

MARLUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Lars Rosenberg Overby

Skibspassagerrettigheder
og værneting

553

Skibspassagerrettigheder og værneting

Lars Rosenberg Overby¹

¹ Partner, IUNO Advokatpartnerselskab og doktorgradsstudent ved Nordisk Institutt for Sjørett



MarIus No. 553
Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2022

ISSN: 0332-7868

Sjørettsfondet
University of Oslo
Scandinavian Institute of Maritime Law
P.O. Box 6706 St. Olavs plass 5
N-0130 Oslo
Norway

Phone: 22 85 96 00

E-post: sjorett-adm@jus.uio.no

Internet: www.jus.uio.no/nifs

Editor: Professor dr. juris Trond Solvang –

e-mail: trond.solvang@jus.uio.no

For subscription and single-copy sale, please see Den norske bokbyen
– The Norwegian Booktown

Internet: <http://bokbyen.no/en/shop/>

E-mail: post@bokbyen.no

Print: 07 Media AS

Resumé

Artiklen behandler de danske og norske regler om værneting i relation til skibspassagerens rettigheder, og udreder hvilke værnetingsmuligheder passageren eller dennes efterladte har som skadelidte såfremt det er aktuelt at sagsøge transportørerne eller deres forsikringsselskaber. De rettigheder, der er tale om findes i Athenforordningen og Skibspassagerrettighedsforordningen, der gælder i dansk og norsk ret, samt ældre residual rettigheder i de respektive sølove. Reglerne er komplicerede og forskellige selvom de respektive lande tilhører henholdsvis EU og EØS. EU-retten griber ind og påvirker retsstillingen mellem parterne på forskellige måder; herunder forbrugerretligt, hvilket også belyses. Artiklens fokus er passagerer, som rejser med skib, men omtaler praksis om de parallelle regler, der gælder for flypassagerer. Danmarks lovgivningsmæssige status i forhold til Athenkonventionen 2002s værnetingsregler kritiseres.

Artiklen er baseret på et forskningsprojekt på Nordisk Institutt for Sjørett vedrørende effektivisering af passagerrettigheder.

Innholdsfortegnelse

1	INDLEDNING	6
2	ERSTATNINGS – OG KOMPENSATIONSREGLERNES ANVENDELSESOMRÅDE.....	10
2.1	Indledning.....	10
2.2	Krav baseret på Athenforordningen	10
2.3	Krav baseret på skibspassagerrettighedsforordningen.....	12
2.4	Andre krav	14
3	VÆRNETINGSSPØRGSMÅL.....	15
3.1	Athenforordningens betydning for sølovene	15
3.2	Sølovene i Danmark og Norge	19
3.2.1	Danmark.....	19
3.2.2	Norge	23
3.3	Værneting efter EU-domsforordningen og Luganokonventionen.	27
3.3.1	Indledning	27
3.3.2	Domstolskompetenceregler	28
3.4	Værneting efter Athenkonventionen 2002	33
3.5	Internetbaserede aftaler	37
3.6	Negative anerkendelsessøgsmål og forum shopping.....	40
3.7	Værnetingsaftaler.....	42
3.8	Forholdet mellem sølovene, Athenkonventionen 2002 og EU-domsforordningen/Lugano konventionens løsninger	45
4	SKEMATISK OVERSICHT OVER VÆRNETINGSREGLERNE	49
5	KONKLUSIONER	50
6	LITTERATUR.....	53

1 Indledning

*Passagerrettigheder*¹ er den kategori af retsregler, som regulerer passagerens retsstilling overfor transportøren ved rejser med de mest almindelige transportmidler; det vil sige skib, fly, jernbane og bus. Der er tale om en mosaik af regler, der har rødder i nationale regler, konventioner og EU-retsakter. De nationale regler er ofte ens i de nordiske lande, og konventionerne er globale. EU-retsakterne er et hybridprodukt af egne regler og adopterede konventioner såsom Athenkonventionen 2002² og Montrealkonventionen.³ Sammen udtrykker de en politisk målsætning om at beskytte den rejsende, såfremt transporten ikke bliver afviklet som planlagt. Hjemlen til at lovgive om passagertransporttjenesteydelser, som fælles transportpolitik findes i EU-traktaten⁴ artikel 70-80; helt præcist i artikel 71 jf. artikel 81 (1), idet artikel 51(1) ekskluderer transporttjenesteydelser fra *tjenesteydelser*⁵ som sådan.⁶

De fleste passagerer har status som forbrugere, og transportørens pris samt transportvilkår forhandles ikke. Passageren må acceptere rejsen, som den sælges eller afstå. Selv hvis der skete en forhandling, ville passageren klart være den svage part i relationen. Denne baggrund er der udtrykkeligt taget hensyn til fra EU-Kommissionens side.⁷

¹ "Passagerrettigheder" er afgrænset til transport af passagerer, der har karakter af egentlig transport og cruiseaktivitet, men ikke forlystelser. Temaet er ikke turistjus; herunder pakkerejser (se note 38)

² Konvention om befording af passagerer og deres bagage til søs af 1974, som ændret ved protokoller i 1990 og 2002

³ Konvention om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring af 28. maj 1999

⁴ traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde 2012/C 326/01 ("TEUF")

⁵ Jf. EU's tjenesteydelsesdirektivet 2006/123/EF

⁶ Se nærmere Karsten 2007 s. 124 ff. og Karsten 2008 s.164 ff. om hvordan EUs passagerrettigheder er vokset frem; særlig med hensyn til Athenforordningen

⁷ Se <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/da/sheet/48/passagerrettigheder>

Det er også tilkendegivet i den såkaldte *fortolkningsvejledning* fra Kommissionen (vedrørende flypassagerer), at betaling af kompensation er udtryk for forbrugerbeskyttelse.⁸

Forbrugerbeskyttelsesreglerne virker altså ved siden af og sammen med passagerrettighederne, og det er særligt direktivet om urimelige kontraktvilkår i forbrugeraftaler⁹, som har betydning. Betydningen ligger i, at dette direktiv i artikel 6(3) bestemmer, at urimelige kontraktvilkår ikke skal være bindende for forbrugeren. Desuden omhandler direktivet i artikel 3(1) kontraktvilkår, der ikke har været genstand for individuel forhandling, og direktivet er udstyret med et bilag, som indeholder en vejledende liste over vilkår der anses for at være urimelige. Særligt pkt. a) og q) i det nævnte bilag til direktivet har interesse for spørgsmålet om værneting.¹⁰ I Danmark og Norge er direktivet implementeret i aftaleloven og kan bruges til at tilsidesætte transportørernes kontraktvilkår, såfremt omstændighederne tilsiger dette.¹¹

Parternes rettigheder og pligter, når rejsen ikke afvikles som planlagt, findes i forskellige regelsæt. Lidt forenklet følger reglerne for hver enkelt transportform den samme skabelon: Dels fastsættes regler af erstatningsretlig karakter, som bestemmer rammerne for transportørens erstatningsansvar ved blandt andet personskade, og dels gives passageren rettigheder der har karakter af forbrugerbeskyttelse. Sidstnævnte sikrer primært passageren ret til assistance og ulempekompensation ved aflysninger, boardingafvisning og forsinkelse. Reglerne understøttes af en række bestemmelser om præceptivitet, skærpede ansvarsgrundlag, informationspligt, forsikringspligt og ret til at rejse krav direkte mod

⁸ Meddelelse fra Kommissionen C/2016/3502. Fortolkningsvejledning vedrørende Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002

⁹ Rådsdirektiv 93/13/EØF af 5. april 1993 om urimelige kontraktvilkår i forbrugeraftaler

¹⁰ Jf. Kristoffersen 2016 s. 22 f. som påpeger – i relation til direktivets bilag pkt. b – at der ”[må] lægges betydelig vægt på betingelsen ”på uhensigtsmæssig vis”, som netop viser tilbage til den afvejning, der er indbygget i den almindelige rimelighedsvurdering”

¹¹ LOV-1918-05-31-4 og LBK nr. 193/2016

forsikringsselskabet, jurisdiktionsfordele, sanktioner, klageadgang og klageorganer samt hæftelse for undertransportører. Man kan betragte disse støtteregler som juridiske ”effektiviseringsinstrumenter”, fordi de har til formål at sikre at passagererne den tilsigtede beskyttelse.¹²

Systematisk set udspringer *erstatningsreglerne ved personskaade og tab af bagage* på søtransportområdet af Athenkonventionen 2002.¹³ Konventionen er som nævnt tiltrådt af EU sammen med en række medlemsstater¹⁴ og gennemført ved en forordning. Derfor kaldes forordningen populært for *Athenforordningen*.¹⁵ Athenkonventionen udgør en integreret del af EU-retten.¹⁶ Reglerne om *kompensation ved forsinkelse og aflysninger* er skabt i EU regi og udtrykt i en anden forordning, som kaldes *skibspassagerrettighedsforordningen*.¹⁷ Reglerne om fly, bane- og bustransport svarer – med nuancer – i øvrigt grundlæggende til disse regler, omend henholdsvis erstatnings- og kompensationsbeløbene er anderledes. Endelig findes der ældre regler i sølovene om tab på grund af forsinkelse og forsinket bagage. Altså findes der tre forskellige regelsæt.

Spørgsmålet om værneting er derimod reguleret forskellige steder alt efter hvilken type krav der er tale om, og alt efter hvem skadelidte ønsker at sagsøge. Som det vil fremgå, kan EU-domsforordningen¹⁸, Luganokonventionen¹⁹, Athenkonventionen 2002²⁰ samt de respektive

¹² Kjelland 2013 s. 425 omtaler i relation til det norske Transportklagenemda at nævnet ”har tilgang til effektive juridiske ”instrumenter”, som særskilte bevisbyrderegler, for å sikre realisering av rettighetene”

¹³ Om Athenkonventionen 2002s tilblivelse se Røsæg 2003 og Berlingieri 2014

¹⁴ men ikke Tyskland, Italien og Polen

¹⁵ EP/Rfo nr. 392/2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer

¹⁶ Jf. Sag C-344/04 IATA præmis 35 og 16, der angår Montrealkonventionen som EU også har tiltrådt hvor konklusionerne kan overføres på Athenkonventionen 2002.

¹⁷ EP/Rfo nr. 1177/2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje

¹⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1215/2012 af 12. december 2012 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område

¹⁹ Konventionen af 30. oktober 2007 om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område

²⁰ Se note 2

sølove alle være relevante.²¹ Reglerne om værneting findes nemlig ikke i alle sammenhænge i det regelsæt som selve det krav, skadelidte ønsker at fremme.

Denne artikel undersøger hvilke værnetingsmuligheder passageren/dennes efterladte – som skadelidte – har indenfor de tre forskellige regelsæt. Herunder redegøres der for reglernes historik. Det vurderes desuden om de stemmer overens med almindelige værnetingsregler og om de skadelidtes interesser er tilgodeset ordentligt. Men først og fremmest er formålet med artiklen at rede trådene ud, fordi reglerne er uoverskuelige, og der ses ikke tidligere at være gjort noget forsøg på at redegøre for reglerne systematisk.

Denne artikel skulle derfor gerne hjælpe med at navigere rundt i de forskellige regler. Det forudsættes at dansk; henholdsvis norsk ret finder anvendelse på retsforholdet.

Artiklen behandler skibspassagerens rettigheder og de værnetings-spørgsmål, der kan opstå efter dansk og norsk ret, men gennemgangen perspektiverer mod de parallelle regler, som gælder for flypassager. Fokus er altså på reglerne i Danmark og Norge om værneting, der kan blive relevante, såfremt der opstår tvister mellem en passager eller dennes efterladte vedrørende eksempelvis erstatning for personskade eller kompensation ved forsinkelse og transportøren.

²¹ Lovbekg.nr. 1505/2018 af søloven og LOV-1994-06-24-39 om søfarten (sjøloven)

2 Erstatnings – og kompensationsreglernes anvendelsesområde

2.1 Indledning

Udgangspunktet for artiklen er, at en passager eller dennes efterladte har lidt et (måske) erstatningsberettiget tab som følge af personskade eller dødsfald eller (måske) er berettiget til kompensation på grund af en aflysning eller forsinkelse, samt at den pågældende transportør, undertransportør²² og/eller forsikringsselskab/leverandør af den finansielle sikkerhed²³ ikke er indstillet på at betale kravet. Skadelidte er derfor henvist til at forfølge sit krav ved enten en af de foreliggende klagemuligheder²⁴ eller domstolene; eventuelt uden at en klage forinden har løst sagen. De potentielle sagsøgte er derfor transportøren, undertransportøren og forsikringsselskabet/leverandøren af den finansielle sikkerhed (sidstnævnte alene i relation til Athenforordningen).

2.2 Krav baseret på Athenforordningen

Erstatningskrav vedrørende dødsfald og personskade, tab af og skade på bagage under søtransport er reguleret i Athenforordningen.²⁵ Forordningen opererer med objektivt ansvar, præsumtions- og culpaansvar alt efter de foreliggende omstændigheder.

²² Se de forskellige definitioner i Athenkonventionen 2002s artikel 1 og skibspassagerrettighedsforordningens artikel 3

²³ Med hensyn til forsikringsselskabet/leverandøren af den finansielle sikkerhed henvises til Athenforordningens artikel 3 og §§ 403 a og 418 i de respektive sølove

²⁴ De alternative tvistbilæggelsesmuligheder gennemgås ikke i artiklen, men der er som udgangspunkt tale Forbrugerklagenævnet i Danmark og Søfartsstyrelsen. I Norge har passageren mulighed for at klage til Transportklagenemnda, Såfremt rejsen er købt på Nettet har passageren mulighed for at benytte OTB (Online Tvist Bilæggelse) ordningen.

²⁵ Der findes en del artikler om forordningen og navnlig Athenkonventionerne. Der er henvist til de fleste i det følgende. Berlingieri 2014 er tættest knyttet til IMOs forarbejder

Forordningen hviler som nævnt på den såkaldte Athenkonvention 2002. Konventionen gælder alene for internationale transporter jf. dens artikel 2. Indenfor EU ønskede man imidlertid ensartede regler for nationale og internationale transporter, og har med denne forordning opnået at Athenkonventionen 2002 gælder i begge tilfælde jf. forordningens artikel 2.²⁶ Lovteknisk er næsten hele konventionen, jf. artikel 1 og 3, gjort til en del af forordningen ved inkorporering af de relevante bestemmelser i konventionen (teksten er vedlagt som bilag). Athenkonventionen 2002s artikel 17 om værneting er ikke en del af forordningen. Desuden indeholder forordningen visse EU-specifikke regler såsom særregler for bevægelsehæmmedes hjælpemidler, forskuderstatning og oplysningspligt med hensyn til passagerernes rettigheder.²⁷ Forordningen gælder umiddelbart i Danmark og er i Norge gennemført ved sølovens § 418 første led.

