



# HØJESTERETS DOM

afsagt torsdag den 9. september 2021

---

Sag BS-30435/2020-HJR  
(2. afdeling)

Maersk A/S  
(advokat Christian Benedictsen-Nislev)

mod

DSV Air & Sea A/S  
(advokat Rasmus Køie)

I tidligere instanser er afsagt kendelse af Københavns Byret den 4. december 2018 (BS-6868/2017-KBH) og af Østre Landsrets 11. afdeling den 25. februar 2020 (BS-14802/2019).

I pådømmelsen har deltaget fem dommere: Poul Dahl Jensen, Michael Rekling, Jens Kruse Mikkelsen, Kristian Korfits Nielsen og Rikke Foersom.

## **Påstande**

Kærende, Maersk A/S, har nedlagt påstand om, at sagen afvises.

Indkærede, DSV Air & Sea A/S, har påstået stadfæstelse.

## **Supplerende sagsfremstilling**

Maersk har også under sagens behandling for Højesteret anmodet om præjudiciel forelæggelse for EU-Domstolen af spørgsmål om fortolkning af Bruxelles I-forordningen, herunder artikel 25. Højesteret traf den 8. februar 2021 beslutning om ikke at imødekomme anmodningen.

## Retsgrundlag

### *Søloven*

Det fremgår af sølovens § 252, stk. 2, nr. 2, jf. stk. 1, at bestemmelserne i sølovens kapitel 13 om stykgodstransport finder anvendelse på alle aftaler om søtransport i fart mellem to forskellige stater, såfremt det i transportaftalen aftalte udleveringssted er beliggende i Danmark.

Efter sølovens § 254 er enhver bestemmelse i en transportaftale eller et transportdokument som udgangspunkt ugyldig i den udstrækning, den afviger fra bestemmelser i blandt andet sølovens kapitel 13. De undtagelser, der er angivet i bestemmelsen, angår ikke bestemmelser om værneting.

Sølovens § 310, stk. 1, og stk. 4-5, der findes i sølovens kapitel 13, lyder:

#### ”§ 310

Enhver forhåndsftale, som indskrænker sagsøgerens ret til at få tvist vedrørende transport af stykgods ifølge dette kapitel afgjort ved søgsmål, er ugyldig, for så vidt den begrænser sagsøgerens ret til efter eget valg at rejse sag ved domstol på det sted, hvor

- 1) sagsøgte har sit hovedkontor eller i mangel heraf dér, hvor denne har sit almindelige opholdssted,
- 2) transportaftalen blev indgået, forudsat at sagsøgte dér har et forretningssted, en filial eller et agentur, hvorigennem aftalen er indgået,
- 3) det aftalte leveringssted efter transportaftalen ligger eller
- 4) det aftalte eller faktiske udleveringssted efter transportaftalen ligger.

...

Stk. 4. Her i riget kan søgsmål vedrørende aftale om transport af stykgods i fart mellem to stater i alle tilfælde rejses på det sted eller på et af de steder, hvortil sagen har en sådan tilknytning som nævnt i stk. 1, eller på et andet sted her i riget, som parterne har aftalt.

Stk. 5. Stk. 1 og 4 gælder ikke, hvis hverken det aftalte leveringssted eller det aftalte eller faktiske udleveringssted efter § 252, stk. 3, ligger i Danmark, Finland, Norge eller Sverige, eller hvis andet følger af lov om anerkendelse og fuldbyrdelse af visse udenlandske retsafgørelser m.v. på det

civil- og handelsretlige område eller lov om EF-domskonventionen m.v., herunder bekendtgørelser udstedt i medfør af disse love.”

