kan dette ikke bebrejdes Kazemier

Såfremt retten måtte finde det bevist, at 756 kartoner cigaretter bortkom ved tyveri, fastholdes det, at godset bortkom ved forhold, som Kazemier ikke kunne undgå, og hvis følger Kazemier ikke kunne afværge. Derfor er Kazemier som udførende fragtfører ansvarsfri i medfør af CMR-lovens § 24, stk. 2.

5.2.1 Det kontraktuelle grundlag

Der er ikke forhold eller aftaler i sagen, som understøtter, at Kazemier er ansvarlig.

Der er ikke indgået nogen kontrakt mellem nogen af BAT-selskaberne og Kazemier. Det følger da også klart af de engelske afgørelser, at der ikke var noget kontraktgrundlag mellem BAT og Kazemier.

BAT indgik sine rammeaftaler med Exel.

Kazemier indgik sine aftaler med DHL. BAT er slet ikke part i denne aftale. BAT kan således ikke støtte ret på "Carrier Rate Agreement" samt den tilhørende sikkerhedsmanual, idet der er tale om en aftale, som er indgået mellem Kazemier og DHL.

5.2.2 Sikkerhedssystemet

Den af Kazemier benyttede trailer var en "security trailer" udstyret med et såkaldt "trans safety lock system".

Traileren blev under transporten satellitovervåget af Continental Security Management GmbH ("Continental Security Management") i München.

Grundet køre- og hviletidsreglerne kunne de tre chauffører fra Kazemier ikke nå leveringsstedet inden weekenden den 17.-18. september 2018. Chaufførerne var således lovgivningsmæssigt forpligtet til at gøre ophold over weekenden, førend de kunne komme frem til leveringsstedet. Chaufførerne fra Kazemier besluttede derfor at gøre ophold på Scandinavian Transport Center ved E47 nær Køge.

Kazemier-chaufførerne anså det ikke for problematisk, idet der er tale om et 1. klasses transportcenter, og de var betrygget af, at deres last var monitoreret af Continental Security Management.

Det fremgår da også af BATs egne sikkerhedsforskrifter, at chaufførerne så vidt muligt skal parkere på et sikkert område ved en BAT-fabrik "if possible". Det betyder således også, at det er accepteret, at chaufførerne parkerer på et andet sikkert område, hvis det ikke er muligt at komme frem til en BAT-fabrik.

Under opholdet, nærmere bestemt den 19. september 2011 klokken 02.56, aktiveredes angiveligt en "motion alarm" i traileren. Selvom Continental Security Management modtog denne alarm, reagerede de af uvisse årsager ikke herpå. Dette er belyst i BATs egen statusrapport af 19. september 2011:

"CSM received a motion alarm from inside the container and because there was no door open alarm or accompanying light alarm they concluded that it was a false alarm. This was a bad decision and they have been instructed for the future to treat all alarms as the real thing and reach accordingly by as a very minimum calling the driver."

At Continental Security Management forsømte at reagere på alarmen, kan ikke bebrejdes Kazemier eller den enkelte chauffør.

Continental Security Management levede således langt fra op til sine forpligtelser.

Det sikkerhedsfirma, som BAT havde engageret, og som skulle passe på godset, valgte helt bevidst at ignorere alarmen. Sikkerhedsvirkomheden forsøgte ikke engang at ringe til chaufføren.

Tyveriet skyldes således ikke forhold hos Kazemier, hvorfor Kazemier er ansvarsfri efter CMR-lovens § 24, stk. 2.

6. Et eventuelt ansvar kan begrænses

Såfremt Sø- og Handelsretten måtte finde, at Kazemier var ansvarlig for godsets delvise bortkomst, så er dette ansvar begrænset i medfør af CMR-lovens § 29, stk. 2.

6.1 Kazemier har ikke handlet groft uagtsomt

Kazemier har ikke handlet groft uagtsomt, jf. CMR-lovens § 37, hvorfor ansvaret således kan begrænses.

BAT lægger hovedsageligt vægt på, at Kazemier skulle have kørt videre til Søborg, idet der var vagter, hegn og overvågningskameraer.

