

Værnetingsaftalens betydning for transportkøberens direkte krav imod undertransportøren

Af advokat (H) Jesper Windahl, WSCO Advokatpartnerselskab

Det følger af sølovens § 286, at en transportkøber kan fremsætte et direkte erstatningskrav for en transportskade iht. sølovens regler direkte overfor undertransportøren. Det drøftes, hvilken betydning en værnetingsklausul i undertransportaftalen skal tillægges ved transportkøberens fremsættelse af et sådant direkte krav imod undertransportøren.

1. Betydningen af værnetingsaftalen i undertransportaftalen¹

Forvolder en undertransportør² skade på gods under transport, kan et erstatningsansvar i nogle tilfælde anses at følge af deliktsregler, f.eks. hvor skaden skyldes fejlbetjening af transportmateriel eller utilstrækkelig surring. Transportkøberens adgang til at indtale direkte krav imod en undertransportør er dog ikke begrænset til tilfælde, hvor ansvaret følger af deliktsregler. Undertransportørens direkte ansvar over for transportkøberen følger tillige af sølovens § 286,³ der konstituerer et lovhjemlet, kontraktbaseret, direkte ansvar i henhold til sølovens regler, jf. sølovens §§ 274ff.⁴

1) I artiklen Værneting for søgsmål imod undertransportører i Festskrift i anledning af Søretsforeningens 100 års jubilæum, drøftedes betydningen af en værnetingsaftale mellem transportkøberen og transportøren for transportkøberens mulighed for at indtale direkte krav imod undertransportøren. Denne artikel vedrører betydningen for dette direkte krav af en værnetingsaftale mellem undertransportøren og transportøren.

2) Jf. sølovens § 251, stk. 1, nr. 2.

3) Ansvar et iht. § 286 forudsætter, at transportaftalen mellem transportkøberen og transportøren er omfattet af de præceptive regler i sølovens kapitel 13, og at undertransportøren over for transportøren har påtaget sig at udføre (en del af) den søtransport, der er aftalt mellem transportkøberen og transportøren.

4) Jf. Lars Rosenberg Overby og Harald Søndergaard, der i Karnovs kommentar til § 286 udtrykker det således: "Undertransportøren pådrager sig derfor et kontraktligt ansvar over for konnossementsindehaveren i henhold til ansvarsreglerne i nærværende kapitel [sølovens kapitel 13, indsat her]."

Da ansvaret er kontraktbaseret, er det nærliggende at antage, at undertransportøren over for transportkøberen må kunne gøre gældende, at et direkte krav imod undertransportøren må fremmes i overensstemmelse med værnetingsaftalen i undertransportaftalen, sådan at en retssag baseret på reglerne om direkte ansvar må anlægges ved det værneting, der følger af denne værnetingsaftale, uanset at transportkøberen – i sagens natur – ikke har tiltrådt eller accepteret værnetingsklausulen. Et sådant synspunkt må anses at være i overensstemmelse med almindelige regler om direkte ansvar i transportforhold.⁵

Det er dog ikke helt klart, om det også gælder ved direkte krav, der er baseret på sølovens § 286.

Til støtte for en bekræftende besvarelse, kan anføres den betragtning, at undertransportøren efter sølovens kapitel 13, jf. § 310 gyldigt kan indgå en værnetingsaftale med transportøren, og at transportkøberen som en betingelse for at gøre de rettigheder gældende, der følger af søloven, må opfylde de betingelser, på hvilke krav iht. transportaftalen med undertransportøren kan fremsættes.

Til støtte for en benægtende besvarelse kan indvendes, at det direkte ansvar følger af søloven, og at ansvaret netop ikke er baseret på, at transportkøberen anses at være berettiget til at støtte sit direkte krav på undertransportørens transportløfte over for transportøren.⁶ Undertransportørens direkte ansvar efter søloven over for transportkøberen kan således være mere byrdefuldt, end det ansvar undertransportøren har påtaget sig iht. undertransportaftalen, f.eks. i tilfælde, hvor aftalen mellem transportøren og undertransportøren er en certepartiaftale på Gencon-vilkår. Hertil kommer, at den praktiske mulighed for transportkøberen for at gennemføre et solidarisk ansvar over for transportøren og undertransportøren vanskeliggøres, hvis transportkøberen på en gang er forpligtet af både en værnetingsklausul i hovedtransport- og undertransportaftalen.

Det er på den baggrund interessant, at Sø- og Handelsretten i en dom af 21.

5) Se Jesper Windahl i UfR2001B.242.

6) Jf. Erling Selvig, Kommentarer 2009-2012 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender side 22: "Prinsippet om streng fortolkning av en vernetingsavtale i en kontrakt medfører at vernetingsavtalen normalt ikke har rettsvirkning i forhold til tredjemenn. Dette gjelder imidlertid ikke i tilfeller hvor søksmålet er basert på rettigheter eller forpliktelser som følger av kontrakten, og ikke gjelder rettigheter basert på særskilt rettsgrunnlag atskilt fra den kontrakt forumklausulen er del av (kursiveret her)."

