

PRAKSISOVERSIGTER • SAMLET UDGAVE

Praksis inden for *sø- og transportret*

Transportansvar til lands, til vands og i luften.

OVERSIGTER

11

AFGØRELSE

351

PERIODE

2000–2026

11 OVERSIGTER

Indhold

01	Arrest i skib til sikring af søretskrav (søloven kapitel 4)	25 afg.
02	Flypassagerers rettigheder og luftfartsselskabers erstatningsansvar	53 afg.
03	Godskørselstilladelse og ulovlig godskørsel	22 afg.
04	Havne – organisering, drift, ordensreglement og ansvar	18 afg.
05	Jernbanedrift – erstatningsansvar, passagerrettigheder og sikkerhedstilsyn	27 afg.
06	Køre- og hviletid og takografkontrol	47 afg.
07	Speditørens ansvar (NSAB)	46 afg.
08	Søfarendes ansættelsesforhold – hyre, afsked og minimalerstatning	21 afg.
09	Søforsikring (kasko, transport og havari)	29 afg.
10	Taxikørsel: tilladelse, chaufførkort og tilbagekaldelse	28 afg.
11	Transportøransvar for gods og rederens globale ansvarsbegrænsning (søloven)	35 afg.

Hver oversigt er et selvstændigt kapitel med introduktion, principper, gennemgang, lovgrundlag og citerede afgørelser. Titlerne er klikbare, og kapitlerne findes også som bogmærker i PDF-læseren.

01

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

Praksisoversigt over arrest i skib til sikring af søretskrav (søloven kapitel 4)

Sølovens §§ 91-96 i fogedretten, justifikationssagen og lovvalget

Version 2 · Opdateret 6. sep. 2026 · 25 afgørelser · 2008-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Arrest i skib med forbud mod afsejling er et selvstændigt tvangsfuldbyrdsinstitutt, der er reguleret udtømmende i sølovens kapitel 4 (§§ 91-96) og gennemfører den internationale konvention af 10. maj 1952 om arrest i søgående skibe. Retspraksis – domineret af Sø- og Handelsretten som justifikations- og lovlighedsinstans – har navnlig afklaret tre ting: at retsplejelovens almindelige arrestbetingelse om unddragelsesrisiko ikke gælder for sølovsarresten, at søsterskibsarrest og gentagen arrest er snævert afgrænset af § 93, og at erstatning for en arrest foretaget i udlandet afgøres efter arrestlandets lov, ikke efter dansk ret. Oversigten samler praksis fra Højesteret, landsretterne, fogedretterne og Sø- og Handelsretten fra 2009 til 2026 samt EU-Domstolens praksis om foreløbige retsmidler.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Arrest i skib med forbud mod afsejling kan efter sølovens § 92, stk. 1, kun foretages til sikring af et søretskrav; arrest uden afsejlingsforbud følger retsplejelovens almindelige regler.
- 02** Katalogreglen i sølovens § 91, nr. 1-17, er udtømmende og gennemfører arrestkonventionens artikel 1(1) – et krav, der ikke kan henføres under et af de 17 punkter, kan ikke bære en sølovsarrest.
- 03** Retsplejelovens § 627, nr. 2, om sandsynliggjort forringelse af dækningsmuligheden er IKKE en betingelse for arrest efter søloven; henvisningen i § 96 angår arrestens retsvirkninger og forfølgning, ikke betingelserne.
- 04** Søsterskibsarrest efter § 93, stk. 1, 2. pkt., kan kun ske for krav med årsag i § 91, nr. 1-14 – aldrig for ejendomsrets-, sameje- eller pantekrav efter nr. 15-17.
- 05** Hæfter skibets ejer ikke for kravet, kan der efter § 93, stk. 2, arresteres i selve skibet og i andre skibe tilhørende den, der hæfter – men ikke i den registrerede reders øvrige skibe.
- 06** Sølovens § 93, stk. 4, afskærer arrest, hvor der ikke ville kunne gøres udlæg for kravet, og udgør en dansk særregel i forhold til de fleste andre konventionsstater.

- 07** Søpanteret efter § 51, stk. 1, jf. stk. 2, gør arresten lovlig, selv om skibets ejer ikke hæfter personligt for kravet, fordi søpantet kan realiseres i skibet uanset hvem kravet retter sig mod.
- 08** En fordringshaver kan efter § 93, stk. 5, ikke opnå arrest mere end én gang for samme krav, medmindre sikkerheden var endeligt frigivet, eller der foreligger anden særlig grund.
- 09** Utilstrækkelig sikkerhed i det først arresterede skib – bedømt ud fra et skøn over forventet tvangsauktionsprovenu – kan udgøre en sådan særlig grund.
- 10** Fogedretten kan efter § 94 kræve sikkerhed af rekvirenten, som udgangspunkt ikke over et beløb svarende til fem dages hyretab for skibet.
- 11** Arrest for krav efter § 91, nr. 1-14 og 17, skal ophæves mod tilstrækkelig sikkerhed for fordring, renter og omkostninger, jf. § 95, stk. 1 – i praksis en P&I- eller bankgaranti.
- 12** Oprettes en begrænsningsfond, skal arresten hæves eller sikkerheden frigives, jf. §§ 178 og 196, og kære over fogedens afgørelse går efter § 179 til Sø- og Handelsretten.
- 13** Justifikationssagen skal anlægges inden en uge (to uger ved udenlandsk hovedsag) og kan efter § 73, stk. 1, anlægges mod skibets ejer, selv om denne ikke hæfter personligt.
- 14** Undlades rettidig justifikation af søpantkravet, afbrydes 1-årsfristen i § 55 ikke, og søpantet – og dermed arrestgrundlaget – bortfalder.
- 15** Erstatning for en skibsarrest foretaget i udlandet afgøres efter arrestlandets lov, jf. arrestkonventionens artikel 6, stk. 1 – retsplejelovens § 639 har ikke eksteritorial virkning.
- 16** En afgørelse om at nægte arrest har ikke retskraft i den efterfølgende retssag om, hvorvidt kravet består.
- 17** Trussel om at begære arrest i en anden konventionsstat er som udgangspunkt ikke retsstridig tvang, selv om arresten ikke kunne have været gennemført i Danmark.

§ 1 Sølovens kapitel 4: tilbageholdelse af et tilstedeværende skib

Skibsarresten er reguleret i [sølovens kapitel 4](#), §§ 91-96. Kernebestemmelsen er [§ 92, stk. 1](#):

Arrest i skib i henhold til denne lov kan kun foretages til sikkerhed for et søretskrav. Ved arrest i skib forstås i denne lov tilbageholdelse af et tilstedeværende skib.

Definitionen fastlægger to afgørende begrænsninger. For det første er *genstanden* et tilstedeværende skib – arresten virker som et fysisk afsejlingsforbud, ikke som en almindelig sikring i skyldnerens formuegoder. For det andet er *grundlaget* udtømmende: kun de fordringstyper, der er opregnet i [§ 91](#), kan bære en sølovsarrest.

Afgrænsningen til retsplejelovens arrestinstitut fremgår af to bestemmelser, der spejler hinanden. [Sølovens § 92, stk. 2](#) bestemmer, at retsplejelovens regler gælder om arrest i skib *uden* forbud mod afsejling – hvad enten kravet er et søretskrav eller ikke. Og [retsplejelovens § 628, stk. 3](#) henviser omvendt tilbage:

Sager om arrest i skib med forbud mod skibets afsejling til sikring af et søretskrav behandles efter reglerne i sølovens kapitel 4.

De to spor kan derfor ikke blandes sammen. Vil fordringshaveren standse skibet, skal kravet være et søretskrav, og sølovens regler gælder. Vil fordringshaveren blot sikre sig i skibet som aktiv, uden at hindre afsejling, gælder retsplejelovens kapitel 56 med de betingelser, der følger heraf.

Kapitel 4 stammer uændret fra den samlede nyaffattelse af søloven i lovforslaget [Forslag til sølov af 15. december 1993](#), hvis almindelige bemærkninger beskriver reformen som en strukturomlægning af den hundredårige sølov af 1892 gennemført i tæt nordisk samarbejde, bl.a. for at hindre »forum-shopping« mellem de nordiske lande. §§ 91-96 er ikke ændret siden, og der er ikke vedtagne, endnu ikke-konsoliderede ændringer til søloven ud over den gældende lovebekendtgørelse af 18. juni 2025.