Medlemsstaterne kan anvende forordningen på alle former for søtransport inden for en medlemsstat, og uanset skibets størrelse. Denne hjemmel er udnyttet i Danmark og Norge, der desuden lader reglerne finde anvendelse internationalt, også udenfor forordningens anvendelsesområde jf. henholdsvis sølovens § 403a, stk. 1 og sjølovens § 418 andet og tredje led. Herefter gælder Athenforordningen tillige for aftaler om transport af passagerer i national fart med mindre passagerskib, om end de er undtaget for visse af forordningens regler. Alle passagertransporter, der er underlagt dansk og norsk ret – bortset fra visse specifikke forhold – er dermed underlagt samme regler.

Indtil Athenforordningen trådte i kraft, var de danske og norske regler om transportørens og passagerens gensidige rettigheder og pligter, herunder med hensyn til erstatningsansvar, i vidt omfang baseret på Athenkonventionen 1974 og placeret i sølovene.²⁸

Ved siden disse regler gælder der almindelige regler om forsikringspligt i sølovene om rederens pligt til at været forsikret for sit eventuelle

²⁶ Se nærmere om baggrunden for EU regelværket i Lamont-Black 2018, s. 4 ff.

²⁷ Se nærmere forordningens artikel 4,6 og 7

²⁸ De tidligere regler er behandlet i Falkanger, Bull & Overby 1996 og Beijer 1995

ansvar for søretlige krav (Danmark i §153 og Norge § 182 a).²⁹ Pligten angår skibe på mere end 300 bt³⁰ jf. § 153, men det følger af § 155, stk. 3, at dette kapitel i søloven ikke berører de ovennævnte regler om tvungen ansvarsforsikring af erstatningsansvar efter passagerforordningen, og vil derfor ikke blive behandlet nærmere.

2.3 Krav baseret på skibspassagerrettighedsforordningen

Krav på kompensation som følge af aflysning eller forsinkelse i forbindelse med søtransport (bortset fra med hensyn til forsinket bagage) er reguleret i skibspassagerrettighedsforordningen.³¹ Forordningen bestemmer, at der som hovedregel skal betales kompensation til passageren ved aflysning og forsinkelse af transporten³², men retten er ikke afhængig af ansvarspådragende forhold på transportørens side. Artikel 20 indeholder desuden forskellige undtagelser til kompensationsretten, herunder såfremt transportøren kan bevise, at aflysningen eller forsinkelsen skyldes vejrforhold, der *”bringer en sikker sejlads i fare, eller usædvanlige omstændigheder, der hindrer udførelsen af passagersejladsen, og som ikke kunne have været undgået, selv om alle rimelige forholdsregler var blevet truffet”*. Forordningens anvendelsesområde fremgår af artikel 2 (1). Herefter finder den anvendelse på: a) passagersejladser³³, når indskibningshavnen³⁴ er beliggende på en medlemsstats område³⁵, b) passagersejladser, når indskibningshavnen er beliggende uden for en medlemsstats område, og når udskibningshavnen er beliggende på en medlemsstats område,

²⁹ Se i øvrigt bekg. 1259/2011

³⁰ Se til illustration lovbekg. nr. 71/2014 om skibsmåling

³¹ En udførlig gennemgang af forordningen findes i Skår 2014

³² Men ikke ved krydstogt (cruise) jf. artikel 2 (1) c.

³³ ”passagersejladser” er i artikel 3 f): ”erhvervs­mæssig passagerbefordring til søs eller på indre vandveje ifølge en offentliggjort fartplan”

³⁴ Terminologien er ikke optimal, men anvendes her for at sikre kongruens med den danske oversættelse af *embarkation* og *disembarkation*

³⁵ Herved forstås efter artikel 3 b) ”et område, hvor traktaten om Den Europæiske Unions funktions­måde finder anvendelse i henhold til dennes artikel 355 og på de betingelser, der er fastsat i nævnte artikel”

forudsat at sejladsen udføres af en *EU-transportør* som defineret i artikel 3, litra e).³⁶ Danmark og Norge er i den sammenhæng ”medlemsstater”.³⁷ Forordningen gælder desuden c) et krydstogt, når indskibningshavnen er beliggende på en medlemsstats område, hvorfor en rejse fra USA til Europa ikke er omfattet. Dog finder artikel 16 (2), artikel 18-19 og artikel 20(1) og (4), ikke anvendelse på krydstogtpassagerer. Dette er reglerne om aflyste og forsinkede rejser, som derfor reguleres af parternes aftale eller pakkerejsedirektivet³⁸, såfremt det finder anvendelse på det pågældende retsforhold.

I Danmark gælder forordningen umiddelbart og det følger desuden af sølovens § 440, at erhvervsministeren er bemyndiget til at fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af forordningen.³⁹ For så vidt angår Norge følger dette af sølovens § 418 a, der dels gennemfører forordningen og dels indeholder en bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om klageadgang til et klageorgan.⁴⁰

Denne forordning indeholder ingen regler om værneting og sagsøger er derfor henvist til at anvende de regler, der ellers gælder i domstolslandet. Spørgsmålet er ikke behandlet i forarbejderne.⁴¹ Forordningen har i modsætning til parallelforordningen 261/2004 om flypassagerer ikke

³⁶ Det vil sige ”en transportør, der er etableret på en medlemsstats område, eller som tilbyder befordring i form af passagersejladser til eller fra en medlemsstats område”

³⁷ ”medlemsstat” er ikke defineret i forordningen men en fast indarbejdet vending i EU-sprogbrug. Denne status må for Danmarks vedkommende udledes af artikel 1 i TEUF jf. note 5 og artikel 217 for Norge samt artikel 7 i EØS-aftalen jf. EF-Tidende nr. L 001 af 03/01/1994 s. 0003–0036

³⁸ Rådets direktiv (EU) 2015/2302 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer

³⁹ Se bekg. nr. 74/2013 som ændret ved bekg. nr. 7/2015 om skibspassagerers rettigheder. Søfartsstyrelsen har herefter mulighed for at påbyde den, der overtræder forordningen (herunder transportører, rejseagenter, rejsearrangører og billetudstedere) at bringe forholdet i orden straks eller inden en nærmere angiven frist, jf. § 5

⁴⁰ Se Forskrift om tilsyn med og håndhevelse av båtpassasjerrettigheter etter søloven kapittel 15, FOR-2016-06-20-752

⁴¹ For Norges vedkommende: Prop.4 LS (2015–2016) og Innst.171 S (2015–2016) samt Innst.158 L (2015–2016). EU-Kommissionens forslag, hvidbog og policy meddelelse bør også nævnes: EU COM (2008) 816 final, COM (2001) 370 samt COM (2005) 46

været genstand for megen proces, og der har kun været en enkelt forelæggelse for EU-domstolen.⁴²

2.4 Andre krav

Den sidste kategori af mulige krav er sølovens §§ 418⁴³ og 419 om tab eller skade som følge af forsinkelse i forbindelse med befordring af passagerer og/eller deres rejsegods (bagage), der skyldes fejl eller forsømmelse udvist af *bortfragteren* (svarende til *transportøren*) selv eller nogen, som denne svarer for. *Underbortfragteren* (svarende til *undertransportøren*) kan ifalde et selvstændigt ansvar jf. § 426.⁴⁴ Skibspassagerrettighedsforordningen omfatter ligeledes passagerens forsinkelse, men stiller ikke krav om ansvarspådragende forhold og der er derfor et vist overlap. En passager⁴⁵, der bliver kompenseret efter skibspassagerrettighedsforordningen, er ikke afskåret fra at søge erstatning for tab i henhold til national lovgivning som følge af aflysning eller forsinkelse jf. artikel 21.⁴⁶ Passageren må imidlertid tåle at dette andet krav skal opgøres med fradrag af den compensation, han har modtaget allerede. Der skal altså foretages en nettoopgørelse.

⁴² Pr. 5. november 2021 jf. C-570/19 Irish Ferries Ltd v National Transport Authority

⁴³ I Norge § 418 e

⁴⁴ Reglerne er præceptive i Danmark i interskandinavisk fart jf. sølovens § 430, men § 418 e er deklaratorisk i Norge. § 419 er imidlertid og præceptiv i interskandinavisk fart jf. sølovens § 430

⁴⁵ Efter sølovens § 428 er det alene passageren eller nogen som er indtrådt i vedkommen- des retsstilling der kan rejse erstatningskrav efter sølovens regler om forsinkelse

⁴⁶ Bestemmelsen henviser direkte til pakkerejsedirektivet (note 38), men der kan også være tale om et erstatningskrav baseret på sølovens § 418

3 Værnetingsspørgsmål

3.1 Athenforordningens betydning for sølovene

§ 429 i de respektive danske og norske sølove indeholder regler om værneting jf. nedenfor. Reglerne er langt hen ad vejen ens, men der er også forskelle som det vil fremgå, og Athenkonventionen 2002 påvirker reglerne på forskellig vis.

Athenkonventionen 2002s artikel 17 og 17a fastsætter også regler om værneting og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser. Disse regler er imidlertid ikke ført med over i Athenforordningen, eftersom dette er spørgsmål, som henhører under fællesskabets kompetence.⁴⁷

Da EU tiltrådte Athenkonventionen 2002 den 15. december 2011⁴⁸, tog man forbehold for 2002 protokollens artikel 10 om værneting og artikel 11 om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser (i den konsoliderede konventionstekst artikel 17 og 17a).⁴⁹ Rådet⁵⁰ havde i den forbindelse

⁴⁷ jf. betragtning nr. 11 i forordningens præambel. Se også Tsimplis 2021 s. 237: "Article 17 and 17 bis fall to be implemented through the Recast Jurisdiction Regulation"

⁴⁸ <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf>

⁴⁹ EU's forbehold er formuleret således: "EUROPEAN UNION DECLARATION OF COMPETENCE. As regards matters covered by articles 10 and 11 of the Athens Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, which come under article 81 of the Treaty on the Functioning of the European Union, the Member States of the European Union, with the exception of the Kingdom of Denmark, in accordance with articles 1 and 2 of Protocol (No 22) on the position of Denmark, annexed to the Treaty on European Union and to the Treaty on the Functioning of the European Union, have conferred competences to the Union. The Union exercised this competence by adopting Council Regulation (EC) No 44/2001 of 22 December 2000 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters." Se <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf>

⁵⁰ Parlamentet og Rådet har ansvaret for vedtagelse af lovgivningsmæssige retsakter jf. TEUF artikel 289 og artikel 294. Rådet skal desuden – sammen med Kommissionen – sikre sammenhæng i forhold til Unionens politikker jf. artikel 334. Se nærmere Daniel 2011 s.103 ff.

truffet en afgørelse⁵¹, der specifikt fremhævede kompetenceproblemmstillingen idet man i betragtning (10) bemærkede⁵²:

„Visse bestemmelser i henhold til Athenprotokollen vedrører retligt samarbejde i civile sager og er derfor omfattet af anvendelsesområdet for afsnit V i tredje del i TEUF. Der skal vedtages en særskilt afgørelse vedrørende disse bestemmelser parallelt med nærværende afgørelse.“

Samme dag blev der truffet endnu en afgørelse med hensyn til artikel 17 og 17a (artikel 10 og 11 i 2002 protokollen).⁵³ Afgørelsen indeholder denne betragtning i præamblen:

*”(4) Efter Unionens tiltrædelse af Athenprotokollen bør reglerne i Athenprotokollens artikel 10 om retternes kompetence gå forud for Unionens relevante regler herom.“*⁵⁴

På dette tidspunkt var Danmark på grund af retsforbeholdet i Lissabontraktaten ikke omfattet af EU's retslige samarbejde for så vidt angår nye regler.⁵⁵ Rådets afgørelser er for Danmarks vedkommende derfor alene relevante for så vidt angår eksisterende regler,⁵⁶ men dette omfattede den dagældende domsforordning efter min opfattelse.⁵⁷

⁵¹ En afgørelse er bindende jf. TEUF artikel 288 og hører hjemme i kategorien sekundære retsakter

⁵² Rådets afgørelse af 12. december 2011 om Den Europæiske Unions tiltrædelse af protokollen af 2002 til Athenkonventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974, undtagen artikel 10 og 11

⁵³ Rådets afgørelse af 12. december 2011 om Den Europæiske Unions tiltrædelse af protokollen af 2002 til Athenkonventionen om transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974 med hensyn til artikel 10 og 11

⁵⁴ Betragtning (5) udtrykker derimod, at reglerne om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser, der er fastsat i Athenprotokollens artikel 11, hverken bør gå forud for EU-domsforordningen eller luganokonventionen

⁵⁵ Om retsforbeholdet se <https://www.eu.dk/da/danmark-i-eu/de-danske-forbehold>

⁵⁶ Se også betragtning (9) i Rådets anden afgørelse

⁵⁷ Rfo (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område

Rådets ene afgørelse er omtalt i de danske forarbejder til gennemførelsen af Athenforordningen⁵⁸

”Rådet traf den 12. december 2011 afgørelse om den Europæiske Unions indgåelse af protokollen af 2002 til Athen-konventionen af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage, hvorved der skabes grundlag for EU-medlemsstaternes og EU’s ratifikation af 2002 Athen-konventionen. Afgørelsen er nødvendig, da der, i kraft af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørens erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer og Rådets forordning nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retningskompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område (Bruxelles I-forordningen), er EU-kompetence på området, hvilket betyder, at EU-medlemsstaterne skal have EU’s accept for at ratificere konventionen. Bruxelles I-forordningen er vedtaget med hjemmel i Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab artikel 61, litra c (nu TEUF artikel 67, stk. 4), og artikel 67, stk. 1, og er derfor omfattet af Danmarks forbehold vedrørende retlige og indre anliggender. Forordningen er derfor ikke bindende for og finder ikke anvendelse i Danmark. I kraft af en parallelaftale mellem Danmark og Fællesskabet (nu Den Europæiske Union) er Danmark imidlertid på mellemstatsligt grundlag tilknyttet reglerne i Bruxelles I-forordningen, således at reglerne i forordningen gælder mellem Danmark og de øvrige medlemsstater.”

Den nævnte tilkendegivelse i betragtning (4) om artikel 17s forrang i Rådets anden afgørelse samme dag er ikke nævnt; det er den til gengæld i de norske forarbejder for samme proces.

”Reglane i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 17 om kompetent domstol skal gå framfor reglane i EU, jf. rådsvedtaket fortala premiss (4).”⁵⁹

⁵⁸ Se bemærkningerne til LFF 2011-12-21 nr. 60

⁵⁹ Se Prop. 54 LS (2012–2013): ”Tilhøvet til artikkel 17 om jurisdiksjon og artikkel 17bis om anerkjenning og fullbyrding er nærare regulert i Rådets vedtak 2012/23/EU av 12. desember 2011 om EUs tiltrøding til 2002-protokollen når det gjeld artikkel 10 og artikkel 11 i protokollen.” Innst. 223 L (2012–2013) omtaler ikke forholdet

Rådets tilkendegivelse ses i øvrigt ikke at være fremsat ved tiltrædelsen af Athenkonventionen 2002, og fremgår heller ikke af IMO's oversigt⁶⁰ eller forordningen. Den bliver derfor nemt overset.