Chaufførerne parkerede som bekendt på Scandinavian Transport Center i Køge, som er et af Danmarks største transportcentre, hvor der netop er overvågning, mange mennesker og aktivitet. Det er et ganske sædvanligt sted at gøre ophold for chauffører, også med tyveritækkelige varer. Der er således ikke noget at bebrejde Kazemier i forhold til opholdet på Scandinavian Transport Center.

Derimod er der en del at kritisere Continental Security Management for. Traileren var satellitovervåget og der var installeret alarmer. Da disse aktiveres, vælger Continental Security Management ikke at gøre noget. Det er uagtet, at de er blevet engageret for at sikre og opretholde sikkerheden. BAT forsøger så på alle mulige måder at kritisere Kazemier for ikke at overholde diverse forskrifter, men det ændrer ikke på, at det er Continental Security Management, som forsætligt vælger ikke at reagere, da en alarm udløses.

Det er således noget formalistisk at argumentere for, at Kazemier har handlet groft uagtsomt ved at parkere på et af nordens største transportcentre, når den reelle grund til, at tyveriet nogen sinde kunne ske, påhviler en anden part, en part, som BAT selv har ønsket skulle sørge for sikkerheden.

Herudover er samtlige BATs argumenter i relation til Kazemiers påståede grove uagtsomhed ganske udokumenterede:

- Det er udokumenteret, at Kazemier havde fået sikkerhedsinstrukser om parkeringsforhold i Danmark. Mailen som BAT har fremlagt som dokumentation herfor¹³, er alene en e-mail fra en DHL-medarbejder og har kun informerende karakter. Ligesom mailen med vedhæftningen "WRD-1407" bare blev sendt Bcc til en række kontaktpersoner fra forskellige selskaber. En medarbejder hos Kazemier, som var Bcc på mailen, kan således ikke på den baggrund antages at være pålagt en direkte sikkerhedsinstruks i forhold til parkeringsforhold.
- Det er udokumenteret, at der er årsagsforbindelse mellem de påståede overtrædelser af sikkerhedsinstrukser og den indtrufne skade.
- Det er udokumenteret, hvilken betydning chaufførens ansættelsesvarighed har, samt ansættelsesvarighedens betydning for chaufførens kendskab til sikkerhedsforskrifterne.
- Det er udokumenteret, at Kazemiers medarbejdere kunne være meddelagte i bortkomsten af cigaretterne.
- Det er udokumenteret, at Kazemier skulle have handlet i strid med gældende sikkerhedsforskrifter i forbindelse med pinkodeadgang til de benyttede trailere.

Samtlige disse forhold er således udokumenterede og bestrides i øvrigt også.

Det kan således lægges til grund, at Kazemier ikke har handlet groft uagtsomt. Ansvaret kan således begrænses, jf. CMR-lovens § 29, stk. 2.

6.2 Ansvarsbegrænsningen

Da Kazemier ikke har handlet groft uagtsomt, skal der – såfremt retten finder, at Kazemier er ansvarlig - ske en begrænsning af et eventuelt erstatningskrav, jf. CMR-lovens § 29, stk. 2.

Det bestrides, at begrænsningssummen er SDR 38.775,81.

Der er ikke nogen dokumentation for antallet, herunder vægten på modtagelsesstedet, andet end en rapport, som er udarbejdet af BATs egne folk.

Det havde været nærliggende at have fået foretaget en uvildig undersøgelse på skadesstedet, eller så snart det stod klart, at godset var bortkommet. BAT vælger i stedet kun at sætte sine egne medarbejdere i gang. Hertil bemærkes, at der netop ikke er fremlagt en politirapport i sagen, som ellers også kunne have belyst, hvor meget der var bortkommet.

Ved beregningen af den samlede ansvarsbegrænsning skal udgifter til stempelmærker medtages i summen af det beløb, som kan ansvarsbegrænses, idet stempelmærkerne var en del af godsets værdi, jf. CMR-lovens § 29, stk. 2.

Det væsentlige er i den forbindelse, at stempelmærkerne allerede var påsat cigaret-pakkerne ved afsendelse fra Ungarn, hvorfor det var en del af godset og dets værdi. Det er således ikke omfattet af CMR-lovens § 29, stk. 3, som netop kun vedrører særskilte afgifter, som pålægges af myndighederne.

Såfremt retten således finder det godtgjort, at begrænsningssummen er SDR 38.775,80, er det væsentligt, at stempelmærkerne er inkluderet i godsets værdi.