Bestemmelserne gennemfører den internationale konvention af 10. maj 1952 om arrest i søgående skibe, som Danmark ratificerede den 27. april 1989, og som trådte i kraft for Danmark den 2. november 1989. Konventionen er kundgjort ved [BKI nr. 59 af 11. december 2000](#). Konventionen gælder ikke for Færøerne og Grønland. Konventionens artikel 1(2) definerer arrest på samme måde som § 92, stk. 1:

»Arrest« betyder tilbageholdelse af et skib efter rettens afgørelse for at sikre et søretskrav, men omfatter ikke beslaglæggelse af et skib ved tvangsfuldbyrdelse af en dom.

LOV

[Retsplejeloven § 628, stk. 3](#)[Søloven § 91](#)[Søloven § 92, stk. 1, 2](#)

§ 2 Katalogreglen i § 91: de 17 søretskrav og deres konventionsgrundlag

[Sølovens § 91](#) opregner de årsager, der gør et krav til et søretskrav. Listen er udtømmende og følger arrestkonventionens artikel 1(1) punkt for punkt:

§ 91	Krav	Konventionens art. 1(1)
nr. 1	skade forårsaget af et skib ved sammenstød eller på anden måde	(a)
nr. 2	personskade forårsaget af et skib eller opstået ved skibets drift	(b)
nr. 3	bjærgning	(c)
nr. 4	certeparti/aftale om brug eller leje af et skib	(d)
nr. 5	certeparti/aftale om befordring af gods	(e)
nr. 6	tab af eller skade på gods, herunder rejsegods	(f)
nr. 7-9	almindeligt havari, bodmeri, bugsering	(g)-(i)
nr. 10	havne-, kanal- og vandvejsafgifter samt lodsning	(j)

nr. 11	levering af gods eller materialer til skibets drift eller vedligeholdelse (bunkers m.v.)	(k)
nr. 12	bygning, reparation, udstyr og doksætningsomkostninger	(l)
nr. 13	hyre til skibsfører og besætning	(m)
nr. 14	skibsførerens udlæg	(n)
nr. 15-16	tvist om ejendomsret / tvist mellem samejere	(o)-(p)
nr. 17	panterettigheder i skib	(q)

Det principielt vigtigste spørgsmål i dansk skibsarrestpraksis blev afgjort af Sø- og Handelsretten i [S-36-09](#). Fogedretten i Hillerød havde den 18. november 2009 foretaget arrest i containerskibet *Baltimar Venus* for et certepartikrav på 275.539,81 USD. Skibets ejer, Superten Shipping Ltd., gjorde gældende, at arresten var ulovlig, fordi den almindelige betingelse i [retsplejelovens § 627](#) – at det må antages, at muligheden for senere at opnå dækning ellers vil blive væsentligt forringet – ikke var opfyldt. Ejeren var et single purpose-selskab, skibet var udbudt til salg gennem mægler, og salgsprovenuet ville være i behold.

Retten afviste synspunktet med en principiel begrundelse:

Sølovens arrestinstitut er et selvstændigt arrestinstitut, som kan og skal anvendes, hvis betingelserne i søloven er opfyldt, uanset betingelserne i retsplejeloven er opfyldt. Sølovens § 96 kan ikke efter sin ordlyd eller placering i søloven eller efter forarbejderne antages at tage sigte på retsplejelovens betingelser for arrest. Efter bemærkningerne er der med henvisningen specielt tænkt på spørgsmål om arrestens retsvirkninger og forfølgning af arresten.

Henvisningen i [sølovens § 96](#) – »Bestemmelserne om arrest i retsplejeloven finder i øvrigt anvendelse for arrest i skib« – rækker altså til det processuelle og til retsvirkningerne (justifikation, kære, erstatning), men ikke til arrestbetingelserne. Retten lagde tillige vægt på to strukturelle hensyn: at arrestkonventionen ikke forbyder nationale tillægsbetingelser, men at meget vidtgående begrænsninger ville stride mod konventionens ånd, og at søpantefordringer forældes efter ét år, hvor fristen alene kan afbrydes ved arrest, jf. [sølovens § 55](#).

Kontrasten til retsplejelovsarresten er markant. Under [§ 627](#) er dækningsforringelsen et selvstændigt bevisstema, som rekvirenten kan tabe på. I [BS-576/2018-VLR](#) ophævede Vestre Landsret således en arrest, netop fordi betingelsen om væsentlig forringelse af dækningsmuligheden ikke var opfyldt. Omvendt blev arrest tilladt i [FS-647/2016-GLO](#), hvor ejendommen var sat til salg og selskabets egenkapital var negativ, i [FS-12566/2018-ALB](#) om en deponeret købesum, i [BS-1204/2008-OLR](#) og i [BS-17365/2019-KBH](#), hvor der var risiko for kreditorly. Ingen af disse bevisstemaer skal føres, når kravet er et søretskrav og arresten sker efter søloven.

Den praktiske konsekvens er, at fogedrettens prøvelse i en skibsarrestsag koncentrerer om tre ting: er kravet et søretskrav efter § 91, er skibet et skib, der kan arresteres efter § 93, og må det antages, at fordringen består, jf. [retsplejelovens § 628, stk. 1](#).

LOV	Retsplejeloven § 627	Retsplejeloven § 628, stk. 1	Søloven § 55	Søloven § 96
PRAKSIS				
	Landsretten · Landsretten ophæver arrest, da betingelsen om væsentlig forringelse af dækningsmulighed ikke er opfyldt			21.01.2019
	Landsretten · Stadfæstelse af kendelse om arrest i ejendomme uden forudgående underretning			23.06.2008
	Sø- og Handelsretten · Arrest efter Søloven - Forstikkelsesrisiko som betingelse?			11.06.2010
	Byretten · Sag om gyldigheden af opsigelse af kreditaftale og arrest i ejendom			22.06.2020
	Byretten · Arrest i købesum for ejendom med skimmelsvamp			13.12.2018
	Byretten · Fogedrettens kendelse om arrest i fast ejendom grundet risiko for forringet dækning			25.01.2016

§ 4 Hvilket skib kan arresteres? § 93, stk. 1-3 og søsterskibsarresten

[Sølovens § 93, stk. 1](#) opstiller hovedreglen og undtagelsen:

Arrest i skib kan foretages i det skib, som søretskravet angår. Hvis kravet har en årsag, der er nævnt i § 91, nr. 1-14, kan arrest også foretages i et andet skib, der ejes af den, som ejede det skib, kravet angår, da kravet opstod.

Søsterskibsarresten er altså afskåret for krav efter § 91, nr. 15-17 – tvist om ejendomsret, tvist mellem samejere og panterettigheder. Dette svarer til arrestkonventionens artikel 3(1) *in fine*. Ejeridentiteten fastlægges efter § 93, stk. 3: skibe har samme ejer, når samtlige skibsparter tilhører den eller de samme personer – en streng identitetstest, der ikke i sig selv rummer koncernbetragtninger.

§ 93, stk. 2 regulerer den situation, hvor ejeren ikke selv hæfter:

Hæfter skibets ejer ikke for et krav, der angår skibet, og som har en årsag, der er nævnt i § 91, nr. 1-14, kan arrest foretages i skibet samt i et andet skib, der tilhører den, der hæfter for kravet.

Bestemmelsen svarer til konventionens artikel 3(4), hvis sidste led er afgørende: »men intet andet skib, som tilhører den registrerede reder, kan arresteres for sådanne søretskrav«. Netop dette forbud var kernen i BS-52912/2024-SHR. Det danske bunkerfirma Scandi Trading havde leveret 950 tons brændstof til *Hoanh Son Star* efter bestilling fra tidsbefragteren Bromley Shipping. Da Bromley kom i økonomiske vanskeligheder, søgte Scandi arrest i søsterskibet *Hoanh Son Sky*, der ligesom *Hoanh Son Star* var ejet af det vietnamesiske rederi HSG. Den mozambiquiske provinsdomstol ophævede tilbageholdelsen den 27. juni 2024 med den begrundelse, at

arrestkonventionens artikel 3(4) afskærer søsterskibsarrest, når debitor er en tidsbefragter og ikke ejer: alene det skib, kravet knytter sig til (Hoanh Son Star) eller Bromleys egne skibe, kunne arresteres – ikke et søsterskib ejet af den registrerede reder HSG.