Den beskrevne proces er forklaret i de svenske forarbejder hvor det anføres:

”Vid förhandlingarna om Atenprotokollet mellan IMO och EU försökte kommissionen genomdriva att Bryssel-I forordningen skulle gälla före artikel 17 i konventionen. Förhandlingarna mynnade dock ut i att Bryssel-I forordningen skulle ha företräde fram tills en medlemsstats anslutning till konventionen, men at Atenkonventionens jurisdiktionsbestämmelser skal ha företräde efter at en anslutning (se KOM (2005) 592, s. 5 f).”⁶¹

Det giver på denne baggrund mening at Athenkonventionen 2002s artikel 17a ikke er medtaget i bilaget til Athenforordningen, men det er uhensigtsmæssigt at artikel 17 også er udeladt, hvis den skal have forrang, som bestemt af Rådet.

Norge tog præcis samme forbehold som EU ved tiltrædelsen af konventionen den 26. november 2013, mens Danmark (den 23. maj 2012) ikke tog forbehold for artikel 17 og 17a.⁶²

EU-domsforordningen⁶³ og Luganokonventionen⁶⁴ gælder principielt for sager om passagerrettigheder forudsat at sagen er af international karakter, og disse fastsætter ved hvilke værneting parter kan sagsøges

⁶⁰ <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf>

⁶¹ Se SOU 2012:8, Skadeståndsansvar och försikringsplikt vid sjötransporter – Atenförordningen och försäkringsdirektivet i svensk rätt

⁶² Se <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf>

⁶³ Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) nr. 1215/2012 af 12. december 2012 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område (omarbejdning)

⁶⁴ Se note 19

alt efter den foreliggende situation.⁶⁵ Domsforordningen gælder også Danmark i kraft af en folkeretlig parallelaftale med EU fra 2005.⁶⁶ Norge har tiltrådt Luganokonventionen, som også gælder for EU og Danmark.

Der er altså et samspil imellem de tre regelsæt, som gennemgås i det følgende. Eftersom der er forskel på dansk og norsk ret, behandles reglerne hver for sig.

3.2 Sølovene i Danmark og Norge

3.2.1 Danmark

Indledningsvis omtales sølovens § 429, som bestemmer at

”Søgsmål om befordring af passagerer og rejsegods kan kun indbringes for domstolen på det sted, hvor sagsøgte har sin bopæl eller sit hovedforretningssted, domstolen på afgangsstedet eller på bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen.

Stk. 2. Efter at der er opstået en retstvist, kan parterne dog aftale et andet værneting eller henskyde sagen til afgørelse ved voldgift.

Stk. 3. Stk. 1 og 2 gælder dog ikke, 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.”

Bestemmelsen finder anvendelse på krav efter Athenforordningen, skibspassagerrettighedsforordningen og sølovens §§ 418 og 419 idet der i alle tilfælde er tale om *”søgsmål om befordring af passagerer og rejsegods”*.

I forbindelse med gennemførelsen af Athenforordningen i 2012⁶⁷ tilføjede man yderligere tre bestemmelser:

⁶⁵ Se nærmere herom Røsæg 2010 s. 61 f. og Røsæg 2013 s. 919 ff. hvor kompetence-spørgsmålet med hensyn til denne type regulering også omtales. Se også Prop.54 LS (2012–2013) pkt. 11.2 samt Ringbom (2014)

⁶⁶ Forordningen er gennemført i dansk ret ved lov nr. 1563/2006 med senere ændringer

⁶⁷ Jf. lov nr. 249/2012 om ændring af søloven og lov om sikkerhed til søs

”§ 429 a. I sager, der er omfattet af 2002-Athenkonventionen om befordring af passagerer og deres bagage til søs, anvendes værnetingsreglerne i konventionens artikel 17.

§ 429 b. Ved søgsmål om befordring af passager og rejsegods til søs, der ikke er omfattet af § 429 eller § 429 a, finder retsplejelovens kapitel 22 anvendelse.

§ 429 c. Retskraftig og eksigibel dom, som er afsagt i en stat, der har tilsluttet sig 2002-Athenkonventionen om befordring af passagerer og deres bagage til søs, har i overensstemmelse med konventionens artikel 17 a bindende virkning og kan fuldbyrdes her i riget, når dommen er afsagt af en domstol, der er kompetent i henhold til konventionens artikel 17.

Stk. 2. Stk. 1 gælder dog ikke, hvis andet følger af lov om Bruxelles I-forordningen m.v. eller af lov om EF-domskonventionen m.v., herunder bekendtgørelser udstedt i medfør af disse love.”

Samtidig ændrede man § 429, stk. 1 så værnetingsreglen alene gjaldt sager om forsinkelse, men denne ændring og de tre nævnte bestemmelser træder først i kraft når erhvervsministeren bestemmer dette jf. § 4, stk. 3 i ændringsloven.⁶⁸ Dette er ikke sket og § 429, stk. 1 har altså bevaret sit indhold siden 1982. Dermed har Athenkonventionen 2002s værnetingsregler tilsyneladende ikke fået forrang (endnu), uanset at Danmark ikke tog forbehold ved tiltrædelsen af konventionen og uanset Rådets afgørelse.⁶⁹ § 429 c om anerkendelse og fuldbyrdelse gælder heller ikke, men den tænkte mekanisme er, ligesom i den gældende § 429, at domsforordningen og Luganokonventionen har forrang, såfremt et af disse instrumenter finder anvendelse. Hvis ikke, gælder sølovens egen ordning efter stk. 1 (der i dette tilfælde henviser til Athenkonventionen 2002).

Domsforordningen indeholder i artikel 71(1) en bestemmelse, hvorefter den ikke ”berører konventioner hvori medlemsstaterne er parter, og som på særlige områder fastsætter regler for retternes kompetence samt for anerkendelse eller fuldbyrdelse af retsafgørelser”. Dette er en *lex specialis* bestemmelse. Den angår – i modsætning til sin forgænger i EF-domskonventionens artikel 57 – alene sådanne konventioner, som

⁶⁸ Jf. § 4, stk. 3 i lov nr. 249/2012 om ændring af søloven og lov om sikkerhed til søs

⁶⁹ Se også Appel 2020 s. 1082 ff. om §§ 429 a.- c.

medlemsstaterne allerede havde indgået inden domsforordningen blev vedtaget.⁷⁰

At artikel 71 alene angår konventioner, som medlemsstaterne allerede har indgået, og ikke senere vil indgå skyldes at medlemsstaterne i 2012 ikke længere havde kompetence til at indgå den slags aftaler.⁷¹ Danmark havde på grund af retsforbeholdet principielt en sådan kompetence, men havde forpligtet sig til ikke at udnytte den uden aftale med EU.⁷² Som beskrevet ovenfor tiltrådte Danmark Athenkonventionen 2002 ca. seks måneder inden den nugældende domsforordning kom til. Denne ophævede og erstattede (bortset fra overgangsbestemmelsen i artikel 66) i medfør af artikel 80 den dagældende domsforordning ”for all purposes in EU law”.⁷³ Sølovens § 429, stk. 1 gjaldt allerede i 2012, men artikel 71 synes at være en ”datoregel”, således at det ikke spiller nogen rolle om medlemsstaten havde implementeret den anden konvention eller om denne overhovedet var trådt i kraft da domskonventionen blev vedtaget (så længe dette blot er sket når regelkollisionen indtræder).

Den logiske konsekvens kunne derfor være at Danmark tiltrådte Athenkonventionen 2002 inden den nugældende domsforordning, hvorfor den nævnte artikel 71 er relevant, selvom Danmarks tiltrædelse skete senere end den dagældende domsforordning. Dette er et ganske formalistisk synspunkt, og spørgsmålet er EU-domstolen ville tiltræde det. Hensynet til EU-rettens effektivitet taler imod en sådan fortolkning.⁷⁴ I det følgende forudsættes det at artikel 71 ikke griber ind.⁷⁵

§ 429, stk. 1 i den nugældende danske bestemmelse har to værnetingsmuligheder, som svarer til de første to af fire mulige værneting efter Athenkonventionen 2002s artikel 17 jf. nedenfor i afsnit 3.3. De to muligheder nr. 1 og 2 har været gældende siden 1982.⁷⁶ Stk. 2 i § 429 er en bestemmelse, der blot udtrykker et almindeligt procesretligt princip

⁷⁰ Artikel 57 omfattede også konventioner som medlemsstaterne senere måtte tiltræde

⁷¹ Dickinson & Lein 2015 s. 571

⁷² Møller (2018) s. 873

⁷³ Dicikinson & Lein 2015 s. 593

⁷⁴ Om det EU-retlige effektivitetsprincip se Stepkowski (2016)

⁷⁵ Prioritetsordenen bliver i modsat fald cirkulær i forhold til Athenkonventionen 2002 fordi Danmark – som nævnt – tiltrådte denne før den nugældende EU-domsforordning hvorfor sidstnævnte i medfør af forordningens artikel 71 måtte vige. EU-retten ville imidlertid have forrang i sager vedrørende skibspassagerrettighedsforordningen og sølovens §§ 418 og 419.

⁷⁶ Jf. lov nr. 625/1982. Se også betænkning nr. 924/1981, der foreslår at alle Athenkonventionen 1974s fire værneting indføres

om at parter – i situationer hvor der ellers gælder begrænsninger med hensyn til at indgå værnetingsaftaler – efter sagen er opstået, gyldigt kan indgå sådanne aftaler. § 429, stk. 3 kan henføres til gennemførelsen af EU-domsforordningen⁷⁷ og bestemmer at EU-retten har forrang.⁷⁸ Stk. 3 skaber potentielt en anden retsstilling for skadelidte end sølovens ordning idet den medfører at de udpegede værneting viger for visse internationale instrumenter: Af relevans i denne sammenhæng er særligt EU-domsforordningen og Luganokonventionen.⁷⁹

§ 429 omfatter selvsagt de skadelidte og transportørsiden, men bestemmelsen må også kunne bringes i anvendelse overfor et ansvarsforsikringselskab, idet der er tale om ”*Søgsmål om befordring af passagerer og rejsegods*”. Det første alternativ i sølovens § 429, stk. 1 afhænger af sagsøgtes bopæl eller hovedforretningssted, hvilket til dels er et spørgsmål om faktum, idet man dog savner vejledning med hensyn til fastlæggelse af indholdet i de to kriterier. Vejledning kan man enten søge i retsplejelovens kapitel 22⁸⁰ om stedlig kompetence, særligt §§ 235 og 238 og praksis herom (idet det er naturligt at fortolke søloven i overensstemmelse med dansk retspleje) eller Athenkonventionen 2002s artikel 17 (som søloven er baseret på). Førstnævnte må antages at være den korrekte fortolkningsmæssige fremgangsmåde, men det forekommer at være en akademisk øvelse idet konklusionen bliver den samme. Athenkonventionens artikel 17 og bestemmelsens regler om værneting ved bopæl og hovedforretningssted er behandlet nedenfor i afsnit 3.3. Som det vil fremgå, giver konventionen ikke nogen særlig vejledning med hensyn til fastlæggelse af kriteriernes indhold. Herefter er der ikke grund til at overveje om *bopæl* og *hovedforretningssted* skal gives et andet indhold end det, som dansk retspleje ellers tilsiger, og ved anvendelsen af reglen er det et spørgsmål om den sagsøgtes forhold (det vil sige faktum) hvor disse værneting er beliggende.

⁷⁷ Jf. lov nr. 1563/2006 om anerkendelse og fuldbyrdelse af visse udenlandske retsafgørelser m.v. på det civil- og handelsretlige område

⁷⁸ En tilsvarende bestemmelse findes for så vidt angår godstransport i sølovens § 310, stk. 5

⁷⁹ Se lovbekg. nr. 1282/2018. Haagerkonventionen af 30. juni 2005 om værnetingsaftaler er omfattet af loven, men gælder i henhold til artikel 2 (1) a) ikke forbrugeraftaler

⁸⁰ Lovbekg. nr. 1445/2020

Tilsvarende gælder det andet kriterie vedrørende det aftalte afgangsel- eller bestemmelsessted; også her er faktum afgørende.

3.2.2 Norge

Den norske udformning af sjøloven § 429 er anderledes end den danske pendant. Den lader værnetinget afhænge af hvilket grundlag kravet hviler på.

”Med unntak av krav omfattet av § 418 [Athenforordningen], kan søksmål i anledning av befordringen bare reises ved domstol

a. på det sted hvor saksøkte har sitt bosted eller hovedsete for bedriften,

b. på avgangsstedet eller bestemmelsesstedet i henhold til befordringsavtalen,

c. i den stat hvor saksøkeren har bosted, dersom saksøkte har et forretningssted i denne staten og kan saksøkes der, eller

d. i den stat hvor befordringsavtalen ble inngått, dersom saksøkte har et forretningssted i denne staten og kan saksøkes der.

Etter at tvist er oppstått i saker som nevnt i første ledd, kan partene avtale at den skal behandles av en annen domstol eller ved voldgift.

For krav etter § 418 gjelder reglene om værneting i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 17. For krav etter § 418 første og andre ledd gjelder reglene om anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer i Lugano-konvensjonen 2007. For krav etter § 418 tredje ledd gjelder 2002 Aten-konvensjonen artikkel 17bis.”

Bestemmelsens første led finder anvendelse på krav efter skibspassagerrettighedsforordningen og sølovens §§ 418 e og 419 idet der i alle tilfælde er tale om *”søksmål i anledning af befordringen”*. Tredje led angår krav efter Athenforordningen og henviser som det fremgik direkte til Athenkonventionen 2002s artikel 17.

Første led i § 429 gengiver de fire mulige værneting efter Athenkonventionen 2002s artikel 17 (jf. nedenfor i afsnit 3.3), men bestemmer samtidig at såfremt kravet er omfattet af Athenforordningen jf. sjølovens § 418, da er det de værneting som følger af artikel 17, som gælder, altså næsten samme muligheder. Forskellen består i, at artikel 17 udtrykke-

ligt – i kraft af henvisningen til artikel 3, 4 og 4a – angiver at den kun gælder søgsmål mod transportøren og den udførende transportør, samt stilleren af den finansielle sikkerhed. Endelig følger det af artikel 17 (1), at det er skadelidte, som har valget med hensyn til værneting. § 429 afgrænser hverken typerne af sagsøgte eller krav, ligesom den ikke ses at give skadelidte eksklusiv ret til at vælge værneting.

De to første værnetingsmuligheder a. (bopæl eller forretningssted) og b. (afgangs- eller bestemmelsessted), giver ikke anledning til store principielle spørgsmål idet pkt. a afhænger dels af faktum og dels af en fortolkning af bestemmelsen ved anvendelsen af de to kriterier på samme måde som ved anvendelsen af den danske sølov, mens pkt. b. alene er et spørgsmål om faktum. Pkt. c (når sagsøger har bopæl, der hvor sagsøgte har et forretningssted og kan sagsøges) og pkt. d (der hvor befordringsaftalen blev indgået, såfremt sagsøgte har et forretningssted i denne stat og kan sagsøges der) kan derimod give anledning til større tvivl idet de forskellige kriterier virker i kombination.