7. Tabet

Såfremt retten finder, at tabet skal opgøres i henhold til CMR-lovens § 29, stk. 1, har Kazemier følgende bemærkninger til tabsopgørelsen:

Tabet bestrides fuldt ud og er udokumenteret.

7.1 Stempelmærker og tobaksafgift

Størstedelen af kravet vedrører betaling af danske stempelmærker, som er angivet til 3.732.068 kr.

BAT har aldrig fremlagt dokumentation for betaling af stempelmærkerne. Dette er til trods for, at HDI-Gerling gentagne gange har gjort opmærksom på, at der ikke er dokumentation for betaling af tobaksafgifter.

BAT har fremlagt nogle bestillinger og indkøbsordrer på stempelmærker, men disse dokumenterer netop ikke, at der rent faktisk er betalt dansk tobaksafgift. Derudover stemmer summen angivet på disse ordrer ikke overens med det antal stempelmærker, som BAT kræver erstatning for. Der er alene fremlagt ordrer for henholdsvis 50.608.920 kr. og 48.641.820 kr.

BAT har fremlagt nogle bankkontoudtog. Disse dokumenterer imidlertid ikke, at myndighederne har modtaget betaling for afgifter, eller hvilke afgifter der er tale om. Det er ganske uklart, hvad beløbene vedrører og til hvem der betales.

Afgifter på cigaretter afhænger af, hvilket cigaretmærke der er tale om. Da det ikke er dokumenteret, hvor mange cigaretter af hvert mærke som er bortkommet, medfører dette også, at det ikke er dokumenteret, hvor stor den samlede tobaksafgift er i forhold til de bortkomne cigaretter.

7.2 Værdien af cigaretterne

Den resterende del af tabet på 292.365,70 kr. vedrører bruttoværdien af de stjålne cigaretter. BAT har til dokumentation for dette tab alene fremlagt packing list og proformafaktura samt en uspecificeret liste. Derudover fremgår der ikke nogen do-kumentation for omkonverteringen fra EUR til DKK.

BAT har ikke fremlagt bevis for markedsværdien af cigaretterne på stedet og tidspunktet for overdragelsen til befordring. Kazemier bestrider, at grossistprisen kan lægges til grund som markedsværdien. BAT har fremlagt en uspecificeret oversigt, som ikke kan tjene som dokumentation. Det er uklart, hvem der har udarbejdet oversigten og hvor tallene stammer fra.

BAT har heller ikke dokumenteret fordelingen af tabet på de to cigarettypen, LA Menthol og LA Red. Priserne for de respektive mærker er ikke ens.

BAT har oplyst fordelingen mellem de to mærker, men denne fordeling er der ikke dokumentation for, andet end BATs egen interne rapport.

Ved udmålingen af erstatningen skal der ske fradrag af selvriskoen under forsikringspolisen. Det skyldes det forhold, at BATs eventuelle krav mod HDI-Gerling er afledt af Kazemiers ret overfor HDI-Gerling. BAT kan således ikke opnå bedre ret overfor HDI-Gerling end Kazemier havde. Der skal således fratrækkes EUR 500,00 fra en eventuel erstatning.

7.3 Renter

Renter af et eventuelt erstatningsbeløb påløber efter bestemmelserne i CMR-lovens § 35, stk. 1.

..."

Retten begrundelse og resultat

Sø- og Handelsretten bemærker indledningsvist, at retten ved kendelse af 10. november 2017 fandt, at sagen havde sin nærmeste tilknytning til Danmark, og at dansk ret skulle finde anvendelse ved afgørelsen af, om der kunne anlægges sag mod HDI-Gerling i Danmark. Retten fandt herefter, at der var værneting for sagen i Danmark, idet der ikke kunne lægges vægt på den værnetingsaftale, der var indgået mellem HDI-Gerling og Kazemier.

Retten finder på baggrund af ovennævnte kendelse, at den resterende del af sagen ligeledes må afgøres efter dansk ret, herunder afgørelsen om forældelse.

Efter forældelseslovens § 3 er forældelsesfristen 3 år. Det fremgår af lovens § 3, stk. 2, at hvis fordringshaveren var ubekendt med fordringen eller skyldneren, regnes forældelsesfristen først fra den dag, da fordringshaveren fik eller burde have fået kendskab hertil.