Sondringen mellem tidsbefragtning og bareboat-befragtning er derfor central, og den er ofte bevismæssigt vanskelig. I BS-175/2008-NYK havde parterne anvendt en Baltime 1939-standardkontrakt om tidscerteparti, men Retten i Nykøbing Falster fandt, at det reelt var en bareboataftale:

Retten finder det ubetænkeligt at lægge til grund, at det var parternes hensigt at indgå en bareboataftale, og det findes uden betydning, at aftalen de facto er indgået på en standardkontrakt vedrørende tidscerteparti.

Afgørende var mailkorrespondancen, direktørens forklaring, og at befragteren SES var forsikringstager og havde bemanded slæbebåden. Byretten fandt tilsvarende, at prammen *Carrier 5* uden eget fremdriftsmaskineri var et skib i sølovens forstand, jf. § 11, da det ikke er en forudsætning, at en flydende indretning kan bevæge sig ved egen kraft – et forhold af direkte betydning for, hvad der overhovedet kan gøres til genstand for skibsarrest.

LOV

Søloven § 11

Søloven § 91

Søloven § 93, stk. 1-3

PRAKSIS

Sø- og Handelsretten · Erstatningssag om påstået uretmæssig skibsarrest i Mozambique – Scandi Trading Denmark ApS frifundet

07.04.2026

Byretten · Befragter med fuld brugsret ansås for reder og var erstatningsansvarlig for skader på havneanlæg

17.12.2009

§ 93, stk. 4: den danske udlægsbegrænsning og søpanteretten som modstykke

Sølovens § 93, stk. 4 indeholder en begrænsning, som ikke har nogen direkte parallel i arrestkonventionen:

Uanset bestemmelserne i stk. 1 og 2 kan arrest ikke foretages i skib, hvori der ikke vil kunne foretages udlæg for kravet.

Sø- og Handelsretten karakteriserede i [S-37-08](#) bestemmelsen som en dansk særegenhed:

Muligheden for at gøre arrest i et skib for bunkers efter Bruxelles-konventionen af 1952 med heraf følgende mulighed for at standse skibets sejlads er efter konventionens ordlyd ikke betinget af, at rederen hæfter for det pågældende krav. Bestemmelsen i Sølovens § 93, stk. 4, hvorefter arrest ikke kan foretages i et skib, hvori der ikke ville kunne foretages udlæg for kravet, betegner en særddning i forhold til de regler, som gælder for arrest i andre lande, som har tiltrådt denne konvention, herunder Letland og Nederlandene.

Konsekvensen er, at et rent kontraktkrav mod en befragter typisk ikke kan bære arrest i ejerens skib i Danmark. Det var netop den ubestridte retsstilling i [S-17-17](#): bunkersleverandørerne Malik Supply og Nordic Marine Oil erkendte, at arrest ikke kunne ske i Danmark for kravene mod den konkursramte NTL Shipping, og afgav bindende proceserklæring herom – hvorfor rederiernes anerkendelsespåstande om dansk ret blev afvist for manglende retlig interesse. I stedet arresterede Malik Supply *Anne Mette Bulker* i Argentina.

Modstykket til § 93, stk. 4, er søpanteretten. [Sølovens § 51, stk. 1](#) opregner de fordringer, der er sikret ved søpant i skibet – herunder hyre (nr. 1), havne- og lodsafgifter (nr. 2), personskaade (nr. 3), tingsskaade uden for kontrakt (nr. 4) og bjærgeløn (nr. 5) – og [§ 51, stk. 2](#) tilføjer, at søpanteret opstår, »hvaad enten kravet er rettet mod skibets reder, ejer, bruger, befragter eller disponent«. Har fordringshaveren søpant, kan der derfor gøres udlæg i skibet uanset hvem der hæfter personligt – og dermed også arresteres.

Denne kobling var afgørende i *Sea Endeavour I*-sagen. Højesteret udtalte i [BS-37/2011-HJR](#):

Erstatningskravet er efter sin art endvidere sikret ved søpant i skibet i medfør af sølovens § 51, stk. 1, nr. 4, jf. stk. 2, og der kan derfor foretages arrest i skibet, selv om skibets ejer, Saga Shipping, ikke hæfter for erstatningskravet, jf. sølovens § 93, stk. 1, 2 og 4. Som anført af landsretten kunne justificationssagen herefter anlægges mod skibets ejer, Saga Shipping, jf. herved sølovens § 73.

Højesteret havde samtidig tiltrådt, at rederansvaret efter [§ 151](#) påhvilede bareboatbefragteren SES og ikke den registrerede ejer. Arresten var altså lovlig, selv om det ansvarlige subjekt var en anden end skibets ejer – netop fordi søpantet fulgte skibet.

Et beslægtet lovvalgsspørgsmål er reguleret i [sølovens § 75](#): §§ 51-56 finder anvendelse i alle tilfælde, hvor søpant og andre rettigheder i et skib gøres gældende ved dansk domstol, men den indbyrdes prioritet i udenlandske skibe og spørgsmål om søpant med prioritet efter registrerede panterettigheder afgøres efter registreringsstatens lovgivning, jf. [§ 75, stk. 2](#).

LOV	Søloven § 51, stk. 1, 2	Søloven § 73, stk. 1	Søloven § 75, stk. 2	Søloven § 93, stk. 4
	Søloven § 151, stk. 1			
PRAKSIS	Højesteret · Rederansvar, søpant og lovligheden af arrest i skib ved skade på havn Landsretten · Sag om søpant og rederansvar efter skade forårsaget af skib Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsrettens afgørelse om dansk rets anvendelse ved skibsarrest i udlandet Sø- og Handelsretten · Sag om gyldigheden af en forligsaftale indgået under trussel om arrest i skib			04.12.2012 18.11.2010 23.08.2018 30.06.2010

§ 6 Forbuddet mod gentagen arrest i § 93, stk. 5 og kravet om »særlig grund«

Sølovens § 93, stk. 5 gennemfører konventionens artikel 3(3):

En fordringshaver kan ikke opnå arrest i skib mere end en gang for samme krav. Det samme gælder, når sikkerhed er stillet for at afværge eller ophæve arrest i skib. Dette gælder dog ikke, hvis fordringshaveren godtgør, at sikkerheden var endeligt frigivet, før den senere arrest blev begæret, eller der er anden særlig grund til at foretage arresten.

Den ledende danske afgørelse om »anden særlig grund« er [BS-40562/2020-SHR](#). Fayard A/S og SDK Shipping A/S havde udført klargøringsarbejder på de to oplagte skibe *Ali Bey* (ex *Mærsk Asserter*) og *Ersen Bey* (ex *Mærsk Advancer*), som Karpowership Americas havde købt for 900.000 USD pr. skib med henblik på ombygning til flydende kraftværker. Da Karpowership afviste regningen som »excessive«, forløb arrestsagen således:

Dato	Handling	Arrestkrav
14. juli 2020	Arrest i <i>Ali Bey</i>	3.000.000 kr.
16. juli 2020	Arrest i <i>Ersen Bey</i> , samtidig nedsættelse af arresten i <i>Ali Bey</i> til 1.500.000 kr.	1.500.000 kr.
17. juli 2020	Karpowership stiller sikkerhed på 3.500.000 kr.; skibene frigives	–

Karpowership påstod arresten i *Ersen Bey* kendt ulovlig som en gentagen arrest for samme krav. Sø- og Handelsretten fandt arresten lovlig efter § 93, stk. 5, og det centrale i præmisserne er *målestokken* for, hvornår sikkerheden i det først arresterede skib er utilstrækkelig:

- Vurderingen af sikkerhedens tilstrækkelighed skulle baseres på et skøn over, hvad der kunne opnås ved **tvangsauktion** – ikke på skibets anskaffelsespris eller bogførte værdi.
- Den mest retvisende pris på arresttidspunktet måtte baseres på salg til bugsering og skrotning i Tyrkiet, men med tillæg af en fortjeneste til en køber på tvangsauktion.
- På dette grundlag var det godtgjort, at sikkerheden i *Ali Bey* var utilstrækkelig, og der var derfor grundlag for tillige at arrestere *Ersen Bey*.