Regelteknisk set er § 429 kompleks fordi krav efter første led har de fire angivne værnetingsmuligheder, mens krav efter tredje led er reguleret direkte af Athenkonventionen 2002 i kraft af henvisningen. Principielt er der tale om en rent norsk regel overfor en international konvention selvom første led er baseret på Athenkonventionen 1974, ligesom den danske pendant.⁸¹ I forarbejderne anføres det at ”*Dette er i samsvar med konvensjonen art 17*”, og at ”*Når det gjelder punkt c) og d), så vil de alminnelige verne- tingsregler i tvistemålsloven tilsi hvor i Norge sak skal reises*”.⁸² Man anså således ikke lovændringen som en gennemførelse af Athenkonventionen 1974 artikel 17, men som norsk regel (baseret på konventionens ordlyd).⁸³

Nedenfor i afsnit 3.3 er reglerne behandlet i kontekst af Athenkonventionen 2002, og den forståelse som kan udledes der, kan bidrage til at løse spørgsmål under norsk ret, som måtte opstå vedrørende anvendelsen af de regler, som Norge har adopteret fra Athenkonventionen 2002s artikel

⁸¹ Jf. LOV-1983-05-27-30

⁸² Ot.prp. 32 (1982–83) s. 65

⁸³ Med hensyn til norsk procesret henvises til LOV-2021-06-18-126 om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven), kapitel 4 II særligt § 4-3 og 4-4

17. Eftersom Athenkonventionen 2002 ikke indeholder nogen nærmere vejledning om de kriterier, som skal lægges til grund ved anvendelsen af værnetingsreglerne, er dette som sagt et spørgsmål om norsk ret, herunder med hensyn til fortolkning af internationale konventioner. Disse kriteriers indhold må derfor formentlig fastlægges nationalt efter gældende principper om konventionsfortolkning. Imidlertid udtrykkes det i Athenforordningens præambel:

“(9) The provisions of the Athens Convention (Annex I) and of the IMO Guidelines (Annex II) should be understood, mutatis mutandis, in the context of Community legislation.”⁸⁴

Karsten kommenterer i den forbindelse, at netop denne betragtning er åben for angreb idet han mener at den er i strid med traktatretten (særlig artikel 31-33 i Wienerkonventionen jf. nedenfor).⁸⁵ Spørgsmålet er om dette har nogen praktisk betydning i forhold til værnetingsbestemmelserne i Athenkonventionen 2002.

Folkerettens fortolkningsmetoder adskiller sig i den forbindelse ikke grundlæggende ikke fra andre juridiske discipliner: ”Det gjelder å finne frem til bestemmelsenes naturlige og fornuftige mening”.⁸⁶ Dette gøres ved at identificere parternes intentioner, men instrumentets *ordlyd* er den vigtigste kilde til dets fortolkning, og såfremt ordlyden er klar, er der som udgangspunkt ikke grund til at tillempe andre fortolkningsmetoder (såsom at inddrage forarbejderne). Forarbejderne har desuden ikke samme tolkningsmæssige vægt som i national nordisk sammenhæng.⁸⁷ Ordlyden af den enkelte bestemmelse kan ikke stå alene og – eksempelvis – traktaten, må læses

⁸⁴ Jf. Lewins 2016, der på s. 305 anfører at fortolkningen skal ske i overensstemmelse med EU-retten; herunder med hensyn til betydningen af ord og vendinger som ”principal place of business”. Dette er næppe rigtigt jf. sag C-63/09 Axel Walz v Clickair SA. Fortolkningen af Montrealkonventionen – som EU har tiltrådt – skulle foretages i medfør af de sædvaneregler for fortolkning af generelle folkeretlige principper, og man henviste til artikel 31 i Wienerkonventionen hvorefter en traktat skal fortolkes loyalt i overensstemmelse med den sædvanlige betydning, der må tillægges traktatens udtryk i deres sammenhæng og under hensyn til dens hensigt og formål.

⁸⁵ Se Karsten 2008 s. 190

⁸⁶ Jf. Fleischer 2000 s. 47

⁸⁷ Jf. Fleischer 2000 s. 48

i sin helhed så sammenhængen er tydelig.⁸⁸ Endelig, gælder at der også i denne sammenhæng skal tages et effektivitetshensyn således det må påses at en bestemmelse anvendes på en måde som gør at den udfylder sin funktion.⁸⁹ *Effektivitetsprincippet* er dog en del af formålsfortolkningen og ikke et selvstændigt mål eller koncept.⁹⁰

Ovennævnte er i store træk beskrevet i Wienerkonventionen. Wienerkonventionen om traktatretten⁹¹ er folkerettens egen regulering af aftaler mellem stater jf. artikel 1.⁹²

Som det fremgår nedenfor afsnit 3.3 giver Athenkonventionen 2002 ingen videre vejledning med hensyn til anvendelsen af artikel 17.

Forholdet til Luganokonventionen er reguleret sådan at spørgsmål om anerkendelse og fuldbyrdelse – men ikke domsmyndighed – skal afgøres efter konventionen, dog ikke alle krav: § 429, tredje led bestemmer således at Athenkonventionen 2002 artikel 17bis ligeledes gælder for krav der falder udenfor konventionens anvendelsesområde, men som i kraft af opsamlingsbestemmelsen alligevel er omfattet (tilsvarende den danske § 403a, stk. 3).

Man kan spørge om Luganokonventionen supplerer eller trumfer sjølovens regler. Eftersom Athenkonventionen 2002 skal have forrang, må spørgsmålet gå på hvordan krav efter skibspassagerrettighedsforordningen og sjølovens §§ 418 e og 419 skal håndteres. Sjølovens § 429 omtaler ikke Luganokonventionens betydning.⁹³ Bestemmelsen er *lex specialis*, men Luganokonventionen gælder som lov i Norge jf. tvistelovens § 4-8 og der foreligger muligvis en normkollision. Konventionen har imidlertid indenfor sit anvendelsesområde forrang for tvistelovens bestemmelser, men også i forhold til andre love, der viger for Norges folkeretlige forpligtelser.⁹⁴ Dette må føre til at Luganokonventionen kan være grundlag for

⁸⁸ Jf. Fleischer 2000 s. 47

⁸⁹ Jf. Fleischer 2000 s. 48

⁹⁰ Jf. Dörr 2018 s. 578

⁹¹ Se Wienerkonventionen af 23. maj 1969 om traktatretten

⁹² Se nærmere artikel 3-5 vedrørende anvendelsen; herunder særligt at konventionen ikke gælder retroaktivt

⁹³ Se til sammenligning § 310 femte led om stykgodsgodstransport, der bestemmer at Luganokonventionen har forrang

⁹⁴ Jf. Schei 2021 ad tvistelovens § 4-8

andre værnetingsmuligheder end de, der fremgår af sjølovens § 429, første led når der er tale om krav efter skibspassagerrettighedsforordningen og sjølovens §§ 418 e og 419.⁹⁵

3.3 Værneting efter EU-domsforordningen og Luganokonventionen

3.3.1 Indledning

EU-domsforordningen og Luganokonventionen omfatter⁹⁶ – som nævnt – principielt sager om passagerrettigheder. I afsnit 3.2.1 og 3.2.2 blev det fremhævet at disse regler kan føre til andre resultater med hensyn til værneting end dem som: sølovens § 429 lægger op til. Det må derfor undersøges hvilke værnetingsmuligheder disse regler giver.

EU-domsforordningen og Luganokonventionen finder anvendelse på internationale retsforhold, og dermed ikke på et rent nationale retsforhold, som for eksempel en sag mellem to norske parter om en transport i Norge.⁹⁷ Omvendt er det ikke tilstrækkeligt at parterne har udenlandsk statsborgerskab såfremt de begge bor i Norge.⁹⁸ Det er ikke et krav at sagsøger har bopæl indenfor konventionsområdet.⁹⁹ På den anden side er Høyesteretts flertal nået frem til at såfremt sagsøgeren ikke har bopæl i en Luganokonventionsstat, da må det kræves at tvisten har tilstrækkelig tilknytning til en konventionsstat.¹⁰⁰ Det er omdiskuteret i norsk ret om Luganokonventionen står alene eller om den skal suppleres med et

⁹⁵ Se generelt Cordero-Moss 2019

⁹⁶ Jf. artikel 1 1. ”Denne konvention finder anvendelse på civil- og handelsretlige sager, uanset domsmyndighedens art”

⁹⁷ jf. eksempelvis sag C-327/10, Hypoteční banka

⁹⁸ Jf. Schei 2021 ad tvistelovens § 4-3

⁹⁹ Jf. Høyesteretts kjæremålsudvalg i Rt-1995-1244 i relation til den dagældende Luganokonventions artikel 6 (1)

¹⁰⁰ Jf. Rt-2012-1951

tilknytningskrav efter tvistelovens § 4-3.¹⁰¹ Den samme problemstilling ses ikke at være aktuel i Danmark på grund af retsplejelovens § 247, stk.1.

EU-domstolens praksis vedrørende EU-domsforordningen er bindende ved fortolkningen af Luganokonvention og derfor relevant i forhold til begge instrumenter.¹⁰² Owusu sagen fastslog at EU-domsforordningen fandt anvendelse i en erstatningssag mellem to personer med bopæl i England, hvor en personskade var indtruffet på Jamaica.¹⁰³ I en anden sag kom EU-domstolen frem til, at sagsøger ikke behøver være fra en anden konventionsstat i en sag vedrørende erstatning indenfor kontrakt mellem en part med bopæl i Canada mod en belgisk sagsøgt. Sagen var anlagt i Frankrig.¹⁰⁴

Konsekvensen af at domsforordningen ikke finder anvendelse er selvsagt, at man falder tilbage på sølovens § 429.

3.3.2 Domstolskompetenceregler

Såfremt forordningens eller konventionen finder anvendelse, bestemmes domstolslandets kompetence heraf. Afdeling 4 i begge instrumenter indeholder fordelagtige – for forbrugeren – regler om kompetence i sager om forbrugeraftaler (særligt artikel 17 (1) c)¹⁰⁵, men disse regler gælder efter artikel 17 (3) ikke for transportaftaler og er derfor ikke relevante i

¹⁰¹ Se diskussionen i Cordero-Moss 2019 s. 340 ff. og s. 351 ff. Og Schei 2021 ad tvistelovens § 4-3. Spørgsmålet vil ikke blive berørt nærmere i denne artikel

¹⁰² Jf. Cordero-Moss 2019 s. 339

¹⁰³ Sag C-281/02 Owusu hvor domstolen udtalte: ”*Selve anvendelsen af konventionens kompetenceregler kræver ganske vist, at der er tale om tilfælde med tilknytning til udlandet, men det omhandlede retsforholds internationale karakter behøver ikke nødvendigvis, for at den nævnte bestemmelse 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.*”

¹⁰⁴ Sag C-412/98 Group-Josi.

¹⁰⁵ Artikel 15 (1) c)

denne sammenhæng.¹⁰⁶ Det er følgelig andre regler i domsforordningen og Luganokonventionen, der gælder.

De potentielle sagsøgte er som nævnt transportøren, undertransportøren og forsikringsselskabet/leverandøren af den finansielle sikkerhed. Selvom grundlaget for at rejse krav i alle tre tilfælde findes i Athenforordningen er deres natur (stiftelsesgrundlag) i forhold til EU-domsforordningen og Luganokonventionen forskellige, og disse regelsæt indeholder ikke specielle regler for denne type sager. Værnetinget må derfor etableres på grundlag af de muligheder der gælder i øvrigt, herunder de specielle kompetenceregler, som baserer sig på kravets karakteristika. I det følgende omtales af praktiske årsager alene domsforordningen, men den parallelle bestemmelse i Luganokonventionen er angivet i en note.

Forordningens artikel 4 (1)¹⁰⁷ bestemmer som den almindelige hovedregel at personer, ”*der har bopæl på en konventionsstats område, uanset deres nationalitet, sagsøges ved retterne i denne stat*”.¹⁰⁸ Der gælder en række specialværneting hvoraf artikel 7 (5)¹⁰⁹ er særligt relevant i denne kontekst: ”*En person, der har bopæl på en konventionsstats område, kan sagsøges i en anden konventionsstat ... i sager vedrørende driften af en filial, et agentur eller en lignende virksomhed, ved retten på det sted, hvor virksomheden er beliggende*”. Denne mulighed gælder transportøren og undertransportøren, men formentlig ikke forsikringsselskabet fordi der gælder særlige regler i afdeling 3 om forsikringsager¹¹⁰

3.3.2.1 Krav mod transportøren

Kravet mod transportøren efter Athenforordningens artikel 3 er desuden et kontraktkrav, og man må derfor kunne bringe domsforordningens

¹⁰⁶ De gælder dog i medfør af artikel 17 (3) for pakkerejser jf. note 38. En passager som køber en rejse med skib og en anden service hvorved der foreligger en pakkerejse kan altså benytte forbrugerværnetings reglerne i instrumenternes afdeling 4

¹⁰⁷ Artikel 2 (1)

¹⁰⁸ Jf. forordningens og konventionens artikel 60 (1) hvorefter juridiske personer og selskaber har bopæl ved deres vedtægtsmæssige hjemsted, deres hovedkontor, eller der hvor hovedvirksomheden drives

¹⁰⁹ Artikel 5 1. 5)

¹¹⁰ I hvert fald ikke efter norsk ret jf. Høyesterets afgørelse i HR_2018-869-A omtalt nedenfor i afsnit 3.3.2.3

artikel 7 (1)¹¹¹ i anvendelse. Herefter kan sager anlægges ved retten på det sted, hvor den forpligtelse, der ligger til grund for sagen, ”er opfyldt eller skal opfyldes”. Dette vil i hvert fald omfatte den jurisdiktion hvor destinationshavnen er beliggende. Efter EU-domstolens faste praksis om direkte flyrejser og artikel 7, nr. 1), litra b) i domsforordningen, skal såvel afgangsstedet som ankomststedet anses for de steder, hvor tjenester, der leveres i henhold til en aftale om lufttransport, hovedsageligt leveres, således at en sagsøger, som anlægger sag om kompensation på grundlag af forordning nr. 261/2004, kan vælge at anlægge sagen ved den ret, inden for hvis retskreds enten flyets afgangssted eller dets ankomststed befinder sig.¹¹² Der er ingen grund til at behandle rejser med skib anderledes end rejser med fly i denne sammenhæng.