Sølovens § 310, stk. 5, er ændret bl.a. ved lov nr. 14 af 13. januar 1997. Det fremgår af de specielle bemærkninger til lovforslaget bl.a. (Folketingstidende 1996-97, tillæg A, lovforslag nr. L 48, s. 1361):

”Det foreslås, at den gældende modifikation i § 310, stk. 5, vedrørende EF-domskonventionen udvides til også at gælde Lugano-konventionen. Blandt andet som konsekvens heraf accepteres værnetingsaftaler, som skaber værneting i et EU- eller EFTA-land og er omfattet af de to konventioner, uanset de normalt ville kunne tilsidesættes efter § 310, stk. 1. Således vil fx en aftale om værneting i EU eller EFTA, selvom den begrænser sagsøgerens ret til at rejse sag ved domstolen på det sted, hvor sagsøgte har sit hovedkontor, ikke kunne tilsidesættes.”

#### *Bruxelles I-forordningen*

Bestemmelserne i Bruxelles I-forordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1215/2012 af 12. december 2012 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område) finder anvendelse i Danmark i kraft af en parallelaftale, der er gennemført i dansk ret ved lov om anerkendelse og fuldbyrdelse af visse udenlandske retsafgørelser mv. på det civil- og handelsretlige område, jf. nu lovbekendtgørelse nr. 1282 af 14. november 2018.

Af Bruxelles I-forordningen fremgår bl.a.:

”(3) Unionen har sat sig som mål at bevare og udbygge et område med frihed, sikkerhed og retfærdighed, bl.a. ved at lette adgangen til domstolene, navnlig på grundlag af princippet om gensidig anerkendelse af retsafgørelser og udenretslige afgørelser om civilretlige spørgsmål. Med henblik på gradvis at indføre et sådant område skal Unionen vedtage foranstaltninger vedrørende samarbejde om civilretlige spørgsmål med grænseoverskridende virkninger, navnlig når de er nødvendige for det indre markeds funktion.

...

(19) Friheden til at indgå aftaler om værneting for parter i andre aftaler end forsikrings-, forbruger- og arbejdsaftaler, hvor en sådan aftalefrihed er begrænset, bør respekteres, dog med forbehold af de bestemmelser om enekompetence, der er fastsat i denne forordning.

(20) Opstår der spørgsmål om, hvorvidt en værnetingsaftale til fordel for en ret eller retterne i en medlemsstat er materielt ugyldig, bør spørgsmålet afgøres i overensstemmelse med lovgivningen i den medlemsstat, hvor den ret eller de retter, der er valgt i aftalen, er beliggende, herunder den pågældende medlemsstats lovvalgsregler.

...

(34) Kontinuiteten mellem Bruxelles-konventionen af 1968, forordning (EF) nr. 44/2001 og nærværende forordning bør sikres, og i den forbindelse bør der fastsættes overgangsbestemmelser. Samme kontinuitet bør gælde med hensyn til Den Europæiske Unions Domstols fortolkning af Bruxelles-konventionen af 1968 og de forordninger, der er trådt i stedet for den.

...

#### *Artikel 25*

1. Såfremt parterne, uanset deres bopæl, har aftalt, at en ret eller retterne i en medlemsstat skal være kompetente til at påkende allerede opståede tvister eller fremtidige tvister i anledning af et bestemt retsforhold, er denne ret eller disse retter kompetente, medmindre aftalen er materielt ugyldig efter loven i den pågældende medlemsstat. Medmindre parterne har aftalt andet, er denne ret eller disse retter enekompetente. Værnetingsaftalen skal være indgået:

a) skriftligt eller mundtligt med skriftlig bekræftelse

b) i en form, der er i overensstemmelse med den skik og brug, som parterne følger i deres indbyrdes forhold, eller

c) inden for international handel, i en form, der er i overensstemmelse med en sædvane, som parterne har eller burde have kendskab til, og som inden for sådan handel er almindelig kendt og regelmæssigt fulgt af parter i aftaler af samme type inden for den pågældende handelsbranche.

2. Med "skriftligt" sidestilles enhver elektronisk meddelelse, som varigt dokumenterer aftalen om værneting."

Af forklarende rapport udarbejdet af P. Jenard den 27. september 1968 (Jenard-rapporten), der udgør en kommentar til Bruxelleskonventionen af 1968, fremgår bl.a. (EFT 1979 nr. C 59, s. 8 og s. 37-38):

*"I. Internationale retssager*

Som det fremgår af stk. 4 i præamblen, fastlægger konventionen, at domstolene i de kontraherende stater har international kompetence.