februar 2025⁷ har fastslået, at en undertransportør (også) over for transportkunden kan påberåbe sig en værnetingsklausul, der er vedtaget i aftaleforholdet mellem undertransportøren og transportøren, og baseret herpå, påstå afvisning af det direkte krav. Retten udtalte bl.a. følgende: *”Retten finder, at hvor der er vedtaget en gyldig værnetingsklausul i undertransportøraftalen, vil denne også finde anvendelse, hvor en transportkunde gør et direkte ansvar gældende overfor for undertransportøren efter sølovens § 286, stk. 1. Dette er endvidere i overensstemmelse med det almindelige princip om, at en tredjepart kun kan gøre materielle rettigheder ifølge en aftale gældende med de processuelle begrænsninger og på de betingelser, som ifølge aftalen og loven gælder for udøvelsen af rettighederne. Da værnetingsklausulen i Hapag-Lloyds vilkår er gyldig vedtaget og må forstås som omfattende alle krav og tvister, der udspringer af transportaftalen mellem ReeFresh og Hapag-Lloyd og de i medfør heraf udstedte søfragtsedler, finder retten, at værnetingsklausulen i Hapag-Lloyds vilkår kan gøres gældende direkte overfor HDI Danmark i relation til de af HDI Danmark rejste krav, hvor HDI Danmark retter et direkte krav mod Hapag-Lloyd i Hapag-Lloyds egenskab som undertransportør efter reglen i sølovens § 286.”*

Sagens omstændigheder var følgende:

En dansk eksportør, Nordex, solgte forskellige osteprodukter til en amerikansk køber for USD 232.145,28. Nordex indgik aftale med en dansk speditør, Log Man, om udførelsen af transporten. Log Man viderekontraherede transporten til en tysk speditør, ReeFresh, der viderekontraherede transporten til Hapag-Lloyd. Der blev af Hapag-Lloyd udarbejdet udkast til søfragtsedler, der blev fremsendt – via ReeFresh og Logman – til Nordex til godkendelse. I søfragtsedlerne var Hapag-Lloyd angivet som ”Carrier”, Nordex var angivet som ”Shipper” og den amerikanske køber var angivet som ”Consignee”. I søfragtsedlerne fremgik en værnetingsklausul, hvorefter tvister skulle afgøres efter tysk ret ved domstolene i Hamborg. Varerne blev afsendt fra Pöggstall i Østrig og transporteret med bil og bane til Hamborg, hvorfra de skulle transporteres med skib til New York. Da transporten til Hamborg blev udført uden fornøden køling, ønskede Nordex transporten standset, sådan at varerne ikke blev videresendt til New York. Uanset disse instruktioner blev containerne transporteret med skib til New York., hvor det blev konstateret, at der var opstået en transportskade. Der blev på denne

7) Sag BS-19711/2023-SHR.

baggrund anlagt retssag af Nordex vareassurandører, HDI, imod Log Man og direkte imod Hapag-Lloyd ved Sø- og Handelsretten, idet HDI gjorde gældende, at der ikke bestod et aftaleforhold mellem Nordex og Hapag-Lloyd, og at værnetingsklausulen i søfragtsedlerne derfor ikke havde betydning. Hapag-Lloyd påstod sagen afvist med henvisning til ovennævnte værnetingsklausul i søfragtsedlerne, idet denne måtte anses for bindende for Nordex.

Sø- og Handelsrettens citerede præmisser må anses at være i overensstemmelse med almindelige regler om betydningen af en forumklausul i en aftale mellem en kontrahent og en underkontrahent for den tredjemand, der ønsker at fremsætte et direkte krav baseret på de oprindelige aftaleparters kontrakt. Sø- og Handelsretten har dog i to tidligere domme om problemstillingen, der blev afsagt i 2015,⁸ nået til det modsatte resultat og fundet, at en påberåbt værnetingsklausul i undertransportaftalen *ikke* havde betydning for et søgsmål imod et hollandsk rederi, der blev sagsøgt direkte af transportkøberen iht. sølovens § 286 ved Sø- og Handelsretten.

Omstændighederne i disse sager var følgende: En svensk transportkøber solgte otte containerhåndteringsmaskiner til en køber i Venezuela for en samlet pris af 3.987.910 USD. Transportkøberen indgik aftale om transport af maskinerne fra Halmstad i Sverige til Venezuela med en dansk transportør [T], der udstedte konnossementer for transporten. T's 100 % ejede svenske datterselskab [T1] viderekontraherede søtransporten af forsendelsen i henhold til en "Onlinebooking 2000" linerbookingnote til et hollandsk rederi [R]. Lasten blev beskadiget og transportkøberens vareassurandører anlagde retssag imod T ved Sø- og Handelsretten og fremsatte krav om betaling af erstatning for lasteskade med USD 387.557. T adciterede rederiet R til retssagen og nedlagde påstand om friholdelse for det fremførte krav. R bestred, at retssag kunne anlægges direkte af T mod R i Danmark, idet det var aftalt med R's ordregiver, T1, at alle tvister skulle afgøres i Holland. Rederiet anførte i denne forbindelse, at T ikke ved at sagsøge R direkte kunne opnå, at værnetingsaftalen ikke var gældende. Retten kom frem til, at T kunne adcitere R direkte til retssagen i Danmark i henhold til Bruxelles I-forordningen art. 8, 2 (tidl. art. 6, 2) og tillagde ikke værnetingsklausulen betydning. Retten udtalte følgende: "*... det følger af Bruxelles I- forordningens artikel 8, 2, at en tredjemand kan inddrages ved den*

8) Jf. UfR2016.1276S og UfR2015.1422S.

ret, hvor den oprindelige sag er anlagt, medmindre denne sag kun er anlagt for at unddrage den pågældende det værneting, der ville være kompetent i hans sag. Kravet mod [T] og [R] hviler på samme retsgrundlag, et transportansvar, og sagen er anlagt ved T's hjemting. Der foreligger derfor ikke en situation med unddragelse, og det er derimod hensigtsmæssigt, at kravet mod alle tre parter behandles under samme sag”.