Afgørelsen viser, at forbuddet mod gentagen arrest ikke er absolut, men at rekvirenten bærer bevisbyrden og skal kunne fremlægge et konkret, markedsbaseret værdiskøn. Rettens tilgang – forventet tvangsauktionsprovenu, ikke handelsværdi – er den strengeste af de mulige og bør indgå i enhver forhåndsvurdering af, om en sekundær arrest kan bære.

Når arresten stadfæstes som lovlig, falder skyldnerens erstatningskrav efter [retsplejelovens § 639](#) bort. Retten frifandt derfor Fayard og SDK for Karpowerships krav om erstatning på EUR 120.402 for ulovlig arrest og afviste påstanden om frigivelse af sikkerheden, da spørgsmålet henhører under fogedretten.

LOV

[Retsplejeloven § 639](#)[Søloven § 93, stk. 5](#)

PRAKSIS

Sø- og Handelsretten · Lovligheden af arrest i skib og tvist om betaling for værftsarbejde

23.08.2021

§ 7 Sikkerhedsstillelse: rekvirentens sikkerhed efter § 94 og frigivelse mod garanti efter § 95

Kapitel 4 indeholder to selvstændige sikkerhedsregler, der peger i hver sin retning.

Rekvirentens sikkerhed. Efter [sølovens § 94, stk. 1](#) kan fogedretten som betingelse for arrest bestemme, at fordringshaveren skal stille sikkerhed for den skade og ulempe, arresten kan påføre skyldneren – »dog som udgangspunkt ikke ud over et beløb svarende til 5 dages hyretab for skibet«. Beløbsloftet er en afgørende afvigelse fra [retsplejelovens § 629](#), hvor fogedretten frit bestemmer sikkerhedens art og størrelse. Loftet gør skibsarresten praktisk anvendelig også for mindre fordringshavere over for kostbare skibe. Efter [§ 94, stk. 2](#) kan fogedretten dog som betingelse for arrestens *opretholdelse* bestemme, at sikkerheden skal forhøjes.

Skyldnerens frigivelse. [Sølovens § 95, stk. 1](#) giver skyldneren en ubetinget ret til frigivelse:

Arrest, der støttes på de i § 91, nr. 1-14 og 17, nævnte krav, kan afværges, og foretagen arrest skal ophæves, såfremt der stilles en efter fogedrettens skøn tilstrækkelig sikkerhed for fordringshaverens fordring med tillæg af såvel forfaldne som anslåede renter samt sandsynlige omkostninger i forbindelse med arrestforretningen, arrestsagen og sagen vedrørende fordringen.

Bemærk kataloget: nr. 1-14 og 17 – men ikke nr. 15-16 (ejendomsrets- og samejetvister). For dem gælder i stedet [§ 95, stk. 2](#), hvorefter den, der har skibet i sin besiddelse, mod sikkerhed kan tillades at fortsætte brugen, eller retten kan træffe anden bestemmelse om brugen i arrestperioden. Bestemmelsen svarer til konventionens artikel 5, der samtidig præciserer, at »en begæring om ophævelse af arresten skal ikke fortolkes som en anerkendelse af ansvar eller som frafald af rederens lovbestemte ansvarsbegrænsning«.

I praksis stilles sikkerheden som en P&I-klubgaranti eller bankgaranti, og frigivelsen sker hurtigt – arresten er typisk et forhandlingspres, ikke et endeligt realisationsskridt:

- I [S-36-09](#) blev arresten i *Baltimar Venus* ophævet mod en sikkerhed på 1.490.000 kr.
- I [BS-40562/2020-SHR](#) blev begge skibe frigivet dagen efter den anden arrest mod en sikkerhed på 3.500.000 kr.
- I [S-37-08](#) blev *M/V PFS Narayana*, arresteret i Amsterdam den 9. januar 2009, frigivet den 2. februar 2009 efter sikkerhedsstillelse fra rederiets P&I-klub.
- I [S-17-17](#) indbetalte J. Lauritzen 45.840 USD under protest til den argentinske domstol for at frigive *Anne Mette Bulker*.

Sikkerhedsstillelsen sætter ikke justifikationspligten ud af kraft: efter [retsplejelovens § 634, stk. 6](#) finder reglerne om anlæg af retssag tilsvarende anvendelse, når arrest er afværget ved sikkerhedsstillelse, og efter [§ 639, stk. 5](#) gælder erstatningsreglerne tilsvarende.

Den praktiske kompetencefordeling skal holdes for øje: i [BS-40562/2020-SHR](#) blev Karpowerships selvstændige påstand om frigivelse af den stillede sikkerhed **afvist**, fordi spørgsmålet henhører under fogedretten og ikke under justifikationsretten.

LOV	Retsplejeloven § 629	Retsplejeloven § 634, stk. 6	Retsplejeloven § 639, stk. 5
	Søloven § 94, stk. 1, 2	Søloven § 95, stk. 1, 2	
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Lovligheden af arrest i skib og tvist om betaling for værftsarbejde		
	23.08.2021		
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsrettens afgørelse om dansk rets anvendelse ved skibsarrest i udlandet		
	23.08.2018		
	Sø- og Handelsretten · Sag om gyldigheden af en forligsaftale indgået under trussel om arrest i skib		
	30.06.2010		

§ 8 Begrænsningsfonden som arresthindring: §§ 177-179 og § 196

Oprettes en begrænsningsfond, ophører grundlaget for arresten. Efter [sølovens § 177, stk. 1](#) kan der oprettes en begrænsningsfond ved Sø- og Handelsretten, når der her i landet begæres arrest, anlægges sag eller begæres andre retslige skridt i anledning af krav, der efter deres art kan begrænses. Virkningen fremgår af [§ 178, stk. 2](#):

Efter at begrænsningsfond er oprettet her i riget eller i Finland, Norge eller Sverige, kan der ikke gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre rettigheder over skib eller andre formuegoder, som tilhører nogen, på hvis vegne fonden er oprettet, og som har ret til ansvarsbegrænsning for krav, som kan gøres gældende mod fonden [...] Er der foretaget arrest i skib eller ejendom, eller er der stillet sikkerhed for at undgå arrest, skal i sådanne tilfælde arresten hæves eller sikkerheden frigives.

Er fonden oprettet i en anden konventionsstat, kan domstolen efter [§ 178, stk. 3](#) afslå arrestbegæringen – og *skal* afvise den, hvis fonden er oprettet i ulykkeshavnen, den første anløbne havn efter hændelsen, landsætningshavnen (personskade) eller lossehavnen (ladningsskade). En tilsvarende regel gælder efter [§ 196](#) for olieansvarsfonden efter 1992-ansvarskonventionen.

Kompetencen samles hos Sø- og Handelsretten. Efter [§ 179](#) sker kære over fogedens nægtelse af at foretage arrest efter fondsoprettelsen til Sø- og Handelsretten med en kærefrist på fire uger; foretages arrest trods fondsoprettelsen, skal arrestsagen anlægges ved Sø- og Handelsretten; og nægtes eller bortfalder arresten på grund af fondsoprettelsen, afgøres spørgsmålet om den begærede arrests lovlighed og om eventuel erstatning ligeledes af Sø- og Handelsretten, jf. [§ 240](#).

[BS-53565/2022-SHR](#) illustrerer forløbet. Tankskibet *Samus Swan* tabte utilsigtet sit bagbords anker, som i 31 timer slæbte hen over havbunden og overrev Energinets eltransmissionskabel til Bornholm den 26. februar 2022. Der blev oprettet begrænsningsfond, og spørgsmålet om retten til ansvarsbegrænsning blev udskilt til særskilt behandling. Sø- og Handelsretten gav rederiet medhold: betingelserne for at bryde ansvarsbegrænsningen efter [sølovens § 174](#) – grov uagtsomhed forvoldt af rederen selv og med forståelse af, at skaden sandsynligvis ville ske – var ikke opfyldt, idet en eventuel grov uagtsomhed hos kaptajnen ikke kunne henføres til rederiets ledelse.