De gældende kompetenceregler i de enkelte kontraherende stater ændres kun ved sager med tilknytning til udlandet. Dette begreb er ikke nærmere defineret i konventionen, idet tilknytningen til udlandet kan fremgå af de særlige omstændigheder ved den retstvist, som retten behandler. Ved retstvister, der verserer for retterne i en kontraherende stat, og som kun angår personer med bopæl i denne stat, spiller konventionen principielt ingen rolle; i artikel 2 henvises i et sådant tilfælde til de i den pågældende stat gældende kompetencenormer. Alligevel vil en sådan retstvist kunne have tilknytning til udlandet. Dette ville f.eks. være tilfældet, såfremt sagsøgte er udlænding, så at den i artikel 2, stk. 2, indeholdte grundsætning om ligebehandling kom til anvendelse, eller såfremt retstvisten vedrører en genstand, for hvilken der gælder en enekompetence i en anden stat (artikel 16), eller endelig hvor der foreligger litispændens eller indbyrdes sammenhængende krav ved en sag, der verserer for retterne i en anden stat (artiklerne 21 til 23).

Det er en selvfølge, at konventionen ved anerkendelsen og fuldbyrdelsen i sig selv udelukkende regulerer sager med tilknytning til udlandet, idet man må gå ud fra, at der er tale om anerkendelse og fuldbyrdelse i en kontraherende stat af domme, der er afsagt i en anden kontraherende stat.

...

*Artikel 17 [nu artikel 25 i Bruxelles I-forordningen]*

[Værnetings]klausulen gælder kun, såfremt mindst en af parterne har bopæl på en kontraherende stats område. Aftalen finder principielt ikke anvendelse, såfremt parterne har aftalt, at en ret i deres fælles bopælsstat skal være kompetent; ifølge princippet i konventionens præambel vedrører konventionen kun retternes internationale kompetence (jf. bemærkningerne i ... afsnit I, internationale retsforhold).

Artikel 17 gælder følgelig værnetingsaftaler mellem en person med bopæl i en kontraherende stat og en person med bopæl i en anden kontraherende stat, samt aftaler mellem en person med bopæl i en kontraherende stat og en person med bopæl uden for Fællesskabet, såfremt det er aftalt, at en ret i en kontraherende stat skal være kompetent. Artikel 17 finder ligeledes anvendelse, såfremt to personer med bopæl i samme kontraherende stat aftaler, at en ret i en anden kontraherende stat skal være kompetent."

Af forklarende rapport udarbejdet af dr. Schlosser den 9. oktober 1978 (Schlosser-rapporten), der udgør en kommentar til tiltrædelseskonventionen af 1978, fremgår bl.a. (EFT 1979 nr. C 59, s. 81 og s. 123):

*"I. Sager med forbindelse til internationale forhold*

21. De nye medlemsstaters tiltrædelse af [Bruxelleskonventionen] inddrager ikke nye aspekter for så vidt angår anvendelsen af princippet om, at kun sager og afgørelser, hvis genstand står i forbindelse med internationale forhold, omfattes af denne, og der kræves således kun henvisning til nr. I i tredje kapitel i Jénard-rapporten.

...

*Aftaler om kompetence*

174. Artikel 17 [nu artikel 25 i Bruxelles I-forordningen], der kun gælder, i tilfælde af at den tilgrundliggende forretning har international tilknytning jf. punkt 21, hvilket på ingen måde kan frembringes blot gennem valget af en domstol i en bestemt stat, frembød fire problemer for [eksperterne i arbejdsgruppen]..."