Det er uklart, hvorvidt en værnetingsklausul i undertransportaftalen tilsvarende kan gøres gældende og påberåbes af en undertransportør over for transportkøberen, når spørgsmålets afgørelse beror på Bruxelles I-forordningen Art. 25. Problemstillingen er nærmere, om fraværet af en formel kontraktrelation mellem transportkøberen og undertransportøren iht. Art. 25 indebærer, et en værnetingsklausul i undertransportaftalen *ikke* kan tillægges betydning ved et sådant direkte søgsmål, når Bruxelles I-forordningen finder anvendelse.

2. Rækkevidden af en værnetingsklausul i undertransportaftalen iht. Bruxelles I-forordningen

Bruxelles-I-forordningen fastsætter ikke særlige jurisdiktionsregler for direkte krav (bortset fra søgsmål mod en skadevolders ansvarsassurandører). Det skal afgøres efter et selvstændigt EU-retligt begreb hvorvidt der anses for indgået en aftale om retternes kompetence som angivet i Art. 25⁹, i forholdet mellem en undertransportør og en transportkøber, der fremsætter et direkte krav.

EU-Domstolen har i retspraksis¹⁰ taget stilling til, om en værnetingsklausul i en kontrakt mellem en sælger [A] og en køber [B] gælder for og forpligter en tredje-part [C] i tilfælde, hvor C fremsætter krav direkte imod A iht. kontrakten mellem A og B. Domstolen fastslog, at værnetingsklausulen ikke kunne gøres gældende af A over for C iht. Bruxelles-I-forordningens Art. 25 i et sådant tilfælde.

Sagens omstændigheder var følgende.

En italiensk producent af kompressorer, Refcomp, solgte nogle kompressorer til en italiensk køber, Climaveneta. I aftalen var vedtaget en værnetingsklausul, hvorefter tvister mellem parterne skulle afgøres af de italienske domstole. Clima-

9) Jf. Ketilbjørn Hertz, Bruxelles I-forordningen med kommentarer, 2. udgave (2015), s. 312.

10) Jf. dom af 7. februar 2013 sag C-543/10 (Refcomp SpA m.fl. mod. mod Axa Corporate Solutions Assurance SA).

vente videresolgte kompressorerne til en fransk køber, Emerson, der selv videresolgte dem til en ligeledes fransk køber, Doumers. Ved installationen af kompressorerne i et byggeri viste det sig, at der var mangler ved kompressorerne. Doumers forsikringsgiver, Axa France, udbetalte erstatning til Doumers og anlagde retssag i Frankrig direkte imod Refcomp, Climaveneta, og imod Emerson med krav om erstatning for manglerne. Refcomp bestred den franske domstols kompetence med henvisning til værnetingsklausulen i aftalen med Climavente.

Domstolen udtalte, at såfremt spørgsmålet – om en aftale om værneting i en kontrakt mellem en sælger og en køber kan gøres gældende over for en senere køber – skulle afgøres efter national ret, ”*ville det medføre forskellige løsninger i medlemsstaterne*”, hvilket ville kunne gribe ind i formålet om ensartede regler for retternes kompetence, som tilstræbes med Bruxelles I-forordningen. Domstolen fastslog derfor, at forordningens artikel 23 (nu Art. 25) skal fortolkes således, at en aftale om værneting, der er indeholdt i en kontrakt indgået mellem en producent af en vare, A, og varens køber, B, *ikke* kan gøres gældende over for en senere køber, C, der anlægger direkte erstatningssag mod A, medmindre det er godtgjort, at C ”*faktisk har givet samtykke til nævnte værnetingsaftale*”.¹¹

Domstolen har ligeledes i retspraksis¹² fastslået, at en tredjepart, der fra en passager har fået overdraget et krav imod et luftfartsselskab, ikke er bundet af en værnetingsaftale i befordringsaftalen mellem luftfartsselskabet og passageren, medmindre tredjeparten i medfør af lovgivningen i den stat, hvis retter har kompetence iht. værnetingsaftalen, kan anses for at være indtrådt i alle passage-rens rettigheder og forpligtelser over for luftfartsselskabet.

Efter sidstnævnte dom vil en tredjepart, C, der – baseret på en rettigheds-overdragelse (transport) – fremsætter et erstatningskrav mod overdragerens kontraktpart, A, ikke være forpligtet af en værnetingsklausul i aftalen mellem de oprindelige aftaleparter A og B, medmindre C er indtrådt i alle overdrageren B's rettigheder og forpligtelser i aftaleforholdet mellem A og B. En sådan (fuldstændig) succession i overdragerens forpligtelser vil som almindelig regel ikke indtræde ved cession, hvor alene de *rettigheder*, der følger af aftalen, men ikke overdragerens *forpligtelser*, overføres til erhververen.

11) Dommen er kommenteret af Ketilbjørn Hertz, s. 347.

12) Jf. Dom af 18. november 2020 i sag C-519/19 (Ryanair DAC mod DelayFix) særligt præmis 40.

Når en værnetingsklausul i aftaleforholdet mellem de oprindelige aftaleparter i en købsaftale ikke kan gøres gældende iht. Art. 25 over for en tredjepart, der fremsætter et direkte krav baseret på *almindelige regler* i national ret om direkte krav mod et tidligere omsætningsled, og når det antages, at en værnetingsklausul mellem A og B tilsvarende ikke kan gøres gældende over for C, når C's direkte krav er baseret på en *transport* af B's rettigheder til C, medmindre C også er indtrådt i alle B's forpligtelser over for A, må det antages, at en transportkøber som almindelig regel ikke iht. Art. 25 er forpligtet af en værnetingsaftale i en kontrakt mellem en undertransportør A og en transportør B, når transportkøberen C fremsætter et direkte erstatningskrav imod undertransportøren A. Der synes således ikke at være grundlag for at vurdere disse tilfælde af direkte krav anderledes end fastslået af Domstolen i de nævnte sager. Dette må antages, uanset at transportkøberens direkte krav i dansk kan støttes på lovbestemmelserne i sølovens § 286.