3.3.2.2 Krav mod undertransportøren

Kravet mod undertransportøren efter Athenforordningens artikel 4(1) må anses for at være et erstatningskrav udenfor kontrakt, hvorfor domsforordningens artikel 7 (3)¹¹³ er relevant. Efter denne bestemmelse kan sager anlægges, ved retten på det sted, ”hvor skadetilføjelsen er foregået eller vil kunne foregå”.¹¹⁴ Dette er ikke umiddelbart operationelt når tilskadekomsten eller forsinkelsen sker på en rejse mellem to forskellige lande på et skib, der er registreret i et tredje land. Udover muligheden for at give skadelidte valgfrihed mellem afgangsstedet og destinationen, kan man overveje om dommen i C-51/97 giver en mere sikker pejling jf. præmis 35:¹¹⁵

¹¹¹ Artikel 5 (1)

¹¹² jf. i denne retning C-204/08, Rehder, præmis 47, og C-606/19, Flightright, præmis 26). Se også UfR 2015.1458VL, som angik en flyrejse og rejsens afgangssted blev betragtet som opfyldelsesstedet

¹¹³ Artikel 5 (3)

¹¹⁴ Se til belysning UfR 2021.1683Ø om svensk forsikringsmægler uden forretningssted i Danmark. Landsretten fandt efter de foreliggende oplysninger ”at der i relation til værnetingsbestemmelsen i Bruxelles I-forordningens artikel 7, nr. 2, var en tilstrækkelig sandsynliggørelse af, at H Insurance Brokers AB udenfor kontrakt havde handlet ansvarspådragende” over for forsikringstagere i Danmark

¹¹⁵ jf. C-51/97 Réunion européenne SA and Others v Spliethoff’s Bevrachtingskantoor BV and the Master of the vessel Alblasgracht V002

”Herefter kan det sted, hvor skaden er indtrådt, i forbindelse med en international transport som den, der er tale om i hovedsagen, kun være det sted, hvor den, der faktisk har udført søtransporten, har skullet levere godset.”

Henset til at passageren er den præsumptivt svage part i tvisten kan der imidlertid argumenteres for at give passageren valgfrihed mellem afgangssted og destination sammen med den almindelige mulighed for at sagsøge undertransportøren ved bopælsværnetinget, der svarer til sølovens § 429.¹¹⁶ I praksis har dette ofte alene akademisk interesse fordi skadelidte kan sagsøge begge transportørerne ved samme værneting efter kumulationsreglen i domsforordningens artikel 8 (1)¹¹⁷ således at sagen mod den udførende transportør lægges sammen med søgsmålet mod transportøren. Dermed kan afgangsstedet bringes i spil også i forhold til den udførende transportør hvis skadelidte sagsøger transportøren der.

3.3.2.3 Krav mod forsikringselskabet og leverandøren af den finansielle sikkerhed

Skadelidte har mulighed for at rejse sit erstatningskrav direkte overfor det selskab, som har tegnet den obligatoriske ansvarsforsikring jf. Athenkonventionen 2002s artikel 4a (10). Forsikringselskabet må antages at være omfattet af domsforordningens afdeling 3 om forsikringsager.¹¹⁸ Herefter kan selskabet efter artikel 13 (1)¹¹⁹ blive sagsøgt ved dets bopæl, men også i en anden konventionsstat hvor den skadelidte sagsøger har bopæl jf. artikel 11¹²⁰ (hvis selskabet har bopæl eller driftssted i en konventionsstat og tvisten angår denne virksomhed). Skadelidte må i disse

¹¹⁶ Problemstillingen i C-51/97 Réunion var netop at det aktuelle sted hvor skadestilførelsen var sket ikke kunne identificeres og at en forudsigelig retsstilling var ønskelig jf. præmis 36

¹¹⁷ Artikel 6 (1)

¹¹⁸ Afdeling 3

¹¹⁹ Artikel 11 (1)

¹²⁰ Artikel 9

tilfælde anses for at være *begunstiget* jf. artikel 11 (1) b.¹²¹ Selskabet kan desuden sagsøges på det sted hvor skaden er sket jf. artikel 12¹²², samt på det sted hvor transportøren er blevet sagsøgt om den skade, som kravet mod forsikringselskabet angår jf. artikel 13 (1).¹²³

UFR 2016.3852V belyser dette: Sagen angik en skadelidt person med bopæl i Danmark, der efter et færdselsuheld i Tyskland anlagde sag direkte mod et tysk forsikringselskab i Danmark ved sit hjemting. Landsretten fandt at sagsøgers hjemting var rette værneting efter artikel 11 (1) og artikel 13 (1) b. i domsforordningen, idet man samtidig henviste til EU-domstolens dom i C-463/06.

Norges Høyesteret har fået forelagt et spørgsmål om *direct action* efter en skibskollision og anvendelsen af Luganokonventionen jf. HR-2018-869-A: Sagen udsprang af en sag mellem to skibe i Indonesien. Det ene skib, STOLT COMMITMENT var bareboat befragtet af et selskab i Holland, men ansvarsforsikret i den norske P&I klub Gard og kaskoforsikret hos søstervirksomheden Gard Marine & Energy Ltd. Ejer og reder for det andet skib, THORCO CLOUD sagsøgte Gard enhederne ved deres hjemting Norge med påstand om ret til en sådan *direct action*. Høyesteret skulle i første omgang tage stilling til om Gard kunne sagsøges i Norge ved deres bopæl jf. Luganokonventionens artikel 2 (1) eller alene efter artikel 11 (1) i konventionens afdeling 3 om forsikringsager. Flertallet nåede frem til at spørgsmålet om norsk værneting udelukkende var reguleret af Luganokonventionen artikel 11 (2).¹²⁴

Det er derimod sværere at typebestemme kravet mod leverandøren af den finansielle sikkerhed, når denne ikke er et forsikringselskab. ”Forsikringsgiver” og ”forsikring” er ikke defineret i forordningen og EU-domstolen vil antagelig anse det for at være selvstændige begreber.¹²⁵ Man kan derfor tænke sig – og det forekommer nærliggende henset til den ydelse som præsteres – at leverandøren af den finansielle sikkerhed

¹²¹ Se nærmere Heiss 2011 s. 339 f. *Sikrede* er ikke defineret i domsforordningen, men anvendes forsikringsaftalelovenes definition (i henholdsvis FAL § 2, stk. 3 og § 1-2) er en passager eller dennes efterladte ikke omfattet af betegnelsen. I stedet må disse personkredse anses for at være *begunstigede* og resultatet er det samme

¹²² Artikel 10

¹²³ Artikel 11 (1)

¹²⁴ Se også den næste Høyesteretsdom i samme sagskompleks HR-2020-1328-A

¹²⁵ Jf. Møller 2018 s.772

vil blive anset for at være *forsikringsgiver* i forordningens forstand, med den konsekvens af værnetinget følger af forordningens tredje afdeling. Skadelidte vil dog alternativt altid kunne anlægge sag ved leverandørens bopæl, såfremt denne er beliggende indenfor forordningens område jf. artikel 2¹²⁶, medmindre en af de specielle værnetingsregler finder anvendelse. Dertil kommer den kumulationsreglen i artikel 8 (1)¹²⁷, såfremt der samtidig er anlagt sag mod transportøren. Kravet mod henholdsvis transportøren og leverandøren af den finansielle sikkerhed må nemlig antages at være så snævert forbundne at kumulationsbetingelserne er opfyldte. Dette stemmer også bedst ens med den oprindelige ordning i Athenkonventionen 2002s artikel 17 (2) jf. nedenfor i afsnit 3.4.

Alternativt, kan den finansielle sikkerhed betragtes som et tredjemandsløfte hvorved det bliver et spørgsmål om opfyldelse af en kontrakt jf. domsforordningens artikel 7 (1).¹²⁸ Skadelidtes hjemting kan da blive værneting idet kontraktforpligtelsen skal opfyldes der.

Højesterets dom i UfR 2018.461DH om betydningen af en værnetingsaftale i forsikringsvilkårene er relevant at omtale i denne sammenhæng eftersom skadelidtes muligheder med hensyn til at sagsøge forsikringssselskabet/leverandøren af den finansielle sikkerhed, må findes i domsforordningen, og ikke Athenkonventionen 2002: Højesteret fandt at en værnetingsaftale mellem forsikringsgiver og forsikringstager ikke efter domsforordningen var bindende for en skadelidt, der efter den danske forsikringsaftalelovs § 95 havde hjemmel til et direkte søgsmål mod forsikringssselskabet. Sagen angik skader på et havneanlæg og en slæbebåds ansvarsforsikring i en situation hvor rederiet var gået konkurs. Resultatet er ikke overraskende og endnu mere velbegrunderet i forhold til skadelidte passagerer og deres efterladte.¹²⁹

3.4 Værneting efter Athenkonventionen 2002

Athenkonventionen 2002s mulige værneting fremgår af konventionens artikel 17, men indledningsvis fremhæves at artikel 17 (1) bestemmer at

¹²⁶ Artikel 2

¹²⁷ Artikel 6 (1)

¹²⁸ Se Røsæg 2010 s. 63

¹²⁹ Se også UfR 2021.3017H

det er skadelidte, der har valget mellem de mulige værneting i bestemmelsen (men ikke efter andre regler når artikel 17 har forrang), og derfor kan sagsøge transportøren eller andre det sted som antages at være mest gunstigt og/eller bekvemt. Dermed er transportøren afskåret fra at – i realiteten – bestemme forum ved at anlægge et negativt anerkendelsessøgsmål som beskrevet nedenfor. Passageren nyder desuden beskyttelse af Athenkonventionen 2002s artikel 18 mod vilkår i befodringsaftalen idet ” *bestemmelser, der... indebærer en indskrænkning af mulighederne i artikel 17, stk. 1 og 2, er ugyldige*”.

Baggrunden for artikel 17 beskrevet af Berlingieri og det oplyses at de tre første mulige værneting (a)–(c) er taget direkte fra 1967 konventionen om passagerers bagage.¹³⁰ Det fjerde tilknytningsmoment, (d) blev lagt til i Athenkonventionen 1974 og bestemmelsens indledning blev ændret i forbindelse med 2002 protokollen fra ”*Any action arising under this Convention*” til ”*An action arising under articles 3 and 4 of this Convention*”. Den nævnte baggagekonvention gav imidlertid ikke skadelidte eksklusivitet med hensyn til at vælge værnetinget. Berlingieri nævner videre at bopæl (”*domicile*”) og hovedforretningssted (”*principal place of business*”) retter sig mod fysiske; respektivt juridiske personer.¹³¹ Sidstnævnte kriterie blev indføjet fordi den permanente adresse (”*permanent residence*”); eller rettere den registrerede adresse som rederier har, ofte ikke er den adresse hvorfra virksomheden udøves.¹³²

Efter artikel 17 (1) kan skadelidte vælge at anlægge sag mod sagsøgte (det vil sige transportørerne, forsikringsselskabet eller stilleren af finansiel sikkerhed): (a) i den stat hvor sagsøgte har sin permanente adresse eller hovedforretningssted, (b) på det aftalte afrejse eller bestemmelsessted, (c) der hvor sagsøger – normalt skadelidte – er bosiddende eller har sin permanente adresse forudsat at sagsøgte har et forretningssted og er under underlagt jurisdiktionen der, eller (d) ved en domstol på det sted

¹³⁰ International Convention for the Unification of Certain relating to Carriage of Passenger Luggage by Sea, 1967. Konventionen er aldrig trådt i kraft

¹³¹ Berlingieri 2014 s. 282 f.

¹³² Berlingieri 2014 s. 282 f.

hvor transportkontrakten blev indgået hvis sagsøgte har et forretningssted i og er underlagt jurisdiktionen i den stat.

Den eneste begrænsning, som den skadelidte sagsøger er underlagt efter Athenkonventionen 2002s artikel 17(1) er at retssagen skal anlægges i en stat, som har tiltrådt konventionen.

Pkt. (a) og (b) i artikel 17 (1) rejser ikke store spørgsmål idet sagens faktum vil fastlægge løsningen, men pkt. (c) og pkt. (d) kan efter omstændighederne være vanskelige at anvende. Soyer og Leloudas udtrykker dette således:

*”The authors are firmly of the view that a number of difficulties are likely to arise in determining which court (if any) would have jurisdiction to hear a claim brought by a passenger against the carrier”.*¹³³

Forfatterne illustrerer synspunktet med tre eksempler vedrørende artikel 17 (c) og (d): I det første tilfælde tænkes transportøren at have hovedforretningssted udenfor EU i et skattely, mens passageren har bopæl i en konventionsstat og har købt billet gennem en uafhængig agent for transportøren i samme stat. Udfaldet afhænger ifølge disse forfattere af om transportøren efter national ret anses for at have forretningssted i den pågældende stat., hvilket er et spørgsmål om faktum og kan blive et selvstændigt bevistema¹³⁴ Dette er utvivlsomt rigtigt og det må fremhæves at pkt. (c) ikke kræver at der er tale om et hovedforretningssted.¹³⁵

I det andet eksempel har passageren købt billetten på Internettet, hvilken situation behandles i afsnit 3.4.1.

Endelig peges på den situation hvor transportøren havde et forretningssted i samme jurisdiktion, som skadelidtes bopæl da skaden

¹³³ Soyer & Leloudas 2018 s. 522

¹³⁴ Berlingieri 2012 påpeger på s. 283 at det ikke er klart om “... it must be an office registered in the name of the defendant or it may also be the office of an agent, through which the defendant performs his business”

¹³⁵ Soyer & Leloudas 2018 sammenholder reglerne med de parallelle regler i Warszawa og Montreal konventionerne på s. 522 f. Navnlig sidstnævntes artikel 33 (2) om ”business conducted” i skadelidtes jurisdiktion har interesse selvom der ikke findes praksis om bestemmelsen. Forfatterne mener ikke at samarbejde med en uafhængig leverandør eller rejsebureau er tilstrækkeligt.

skete, men inden sagen bliver anlagt, ophører med at benytte dette forretningssted. Det anføres, at man kan argumentere for at i så fald kan transportøren ikke længere sagsøges i den stat hvor forretningsstedet lå, men at det ville være mere fair at lægge mere vægt på tidspunktet for skadens indtræden.¹³⁶ Sidstnævnte løsning er efter min mening ikke operationel og harmonerer ikke med sædvanlige værnetingsregler, der lægger vægt på forretningsstedets aktuelle beliggenhed ved sagens anlæg. Tankegangen minder om en variant af deliktsværnetinget, men det rigtige må være at det er sagsøgtets jurisdiktionsstatus på tidspunktet for sagens anlæg, som er afgørende.¹³⁷

Artikel 17(2) bestemmer at *direct action* krav mod forsikringselskaber eller stilleren af den finansielle sikkerhed jf. artikel 4 a skal anlægges ved et af de værneting hvor transportørerne kan sagsøges. Men dette ses at være den eneste begrænsning idet skadelidte kan vælge mellem en række værneting alt efter hvem der sagsøges.¹³⁸ Eftersom artikel 4 (10) giver mulighed for at inddrage transportørerne i søgsmål mod forsikringselskabet, kan de berørte parter nemt risikere at blive sagsøgte i stater, som de ikke har nogen forbindelse til.¹³⁹

Værnetingsaftaler i forsikringsvilkår spiller derfor ingen rolle, men ville – som omtalt nedenfor i afsnit 3.6 – alligevel ikke have nogen virkning for skadelidte.