Selve ansvarsbegrænsningen og begrænsningsfondens fordeling behandles i [praksisoversigten om transportøransvar og global ansvarsbegrænsning](#). Her er pointen alene, at fondsoprettelsen er et selvstændigt og effektivt forsvar mod arrest – og at rederen ved at oprette fonden kan flytte hele tvisten til Sø- og Handelsretten.

LOV

[Søloven § 174](#)[Søloven § 177, stk. 1](#)[Søloven § 178, stk. 2, 3](#)[Søloven § 179](#)[Søloven § 196](#)

PRAKSIS

Sø- og Handelsretten · Rederi fik medhold i ansvarsbegrænsning efter påsejling af søkabel ved Bornholm

04.07.2025

§ 9 Justifikationssagen efter § 96, jf. retsplejelovens § 634 – frist, sagsøgt og forældelse af søpant

Arresten er et foreløbigt retsmiddel og skal forfølges. Via [sølovens § 96](#) gælder [retsplejelovens § 634](#) også for skibsarrest:

- **Hovedreglen:** sag om fordringen skal anlægges inden **en uge** efter arresten, og der skal samtidig nedlægges særskilt påstand om stadfæstelse af arresten, jf. [§ 634, stk. 1](#).
- **Udenlandsk hovedsag:** skal retssagen om fordringen anlægges ved udenlandsk domstol, er fristen **to uger**, og arrestsagen anlægges inden for samme frist her i landet, jf. [§ 634, stk. 4](#). Dette er den praktiske hovedregel i skibsarrestsager, hvor certepartiet ofte henviser til voldgift i London.
- **Verserende udenlandsk sag:** påkendelsen udsættes, indtil der er truffet retskraftig afgørelse i udlandet, men retten kan straks påkende, om arrestens foretagelse kan stadfæstes, jf. [§ 634, stk. 5](#). Netop denne opdeling blev anvendt i [S-36-09](#), hvor de underliggende krav skulle afgøres ved voldgift i London, mens Sø- og Handelsretten alene stadfæstede arresten som lovlig og frifandt for påstanden om nedskrivning af garantien, da voldgiftssagen endnu ikke var afgjort.

Hvem skal sagsøges? Østre Landsret afklarede spørgsmålet i [BS-186/2010-OLR](#):

Den justificationssag, som efter Søloven § 96, jf. Retsplejeloven § 634, skulle anlægges inden en uge efter arrestforretningen, har efter Søloven § 73, stk. 1 – ligesom arresten – med rette kunnet anlægges mod Saga Shipping, som var ejer af Sea Endeavour I.

Justifikationssagen kan altså rettes mod skibets ejer i kraft af [sølovens § 73, stk. 1](#) om søgsmål til fyldestgørelse af søpanteret – også når ejeren ikke er det ansvarlige retssubjekt. Højesteret tiltrådte dette i [BS-37/2011-HJR](#).

Konsekvensen af manglende justification. Førsteinstansen i samme sagskompleks, [BS-175/2008-NYK](#), viser hvor hårdt fristen rammer:

Sagsøgerne har derimod ikke inden fristen i Retsplejeloven § 634 anlagt justificationssag vedrørende fordringen begrundet i søpant. Spørgsmålet om søpant er først rejst i forbindelse med sagens behandling, og den foretagne arrest kan derfor ikke danne grundlag for afbrydelse af forældelsen af søpantet, jf. Søloven § 55. Søpantet anses herefter for forældet [...]

Byretten ophævede derfor arresten i *Sea Endeavour I*. Landsretten og Højesteret nåede et andet resultat, fordi justificationssagen efter deres bedømmelse rettidigt var anlagt mod ejeren. Men mekanikken står tilbage: [sølovens § 55, stk. 1](#) forælder søpantet et år efter kravets opståen, og efter [stk. 2](#) afbrydes fristen kun ved arrest eller udlæg i skibet, »såfremt arresten eller udlægget efterfølges af tvangsauktion«. Fristen kan efter [stk. 3](#) i øvrigt hverken suspenderes eller afbrydes. Forsømmes justificationen, mister fordringshaveren både arresten og sikringsretten.

Arrestens retskraft. Højesteret fastslog i [BS-22/2012-HJR](#), at en arrestafgørelse er en foreløbig, summarisk prøvelse uden retskraft i den efterfølgende sag om kravets eksistens – og at det samme må gælde, når arresten nægtes:

For at stille parterne lige finder Højesteret, at en afgørelse om at nægte arrest på tilsvarende måde heller ikke har retskraft i en efterfølgende retssag om, hvorvidt kravet eksisterer.

Processuelt kan spørgsmålet om arrestens lovlighed udskilles til særskilt behandling efter [retsplejelovens § 253](#), jf. [BS-1272/2011-ARH](#) og [BS-236/2012-VLR](#), hvor Vestre Landsret tillod udskillelse af spørgsmålet om det reelle ejerskab til det arresterede aktiv.

PRAKSIS	Højesteret · Rederansvar, søpant og lovligheden af arrest i skib ved skade på havn	04.12.2012
	Højesteret · Højesteretsdom om retskraft af afgørelse om nægtet arrest	28.11.2012
	Landsretten · Landsretten tillader særskilt behandling af spørgsmålet om ejerskab i arrestsag	06.03.2012
	Landsretten · Sag om søpant og rederansvar efter skade forårsaget af skib	18.11.2010
	Sø- og Handelsretten · Arrest efter Søloven - Forstikkelsesrisiko som betingelse?	11.06.2010
	Byretten · Kendelse om udskillelse af spørgsmål om arrestens lovlighed	06.01.2012
	Byretten · Befragter med fuld brugsret ansås for reder og var erstatningsansvarlig for skader på havneanlæg	17.12.2009

Erstatning for uberettiget arrest: retsplejelovens § 639 og lovvalget ved arrest i udlandet

Erstatningsansvaret for en uberettiget skibsarrest følger via [sølovens § 96](#) af [retsplejelovens § 639](#), der opstiller tre ansvarsgrundlag:

Bestemmelse	Situation	Ansvarsnorm
§ 639, stk. 1	Fordringen viser sig ikke at bestå	Objektivt – erstatning for tab og tort
§ 639, stk. 2	Fordringen består kun for et mindre beløb	Objektivt for tabet ved for stor udstrækning
§ 639, stk. 3	Arresten er ulovlig af andre grunde	Culpa – »såfremt fordringshaveren burde have undladt at begære arrest«

Kravet kan gøres gældende som modkrav under arrestsagen eller ved selvstændigt søgsmål, der skal anlægges inden tre måneder efter ophævelsen eller bortfaldet, jf. [§ 639, stk. 4](#). Ophæves arresten under kære, kan erstatning tillægges allerede i kæresagen, jf. [§ 639, stk. 6](#).

At det objektive ansvar for foreløbige retsmidler kan blive særdeles omkostningstungt, illustreres af Sø- og Handelsrettens praksis om fogedforbud. I [T-2-12](#) blev erstatningen for et uberettiget forbud mod salg af et generisk lægemiddel fastsat til 100 mio. kr., og i [T-3-17](#) og [T-7-17](#) blev erstatningen for et uberettiget forbud fastsat til 750.000 kr. med solidarisk hæftelse for de bagvedliggende selskaber, der havde haft fordel af forbuddet. Systematikken er den samme som for arrest: den, der bringer et foreløbigt retsmiddel i anvendelse, bærer risikoen for, at kravet holder.

Lovvalget ved arrest i udlandet er derimod ikke dansk. Arrestkonventionens artikel 6, stk. 1, bestemmer:

Alle spørgsmål om sagsøgerens eventuelle ansvar for skade forvoldt ved arrest i et skib eller for omkostningerne ved sikkerhed, som er stillet for at få arresten ophævet eller for at hindre arrest, skal afgøres efter lovgivningen i den kontraherende stat, hvor arresten er gjort eller begæret.