Efter Domstolens retspraksis vil værnetingsklausulen formentlig alene være bindende for transportkøberen, såfremt transportkøberen kan anses at have "*givet samtykke*" til den nævnte værnetingsaftale eller transportkøberen er "*indtrådt i alle transportørens rettigheder og forpligtelser*" over for undertransportøren i henhold til undertransportaftalen.

I dommen af 7. februar 2013 sag C-543/10 blev der rejst et spørgsmål om, hvorvidt den retspraksis, der knytter sig til værnetingsaftaler i konnossementer, kunne tillægges betydning for Domstolens resultat. Domstolen udtalte, at der f.s.v.a. værnetingsaftaler i konnossementer gælder en særlig regel om, at en sådan værnetingsklausul under visse betingelser gælder i forhold til en tredjepart, der ikke har accepteret værnetingsaftalen, men som fremsætter krav iht. konnossementet.¹³ Domstolen fandt ikke grundlag for at tillægge denne retspraksis betydning uden for konnossementsforhold.

2.1 Rækkevidden af en værnetingsklausul i konnossementet iht. Bruxelles I-forordningen

Som det er fremgået, vil en værnetingsklausul i et af transportøren udstedt konnossement under visse betingelser gælde i forhold til en tredjepart, der ikke har

13) Jf. dom af 9. november 2000 i sag C-387/98. Se om dommen, Ketilbjørn Hertz, s. 346.

accepteret værnetingsaftalen, men som fremsætter krav iht. konnossementet. EU-Domstolen har i en ny dom¹⁴ med henvisning til sin dom af 9. november 2000 i sag C-387/98, præciseret dette.¹⁵

Sagernes omstændigheder var bl.a. følgende:

En peruviansk sælger, Aquafrost, solgte forskellige varer til en spansk køber, Oversea Atlantic Fish ("Oversea"), på CFR-vilkår. Aquafrost indgik aftale om søtransport af varerne med Maersk Line A/S ("Maersk"), der udstedte konnossement for transporten. Ved udleveringen af varerne blev det konstateret, at der var indtrådt transportskader, og der blev af købernes spanske vareassurandører, Allianz, anlagt retssag imod bl.a. Maersk ved en spansk domstol. Maersk påstod sagen afvist med henvisning til en jurisdiktionsklausul i det udstedte konnossement, der angav, at alle tvister efter konnossementet skulle afgøres efter engelsk ret ved engelske domstole: *"in all other cases, this bill of lading shall be governed and interpreted in accordance with English law and any disputes arising therefrom shall be submitted to the High Court of Justice in London, the jurisdiction of the courts of another country being excluded"*: Efter spansk ret var Oversea, ved modtagelsen af forsendelsen iht. konnossementet indtrådt i Aquafrost rettigheder og forpligtelser i overensstemmelse med konnossementet, bortset fra jurisdiktionsklausulen.¹⁶ Baseret herpå blev sagen fremmet imod Mærsk af domstolen i første instans med henvisning til, at jurisdiktionsklausulen ikke forpligtede Oversea, i hvis rettigheder Allianz var indtrådt. Dommen blev anket til Audiencia Provincial de Pontevedra, der bl.a. forelagde spørgsmålet om, hvorvidt en retsstilling, hvorefter konnossementsmodtageren indtrådte i afsenderens rettigheder iht. et konnossement, bortset fra en jurisdiktionsklausul i konnossementet, er forenelig med Bruxelles I-forordningens Art. 25.

14) Jf. dom af 25. april 2024 i de forenede sager C-345/22 – C-347/22 (Maersk A/S).

15) Domstolen fastslog i denne dom, at konnossementets jurisdiktionsklausul forpligter indehaveren af konnossementet, hvis den pågældende er indtrådt i "aflasterens rettigheder og forpligtelser i henhold til den nationale lov, der finder anvendelse."

16) Jf. den spanske lov: Ley de 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima ("The Maritime Navigation Act"), art. 251, hvoraf følgende fremgår (i engelsk oversættelse): *"The acquirer of the bill of lading shall acquire all the rights and actions of the conveyor to the goods, with the exception of agreements regarding jurisdiction, and arbitration, which shall require the consent of the acquirer pursuant to the terms stated in Chapter I of Title IX."*

EU-Domstolen bekræftede, at en værnetingsklausul i et konnossement kan gøres gældende over for en tredjemand, såfremt den pågældende tredjemand ”ved erhvervelsen af konnossementet” indtræder i alle de rettigheder og forpligtelser, som gælder i forhold til en af aftalens oprindelige kontraktparter. Domstolen udtalte, at spørgsmålet om en tredjemand kan anses for at være indtrådt i kontrakten på denne måde skal vurderes i henhold til den nationale lovgivning, der finder anvendelse på sagens realitet i henhold til de internationale privatretlige regler, der gælder for sagen, og at vurderingen ikke skal foretages baseret på lovgivningen i det land, der udpeges i jurisdiktionsklausulen.

Der opstår på denne baggrund spørgsmål om, i hvilken udstrækning en erhverver af et konnossement i dansk ret kan anses at være indtrådt i alle afsenderens rettigheder og forpligtelser iht. konnossementet. I den udstrækning erhververen kan anses at være indtrådt i de pågældende rettigheder og forpligtelser, vil en værnetingsklausul i konnossementet skulle anses at være forpligtende for erhververen i henhold til Bruxelles I-forordningens Art. 25.