Voldgiftaftaler er ugyldige medmindre de bliver indgået efter at den skadevoldende hændelse er indtruffet jf. artikel 17(3). Tilsvarende kan parterne efter denne bestemmelse gyldigt aftalte andre værneting efterfølgende.

¹³⁶ Soyer & Leloudas 2018 s. 525 f.

¹³⁷ I samme retning se Tsimplis 2009 s. 144

¹³⁸ Jf. Griggs 2005 s. 123

¹³⁹ Jf. også Noguera 2019 s. 14 f. som påpeger at selskabet ingen vished har for hvilke værneting det kan blive sagsøgt ved, og at det kan blive inddraget i søgsmål mod transportøren, som måske ikke er forsikringstager (idet forsikringspligten påhviler den udførende transportør)

3.5 Internetbaserede aftaler

Mange rejser sælges over Internettet hvilket giver anledning til at overveje hvordan domsforordningens artikel 7 (5) og Athenkonventionens artikel 17 skal anvendes på en transportør, der har solgt rejsen over Internettet. Internettet er grænseløst og virksomheden er global. Derfor er det ikke ligetil at svare på hvor en sådan Internet baseret drift er ”beliggende”, og hvilke lande der har jurisdiktion over den pågældende virksomhed. De folkeretlige jurisdiktionsprincipper opererer med *territorialhøjhedsretten* (der angår handlinger som foretages på statens område) og *virkningsprincippet* (som er rettet mod den stat hvor handlinger virker). Dette beror på en konkret vurdering hvorunder man – i hvert fald – kan inddrage følgende parametre: Adgang til hjemmesiden, omfanget og karakteren af aktiviteten, udformning og relevans på markedet, markedsføringsforanstaltninger samt placering af virksomheden og teknisk infrastruktur.¹⁴⁰

Alpenhof-sagen¹⁴¹ angik forbrugerværneting i domsforordningens artikel 17 (1) c) der omfatter kriterierne ”*erhvervsmæssig virksomhed i en medlemsstat*” og ”*virksomhed rettet mod en medlemsstat*”. EU-domstolen fastslog at en hjemmeside er rettet mod en medlemsstat, hvis den erhvervsdrivende har givet klart udtryk for sin hensigt til at etablere forretningsmæssig kontakt med forbrugere i den pågældende medlemsstat.¹⁴² I præmis 80 udtaltes blandt andet: ”*Blandt de holdepunkter, der kan bidrage til at afgøre, om en virksomhed er »rettet mod« forbrugernes bopælsmedlemsstat, indgår alle klare udtryk for en hensigt om at nå ud til forbrugerne i den pågældende medlemsstat.*”

UfR 2017.3607S kan nævnes i denne sammenhæng: Et norsk selskab havde på sin hjemmeside markedsført blandt andet en særlig dansk kollektion, som havde omfattet de påståede krænkende produkter. Selskabets hjemmeside indeholdt kontaktdetaljer for disse kollektioner i Danmark. Sø- og Handelsretten nåede frem til at selskabet på den baggrund havde rettet sine markedsføringsaktiviteter mod Danmark på en sådan måde

¹⁴⁰ Se nærmere herom Trzaskowski 2017 på s. 716 ff.

¹⁴¹ De forenede sager C-585/08 og C-144/09

¹⁴² Jf. nærmere Trzaskowski 2017 s. 713 og s. 739 f. og Grant 2018 s. 73

at der var værneting for sagen i Danmark jf. domsforordningens artikel 7, nr. 2.

Efter omstændighederne forekommer det nærliggende at en transportør, der har rettet sin Internetbaserede forretning mod personer i en EU/EØS medlemsstat ved at benytte de ovenfor beskrevne tiltag, må anses for at udøve en aktivitet, der kan begrunde et værneting vedrørende ”*driften af en filial, et agentur eller en lignende virksomhed, ved retten på det sted, hvor virksomheden er beliggende*” jf. artikel 7 (5).

Hvis konteksten er Athenkonventionens artikel 17 må man spørge både hvor sagsøgtets forretningssted er beliggende?¹⁴³ og hvor (i hvilken stat) befodringsaftalen blev indgået? Dette scenarie kompliceres af at de to kriterier skal være opfyldte indenfor samme stat. Dertil kommer at denne kontraheringsform ikke var kendt da værnetingsreglerne oprindeligt blev udformet¹⁴⁴, og de må derfor tillempe den virkelighed som findes i dag.

Folkeretlig fortolkning kan være *statisk* (”the principle of contemporaneity”). Herefter skal instrumentet fortolkes efter det indhold, det havde eller man kunne tillægge på det tidspunkt det blev tiltrådt¹⁴⁵, og ordvalget skal have den betydning, det havde dengang.¹⁴⁶ Denne tilgang står i modsætning til den *dynamiske* eller *evolutionære* metode hvorefter instrumentet fortolkes så det tilpasses den til enhver tid værende samtid og udvikling.¹⁴⁷

Efter min opfattelse kan og skal Athenkonventionens artikel 17 (c) og (d) fortolkes således at bestemmelserne tillempe den teknologi, som til enhver tid anvendes ved indgåelse af befodringsaftaler, og den måde retsplejeregler generelt anvendes på forretningsformen. Det afgørende må være at vurdere om der findes tilstrækkelig stærke tilknytningsmønstre. Hvor en parts bopæl eller forretningssted er beliggende, må

¹⁴³ Soyer & Leloudas 2018 s. 522

¹⁴⁴ Det var den selvsagt i 2002, men temaet blev ikke taget op

¹⁴⁵ Jf. Dörr 2018 s. 572. Anderledes Spiermann 2004 s. 385 der synes at anerkende dynamisk fortolkning i videre omfang

¹⁴⁶ Idet generiske udtryk dog fortolkes dynamisk jf. Dörr 2018 s. 573

¹⁴⁷ Om metoden se Skoghøy 2011, der er kritisk overfor udstrakt brug heraf

bero på nationale retsplejeregler og sagens faktum. Det samme gælder spørgsmålet om hvor aftalen blev indgået.

Rt-2010-1197 er interessant i denne sammenhæng. Sagen gjaldt et erstatningskrav fremsat af en norsk borger mod et australsk selskab som drev spil på Internettet. Tilknytningskravet i tvisteloven § 4-3 var afgørende. Spilselskabet bestred at tvisten havde tilknytning til Norge, idet man henviste til, at de retlige tvistetemaer om ansvarsgrundlag og tab var knyttet til udlandet. Høyesterett var ikke enig i at udtrykket «saksforholdet» i tvistelovens § 4-3 (1) skulle forstås så snævert. Ved vurderingen af om tilknytningen er tilstrækkelig, skulle der foretages en helhedsvurdering af alle sagens omstændigheder; både retlige og faktiske momenter. Høyesterett lagde afgørende vægt på at selskabet havde gået aktivt ud i det norske spilmarked. Der var norsk sprog på hjemmesiderne og norske kundevejledere var tilgængelige på et norsk lokal (800) nummer. Sagsøger var begyndt at spille på selskabets sider mens han opholdt sig i Norge, og fremstod som en norsk kunde. Høyesteretts anså det for at være underordnet at han primært havde opholdt sig i udlandet i perioden idet søgsmålet havde tilstrækkelig tilknytning til Norge.¹⁴⁸

Overført på skibspassagerer kan disse overvejelser fører til at en transportør, der udbyder rejser med skib til personer (med bopæl i Norge) via en norsksproget hjemmeside, og som benytter norsk talende salgsmedarbejdere udsætter sig for at have værneting i Norge efter Athenkonventionens artikel 17 (1) (c) eller (d) i en sag om en rejse, der ikke har nogen geografisk tilknytning til landet.¹⁴⁹ Dette synspunkt deles af Lewins, der i denne kontekst bemærker:

”Given the ubiquitous reach of internet marketing there is perhaps reason to revisit this requirement [place of business]. If a carrier markets within a state for passengers and a contract is then made in

¹⁴⁸ Høyesterett drøftede ikke om sagsøger var forbruger jf. Cordero-Moss 2019 s. 348; noget som i denne sag ville have bragt Luganokonventionens regler om forbrugerværneting i spil, men ikke ført til værneting i Norge fordi sagsøger i den relevante periode ikke havde opholdt sig i Norge

¹⁴⁹ Se også ovenfor i afsnit 3.5 om Internet baseret salg af rejser i forhold til EU-domsforordningen

that state, it ought not be able to deny that state jurisdiction over the dispute.¹⁵⁰

Soyer og Leloudas anfører om temaet at i amerikansk ret er den foretrukne opfattelse i luftretten tilsyneladende at:

*”[i]n the case of an Internet purchase ... the place [is] where the purchasing passenger has received, through the Internet, confirmation of the purchase of the transportation...In most cases this will be the residence of the purchasing person, even though the air carrier’s Internet sales computer website may be located in another country.”*¹⁵¹

EU-direktivet om forbrugerrettigheder¹⁵² regulerer blandt andet aftaler om fjernsalg og aftaler indgået uden for fast forretningssted og gælder i sagens natur også i relationen mellem transportøren og passageren, men alene i meget begrænset omfang. Personbefordring er nemlig efter artikel 3 (3) k ikke omfattet bortset fra med hensyn til artikel 8 (2) om formelle krav for aftaler om fjernsalg, og artikel 19 (gebyrer for anvendelse af betalingsmidler) og 22 (yderligere betalinger).¹⁵³

3.6 Negative anerkendelsessøgsmål og forum shopping

Gennemgangen ovenfor tager udgangspunkt i den situation hvor skadelidte er sagsøger og indleder sagen. I modsætning til Athenkonventionen 2002 jf. ovenfor er der efter sølovene (bortset fra den norske § 429, tredje led), domsforordningen og Luganokonventionen intet til hinder for at transportøren tager initiativet og anlægger et negativt anerkendelsessøg-

¹⁵⁰ Lewins 2016 s. 301

¹⁵¹ Soyer & Leloudas 2018 s. 525

¹⁵² Europa -Parlamentets og Rådets direktiv 2011/83/EU af 25. oktober 2011 om forbrugerrettigheder

¹⁵³ Jf. præambelbetragtning 27: ”Transportydelser omfatter passagertransport og godstransport. Passagertransport bør ikke være omfattet af anvendelsesområdet for dette direktiv, da den allerede er underlagt anden EU-lovgivning ... Imidlertid bør de bestemmelser i dette direktiv, der beskytter forbrugere mod for store gebyrer for anvendelse af betalingsmidler eller mod skjulte omkostninger, også gælde for aftaler om passagertransport...”

mål¹⁵⁴ mod en eller flere skadelidte først. Herved bliver skadelidte bragt i en defensiv og potentielt negativ position. Transportøren kan altså – i realiteten – bestemme forum ved at anlægge et negativt anerkendelsesøgsmål mod en eller flere skadelidte først i sin foretrukne jurisdiktion, forudsat at denne følger af domsforordningen. Et sådant søgsmål har dog begrænset værdi, medmindre transportøren kan få dommen anerkendt i det land hvor skadelidte har eller vil sagsøge.¹⁵⁵ Såfremt transportøren anlægger sagen i en jurisdiktion, hvis afgørelser skadelidtes foretrukne jurisdiktion er forpligtet til at anerkende, kan transportøren omvendt opnå at forhindre skadelidte i at få sagen afgjort efter Athenforordningen som anvendt i ”sin” jurisdiktion.

En dom afsagt i en sådan jurisdiktion har selvsagt retskraft i jurisdiktionen og stater hvor den i kraft af internationale aftaler anerkendes, men har i øvrigt begrænset betydning udover en vis bevisværdi.¹⁵⁶ I mangel af et instrument, hvorefter Danmark anerkender en fremmed dom jf. retsplejelovens § 223a, må sagsøger anlægge sagen på ny i Danmark, hvor den i princippet skal underkastes fuld prøvelse.¹⁵⁷ I Norge gælder det samme princip (den relevante bestemmelse er § 19-16 i tvisteloven), men der er den vigtige forskel at afgørelser baseret på en gyldig partsvedtaget værnetingsaftale anerkendes efter bestemmelsens stk. 2.¹⁵⁸

Når der er afsagt en dom om et spørgsmål gælder princippet om *res judicata* (retskraft)¹⁵⁹ og det samme spørgsmål kan ikke blive forelagt

¹⁵⁴ Herved forstås et søgsmål hvor sagsøger nedlægger påstand om at sagsøgte skal anerkende en bestemt retsposition; eksempelvis at sagsøger ikke har handlet ansvarspådragende eller er berettiget til at begrænse sit erstatningsansvar

¹⁵⁵ England er efter Brexit et eksempel på en stat, der har tiltrådt Athenkonventionen 2002, men ikke (længere) er en del af Athenforordningen eller domsforordningen. England deltager dog i dog den såkaldte ”Haag 2005 værnetingskonvention”, men denne gælder efter artikel 1 (2)(f) ikke transport af passagerer

¹⁵⁶ Se Hvidberg 1970, Frank 2013 samt Christensen 2015, der argumenterer for at udenlandske domme kan anerkendes hvis sagen er blevet behandlet i henhold til en gyldig værnetingsaftale (hvilket der ikke synes at være støtte for i dansk ret)

¹⁵⁷ Vigtigst er EU-Domsforordningen jf. lovbekg. nr. 1145/2020 med senere bekendtgørelser

¹⁵⁸ Se nærmere Schei 2021, kommentaren til bestemmelsen

¹⁵⁹ Se herom de Velden 2017

en anden domstol indenfor den samme jurisdiktion på ny.¹⁶⁰ Retskraft udenfor denne jurisdiktion forudsætter at dommen anerkendes det pågældende sted.

Forholdet er imidlertid det, at indenfor EU/EØS området vil domsforordningen og Luganokonventionens regler om anerkendelse af retsafgørelser føre til at en dom indenfor disse instrumenters anvendelsesområde blive anerkendt i andre medlemsstater. Athenforordningen gælder også i disse medlemsstater, men det kan alligevel gøre en forskel om en problemstilling vedrørende eksempelvis tabsopgørelsen eller forældelse bliver afgjort i den ene stat fremfor en anden. Der foreligger derfor en reel mulighed for at transportørsiden kan opnå en fordel ved at forum shoppe.