Sø- og Handelsretten anvendte reglen i [S-17-17](#). J. Lauritzen krævede erstatning på 45.840 USD for Malik Supplys arrest i *Anne Mette Bulker* i Argentina, og gjorde gældende, at dansk ret måtte gælde, fordi bunkerleverandørernes standardbetingelser henviste til dansk ret og værneting – ellers ville dansk lovvalg »blive illusorisk«. Retten frifandt:

Bedømmelsen af denne arrest skal således ske i overensstemmelse med arrestkonventionen [...] artikel 6, stk. 1, hvoraf følger, at alle spørgsmål om erstatning forvoldt ved arrest i et skib skal afgøres efter lovgivningen i den kontraherende stat, hvor arresten er gjort eller begæret.

Der var hverken i [retsplejelovens § 639](#) eller i andre kilder hjemmel til at tilsidesætte den argentinske arrest som stridende mod dansk ret. Erstatningsspørgsmålet skulle afgøres udelukkende efter argentinsk ret. Rederiernes øvrige anerkendelsespåstande blev afvist for manglende retlig interesse, bl.a. fordi de sagsøgte havde afgivet bindende proceserklæring om ikke at arrestere i Danmark, og fordi en påstand om, at »enhver fremtidig arrest« i »alle mulige jurisdiktioner« ville være ulovlig, var for bred og ubestemt.

[BS-52912/2024-SHR](#) viser, hvad der derefter skal bevises. Retten fandt dansk værneting efter [retsplejelovens § 235, stk. 1](#), fordi det sagsøgte bunkerfirma havde hjemsted i Danmark – men afgjorde erstatningsspørgsmålet efter mozambiquisk ret, jf. arrestkonventionens artikel 6, stk. 1. Begge parter retseksperter var enige om, at mozambiquisk ret ikke kender et objektivt ansvar for uretmæssig arrest; ansvar forudsatte mindst uagtsomhed. Retten frifandt bunkerfirmaet med fire led i begrundelsen:

1. Arrestanmodningen indeholdt alle faktisk korrekte oplysninger – herunder at skibets ejer ikke var kontraktpart, og at leverancen var sket til et andet skib befragtet på tidscerteparti.
2. Den mozambiquiske domstol valgte at tilbageholde skibet på dette fuldt oplyste grundlag og gentog beslutningen fire dage senere.
3. Det har formodningen imod sig, at det er culpøst at indgive en anmodning uden samtidig at redegøre for det retsgrundlag, der taler imod, at anmodningen tages til følge.
4. Bevisbyrden for, at anvendelsen af undtagelsen i artikel 3(4) var så indlysende, at selve indleveringen af arrestanmodningen udgjorde misbrug af retssystemet, påhvilede rederiet – og var ikke løftet.

Sammenholdt tegner de to domme et klart billede: dansk værneting for erstatningskravet kan der godt være, men den materielle ansvarsnorm hentes i arrestlandet, og tærsklen for at få medhold er høj, når rekvirenten har oplyst sagen korrekt for den udenlandske domstol. Retten afviste i [BS-52912/2024-SHR](#) desuden, at 1952-konventionens artikel 6 tillige skulle indeholde en eksklusiv værnetingsregel: artikel 6 er alene en lovvalgsregel.

LOV	Retsplejeloven § 235, stk. 1	Retsplejeloven § 639, stk. 1-6	Søloven § 96	
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Erstatningssag om påstået uretmæssig skibsarrest i Mozambique – Scandi Trading Denmark ApS frifundet Sø- og Handelsretten · Lovligheden af arrest i skib og tvist om betaling for værftsarbejde Sø- og Handelsretten · Sag om erstatning for uberettiget bevissikring og forbud vedrørende parkeringsskiver Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsrettens afgørelse om dansk rets anvendelse ved skibsarrest i udlandet Sø- og Handelsretten · Dom om erstatningsansvar på 100 mio. kr. efter uberettiget fogedforbud mod generisk lægemiddel			07.04.2026 23.08.2021 07.01.2019 23.08.2018 24.01.2017

Værneting og international kompetence: arrestkonventionens artikel 7 og Bruxelles I-forordningen

Skibsarrest er næsten altid grænseoverskridende, og værnetingsspørgsmålet er derfor et selvstændigt praksisområde.

Arrestkonventionens artikel 7 giver domstolene i arrestlandet kompetence til at pådømme selve kravet, hvis de har det efter national ret, eller i seks opregnede tilfælde – bl.a. når sagsøgeren har hovedkontor i arrestlandet, når

kravet er opstået dér, når det angår den rejse hvorunder arresten skete, ved sammenstød, ved bjærgning eller ved pantelån i det arresterede skib. Har arrestretten ikke kompetence, skal den efter artikel 7(2) fastsætte en frist for sagsanlæg ved en kompetent domstol, og efter artikel 7(3) gælder det samme, når parterne har aftalt værneting andetsteds eller voldgift. Overholdes fristen ikke, kan sagsøgte efter artikel 7(4) kræve arresten ophævet eller sikkerheden frigivet.

Forholdet til Bruxelles I-forordningen. Forordning (EU) nr. 1215/2012 viger efter artikel 71 for særkonventioner om særlige retsområder – herunder 1952-arrestkonventionen. Dette synspunkt blev påberåbt i [BS-4721/2020-SHR](#), hvor det danske rederi Fredheim Shipping krævede erstatning af det spanske værft Astilleros De Mallorca for mistede charterindtægter, dels som følge af forsinket reparation, dels som følge af en arrest værftet havde foretaget i skibet i Italien den 9. maj 2019. Værftet anførte, at spørgsmål om skade forvoldt ved arrest efter arrestkonventionens artikel 6 og 7 hørte under italiensk ret og italienske domstole.

Sø- og Handelsretten afgjorde sagen på et andet grundlag. Der var ikke indgået nogen gyldig værnetingsaftale, idet [artikel 25, stk. 1](#) kræver mere end passivitet:

Skriftlighedskravet i stk. 1, litra a, 1. led, er kun opfyldt, hvis begge parter har afgivet en skriftlig accept eller skriftlig bekræftelse af værnetingsaftalen. Passivitet over for en skriftlig værnetingsaftale kan ikke sidestilles med en sådan accept.

Men kravene – også erstatningskravet vedrørende arresten – udsprang af parternes reparationsaftale og var derfor kontraktlige, ikke deliktuelle:

Grundlaget for Fredheims søgsmål udspringer af parternes aftale, og har således ikke karakter af erstatning uden for kontrakt.

Værnetinget skulle derfor bestemmes efter [artikel 7, stk. 1, litra b](#) om tjenesteydelser, og opfyldelsesstedet var værftet i Spanien. Sagen blev afvist. Kvalifikationen af arrestkravet som kontraktligt frem for deliktuel er den bærende pointe: den flytter værnetinget væk fra det sted, hvor rederiets formuetab konkret indtraf.

EU-Domstolens praksis om foreløbige retsmidler udfylder billedet:

- I [C-186/19](#) (SHAPE) fastslog Domstolen, at et søgsmål om ophævelse af arrest, hvor en international organisation påberåber sig eksekutionsimmunitet, falder inden for det civil- og handelsretlige område, når der ikke er udøvet offentligretlige beføjelser – og at enekompetencereglen for fuldbyrdelsesstaten i [artikel 24, nr. 5](#) ikke finder anvendelse på et sådant sideløbende foreløbigt retsmiddel.
- I [C-581/20](#) fastslog Domstolen, at [artikel 35](#) giver retten i en anden medlemsstat end realitetsdomstolen **selvstændig** kompetence til at træffe bestemmelse om foreløbige retsmidler – der er intet hierarki mellem retterne, selv om realitetsdomstolen allerede har afvist en tilsvarende anmodning. Betingelserne for det foreløbige retsmiddel følger derimod national ret.
- I [C-641/18](#) fastslog Domstolen, at søgsmål mod private skibsklassifikationsselskaber, der handler på vegne af en tredjestat, som udgangspunkt falder inden for forordningens anvendelsesområde, medmindre der udøves offentlig myndighed.