2.2 Indtræder erhververen af transportdokument i afsenderens (transportkøberens) rettigheder og forpligtelser?

En varekøber (konnossementsmodtager), der ikke har indgået en transportaftale med transportøren, men fra transportkøberen (afsenderen) modtager et af transportøren udstedt konnossement, vil ikke efter almindelige obligationsretlige regler, eller bestemmelser i søloven, *alene qua erhvervelsen af konnossementet*, indtræde i afsenderens forpligtelser over for konnossementsudstederen. Dette gælder, uanset om modtageren er angivet som ”consignee” i konnossementet.¹⁷

Såfremt konnossementsmodtageren selv overdrager konnossementet til en erhverver, f.eks. ved videresalg af varen, vil den pågældende heller ikke *alene* ved videreoverdragelsen af konnossementet efter almindelige regler have pådraget sig forpligtelser iht. konnossementets bestemmelser. Det kan anføres, at varekø-

17) Se KBET 2013 nr. 1536, s. 154 vedrørende forslaget til Rotterdamreglernes § 320f, stk. 1: ”En ihændebarer (såfremt denne ikke også er afsender) [...] bliver ikke [...] ansvarlig for krav i henhold til transportaftalen, blot fordi denne er ihændebarer. Et negotiabelt dokument kan være omsat i mange led i løbet af transporten, og transportøren vil normalt heller ikke have kendskab til, hvem der til enhver tid er ihændebarer. Såvel praktiske som retlige hensyn taler derfor for bestemmelsens løsning. En tilsvarende regel finder anvendelse for den, der erhverver et konnossement fra en anden end sælgeren/afsenderen”.

beren ved at overdrage konnossementet har udøvet de rettigheder, der følger af konnossementets karakter af omsætningsdokument, og derved har gjort rettigheder gældende iht. konnossementet, men de pågældende rettigheder kan ikke anses at være gjort gældende over for transportøren, og der er derfor næppe et grundlag for at anse varekøberen forpligtet af en værnetingsklausul i konnossementet som følge heraf.

Det fremgår af Domstolens dom i Mærsk-sagen, at modtageren, for at blive forpligtet af værnetingsklausulen, skal være indtrådt i afsenderens rettigheder ved *erhvervelsen* af konnossementet. Uanset at en sådan rettigheds- og pligtsuccession ikke vil finde sted i dansk ret ved en erhvervelse af et konnossement, må det kunne antages, at modtageren kan blive forpligtet af værnetingsklausulen, hvis modtageren på anden måde indtræder i afsenderens rettigheder og forpligtelser iht. konnossementet.¹⁸ En indtrædelse i transportkøberens rettigheder og forpligtelser vil for konnossementserhververen kunne finde sted, såfremt denne kræver godset udleveret iht. konnossementet, jf. sølovens § 269, der angiver, at modtageren, ”*ved at tage imod tage godset*”, bliver forpligtet til at betale fragt og andre krav, som transportøren har ifølge konnossementet. Krav ifølge konnossementet kan f.eks. være fragtkrav eller krav på overliggetidsgodtgørelse m.v. Modtageren kan således – ved at tage imod godset – pålægges som debitor at betale de nævnte krav, også selv om de først fremsættes af transportøren *efter* godsets udlevering. Kravet imod modtageren kan således ikke blot gøres gældende baseret på regler om tilbageholdsret: Selvom modtageren ikke har stillet nogen sikkerhed for kravene i forbindelse med udleveringen af godset, kan modtageren pålægges som debitor at betale kravene.¹⁹

18) Jf. herved præmis 63 i dom af 18. november 2020 i sag C-519/19 (Ryanair DAC mod DelayFix).

19) Det må anses at følge af søloven § 269, stk. 2, at en modtager, der får godset udleveret på et andet grundlag end transportørens konnossement, ikke bindes af en værnetingsklausul i konnossementet. Er der f.eks. tale om, at en afsender indgår aftale med en speditør om søtransport af en container, og speditøren viderekontraherer udførelsen af transporten til et rederi, der udsteder konnossement for transporten til speditøren, vil en værnetingsklausul i rederikonnossementet alene efter § 269 kunne forpligte den modtager, der får containeren udleveret iht. rederikonnossementet. I mange tilfælde vil speditøren i sådanne tilfælde imidlertid udstede sit eget konnossement (”House B/L”) til afsenderen, sådan at grundlaget for udleveringen af godset til modtageren vil være det pågældende speditørkonnossement og ikke rederikonnossementet, der udstedes og overgives til speditøren.

Det er ikke helt klart, om modtageren også hæfter for kravene, hvis de *ikke* fremgår af konnossementet, men modtageren er i ond tro om kravene ved udleveringen af godset, f.eks. fordi transportøren oplyser om kravene. Efter ordlyden af sølovens § 269 kunne man antage, at modtageren i disse tilfælde skulle kunne kræve godset udleveret uden at skulle dække de pågældende krav. Det fremgår imidlertid af sølovens § 299, stk. 2, at et konnossement, hvori fragten ikke er anført, eller som ikke på anden måde viser, at fragt skal betales af modtageren, jf. § 296, stk. 1, nr. 10, skal gælde som bevis for, at fragt ikke skal betales af den pågældende, *dersom ikke andet godtgøres*. Det synes at følge heraf, at transportøren, hvis denne kan godtgøre, at der udestår fragt eller andre krav, kan gøre dem gældende imod modtageren, uanset at de ikke fremgår af konnossementet.²⁰

Det er ikke klart, om modtageren tilsvarende vil blive forpligtet, såfremt denne *ikke modtager godset*, f.eks. fordi det er gået tabt under transporten, men modtageren fremsætter krav om erstatning for bortkomsten baseret på konnossementet. Ved at udøve erstatningsbeføjelsen kan modtageren anses at gøre en rettighed gældende iht. konnossementet, men modtageren kan formentlig ikke herved anses at være indtrådt i afsenderens forpligtelser iht. konnossementet på samme måde, som hvis godset var udleveret til modtageren. Spørgsmålet er tvivlsomt.