*Retspraksis fra EU-Domstolen*

EU-Domstolen udtalte i dom af 1. marts 2005 i sag C-281/02 (Owusu) bl.a.:

"10. Den 10. oktober 1997 blev Andrew Owusu, der er britisk statsborger med bopæl i Det Forenede Kongerige, offer for en meget alvorlig ulykke, mens han var på ferie i Jamaica. Da han dykkede i havet på et sted, hvor vandet nåede ham til livet, stødte han mod en undersøisk sandbanke og fik brud på femte halshvirvel, hvilket førte til tetraplegi.

11. Andrew Owusu anlagde efter denne ulykke sag i Det Forenede Kongerige om erstatningsansvar inden for kontrakt mod N.B. Jackson, der ligeledes har bopæl i denne stat. N.B. Jackson havde udlejet en ferievilla i Mammee Bay (Jamaica) til sagsøgeren. Ifølge Andrew Owusu fremgik det implicit af kontrakten, hvorefter han havde adgang til en privat strand, at stranden var rimeligt sikker og fri for skjulte farer.

12. Andrew Owusu har ligeledes anlagt sag i Det Forenede Kongerige om erstatningsansvar uden for kontrakt mod en række jamaicanske selskaber, nemlig Mammee Bay Club Ltd (herefter "sagsøgte 3 i hovedsagen"), som ejer og driver stranden ved Mammee Bay og havde givet sagsøgeren i hovedsagen gratis adgang til denne strand, The Enchanted Garden Resorts & Spa Ltd (herefter "sagsøgte 4 i hovedsagen"), som driver et feriecenter tæt ved Mammee Bay, og hvis kunder også havde adgang til stranden ved

Mammee Bay, samt Town & Country Resorts Ltd (herefter "sagsøgte 6 i hovedsagen"), som driver et stort hotel, der ligger ud til den pågældende strand, og som har en tilladelse til at benytte stranden på betingelse af at være ansvarlig for forvaltningen, vedligeholdelsen og overvågningen heraf.

...

23. Med henblik på at besvare det første spørgsmål skal det først afgøres, om Bruxelles-konventionens artikel 2 finder anvendelse i en situation som den, der er tale om i hovedsagen, dvs. når sagsøgeren og en af de sagsøgte har bopæl på den samme kontraherende stats område, og tvisten ved domstolene i denne stat har visse tilknytningsmomenter til et tredjeland, men ikke til en anden kontraherende stat. Det er under de i hovedsagen foreliggende omstændigheder kun i bekræftende fald, at der opstår spørgsmål om, hvorvidt Bruxelles-konventionen er til hinder for, at en ret i en kontraherende stat anvender forum non conveniens-doktrinen i tilfælde af, at denne ret i medfør af konventionens artikel 2 kan erklære sig kompetent som følge af, at sagsøgte har bopæl på det nationale område.

24. Der er intet i ordlyden af Bruxelles-konventionens artikel 2, der tyder på, at anvendelsen af den almindelige kompetenceregulering i denne artikel alene i kraft af sagsøgtens bopæl på en kontraherende stats område er undergivet en betingelse om, at der foreligger et retsforhold, der implicerer flere kontraherende stater.

25. Selve anvendelsen af Bruxelles-konventionens kompetenceregler kræver ganske vist, som det fremgår af Jenard-rapporten om Bruxelles-konventionen (EFT 1979 C 59, s. 1, på s. 8), at der er tale om tilfælde med tilknytning til udlandet.

26. Det omhandlede retsforholds internationale karakter behøver imidlertid ikke nødvendigvis, for at artikel 2 i Bruxelles-konventionen finder anvendelse, være en følge af, at flere kontraherende stater på grund af sagens realitet eller parternes respektive bopæle er impliceret. Hvis en kontraherende stat og et tredjeland er impliceret f.eks. på grund af, at sagsøgeren og en sagsøgt har bopæl i den kontraherende stat, og de faktiske omstændigheder, der ligger til grund for tvisten, har fundet sted i tredjelandet, kan det også give det omhandlede retsforhold en international karakter. Denne situation kan således ligesom i hovedsagen rejse nogle spørgsmål i den kontraherende stat vedrørende fastlæggelsen af retternes inter-

ationale kompetence, som netop er et af målene med Bruxelles-konventionen, således som det fremgår af tredje betragtning i præamblen til konventionen.”