Samlet: arrestværnetinget efter artikel 35 er selvstændigt og kan udnyttes forum-strategisk, men den underliggende materielle ret – herunder ansvaret for arresten – bestemmes af arrestlandet. For danske forhold gælder desuden krydshenvisningen til [praksisoversigten om international jurisdiktion](#) og – når det underliggende certeparti indeholder en voldgiftsklausul – [praksisoversigten om voldgift](#).

LOV	Retsplejeloven § 634, stk. 4	Søloven § 96	
PRAKSIS	EU-Domstolen · Kompetence til foreløbige retsmidler i sager mod offentlige myndigheder og forholdet til realitetsdomstolen (Sag C-581/20)		06.10.2021
	EU-Domstolen · Internationale organisationers eksekutionsimmunitet og anvendelsesområdet for forordning nr. 1215/2012 vedrørende arrest i pengemidler		03.09.2020
	EU-Domstolen · Skibsklassifikationsselskabers erstatningsansvar og statslig immunitet under Bruxelles I-forordningen		07.05.2020
	Sø- og Handelsretten · Erstatningssag om påstået uretmæssig skibsarrest i Mozambique – Scandi Trading Denmark ApS frifundet		07.04.2026
	Sø- og Handelsretten · Sag om erstatningsansvar for forsinket skibsreparation og arrest: Værnetingspørgsmål		01.09.2020

§ 12 Truslen om arrest som forhandlingsinstrument

Fordi arresten standser skibet og dermed rammer rederiets indtjening direkte, bruges den ofte som pressionsmiddel snarere end som realisationsskridt. Spørgsmålet er da, om et forlig indgået under truslen kan tilsidesættes.

Sø- og Handelsretten tog stilling i [S-37-08](#). Dan-Bunkering havde leveret bunkers til *M/V PFS Narayana* for i alt 1.221.681,79 USD efter bestilling fra befragteren Britannia Bulk, hvis konkurs efterlod regningen ubetalt. Certepartiets tillægsklausul 63 friholdt udtrykkeligt rederen for betalingsansvar. Alligevel underskrev rederiet PFS den 30. november 2008 – dagen før skibets anløb af Riga og under trussel om arrest ved en lettisk domstol – en forligsaftale, hvorefter rederiet anerkendte hele gælden og accepterede en betalingsplan; kaptajnens første underskrift »Signed under duress« blev afvist af Dan-Bunkering.

Retten fandt for det første, at rederiet **ikke** hæftede for gælden, og at det indgik forliget vel vidende herom:

[D]et må ud fra indholdet af mailen af 28. november 2008 fra V. K. Malik lægges til grund, at PFS indgik forligsaftalen af 30. november 2008 med Dan-Bunkering vel vidende, at PFS ikke hæftede for gælden.

For det andet fandt retten ikke truslen retsstridig. Efter arrestkonventionen er arrestadgangen ikke betinget af, at rederen hæfter, og [sølovens § 93, stk. 4](#) er en dansk særregel. Letland som EU-medlemsstat havde tilpasset sit retssystem, og:

Der er på denne baggrund intet grundlag for at anse Dan-Bunkerings trussel om at gennemføre arrestsag mod PFS med henblik på arrest af skibet ved en domstol i Letland for retsstridig, og PFS, der var fuldt ud bekendt med alle omstændigheder af betydning for aftalens gyldighed, er derfor bundet af den indgåede forligsaftale.

Hverken [aftalelovens § 29](#) om retsstridig tvang eller [§ 36](#) kunne føre til tilsidesættelse. Rederiet blev dømt til at betale hele beløbet med renter samt 400.000 kr. i sagsomkostninger.

Afgørelsen har to praktiske konsekvenser. For rederier: en trussel om arrest i en fremmed konventionsstat, hvor arrestadgangen er videre end i Danmark, er et legitimt inkassomiddel, og et forlig indgået med fuldt kendskab til hæftelsesspørgsmålet er bindende. For leverandører: forum-valget kan være afgørende for, om kravet overhovedet kan sikres – det, der er afskåret i Danmark af [§ 93, stk. 4](#), kan være muligt i Letland, Nederlandene eller Argentina.

LOV	Aftaleloven § 29	Aftaleloven § 36
-----	----------------------------------	----------------------------------

Søloven § 93, stk. 4

PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsrettens afgørelse om dansk rets anvendelse ved skibsarrest i udlandet	23.08.2018
	Sø- og Handelsretten · Sag om gyldigheden af en forligsaftale indgået under trussel om arrest i skib	30.06.2010

§ 13 Afgrænsning til offentligretlig tilbageholdelse af skibe

Sølovens arrestinstitut skal holdes adskilt fra de offentligretlige tilbageholdelsesbeføjelser, der forfølger helt andre formål og hviler på strafferetsplejens regler.

Efter § 31 b, stk. 1, i lov om sikkerhed til søs kan politiet tilbageholde et skib til sikring af bødekra­v og sagsomkostninger i sager om overtrædelse af søsikkerhedsloven eller lov om skibes besætning. [Rigsadvokatmeddelelsen om sanktionspåstande m.v. i sager om spiritussej­lads](#) beskriver anvendelsesområdet i pkt. 2.4:

Ved iværksættelse af tilbageholdelse finder retsplejelovens regler om beslaglæggelse anvendelse [...] Hvis bøde eller sagsomkostninger ikke er betalt eller der ikke er stillet sikkerhed herfor inden 2 måneder efter sagens afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet.

Meddelelsen fremhæver, at beføjelsen navnlig er relevant ved overtrædelser om bord på **udenlandske skibe**, hvor der er »en oplagt risiko for, at skibet forlader Danmark, og at bøden derfor ikke eller kun meget vanskeligt kan inddrives«, og at bestemmelsen ved spiritussej­lads kun forudsættes anvendt, hvis den skyldige er direkte involveret i skibets navigering.

Forskellene er gennemgående:

- **Formål:** sikring af det offentliges bøde- og omkostningskrav, ikke af et privat søretskrav.
- **Hjemmel:** særlovgivningen med retsplejelovens beslaglæggelsesregler, ikke sølovens kapitel 4.
- **Kompetence:** politiet og strafferetten, ikke fogedretten og justifikationsretten.
- **Retsmiddel mod indgrebet:** indbringelse for retten efter [retsplejelovens § 806, stk. 4](#), ikke kære af fogedrettens arrestkendelse.

Et tredje spor er de folkeretlige hensyn til besætningen. [Cirkulæreskrivelse om fair behandling af søfarende i forbindelse med skibsulykker i danske farvande](#) gengiver IMO's retningslinjer, hvorefter tilbageholdelse af søfarende efter en søulykke »ikke bliver længere end nødvendig«, og hvorefter søfarende er berettiget til beskyttelse mod tvang og trusler under og efter undersøgelser af søulykker.

Endelig ligger følgende uden for denne oversigt: rederens globale ansvarsbegrænsning og begrænsningsfondens fordeling samt transportøransvaret for gods, jf. [praksisoversigten om transportøransvar og global ansvarsbegrænsning](#); kasko-, P&I- og vareforsikringsdækningen, jf. [praksisoversigten om søforsikring](#); og speditørens ansvar under NSAB, jf. [praksisoversigten om speditøransvar](#). Forældelse og afbrydelse af det underliggende pengekrav behandles i [praksisoversigten om forældelse](#).

LOV

Retsplejeloven § 806, stk. 4

§ 14 Sammenfattende praksismønstre

Praksis på området er kvantitativt begrænset, men bemærkelsesværdigt konsistent, og den fordeler sig efter et fast instansmønster: **fogedretten** foretager arresten, **Sø- og Handelsretten** afgør lovligheden og justificationen, og **landsretterne og Højesteret** optræder som appelinstanser – mens det underliggende søretskrav ofte er henvist til voldgift i London.

Ved arrestbegæringen. Rekvirenten skal kunne henføre kravet under et af de 17 punkter i § 91 og skal identificere det rigtige skib efter § 93. Til gengæld skal rekvirenten *ikke* føre bevis for unddragelses- eller forstikkelsesrisiko – S-36-09 gør sølovsarresten væsentligt lettere at opnå end retsplejelovsarresten, hvor netop dette bevistema har kostet rekvirenten arresten i sager som BS-576/2018-VLR. Rekvirentens sikkerhed er samtidig loflagt til fem dages hyretab efter § 94.