Det fremgår af forældelseslovens § 16, stk. 1 og 2, at forældelsen afbrydes, når fordringshaveren foretager retslige skridt mod skyldneren med henblik på bl.a. at erhverve dom ved indlevering af stævning eller betalingspåkrav til retten.

Det fremgår af forsikringsaftalelovens § 29, stk. 1, at krav i anledning af forsikringsaftalen forældes efter reglerne i forældelsesloven, jf. dog forsikringsaftalelovens § 29, stk. 2-6.

Retten finder det på baggrund af sagens oplysninger godtgjort, at der skete tyveri af 756 kartoner cigaretter den 19. september 2011 under ophold på Scandinavian Transit Center nær Køge.

Retten finder det ligeledes godtgjort, at British American Tobacco umiddelbart herefter rettede henvendelse til Kazemier med anmodning om erstatning, hvilket fremgår af e-mail af 20. september 2011 fra C fra Kazemier. Det fremgår herudover af denne e-mail, at Kazemier efter modtagelsen af henvendelsen fra British American Tobacco havde underrettet Kazemiers forsikringsselskab HDI-Gerling om kravet.

British American Tobacco anlagde sag mod Kazemier og Exel Europe Limited den 21. september 2011 ved High Court of Justice i England.

High Court of Justice afviste ved dom af 23. marts 2012 at behandle sagen.

Court of Appeals ændrede ved dom af 23. oktober 2013 afgørelsen fra High Court of Justice, inden sagen endeligt blev afvist ved dom af 28. oktober 2015 fra Supreme Court, fordi der ikke var værning for sagen i England.

Retten lægger på baggrund af de foreliggende oplysninger til grund, at HDI-Gerling ikke på noget tidspunkt blev inddraget i sagen i England, ligesom de heller ikke blev skriftligt underrettet om forfølgningen og opfordret til at varetage deres interesser under sagen i henhold til forældelseslovens § 22, stk. 1.

Kazemier gik konkurs den 18. september 2012.

Det fremgår af forsikringsaftalelovens § 95, stk. 2, at den skadelidte indtræder i den sikredes ret imod selskabet, hvis skadelidtes krav på erstatning er omfattet af bl.a. sikredes konkurs. I det omfang skadelidtes krav ikke er blevet dækket, kan det fulde krav på erstatning rettes mod selskabet.

Det fremgår bl.a. af forarbejderne til § 95, stk. 2, (Forslag til lov om ændring af lov om forsikringsaftaler, lov om erstatningsansvar og lov om kreditaftaler, 2002/1 LSF 169), at det med bestemmelsen udtrykkeligt skulle fremgå af loven, at skadelidte i overensstemmelse med retspraksis i tilfælde af skadevolderens konkurs har et direkte krav mod skadevolderens ansvarsforsikringsselskab. Skadelidte indtræder i sikredes ret imod selskabet. Dette indebærer bl.a., at forsikringsselskabet også i tilfælde af skadevolderens konkurs kan gøre de samme indsigelser gældende over for skadelidte som over for skadevolderen/sikrede.

British American Tobacco har overordnet vedrørende dansk ret henvist til, at forældelsen i forhold til HDI-Gerling allerede blev afbrudt, da Kazemier underrettede HDI-Gerling om kravet umiddelbart efter tyveriet, idet British American Tobacco efter indtrædelsen i Kazemiers ret mod HDI-Gerling tillige kan støtte ret på Kazemiers anmeldelse af skaden til HDI-Gerling.

Det følger af forsikringsaftalelovens § 29, stk. 5, at hvis en skade inden forældelsesfristens udløb er anmeldt til selskabet, indtræder forældelse af krav, som skaden giver anledning til, tidligst 1 år efter selskabets meddelelse om, at det helt eller delvist afviser kravet.

Det fremgår bl.a. af forarbejderne til § 29, stk. 5, (LFF 2007-02-28 nr. 166, Ændring af forskellige lovbestemmelser om forældelse af fordringer m.v.), at det foreslås, at forældelsesfristen for så vidt angår krav mod et forsikringsselskab afbrydes foreløbigt allerede på det tidspunkt, hvor skaden, der ligger til grund for kravet, anmeldes til forsikringsselskabet. Det afgørende tidspunkt er tidspunktet, hvor anmeldelsen er kommet frem til selskabet. Der er tale om en udvidelse af adgangen til at afbryde forældelsen foreløbigt i forhold til den på daværende tidspunkt foreslåede nye forældelseslovs generelle regler om foreløbig afbrydelse.