EU-Domstolen udtalte i dom af 17. november 2011 i sag C-327/10 (Lindner) bl.a.:

”30. Som Domstolen allerede har haft anledning til at fastslå vedrørende Bruxelleskonventionen, kan et retsforholds internationale karakter være en følge af den omstændighed, at den i en tvist omhandlede situation kan rejse nogle spørgsmål vedrørende fastlæggelsen af retternes internationale kompetence (dom af 1.3.2005, sag C-281/02, Owusu, Sml. I, s. 1383, præmis 26).”

### **Anbringender**

Maersk har anført navnlig, at sagen bør afvises, fordi der i transportaftalen er aftalt værneting i England. Maersks standardbetingelser, herunder værnetingsklausulen i punkt 26, er inkorporeret i transportaftalen, der er indgået mellem parterne. Værnetingsklausulen er gyldigt vedtaget, da der er henvist til klausulen i transportdokumenterne.

Værnetingsreglerne i sølovens § 310, stk. 1 og 4, er fraveget, da Bruxelles I-forordningen finder anvendelse på retsforholdet, jf. sølovens § 310, stk. 5. Da der i sagen er et internationalt element og en international tilknytning for parternes retsforhold, finder forordningen anvendelse, selv om parterne er bosiddende i samme land.

Maersks og DSV's forretninger og selskabernes længerevarende forretningsforhold vedrører i overvejende grad international transport og internationale forhold. Maersk og DSV's forretningsforhold havde således international karakter. Der skal i den forbindelse lægges vægt på, at Maersk altovervejende beskæftiger sig med international søtransport, at lovvalget i Maersks standardbetingelser var og er engelsk ret, og at der i Maersks kontrakter med DSV altid har været aftalt værneting i England.

De transportaftaler, som ad citationssagen angår, blev indgået i Kina med et kinesisk selskab (Maersk (China) Shipping Co. Ltd.) som afsender, og transportdokumenterne blev udstedt i Shanghai. Der var tale om en international søtransport af gods, som var blevet købt af et walisisk selskab og fremstillet i Kina af et kinesisk selskab under en international købsaftale. Efter købsaftalen var der indgået en kombineret international transportaftale med det kinesiske selskab som afsender. Søtransporten foregik fra Shanghai til København med



Maersks skib, som skulle sejle igennem andre landes søterritorier og jurisdiktioner. Der skulle undervejs omlastes containere i forskellige havne, herunder i en række EU-lande. Maersk skulle under transporten opfylde sine forpligtelser om levering af de transportmæssige ydelser, der fremgik af transportaftalen. Endvidere opstod DSV's påståede krav på grund af en storm i Middelhavet uden for EU's territorium.

Det er misvisende, når landsretten bemærker, at DSV Air & Sea Co. Ltd. handlede som agent på vegne af DSV. Det er ikke tilfældet. Det forhold, at transportaftalerne blev indgået med et udenlandsk selskab (DSV Air & Sea Co. Ltd.) som afskiber, udgør i sig selv et internationalt element ved transportaftalerne. Bruxelles I-forordningen finder derfor anvendelse.

Det er ikke en korrekt anvendelse af EU-retten, når byretten og landsretten når frem til, at parternes retsforhold udelukkende eller i overvejende grad skal kunne anses som værende internationalt, for at Bruxelles I-forordningen finder anvendelse. Landsrettens afgørelse vil i praksis føre til, at Maersks værnetingsklausul ofte vil kunne tilsidesættes med henvisning til, at selskabets hovedkontor er beliggende i Danmark, hvilket strider mod sølovens § 310, stk. 5. Parterne skal have mulighed for at indgå værnetingsaftaler i overensstemmelse med praksis og sædvane i branchen.

Storbritanniens udtræden af EU påvirker ikke denne sag, der er anlagt inden Storbritanniens udtræden.