Udstedes der af transportøren i stedet for et konnossement, en *søfragtseddel* (*Sea Waybill*) for transporten, er det tvivlsomt, om modtageren iht. søfragtsedlen ved at modtage godset som almindelig regel vil kunne anses at indtræde i afsenderens rettigheder og forpligtelser i forhold til transportøren. Det følger af sølovens § 269, stk. 2, at i det tilfælde, hvor godset er udleveret på anden måde end i henhold til et konnossement, er modtageren kun ansvarlig for fragt og andre krav i medfør af transportaftalen, når denne har fået varsel om kravene ved udleveringen eller vidste eller burde have vidst, at transportøren ikke havde fået betaling. Dette er overensstemmende med, at modtageren, når der benyttes søfragtseddel, ikke vil skulle være i besiddelse af dokumentet for at få godset udleveret og derved ikke, på grundlag af dokumentet,

20) Hvis modtageren har indløst konnossementet i god tro, er det uden betydning, om transportøren oplyser om kravene ved udleveringen, idet modtageren da ikke kan bringes til at hæfte for kravene ved at tage imod godset, jf. sølovens § 299, stk. 3.

kan have viden om de pågældende rettigheder og forpligtelser, der knytter sig til transportaftalen. Modtageren kan således ikke anses at være indtrådt i afsenderens forpligtelser iht. transportaftalen ved at modtage godset. Det kræves yderligere, at modtageren var i ond tro om de pågældende forpligtelser og uagtet forlangte godset udleveret. Baseret herpå kan modtageren ikke iht. Bruxelles I-forordningens Art. 25 anses for bundet af en værnetingsklausul i en af transportøren udstedt søfragtseddel alene i kraft af, at modtageren får godset udleveret af transportøren.

3. Konkrete tilfældegrupper

3.1 Undertransportøren har ikke udstedt transportdokument

Udgangspunktet er, at en værnetingsklausul i undertransportaftalen, ikke er forpligtende for transportkøberen i forbindelse med fremsættelse af et direkte erstatningskrav imod undertransportøren iht. Bruxelles I-forordningens Art. 25.²¹ Spørgsmålet, om undertransportøren kan påberåbe sig en værnetingsklausul i undertransportaftalen iht. Bruxelles I-forordningen,²² beror på, om transportkøberen er *indtrådt i alle transportørens rettigheder og forpligtelser* i henhold til transportaftalen mellem transportøren og undertransportøren, jf. ovenfor afsnit 2.

Uanset at transportkøberen efter søloven som en almindelig regel er berettiget til at indtale et direkte krav imod undertransportøren, vil transportkøberen ikke – alene ved at fremsætte et sådant direkte krav – indtræde i transportørens forpligtelser over for undertransportøren. Har undertransportøren således et

21) Jf. Erling Selvig, Kommentarer 2004-2008 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender side 20: *"En følge av at Brussels/Lugano artikkel 23 om vernetingsavtaler skal tolkes strengt, er at en forumavtale bare får virkning for tvister mellom de to partene som har inngått den. Det stilles generelt strenge krav til klarhet ved tolkning av vernetingsavtaler og ved avgjørelsen av om en person kan anses som part til vernetingsavtalen. Hovedregelen er således at ulike tredjemenn som kan ha forskjellig tilknytning til en sjøtransport, enten på skipets eller lastens side, ikke er omfattet av en vernetingsavtale, med mindre tredjemann, f.eks. en konnossementsinnehaver eller vareassurandør, rettslig sett har trådt inn i og gjør gjeldende rettigheter til en part bundet av vernetingsavtalen (partssuksesjon)."*

22) Klausulen kan følge af undertransportørens almindelige forretningsbetingelser (terms & conditions), der kan finde anvendelse i kraft af vedtagelse heraf mellem undertransportøren og transportøren.

krav på fragt eller demurrage-omkostninger vedrørende transporten, kan disse krav som et udgangspunkt ikke gøres gældende over for transportkøberen, der ikke hæfter for kravene. Det må dog kunne antages, at undertransportøren efter almindelige regler vil kunne gøre de pågældende krav gældende til *kompensation ved modregning* over for et af transportkøberen indtalt direkte erstatningskrav vedrørende transportskade, i hvert fald såfremt der er tale om konnekse modkrav, der udspringer af den transportaftale, under hvilken skaden er forvoldt.

Den omstændighed, at undertransportørens krav kan gøres gældende ved modregning, kan dog nok ikke forstås sådan, at transportkøberen er indtrådt i kravene. Transportkøberen kan således frafalde et fremsat og indtalt erstatningskrav imod undertransportøren, hvorved undertransportøren ikke vil kunne opnå dækning for kravene hos transportkøberen gennem modregning. Undertransportøren vil heller ikke kunne opnå dækning for kravene ved modregning, hvis de størrelsesmæssigt overstiger transportkøberens erstatningskrav.

Baseret på ovenstående må det antages, at transportkøberen ikke i disse tilfælde, alene ved at fremsætte et direkte erstatningskrav imod undertransportøren, kan anses at være bundet af en værnetingsklausul i undertransportaftalen i henhold til Bruxelles I-forordningens Art. 25.