Endelig må det ikke overses at passageren selv kan se en interesse i at forumshoppe, og anlægge en sag mod transportøren og/eller undertransportøren i en stat, hvor hverken Athenkonventionen 2002 eller forordningen gælder.¹⁶¹

3.7 Værnetingsaftaler

Athenforordningens regler er præceptive, men regulerer ikke værnetingssspørgsmål og derfor synes der som udgangspunkt ikke at være noget til hinder for at transportørens befordringsvilkår kan indeholde en værnetingsaftale jf. domsforordningens artikel 25 (forudsat betingelserne herfor er opfyldte¹⁶²). Dette er bemærkelsesværdigt eftersom noget

¹⁶⁰ Se Falkanger 2019 s. 203 f. om spørgsmålet i relation til globalbegrænsning af erstatningsansvar

¹⁶¹ Se Somer 2014, der beskriver hvordan "Costa Cordia" forliset gav anledning til søgsmål mod rederiet i USA fra visse passagerers side

¹⁶² EU-domsforordningens artikel 25 bestemmer at aftalen skal pege på et værneting indenfor EU. Værnetingsaftalen skal desuden 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."

tilsvarende ville være udelukket efter Athenkonventionen 2002 jf. artikel 18 hvis aftalen indebar ”en indskrænkning af mulighederne i artikel 17, stk. 1 og 2”.¹⁶³ I princippet kan man efter dette regelsæt isoleret set tillige indgå en aftale om voldgift.¹⁶⁴

Problemstillingen eksisterer kun delvist i norsk ret idet artikel 17 gælder for krav, der hviler på Athenforordningen jf. afsnit 3.2.2. Retsforhold reguleret af skibspassagerrettighedsforordningen og sjølovens §§ 418 e og 419 er imidlertid også underlagt Luganokonventionen jf. afsnit 3.2.2. I dansk ret består den for alle tre typer krav jf. afsnit 3.2.1.

Som nævnt i afsnit 3.3.2 gælder domsforordningens afdeling 4 om kompetence i sager om forbrugeraftaler ikke i denne sammenhæng medmindre der er tale om en pakkerejse. Der består derfor tilsyneladende et muligt modsætningsforhold imellem domsforordningens artikel 25 og Luganokonventionens artikel 23, som anerkender værnetingsaftaler på den ene side og reglerne om forbrugerbeskyttelse på den anden. Man kan nemlig hævde at en jurisdiktionsklausul (som efter eksempelvis domsforordningen isoleret set vil være gyldig), der udelukker et værneting, som ellers ville være tilgængeligt og en voldgiftsklausul i en sådan aftale vil være på den forkerte side af det tilladelige efter reglerne om urimelige kontraktvilkår i forbrugeraftaler.¹⁶⁵ Der henvises i den forbindelse til i generalklausulen 3(1) i direktivet og bilaget til direktivet (se pkt. q)).¹⁶⁶

EU-domstolen har i flere tilfælde fået forelagt spørgsmål, som går på netop denne problemstilling og bekræftet at en værnetingsaftale kan tilsidesættes. I en sag mellem et luftfartsselskab og en claims farmer var det dels et tema at claims farmeren havde fået overdraget fordringen mod luftfartsselskabet (og således ikke været part i den oprindelige aftale, der indeholdt en værnetingsklausul), og dels om værnetingsaftalen kunne an-

¹⁶³ Athenkonventionens artikel 18 angår værnetingsmulighederne efter artikel 17, men også vilkår ”som har til formål at fritage personer, der er erstatningspligtige i henhold til denne konvention, for deres erstatningsansvar over for passageren eller fastsætte en lavere erstatningsgrænse”

¹⁶⁴ Se Røsæg 2010 s. 66

¹⁶⁵ Aftalelovens §§ 36 og 38 c. jf. Rådets direktiv 93/13/EØF af 5. april 1993 om urimelige kontraktvilkår i forbrugeraftaler

¹⁶⁶ Vilkår der ophæver eller indskrænker forbrugerens adgang til at rejse søgsmål eller et krav om udelukkende lade tvister afgøre ved voldgift. Se også note 10

fægtes efter forbrugerbeskyttelsesreglerne.¹⁶⁷ Domstolen udtalte i præmis 63 at en (ikke-forhandlet) værnetingsklausul, der udpegede luftfartsselskabets hjemting som enekompetent måtte anses for urimelig efter den nævnte generalklausul. Domstolen henviste til dens strenge praksis om værnetingsaftaler i forbrugerforhold.¹⁶⁸ En værnetingsaftale er imidlertid ikke pr. definition ugyldig blot fordi den involverer en forbruger, men må antages blive tilsidesat hvis den berøver passageren værnetingsmuligheder, der efter baggrundsretten ville være tilgængelige.¹⁶⁹

De fleste skibspassagerer er formentlig traditionelle forbrugere¹⁷⁰ og vil derfor være beskyttet af den nævnte retspraksis. Det forekommer dog at en skibspassager rejser i erhvervsmæssig sammenhæng. Dette kunne være københavneradvokaten der skal til møde i Oslo, og tager færgen fremfor en anden rejseform. En anden praktisk situation er virksomheden der afholder kursus eller sommerfest på en færge for sine medarbejdere og køber billetter til dem. Sådanne rejsende er ikke umiddelbart at sidestille med *forbrugere* ud fra den almindelige definition, men reelle hensyn taler for at tilsidesætte en værnetingsklausul også i en sådan relation fordi skaden rammer passageren personligt; også selvom rejsen ikke foretages i privat regi. Til støtte for synspunktet taler at Athenforordningen og de andre ansvarsgrundlag skelner ikke mellem passagerer, der rejser privat og i som led i deres arbejde.¹⁷¹ Spørgsmålet er om forbrugerbegrebet¹⁷² kan rumme denne type passagerer ved anvendelsen af de lokale aftalelove? Passagerens status i et efterfølgende retsopgør er at være privatperson og mod en erhvervsdrivende. Vedkommende lider som nævnt tabet personligt og bør derfor også have forbrugers beskyttelse.

¹⁶⁷ C-519/19 Ryan Air mod DelayFix sp. z o.o.

¹⁶⁸ Se præmis 58 der omtaler C-240/98 – C-244/98, C-243/08 og C-137/08

¹⁶⁹ C-240/98 – C-244/98 tillod en værnetingsaftale om Barcelona i Spanien, som var sagsøgtes hjemting, men sagsøgerne havde også bopæl i Spanien. Sagen angik afbeta-lingsaftaler

¹⁷⁰ Altså fysiske personer, der ikke hovedsagelig handler som led i erhvervsvirksomhed

¹⁷¹ Jf. s. 200 i SOU 2012:8, Skadestandsansvar och försikringsplikt vid sjötransporter – Atenförordningen och försäkringsdirektivet i svensk rätt

¹⁷² Se nærmere herom hos Kristoffersen 2016 s. 24 ff. Også C-269/95 om den dagældende domskonventions artikel 13 og 14. Retten udtalte (præmis 16) at spørgsmålet om, hvorvidt en person skal anses for forbruger, må bero på den pågældendes status i relation til en bestemt kontrakt sammenholdt med dens karakter og formål, og ikke på personens subjektive forhold.

3.8 Forholdet mellem sølovene, Athenkonventionen 2002 og EU-domsforordningen/Lugano konventionens løsninger

Der er som det ses formelt væsentlige forskelle på hvilke muligheder de forskellige regelsæt giver, og deres status i rangordenen er ikke ens i alle tilfælde. EU-domsforordningen og Luganokonventionen kan kun blive relevante ved siden af sølovene, såfremt de – på grund af faktum – finder anvendelse på det konkrete retsforhold, men har i visse situationer forrang. Systemet er beskrevet skematisk i afsnit 4.

Det er i øjenfaldende at de danske og norske regler er så forskellige, men det skyldes at Danmark ikke – som ellers bestemt af Rådet – har ladet Athenkonventionen 2002s artikel 17 få forrang jf. afsnit 3.2.1.¹⁷³

Den danske sølov giver – hvis man tager hensyn til EU-domstolens praksis – næsten samme muligheder, som domsforordningen og Luganokonventionen, hvilke igen stemmer overens med dele af Athenkonventionens artikel 17. Herefter kan søgsmål om befordring af passagerer og rejsegods kun indbringes for 1) domstolen på det sted, hvor sagsøgte har sin bopæl eller sit hovedforretningssted, og 2) domstolen på afgangstedet eller på bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen. Dette vil i de fleste tilfælde gøre det muligt for passageren at anlægge sag i sit hjemland fordi de fleste passagerer – bortset fra krydstogtsituationen – normalt rejser fra og til deres hjemland. Krydstogtpassagerer har imidlertid ikke umiddelbart krav på kompensation ved forsinkelse og aflysninger hvorfor problemstillingen har begrænset praktisk betydning i forhold til skibspassagerrettighedsforordningen. Domsforordningen og Luganokonventionen har enkelte ekstra muligheder end søloven og Athenkonventionen 2002; blandt andet fordi sølovenes § 429 alene anviser sagsøgte *hovedforretningssted* (ikke et *forretningssted*) som værneting, og derfor har et mere begrænset anvendelsesområde. Domsforordningen og Luganokonventionen giver derimod mulighed for at sagsøge en part ”... i sager vedrørende driften af en filial, et agentur eller en lignende

¹⁷³ Den svenske sølagen kap. 21 § 4, henviser til også Athenkonventionen 2002, der har forrang jf. Prop. 2014/15:95

virksomhed, ved retten på det sted, hvor virksomheden er beliggende". Dertil kommer kumulationsmulighederne.

Den norske sjølov giver to yderligere værnetingsmuligheder end den danske pendant og lader i visse tilfælde Athenkonventionens artikel 17 regulere spørgsmålet. Disse to muligheder kan dog være vanskelige at anvende og stiller under alle omstændigheder krav til sagens faktum for at sagsøger kan få adgang til disse værneting. Der synes imidlertid ikke at være nogen uoverensstemmelse på dette punkt: Såfremt en sagsøger kan dokumentere at vedkommende har bopæl i den stat hvor sagsøgte har et forretningssted eller at befordringsaftalen blev indgået i en stat hvor sagsøgte har et forretningssted (og kan sagsøges), vil der også være værneting disse steder efter domsforordningens og Luganokonventionens artikel 7 (1) 5) respektivt artikel 5 (1) 5). Realiteten er at disse to instrumenter giver sagsøgeren bedre muligheder end sjøloven.

Sølovene indeholder i modsætning til Athenkonventionen 2002s artikel 17(1) intet krav om at retssagen skal anlægges i en stat, som har tiltrådt konventionen (hvilket nok skyldes at da reglerne blev indført havde hverken Danmark eller Norge tiltrådt Athenkonventionen 1974 og kunne derfor vanskeligt stille sådan et krav).

Den norske sjølovs § 429 gengiver som beskrevet Athenkonventionen 2002s artikel 17 om værneting i visse situationer, og i andre situationer gælder artikel 17 i kraft af henvisningen i bestemmelsens tredje led. Denne tekniske løsning indebærer en forskel på om det er artikel 17 (1), der gælder efter sjøloven, fordi artikel 17 samtidig angiver at det er skadelidte, som har valget. Denne vigtige pointe er ikke taget med i sølovene og giver en bedre beskyttelse fordi visse skadelidte vil være beskyttet mod negative anerkendelsessøgsmål når Athenforordningen finder anvendelse. Tilsvarende gælder værnetingsaftaler, der er ugyldige efter Athenkonventionen 2002s artikel 18, men passageren "reddes" i stedet af direktivet om urimelige kontraktvilkår i forbrugerforhold og EU-domstolens praksis. Artikel 17 begrænser til gengæld passagerens forumshopping muligheder.

Athenkonventionen 2002s artikel 17 svarer ikke til domsforordningens muligheder i forhold til en stiller af finansiel sikkerhed, der ikke har

status som forsikringsselskab. Forskellen er at man kan sagsøge ved leverandørens bopæl, såfremt denne er beliggende indenfor forordningens område jf. artikel 2, og at domsforordningen formentlig giver mulighed for at betragte sikkerhedsstillelsen som en kontraktforpligtelse jf. artikel 7 (1) jf. afsnit 3.3.2.1. Førstnævnte er ikke nødvendigvis attraktivt for skadelidte, mens sidstnævnte kan give mulighed for at sagsøge ved skadelidtes hjemting idet kontraktforpligtelsen skal opfyldes der. Der er derimod ikke forskelle hvad angår de omtalte *direct action* krav idet forsikringsselskabet efter Athenkonventionen 2002 kan sagsøges samme sted som transportørerne, mens dette efter domsforordningen og Luganokonventionen kan ske ved kumulation jf. artikel 8 (1)¹⁷⁴ og efter artikel 13.¹⁷⁵

Athenkonventionen 2002 tager ikke højde for den situation at flere skadelidte efter en hændelse sagsøger en eller begge transportører i forskellige jurisdiktioner. Derved kan der opstå vanskelige problemstillinger med hensyn en afgørelses retskraft i forhold til andre verserende sager. Man kan for eksempel tænke sig at en domstol i en konventionsstat når frem til, at transportøren har løftet bevisbyrden for at skaden ikke skyldes fejl eller forsømmelser på hans side jf. konventionens artikel 3 (1). Vil dette forpligte domstole i andre konventionsstater, som får forelagt tilsvarende spørgsmål, men på vegne af andre skadelidte? Indenfor EU og EØS vil domsforordningens og Luganokonventionens regler om indbyrdes sammenhængende krav kunne løse problemet jf. domsforordningens artikel 30.

I praksis vil P&I klubben erfaringsmæssigt proaktivt tage skridt til at skabe dialog med de skadelidte, der desuden ofte organiserer sig i grupper med samme advokat. Dialogen kan bane vejen for forlig hvorved man undgår massesøgsmål. Dette er i alle parter interesse og interessenternes beslutninger er normalt drevet af hvad der sikrer det optimale økonomiske udfald (en hurtig løsning har normalt stor værdi).¹⁷⁶

¹⁷⁴ Artikel 6 (1)

¹⁷⁵ Artikel 11

¹⁷⁶ En gennemgang af de nordiske domssamlinger viser at Scandinavian Star og Estonia katastroferne affødte meget få retssager, hvilket antagelig kan henføres til P&I klubbens (Skuld) håndtering af sagerne

Endelig savner man i de norske regler en klar markering af at Lugano-konventionen i visse tilfælde har forrang. Ret beset kan man hævde at dette er unødvendigt, men passagerens rettigheder er lettere at forstå hvis disse er udtrykt i en enkelt lovregel fremfor at forudsætte kendskab til internationale konventioner og deres forrang.

4 Skematisk oversigt over værnetingsreglerne

Skematisk kan ovenstående gennemgang af hvilke værnetingsregler, som gælder for de tre kategorier af krav illustreres på følgende måde (idet parenteser betyder at reglen er subsidiær):

Danmark

Grundlag for krav/ Værnetingsregler	SL § 429, stk. 1	Athenkonventionens artikel 17	EU-domsforordning/ Luganokonventionen
Athenforordningen jf. Sl § 403 a	(X)		X
Skibspassagerrettig- hedsforordningen	(X)		X
Sl §§ 418 og 419	(X)		X

Norge

Grundlag for krav/ Værnetingsregler	SL § 429, stk. 1	Athenkonventions artikel 17	EU-domsforordning/ Luganokonventionen
Athenforordningen jf. Sl § 418		X	
Skibspassagerrettig- hedsforordningen jf. Sl § 418 a	(X)		X
Andre krav/Sl §§ 418 e og 419	(X)		X

5 Konklusioner

De værnetingsregler, som er gennemgået ovenfor kan i en nøddeskal beskrives som et juridisk ”vildnis”. Det er tidkrævende at navigere i reglerne, selv for en erfaren søretsjurist, og må antages at være umuligt for en almindelig skibspassager at finde rundt i. At reglerne overordnet set giver næsten samme reelle løsninger for alle tre regelsæt, synes at bero på tilfældigheder (eller at juridisk regulering oftest er baseret på sund fornuft). Danmark har behov for at bringe søloven i overensstemmelse med sin konventionsmæssige forpligtelse til at lade Athenkonvention 2002s artikel 17 få forrang.