DSV har anført navnlig, at sagen bør fremmes til realitetsbehandling ved byretten allerede af den grund, at Maersks standardbetingelser, herunder værnetingsklausulen i punkt 26, ikke finder anvendelse i forholdet mellem parterne.

Værnetingsklausulen er ikke gyldigt vedtaget mellem parterne. Der er tale om helt ensidigt udfærdigede vilkår, og navnlig værnetingsklausulen er et væsentligt vilkår for DSV som transportkøber. Det er usædvanligt, at værnetingsklausulen ikke peger på Maersks almindelige processuelle hjemting eller Sø- og Handelsretten i København, men derimod på en helt fremmed jurisdiktion. Værnetingsklausulen forekommer som en "surprising term". Dertil kommer, at søfragtsedlerne, hvori der som det eneste sted i aftalegrundlaget henvises til værnetingsklausulen, først er modtaget hos DSV, efter at de omhandlede aftaler om søtransport var indgået.

Sølovens § 310 hjemler værneting i Danmark for tvisten mellem DSV og Maersk, da Maersk har sit hovedkontor i Danmark, da transportaftalen blev indgået i Danmark, og da det aftalte udleveringssted ifølge transportaftalen var

i Danmark. Bestemmelsen kan ikke fraviges ved forudgående aftale til skade for transportkøberen. Sølovens værnetingsbestemmelser nyder efter retspraksis forrang for værnetingsklausuler, jf. UfR 2007.1123 SH og UfR 2015.1422 SH.

Hverken den søtransportaftale, som parterne har indgået, eller de søfragtsedler, som er udstedt af Maersk, kan medføre, at reglerne i sølovens § 310, stk. 1, fraviges. Sagen er derfor med rette blevet anlagt i Danmark.

Undtagelsen i sølovens § 310, stk. 5, har ikke betydning for den foreliggende sag, da Bruxelles I-forordningen ikke finder anvendelse på retsforholdet. Hverken aftaleforholdet mellem DSV og Maersk eller deres forhold i øvrigt har en sådan international karakter eller tilknytning til udlandet, at Bruxelles I-forordningen kan finde anvendelse. Samtlige sagens relevante forhold er relateret til Danmark, og Maersks værnetingsklausul medfører ikke i sig selv, at sagen kan anses for værende international.

Storbritanniens udtræden af EU påvirker den foreliggende sag, da der ikke i forbindelse med Storbritanniens udtræden er indgået en parallelaftale mellem Storbritannien og EU vedrørende Bruxelles I-forordningen. Den gældende retstilstand er således, at Maersks klausul om eksklusivt værneting i London ikke vil kunne opretholdes, selv hvis klausulen var gyldigt vedtaget mellem parterne.

## **Højesterets begrundelse og resultat**

### *Sagens baggrund og problemstillinger*

Denne ad citationssag mellem DSV Air & Sea A/S og Maersk A/S udspringer af en sag, der er anlagt af Codan Forsikring A/S og Nilfisk A/S mod DSV, efter at Codan havde udbetalt erstatning til Nilfisk som følge af bortkomst af gods under en søtransport, som DSV havde påtaget sig som transportør ("carrier").

Søtransporten, der angik transport af 16 containere med højtryksrensere, blev viderekontraheret til Maersk. Højtryksrensere skulle fremstilles i Kina af det kinesiske selskab, Zhejiang Yili Cleaning Equipment Co. Ltd., og herefter transporteres med skib fra Shanghai til København. I søfragtsedlerne er det kinesiske selskab DSV Air & Sea Co. Ltd. anført som afsender ("shipper"), mens DSV er anført som modtager ("consignee"). I søfragtsedlerne, der er underskrevet af det kinesiske selskab, Maersk (China) Shipping Co. Ltd. som agent for Maersk som transportør ("carrier"), er der henvist til Maersks standardbetingelser, hvoraf det fremgår bl.a., at lovvalget er engelsk ret, og at der er værneting ved High Court of Justice i London.