3.2 Undertransportøren udsteder transportdokumentet til transportøren

I disse tilfælde vil transportøren ofte udstede eget (speditør)konnossement ("House B/L") til transportkøberen og undertransportørens konnossement vil i sådanne tilfælde ikke have betydning for transportkøberens adgang til at indtale et direkte krav, idet transportkøberen ikke modtager undertransportørens konnossement, og idet godset ikke udleveres til transportkøberen baseret på undertransportørens konnossement.

Overdrager transportøren imidlertid undertransportørens konnossement til transportkøberen, og fremsætter transportkøberen erstatningskrav direkte imod undertransportøren baseret herpå, må værnetingsklausulen i konnossementet være forpligtende for transportkøberen, såfremt transportkøberen kan anses at være indtrådt i alle transportørens rettigheder og forpligtelser iht. konnossementet. En indtrædelse vil formentlig kunne anses at have fundet sted, hvis transportkøberen fremsætter krav om godsets udlevering direkte over for un-

dertransportøren baseret på konnossementet.²³ En indtrædelse kan endvidere anses at have fundet sted, hvis transportkøberen på andet grundlag er indtrådt i alle transportørens rettigheder og forpligtelser over for undertransportøren. Et sådant tilfælde forelå i Svea Hovrätts dom af 27. august 2007,²⁴ hvor Hovrätten fandt, at værnetingsklausulen i undertransportørens transportdokument kunne gøres gældende over for en speditør, der fremsatte et direkte krav, idet speditøren ved en rettighedsoverdragelse ansås at være indtrådt i alle transportørens rettigheder i forhold til et af undertransportøren udstedt konnossement, og at der således forelå ”partssuccession”. Sagens omstændigheder var følgende:

En svensk eksportør, Ericssons solgt tre militærkøretøjer til en køber i Venezuela og antog Kuhne & Nagel (”Kuehne”) til at udføre transporten. Kuhne & Nagel viderekontraherede transporten til Blue Anchor Line, Hong Kong, der udstedte konnossement for transporten og viderekontraherede søtransporten fra Hamborg til Venezuela til rederiet Hamburg Süd, der udstedte konnossement for transporten. Af konnossementet fremgik en jurisdiktionsklausul, hvorefter alle tvister skulle afgøres ved de tyske domstole. Zurich Forsikring anlagde som subrogeret vareassurandør retssag i Sverige imod Kuhne med påstand om betaling af erstatning for en transportskade på militærkøretøjerne. Kuhne adciterede rederiet Hamburg Süd i henhold til Bruxelles-I-forordningens dagældende Art. 6, nr. 2 med påstand om friholdelse. Hamburg Süd påstod sagen afvist med henvisning til værnetingsklausulen i sit konnossement.

Hovrätten afviste sagen med følgende begrundelse ”*Som huvudregel är Kuehne som tredje man inte bundet av prorogationsklausulen i det av Hamburg Süd utfärdade konossementet. I förevaranden fall har emellertid såvitt handlingarna utvisar, Kuehne genom en rättighetsöverlåtelse den 13 mars 2001 fullt ut övertagit Blue Anchor Lines rättigheter enligt konossementet. Avtalet om överlåtelse av rättigheterna kan därför inte uppfattas på annat sätt än att Kuehne därmed inträtt i Blue Anchor Lines ställe genom partssuccession. Kuehne er därför, såsom tingsrätten också funnit, bundet av prorogationsklausulen i konossementet.*”

23) Transportkøberen vil som regel alene være legitimeret til at kræve udlevering iht. konnossementet, hvis der er tale om et ihændehaverkonnossement, eller hvis konnossementet er endosseret af transportøren til transportkøberen.

24) Dommen er refereret i NDS 2007, s. 38ff. Dommen er kommenteret af Erling Selvig i Kommentarer til Nordiske domme i Sjøfartsanliggender 2004-2008, s. 20.

3.3 Undertransportøren udsteder transportdokument direkte til transportkøberen

Er der tale om, at undertransportøren udsteder konnossement direkte til transportkøberen med angivelse af transportkøberen som ”shipper”, kan der rejses spørgsmål om, hvorvidt der herved konstitueres et kontraktforhold direkte mellem transportkunden og undertransportøren, således at transportkunden bliver forpligtet i overensstemmelse med transportdokumentets værnetingsklausul, jf. Bruxelles-forordningens Art. 25.²⁵ Forholdet kan muligt anses således, at transportkøberen ved at modtage konnossementet faktisk har givet samtykke til værnetingsaftalen iht. Bruxelles I-forordningens Art. 25.

Det er ikke indlysende, at undertransportørens udstedelse af et transportdokument med angivelse af transportkøberen som ”shipper” under omstændigheder, hvor transportøren i realiteten er undertransportørens ordregiver og kontraktpart, konstituerer et kontraktværnetingsforhold (også) mellem transportkøberen og undertransportøren. Tilfældet kan i nogen grad sammenligneligt med et tilfælde, hvor en aflaster, der *ikke* er part i en transportaftale, men alene leverer gods til det skib, som skal udføre transporten, modtager et konnossement som kvittering for, at lasten er bragt ombord, og hvor transportøren gør gældende, at aflasteren, ved at modtage konnossementet, bliver forpligtet i overensstemmelse med konnossementets bestemmelser. Sø- og Handelsretten har i en dom²⁶ lagt til grund, at en aflaster i et sådant tilfælde, ved at modtage et konnossement uden at gøre indsigelse imod vilkårene heri, blev bundet af en værnetingsklausul i konnossementet. Sagens omstændigheder var følgende:

En dansk transportør udstedte og fremsendte i december 2018 tre konnossementer vedrørende transport af tre skibsskruer fra Hamborg til Busan til en tysk speditør i Hamborg, som repræsenterede aflasteren af skibsskruerne. I konnossementerne var angivet, at ”the Merchant” ved at godkende konnossementerne, tiltrådte de i konnossementerne angivne betingelser, herunder at værneting for krav under konnossementerne var i Danmark, hvor transportøren havde sin forretningsadresse, og at ”the Merchant” forpligtede sig til at betale alle ”dues,

25) Såfremt dette antages, vil transportkunden skulle anses at være part i to kontraktforhold med to transportører vedrørende den transport, der er indgået aftale om med transportøren.