Højesteret har bl.a. i dom af 23. januar 2018, som er refereret i UfR 2018.1506 H, udtalt sig nærmere om rækkevidden af bestemmelsen. Højesteret bemærkede, at under henvisning til, at forsikringsaftaleloven som udgangspunkt tager sigte på at regulere forholdet mellem forsikringstager og forsikringsselskab, må § 29, stk. 5, forstås således, at bestemmelsen, medmindre der er holdepunkter for andet, alene angår forholdet mellem forsikringstager og forsikringsselskabet. Højesteret fandt på den baggrund, at der ikke var grundlag for at udstrække § 29, stk. 5, til også at omfatte en situation, hvor en kommune, som havde et regreskrav overfor et ansvarsforsikringsselskab på baggrund af udbetalte sygedagpenge til en skadelidt, kunne påberåbe sig bestemmelsen.

British American Tobacco indtrådte den 18. september 2012 i Kazemiers ret mod HDI-Gerling i henhold til forsikringsaftalelovens § 95, stk. 2.

Retten finder, at British American Tobacco hermed indtrådte i Kazemiers krav mod HDI-Gerling på de vilkår, der var aftalt mellem dem.

Det vil sige, at forældelsesfristen for British American Tobaccos krav mod HDI-Gerling løb allerede fra skadens indtræden den 19. september 2011, uanset om British American Tobacco på dette tidspunkt var klar over sit krav. Udgangspunktet er herefter, at forældelsesfristen for British American Tobaccos krav mod HDI-Gerling udløb den 19. september 2014, jf. hertil UfR 2017.1787 H.

Det var således fra indtrædelsestidspunktet op til British American Tobacco selv at forfølge kravet mod HDI-Gerling, herunder at afbryde eller opnå suspension af forældelsesfristen.

Retten finder således, at der hverken i ordlyden af forsikringsaftalelovens § 29, stk. 5, eller § 95, stk. 2, eller i forarbejderne hertil er støtte for at kunne antage, at British American Tobacco kan støtte ret på Kazemiers anmeldelse af skaden til HDI-Gerling, uanset at British American Tobacco er indtrådt i Kazemiers ret mod forsikringsselskabet.

Retten finder på den baggrund, at forældelsen ikke har været suspenderet eller afbrudt over for HDI-Gerling ved det ovenfor beskrevne sagsforløb før, at British American Tobacco indgav stævning til Sø- og Handelsretten den 25. oktober 2016.

British American Tobaccos krav mod HDI-Gerling er derfor forældet.

HDI-Gerling frifindes herefter.

Efter sagens udfald skal British American Tobacco betale sagsomkostninger til HDI-Gerling med 225.000 kr. til dækning af udgifter til advokatbistand inklusiv moms, idet det er oplyst, at HDI-Gerling ikke er momsregistreret. Der er ved fastsættelsen af beløbet udover sagens resultat lagt vægt på sagens værdi, omfang og forløb, herunder at spørgsmålet om værneting i medfør af retsplejelovens § 253 har været udskilt til særskilt mundtlig forhandling.

HDI-Gerling har gjort gældende, at der endvidere skal tillægges dem sagsomkostninger for så vidt angår de 3 medsagsøgere House of Prince A/S, BAT Pecsí Dohanygyar Kft. og B.A.T (U.K and Export) Ltd., som var en del af det oprindelige sagsanlæg.

Retten finder ikke grundlag for at fastsætte særskilt sagsomkostningsbeløb vedrørende disse oprindelige sagsøgere, idet deres oprindelige deltagelse i sagen ikke kan anses for at have medført yderligere udgifter for HDI-Gerling.

THI KENDES FOR RET:

HDI-Gerling Verzekeringen N.V. frifindes.

British American Tobacco Western Europe Commercial Trading Limited skal inden 14 dage betale 225.000 kr. i sagsomkostninger til HDI-Gerling Verzekeringen N.V.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.