Sagen angår, om der mellem DSV og Maersk er indgået en aftale om værneting, og i givet fald om værnetingsaftalen skal tilsidesættes i medfør af sølovens § 310, stk. 1.

*Spørgsmålet om værnetingsklausulens vedtagelse*

Højesteret tiltræder af de grunde, der er anført af landsretten, at der er indgået en aftale om anvendelse af Maersks standardbetingelser, herunder bestemmelsen i punkt 26 om værneting ved High Court of Justice i London.

*Spørgsmålet om tilsidesættelse af værnetingsaftalen*

Det følger af sølovens § 310, stk. 1, at enhver forhåndsaftale, som indskrænker sagsøgerens ret til at få en tvist vedrørende transport af stykgods afgjort ved søgsmål, er ugyldig, for så vidt den begrænser sagsøgerens ret til efter eget valg at rejse sag ved domstol på det sted, hvor sagsøgte har sit hovedkontor, eller hvor det aftalte leveringssted efter transportaftalen ligger. Efter § 310, stk. 5, gælder stk. 1 ikke, hvis andet følger af Bruxelles I-forordningen.

Af artikel 25 i Bruxelles I-forordningen følger, at såfremt parterne, uanset deres bopæl, har aftalt, at en ret eller retterne i en medlemsstat skal være kompetente til at påkende allerede opståede tvister eller fremtidige tvister i anledning af et bestemt retsforhold, er denne ret eller disse retter enekompetente.

Afgørende for, om værnetingsaftalen skal tilsidesættes efter sølovens § 310, stk. 1, er herefter, om reglerne i Bruxelles I-forordningen finder anvendelse i den foreliggende sag.

Det fremgår af Jenard-rapporten fra 1968, af Schlosser-rapporten fra 1978 og af EU-Domstolens praksis, at anvendelsen af Bruxelles I-forordningens kompetenceregler forudsætter, at det omhandlede retsforhold har tilknytning til udlandet. Det følger af Domstolens praksis, at selv om parterne er hjemmehørende i samme EU-land, kan det give et retsforhold en international karakter, at de faktiske omstændigheder, der ligger til grund for tvisten, har fundet sted i et andet EU-land eller et tredjeland, således at der kan rejses spørgsmål vedrørende fastlæggelsen af retternes internationale kompetence, jf. dom af 1. marts 2005 i sag C-281/02 (Owusu), præmis 23-26, og dom af 17. november 2011 i sag C-327/10 (Lindner), præmis 30.

Maersk og DSV er begge professionelle aktører inden for international gods-transport, og den foreliggende tvist mellem parterne angår bortkomst af gods under en søtransport fra Shanghai til København. Ifølge søfragtsedlerne blev transportaftalen indgået mellem to kinesiske selskaber, DSV Air & Sea Co. Ltd. og Maersk (China) Shipping Co. Ltd., sidstnævnte som agent for Maersk A/S.

På den anførte baggrund finder Højesteret efter en samlet vurdering af omstændighederne, at den foreliggende retstvist mellem Maersk og DSV har en sådan tilknytning til udlandet, at Bruxelles I-forordningen, herunder artikel 25 om værnetingsaftaler, finder anvendelse på retsforholdet.

Det, der er anført af DSV om Storbritanniens udtræden af EU, kan ikke føre til en anden vurdering, idet denne sag er anlagt i 2017.

Det følger herefter af sølovens § 310, stk. 5, at den indgåede værnetingsaftale ikke kan tilsidesættes i medfør af § 310, stk. 1.

#### *Konklusion*

Højesteret tager Maersks påstand om afvisning af sagen til følge.

#### **THI KENDES FOR RET:**

Sagen afvises.

I sagsomkostninger for alle tre instanser skal DSV Air & Sea A/S betale 50.000 kr. til Maersk A/S. Beløbet skal betales inden 14 dage fra denne højesteretsdoms afsigelse og forrentes efter rentelovens § 8 a.

Kærefgiften for Højesteret tilbagebetales til Maersk A/S.