26) Sø- og Handelsrettens dom 11. januar 2021 i sag BS-23440-2019-SHR.

duties, taxes and charges”, som Transportøren måtte kræve. Af konnossementet fremgik videre følgende definition af ”Merchant”: *“Wherever the term “Merchant” is used in this Bill of Lading it shall be deemed to include the Shipper, the receiver, the consignee, the holder of the Bill of Lading and the Owner of the cargo”* Speditøren videresendte konnossementerne til aflaster og rembursbanken, men kommenterede ikke på konnossementsvilkårene. Efter at skibsskruerne var lastet ombord på fremsatte transportøren krav over for aflasteren om betaling af EUR 16.500 til dækning af flydekransomkostninger og anlagde retssag imod aflasteren i Danmark iht. værnetingsklausulen i konnossementerne.

Sø- og Handelsrettens præmisser var sålydende: *”[Speditøren] har på vegne af [Aflasteren] godkendt det udkast til standardmæssigt konnossement, som [Transportøren] fremsendte til [Speditørens] godkendelse, og der blev ikke i den forbindelse taget noget forbehold for godkendelsens rækkevidde. I konnossementet var [Aflasteren] indsat som ”shipper” og retten finder, [Aflasteren] på den anførte baggrund er bundet af den værnetingsklausul i konnossementets punkt 3, som anviser [Transportørens] hjemting som værneting for tvister mellem ”shipper” og [Transportøren]. Dette gælder uanset, om [Aflasteren] som aflaster af godset ved at blive indsat som ”shipper” i konnossementet tillige bliver forpligtet som afsender af godset og i givet fald i hvilket omfang.”²⁷*

I et tilfælde, hvor undertransportøren udsteder og overgiver et transportdo-

27) Dommen kan give anledning til nogle spørgsmål og overvejelser baseret på den betragtning, at en aflaster som almindelig regel ikke ved at levere gods til transportøren i kraft heraf påtager sig nogen kontraktforpligtelser over for transportøren. Det er derfor ikke klart, at en ”aflaster” kan anses for omfattet af definitionen af ”merchant” i et konnossement, der angiver at dette omfatter ”the shipper”, idet der ved ”shipper” må forstås den afsender, der indgår aftale med transportøren om transporten. Det er heller ikke klart, at en aflaster har nogen retlig pligt til at skulle forholde sig til og skulle godkende konnossementsbestemmelserne, når konnossementet i forhold til aflasteren alene er et kvitteringsdokument. Der kan vel også rejses spørgsmål om, hvorvidt en aflaster har nogen retlig eller praktisk mulighed for at bestemme, at konnossementsbestemmelser, herunder en værnetingsklausul, skal ændres. Konnossementet konstituerer en aftale mellem afsenderen og transportøren, som aflasteren ikke er part i, og aflasteren er derfor som almindelig regel ikke berettiget til at forlange ændringer foretaget i aftalen. Det må også skulle tages i betragtning, at der i dommen ikke var tale om, af aflasteren fremsatte noget krav eller gjorde nogle rettigheder gældende over for transportøren iht. konnossementet, hvilket man – i givet fald – kunne argumentere for måtte finde sted på konnossementets betingelser.

kument til transportkøberen – med angivelse af transportkøberen, som shipper – evt. med henblik på at modtage godkendelse af udkastet eller for at modtage konnossementsinstruktioner fra afsenderen, er det nærliggende at komme frem til, at transportkøberen ved at modtage konnossementet eller ved at afgive de pågældende instruktioner, efter en konkret vurdering vil kunne anses at blive forpligtet i overensstemmelse med konnossementets værnetingsbestemmelse, sådan at et erstatningskrav for transportskade i forhold til undertransportøren må gøres gældende i overensstemmelse med værnetingsbestemmelsen. I Sø- og Handelsrettens dom af 21. februar 2025 i sag BS-19711/2023-SHR omtalt oven for, synes den omstændighed, at udkastet til undertransportørens (Hapag-Lloyds) søfragtsedler blev fremsendt til godkendelse ved transportkunden (Nordex) således at måtte være afgørende for, at værnetingsklausulen i søfragtsedlen kunne være forpligtende for Nordex i henhold til Bruxelles I-forordningens Art. 25.

4. Afslutning

Som fastslået af Sø- og Handelsretten, må det antages, at en værnetingsklausul i et transportdokument, der er udstedt af en undertransportør, kan gøres gældende over for en transportkøber, der fremsætter et direkte krav imod undertransportøren iht. sølovens § 286. Såfremt det direkte søgsmål er omfattet af Bruxelles I-forordningen, må det antages, at værnetingsklausulen alene har betydning for transportkøberens mulighed for at indtale et direkte krav, hvis transportkøberen enten kan anses at have accepteret værnetingsklausulen eller kan anses at være indtrådt i alle transportørens rettigheder og forpligtelser over for undertransportøren.