Med denne gennemgang er trådene imidlertid redt ud. Reglernes anvendelse er beskrevet systematisk, så det fremgår hvilke værnetingsmuligheder passageren/dennes efterladte har indenfor de tre forskellige regelsæt. Disse parter har nogenlunde samme fordelagtige værnetingsmuligheder som andre sagsøgere, der nyder status som forbrugere, og er godt beskyttede omend det kræver en vis juridisk behændighed at udnytte mulighederne. Alligevel er det bemærkelsesværdigt at der gælder et andet sæt værnetingsregler for pakkerejsepassagerer end for almindelige skibspassagerer, selvom det antagelig kun er i marginale situationer at førstnævnte er bedre stillet efter domsforordningens artikel 17 (1) 1c).¹⁷⁷ Dette skyldes at det formentlig kun er de færreste passagerer, der køber rejsen i udlandet eller på en Internetplatform, som ingen relation til passagerens hjemland har. At der skal være en forskel på reglerne kan være svært at forklare for gennemsnitspassageren.

Man kunne gå videre og lade skadelidte have et helt frit værnetingsvalg, men der er tradition for at et værneting skal have en vis tilknytning til sagsforholdets faktum, og der er hensyn at tage til transportørerne og deres forsikringsselskaber i retning af forudsigelighed. En sådan frihed ville også invitere til forumshopping muligheder i et omfang, der ikke

¹⁷⁷ Eksempelvis ved et Internet baseret sag hvor transportørens aktivitet ikke er markant nok til at statuere et forretningssted, men tilstrækkelig til at bringe forbrugerværnetingsreglen i artikel 17 (1) c) i anvendelse

ville være i skadelidtes interesse, idet denne så måtte prøve at vælge den mulighed, som fremstod mest gunstig. Valget ville antagelig afhænge af advokaternes markedsføringsfærdigheder og skadelidtes evne til at overskue konsekvenserne af sit valg.

Elefanten i rummet er fraværet af en udtrykkelig ret for skadelidte til at sagsøge transportøren i sit eget land. Imidlertid må det medgives at en sådan mulighed – i hvert fald globalt set – ville kunne få uoverskuelige konsekvenser for transportørerne hvis der fulgte en fuldbyrdelsesadgang med. Montrealkonventionens artikel 33 (2) giver til sammenligning mulighed for at sagsøge luftfartsselskabet ved passagerens bopæl i tilfælde af personskader og dødsfald uanset afgangssted og destination eller hvor aftalen er indgået.¹⁷⁸ Men selv denne gunstige regel stiller krav om, at luftfartsselskabet har en *commercial presence* i domstolslandet.¹⁷⁹ Omvendt har pakkerejsepassageren denne mulighed i medfør af forbrugerværnetingsreglen i EU-domsforordningens artikel 18 (1) og Luganokonventionens artikel 16 (1), og spørgsmålet er så, om der er nogen reel grund til at gøre forskel?

Man må nemlig huske på at reglerne om indbyrdes sammenhængende krav i EU/EØS instrumenterne¹⁸⁰ vil være et effektivt styringsredskab i tilfælde hvor mange passagerer sagsøger transportørerne i forskellige jurisdiktioner på baggrund af den samme hændelse. Med disse regler vil den først anlagte sag være ”frontrunner”, mens de øvrige sager må udsættes eller afvises såfremt dette er nødvendigt for at undgå uforenelige afgørelser.

Transportørerne skal informere passagererne om deres rettigheder¹⁸¹ men dette er en svær opgave i denne sammenhæng eftersom rettighederne i relation til værnetingsmuligheder afhænger af hvilken rejse, der er tale om og hvilken part man ønsker at sagsøge.

Passagerrettigheder i sølovene og de to forordninger har til formål at forbedre passagerernes vilkår, og virke forbrugerbeskyttende. Fordelagtige

¹⁷⁸ Om reglen se Demsey & Milde 2005 s. 217 ff.

¹⁷⁹ Ifølge Soyer & Leloudas 2018 s. 524 har domstolene endnu ikke fået forelagt Montrealkonventionens artikel 33 (2)

¹⁸⁰ I afdeling 9

¹⁸¹ Jf. Athenforordningens artikel 17 og skibspassagerrettighedsforordningens artikel 23

værnetingsmuligheder er en af de vigtigste støtteregler og samlet set er de beskrevne regler en god hjælp til passagererne, der er med til at effektivisere rettighederne.

Udviklingen med hensyn til Internetbaseret aftaleindgåelse skaber i det hele taget potentielt nye problemer, men de eksisterende regler ser ud til at kunne rumme dem.

I tilfælde af personskade og dødsfald er transportørernes forsikrings-selskaber og leverandører af sikkerhedsstillelse mest udsatte når det gælder forudsigelige værneting, og domsforordningen/Luganokonventionen giver skadelidte flere muligheder end Athenkonventionens artikel 17. Til gengæld har disse selskaber dels mulighed til at tage højde for denne usikkerhed ved præmieberegningen og er dels godt rustede til at håndtere risikoen i kraft af P&I klubbernes markedsandel, samt internationale erfaring i øvrigt.

Forudsigelighed med hensyn til tvistens værneting er en central komponent i parternes vurdering af procesrisikoen. Den usikkerhed, som trods alt kan opleves fordi reglerne ustrukturerede, må antages at være kontraproduktiv for en forligsmæssig løsning af sagerne. Den er desuden med til at skabe mere ulighed mellem parterne fordi passagersiden ikke har samme ressourcer til rådighed som transportørerne og deres forsikrings-selskaber. De fleste passagerer har ingen erfaring med retssager og i forvejen meget lidt appetit på at blive involveret i en sådan proces, hvorimod jurisdiktionstvister er hverdagskost for modparten. Usikkerhed om rette værneting og måske udsigt til procesførelse i et fremmed land fremmer ikke motivationen til at forfølge skadelidtes ret.

Spekulativt er der forskel på færgepassageren og krydstogtpassageren, idet førstnævnte typisk rejser til eller fra sin egen jurisdiktion. Krydstogtpassageren bevæger sig gerne ud i verden og dermed til fremmede jurisdiktioner. Man kan hævde at det er et livsvilkår at der så følger risikoen for at skulle forfølge et erstatningskrav i udlandet med. Og at det for udbyderen af rejsen har en vis rimelighed, at eventuelle tvister vil blive afgjort i en stat som virksomheden har tilknytning til i overensstemmelse med normal procespraksis.

6 Litteratur

- Appel (2020): Appel, Peter, Jesper Martens, Jens V. Mathiasen og Jacob Skude Rasmussen. *Søloven med kommentarer*. 5. udg. København, Djøf, 2020.
- Beijer (1995): Beijer, Anders. *Passagerarbejdsret. En nordisk oversigt*. Stockholm, Juristförlaget, 1995 (Axel Ax:son Johnsons institut för sjörett och annan transportrett, nr 17).
- Berlingieri (2014): Berlingieri, Francesco. *The Carriage of Goods and Passengers by Sea*, Abingdon, Informalaw by Routledge, 2014. (International Maritime Conventions Volume I)
- Christensen (2015): Christensen, Thomas E. "Ulovbestemt anerkendelse af udenlandske retsafgørelser", i: *UfR* 2015B. s. 387–393.
- Cordero-Moss (2019): Cordero-Moss, Guiditta. "Towards a Norwegian Codification of Choice-of-Law Rules", i: *Oslo Law Review*, Vol.6, No.1-2019, s. 4–7.
- Daniel (2011): Daniel, Bugge Thorbjørn, Thomas Elholm, Peter Starup og Michael Steinicke. *Grundlæggende EU-ret*. 2. udg. København, Djøf, 2012.
- De Velden (2017): de Velde, Jacob B. van. *Finality in Litigation: The Law and Practice of Preclusion: Res Judicata (Merger and Estoppel), Abuse of Process and Recognition of Foreign Judgements*. Alphen aan den Rijn, Kluwer, 2017.
- Demsey & Milde (2005): Demsey, Paul Stephen and Michael Milde. *International Air Carrier Liability, The Montreal Convention of 1999*. Centre for Research in Air and Space Law. Montreal, McGill University, 2005.
- Dickinson & Lein (2015): *The Brussels I Regulation Recast*, Oxford University Press 2015

- Dörr (2018): Dörr, Oliver and Kirsten Smallenbach, (Red.) *Vienna Convention on the Law of Treaties A Commentary*. 2nd ed. Berlin, Springer, 2018.
- Falkanger (1995): Falkanger, Thor, Hans Jacob Bull og Lars Rosenberg Overby, *Introduktion til søretten*. København, GadJura, 1996.
- Falkanger (2019): Falkanger, Thor, Hans Jacob Bull og Lars Rosenberg Overby, *Søret*. 5. udg. København, Karnov, 2019.
- Fleischer (2000): Fleischer, Carl August. *Folkerett*. 7. utg. Oslo, Universitetsforlaget, 2000.
- Frank (2013): Frank, Morten og Gregers Gam. "Anerkendelse af udenlandske retsafgørelser og voldgiftskendelser i dansk ret", i: *UfR* 2013B. s.185–191
- Grant (2018): Grant, Mason & Bunce, *Holiday law*, 6. udg. Sweet & Maxwell, 2018
- Griggs, Williams & Farr (2005): Griggs, Patrick, Richard Williams and Jeremy Farr. *Limitation of Liability for Maritime Claims*. 4th ed. London, LLP, 2005.
- Heiss (2011): Heiss, "Jurisdiction in matters relating to insurance" i Magnus & Mankowski (red.) Brussels I regulation, 2. udg. Otto Schmidt/De Gruyter european law publishers, 2011
- Hvidberg (1970): Hvidberg, Otto *Udenlandske domme i Juristen* 1970.392
- Karsten (2007): Karsten, Jens. "Passengers, consumers, and travellers: The rise of passenger rights in EC transport law and its repercussions for Community consumer law and policy", i: *Journal of Consumer Policy*, vol. 30 (2007), s. 117–136.
- Karsten (2008): Karsten, Jens. "The Athens Regulation is heading into harbor", i: *SIMPLY* 2008, s. 161–195. (MarIus nr. 376)
- Kjelland (2013): Kjelland, Morten. *Flypassasjerers rettigheder ved forsinkelse og kansellering*. Oslo, Universitetsforlaget, 2013.

- Kristoffersen (2016): Kristoffersen, Sonny. *Forbrugerretten II, Den civilretlige forbrugerbeskyttelse*. 5. udg. København, Karnov, 2016.
- Lamont-Black (2018): Lamont-Black, Simone. “Sea Passenger Rights and the Implementation of the Athens Convention in the EU”, i: *University of Edinburgh School of Law Research Paper Series no. 2018/35*.
- Lenaerts (2013): Lenaerts & Gutiérrez-Fons, “To Say What the Law of the EU is: Methods of Interpretation and the European Court of Justice”, i *AEJ* 2013/9
- Lewins (2016): Lewins, Kate. *International Carriage of Passengers by Sea*. London, Sweet and Maxwell, 2016.
- Møller (2018): Møller (red.) *Kommenteret retsplejelov, Bruxelles I – forordningen*, 10. udg.
- Noguero (2019): Noguero, Eliseo Sierra. *Direct action against the liability insurer of carriers of passengers by sea*, i: *MarLus* 2019, nr. 516.
- Ringbom (2014): Ringbom, Henrik. “EU Regulation 44/2001 and its implications for the International Maritime Liability Conventions”, i: *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 35 (2004), s. 1–34.
- Røsæg (2003): Røsæg, Erik. “News under the Athens sun. New Principles and lost opportunities of the Athen Convention 2002”, i: *Scandinavian studies in law*, vol. 46 (2004), s. 153–173.
- Røsæg (2010): Røsæg, Erik. “The Athens Convention on Passenger Liability and the EU”, i: Basedow, Jürgen, Ulrich Magnus & Rüdiger Wolfrum (red.): *The Hamburg lectures on maritime law 2007 & 2008*. Berlin, Springer, 2010, s. 55–75.
- Røsæg (2013): Røsæg, Erik. “The implementation of the Athens Convention in EU”, i: *Studies in memoriam of professor Anthony M. Antapassis*. Athen, Sakkoulas Publ. 2013, s. 909–928.
- Schei 2021: Schei, Bårdsen, Nordén, Reusch & Øie, *Tvisteloven kommentarudgave*
- Skår (2014): Skår, Ørjan N. «Båtpassasjerers rettigheter ved forsinkelse og kansellering», i *MarLus* 2014, nr. 437.

- Somer (2014): Somers, Eduard. "The Costa Concordia Incident and Liability for Passenger Damage: An International and European Law Approach", i: *The European Union in the World. Essays in honour of Marc Maresceau*. Edited by Inge Govare et al. Brill Nijhoff, 2014, s.341–362.
- Soyer & Leloudas (2018): Soyer, Baris and G. Leloudas. "Carriage of passengers by sea. A Critical Analysis of the International Regime", i: *Michigan State International Law Review*, vol. 26 (2018) s. 483–535.
- Stepkowski, Lukasz. "The Notion of Effectiveness in the Law of the European Union", i: *Studia nad Autorytaryzmem i Totalitaryzmem*, vol. 38 (2016), s. 81–96.
- Spiermann (2004): Spierman, Ole, *Moderne folkeret* 2. udg. København, Djøf, 2004.
- Trzaskowski (2017): Trzaskowski, Jan." International retshåndhævelse", i: *Internetretten*. Jan
- Trzaskowski med fl. (red.).3. udg. København, Ex Tuto, 2017
- Tsimplis (2009): 'Liability in respect of passenger claims and its limitation', i: *JIML* Vol. 15
- Tsimplis (2021): Tsimplis, Michael. "Carriage of Passengers", i: Baatz, Yvonne. *Maritime Law*. 5th ed. London, Informalaw, 2020, s. 226–245.

THE SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW is a part of the University of Oslo and hosts the faculty's Centre for European Law. It is also a part of the cooperation between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden through the Nordic Council of Ministers. The Institute offers one master programme and several graduate courses.

The core research areas of the Institute are maritime and other transport law as well as petroleum and energy law, but the members of the Institute also engage in teaching and research in general commercial law.

In MARIUS, issued at irregular intervals, articles are published in the Nordic languages or English.

ISSN: 0332-7868

