

## Retssag kunne føres imod dansk rederi i Danmark, uanset at der var indgået aftale om, at tvister skulle afgøres ved High Court i London.

---

Østre Landsret har den 25. februar 2020 truffet afgørelse i en sag om, hvorvidt et dansk rederi, der havde påtaget sig at udføre søtransport af containere fra Kina til Danmark, kunne sagsøges i Danmark, selvom der mellem kravstileren og rederiet var indgået aftale om værneting ved High Court i London. Østre Landsret bestemte at sagen, uanset værnetingsaftalen, kunne føres imod rederiet i Danmark.

### Sagens faktiske omstændigheder:

En dansk importør bookede søtransport af en container fra Shanghai til København til en dansk speditør, der viderebookede transporten til et dansk rederi. Aftalen mellem speditøren og rederiet blev indgået i Shanghai på parternes vegne af deres respektive kinesiske datterselskaber. Der blev af rederiets kinesiske datterselskab, "as agents", udstedt en *Non-negotiable waybill*, søfragtbrev, der angav speditøren som "Consignee". Lastehavnen (Port of Loading) var Shanghai, og lossehavnen (Port of Discharge), var København. Søfragtbrevet henviste til rederiets almindelige betingelser, herunder en lovvalgs- og værnetingsbestemmelse, der var sålydende:

*"26. Law and Jurisdiction*

*For shipments to or from the U.S. any dispute relating to this bill of lading shall be governed by U.S. law and the United States Federal Court of the Southern District of New York is to have exclusive jurisdiction to hear all disputes in respect thereof. In all other cases, this bill of lading shall be governed by and construed in accordance with English law and all disputes arising hereunder shall be determined by the English High Court of Justice in London to the exclusion of the jurisdiction of the courts of another country. Alternatively and at the Carrier's sole option, the Carrier may commence proceedings against the Merchant at a competent court of a place of business of the Merchant."*

Under sejladsen kom skibet ud i hårdt vejr og mistede tre containere i Middelhavet.

Speditøren blev holdt erstatningsansvarlig af den danske importør og dennes vareassurandører, og der blev anlagt retssag imod speditøren i København. Speditøren adciterede rederiet til retssagen med krav om friholdelse. Rederiet påstod sagen afvist med henvisning til værnetingsaftalen i søfragtbrevet, hvorefter High Court i London havde enekompetence til at afgøre tvisten. Speditøren gjorde gældende, at sagen kunne føres i København uanset værnetingsaftalen og gjorde til støtte herfor gældende:

- at både speditøren og rederiet var danske selskaber med hjemting i Danmark,
- at der var tale om en søtransportaftale, hvor destinationen (udleveringsstedet) var i København,
- at aftalen var omfattet af søloven, og at sølovens værnetingsregel om værneting i København alene kan fraviges, hvis værnetingsaftalen skal anerkendes iht. Bruxelles I-forordningen, og

- at konventionen ikke kunne finde anvendelse, da der ikke var tale om en "international sag", idet sagen ikke havde nogle internationale aspekter og ingen tilknytning til London.

Rederiet gjorde her overfor gældende, at værnetingsaftalen i søfragtbrevet skulle anerkendes iht. Bruxelles I-forordningen, idet der var tale om en "international sag",

- idet containeren blev afsendt fra Kina,
- idet transportaftalen var indgået i Kina og søfragtbrevet var udstedt i Kina af rederiets datterselskab til speditørens kinesiske datterselskab, og
- idet containerne faldt over bord i Middelhavet.

## **Østre Landsrets afgørelse:**

Landsretten stadfæstede byrettens afgørelse og fastslog, at sagen imod rederiet kunne føres i Danmark. Retten udtalte herved: *"Parterne er enige om, at værnetingsaftalen nyder forrang frem for de præceptive værnetingsregler i søloven, hvis aftalen om transporten af godset har en sådan tilknytning til flere lande, at retsforholdet kan anses som internationalt. Efter bevisførelsen tiltræder landsretten, at den konkrete aftale om transport af gods fra Shanghai til Danmark ikke er et internationalt retsforhold. Landsretten lægger ved vurderingen vægt på, at både [rederiet] og [Speditøren] er danske virksomheder med hovedkontor i Danmark, og at leveringsstedet for godset er i København, hvor modtageren [NN] er, som ligeledes har hjemting i Danmark. Henset hertil, findes den omstændighed, at transportaftalen er indgået mellem på den ene side et kinesisk selskab, [speditørens datterselskab], der efter det oplyste udsteder transportdokumenter som agent for speditøren, og - på den anden side - et kinesisk selskab, [Rederiets datterselskab], som agent for rederiet, samt den omstændighed at godset blev transporteret fra Shanghai til Danmark og angiveligt bortkom grundet en storm i Middelhavet ud for Algeriet, ikke at medføre, at retsforholdet er internationalt."*

## **Bemærkninger:**

Det følger af sølovens § 310, at søgsmål kan anlægges i Danmark imod rederier, der modtager gods til transport – eller udleverer gods fra transport – i Danmark. Reglen gælder dog ikke, hvis der er indgået en værnetingsaftale iht. Bruxelles I-forordningen, der udelukker dansk værneting.

Det antages, at Bruxelles I-forordningen alene finder anvendelse på "internationale sager", uden at dette dog fremgår udtrykkeligt af forordningen, ligesom den heller ikke indeholder nogen definition af hvad der udgør en "international sag". En sådan definition er imidlertid indeholdt i Værnetingsaftalekonventionen, jf. Art. 1, litra 2, der angiver, at en sag er "international", medmindre parterne har hjemsted i samme kontraherende stat, og alle andre relevante forhold i sagen end den valgte domstols beliggenhed udelukkende har tilknytning til den pågældende stat. Det er værd at holde sig for øje, at Værnetingsaftalekonventionen ikke omfatter "godstransport", og den finder således ikke anvendelse ved søtransport af gods. Østre Landsret kom frem til at sagen imod rederiet ikke var "international", og at Bruxelles I-forordningen derfor ikke kunne anvendes, hvorved værnetingsaftalen i søfragtbrevet ikke kunne påberåbes af rederiet.

Det er ikke klart, hvilken definition af en "international sag", landsretten har anvendt. Det følger f.eks. af retsplejelovens § 225, at Sø- og Handelsretten har kompetence i "internationale sager", og den anvendte begrebsanvendelse er her, at en sag er "international", såfremt sagens genstand er international. Af

# WSCO

bemærkningerne til retsplejelovens § 225 fremgår, at en sag er "international", hvis den vedrører virksomheder i forskellige lande, eller der er tale om "en erhvervsmæssig tvist mellem erhvervsvirksomheder i samme land, der f.eks. udspringer af en international vejtransport eller en international søtransport".

Med Østre Landsrets dom er det fastslået, at retssag i en række tilfælde vil kunne anlægges i Danmark imod rederier og søtransportører, uanset at der er indgået værnetingsaftale, der udpeger en udenlandsk ret som enekompetent.

--o0oo--