Ved valg af skib. Søsterskibsarrest kan kun ske for krav efter nr. 1-14 og kun i skibe med fuldt identisk ejerkreds, jf. § 93, stk. 1 og 3. Er debitor en tidsbefragter, er den registrerede reders øvrige skibe fredede – BS-52912/2024-SHR. Og i Danmark spærrer § 93, stk. 4 desuden for arrest, hvor der ikke kunne gøres udlæg, hvilket i praksis gør søpanteretten efter § 51 til nøglen: har man søpant, kan man arrestere selv over for en ikke-hæftende ejer – BS-37/2011-HJR.

Ved gentagen arrest. § 93, stk. 5 tillader kun sekundær arrest, hvis sikkerheden var endeligt frigivet eller der er »anden særlig grund«. BS-40562/2020-SHR viser, at utilstrækkelig sikkerhed kan være en sådan grund – men at målestokken er det forventede tvangsauktionsprovenu, ikke handelsværdien.

Efter arresten. Skibet frigives typisk inden for få dage mod P&I- eller bankgaranti efter § 95, og justificationssagen skal anlægges inden en uge (to uger ved udenlandsk hovedsag) efter retsplejelovens § 634. Forsømmelse er fatal for søpantet, jf. BS-175/2008-NYK sammenholdt med den 1-årige frist i § 55. Justifikationssagen kan rettes mod skibets ejer efter § 73, stk. 1, også når ejeren ikke hæfter – BS-186/2010-OLR.

Ved erstatningskravet. Er arresten dansk, gælder det objektive ansvar i retsplejelovens § 639, stk. 1-2 og culpaansvaret i stk. 3, med de betydelige beløb som Sø- og Handelsrettens forbudspraksis i T-2-12 antyder. Er arresten foretaget i udlandet, gælder arrestlandets ret efter konventionens artikel 6 – S-17-17 – og selv med dansk værneting for erstatningskravet er tærsklen høj, når rekvirenten har oplyst arretratten korrekt.

Endelig er hverken en foretagen eller en nægtet arrest bindende for den efterfølgende prøvelse af kravet, jf. BS-22/2012-HJR – arresten er og bliver en summarisk, foreløbig foranstaltning, hvis eneste funktion er at holde værdien til stede, indtil kravet er endeligt afgjort.

LOV	Retsplejeloven § 634	Retsplejeloven § 639, stk. 1-3	Søloven § 51, stk. 1	Søloven § 55
	Søloven § 73, stk. 1	Søloven § 91	Søloven § 93, stk. 1-5	Søloven § 94
	Søloven § 95			
PRAKSIS	Højesteret · Rederansvar, søpant og lovligheden af arrest i skib ved skade på havn			04.12.2012
	Højesteret · Højesteretsdom om retskraft af afgørelse om nægtet arrest			28.11.2012
	Landsretten · Landsretten ophæver arrest, da betingelsen om væsentlig forringelse af dækningsmulighed ikke er opfyldt			21.01.2019
	Landsretten · Sag om søpant og rederansvar efter skade forårsaget af skib			18.11.2010
	Sø- og Handelsretten · Erstatningssag om påstået uretmæssig skibsarrest i Mozambique – Scandi Trading Denmark ApS frifundet			07.04.2026
	Sø- og Handelsretten · Lovligheden af arrest i skib og tvist om betaling for værftsarbejde			23.08.2021
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsrettens afgørelse om dansk rets anvendelse ved skibsarrest i udlandet			23.08.2018

Sø- og Handelsretten · Dom om erstatningsansvar på 100 mio. kr. efter uberettiget fagedforbud mod generisk lægemiddel	24.01.2017
Sø- og Handelsretten · Arrest efter Søloven - Forstikkelsesrisiko som betingelse?	11.06.2010
Byretten · Befragter med fuld brugsret ansås for reder og var erstatningsansvarlig for skader på havneanlæg	17.12.2009

REFERENCE

Lovgrundlag

9 paragraffer

Retsplejeloven § 628	stk. 3	Retsplejeloven § 634	stk. 1
Retsplejeloven § 639		Søloven § 91	
Søloven § 92	stk. 1, 2	Søloven § 93	stk. 1-5
Søloven § 94		Søloven § 95	
Søloven § 96			

MATERIALE

Citerede afgørelser

24 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS		2
04.12.2012	Rederansvar, søpant og lovligheden af arrest i skib ved skade på havn	37-2011
28.11.2012	Højesteretsdom om retskraft af afgørelse om nægtet arrest	6387-7664
EU-DOMSTOLEN · EUROPÆISK DOMSTOL		3
06.10.2021	Kompetence til foreløbige retsmidler i sager mod offentlige myndigheder og forholdet til realitetsdomstolen (Sag C-581/20)	C-581/20
03.09.2020	Internationale organisationers eksekutionsimmunitet og anvendelsesområdet for forordning nr. 1215/2012 vedrørende arrest i pengemidler	C-186/19
07.05.2020	Skibsklassifikationsselskabers erstatningsansvar og statslig immunitet under Bruxelles I-forordningen	C-641/18
LANDSRETTEEN · ANKEINSTANS		4
21.01.2019	Landsretten ophæver arrest, da betingelsen om væsentlig forringelse af dækningsmulighed ikke er opfyldt	1382-1679
06.03.2012	Landsretten tillader særskilt behandling af spørgsmålet om ejerskab i arrestsag	1936-2307
18.11.2010	Sag om søpant og rederansvar efter skade forårsaget af skib	6366-7637
23.06.2008	Stadfæstelse af kendelse om arrest i ejendomme uden forudgående underretning	1329-1604
SØ- OG HANDELSRETTEEN · SPECIALRET		9
07.04.2026	Erstatningssag om påstået uretmæssig skibsarrest i Mozambique – Scandi Trading Denmark ApS frifundet	BS-52912/2024-SHR

Lovguiden · 01 Arrest i skib til sikring af søretskrav (søloven kapitel 4)		Kapitel 01 af 11
04.07.2025	Rederi fik medhold i ansvarsbegrænsning efter påsejling af søkabel ved Bornholm	BS-53565/2022-SHR
23.08.2021	Lovligheden af arrest i skib og tvist om betaling for værftsarbejde	BS-40562/2020-SHR
01.09.2020	Sag om erstatningsansvar for forsinket skibsreparation og arrest: Værnetingspørgsmål	BS-4721/2020-SHR
07.01.2019	Sag om erstatning for uberettiget bevissikring og forbud vedrørende parkeringsskiver	T-3-17 og T-7-17
23.08.2018	Sø- og Handelsrettens afgørelse om dansk rets anvendelse ved skibsarrest i udlandet	S-17-17
24.01.2017	Dom om erstatningsansvar på 100 mio. kr. efter uberettiget fogedforbud mod generisk lægemiddel	T-2-12
30.06.2010	Sag om gyldigheden af en forligsaftale indgået under trussel om arrest i skib	S-37-08
11.06.2010	Arrest efter Søloven - Forstikkelsesrisiko som betingelse?	S-36-09
BYRET TEN · FØRSTE INSTANS		5
22.06.2020	Sag om gyldigheden af opsigelse af kreditaftale og arrest i ejendom	1318-1592
13.12.2018	Arrest i købesum for ejendom med skimmelsvamp	1381-1678
25.01.2016	Fogedrettens kendelse om arrest i fast ejendom grundet risiko for forringet dækning	1355-1642
06.01.2012	Kendelse om udskillelse af spørgsmål om arrestens lovlighed	1919-2288
17.12.2009	Befragter med fuld brugsret ansås for reder og var erstatningsansvarlig for skader på havneanlæg	6365-7636
PARKERINGSKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		1
23.12.2022	Kontrolafgift opretholdt for delvist synlig parkeringstilladelse dækket af forrudens sorte kant	park-1604

02

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

Praksisoversigt over flypassagerers rettigheder og luftfartsselskabers erstatningsansvar

Kompensation efter forordning 261/2004 og befordrerens ansvar efter luftfartslovens kapitel 9

Version 2 · Opdateret 21. jul. 2026 · 53 afgørelser · 2008-2025

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Flypassagerers retsstilling i Danmark hviler på to regelsæt, der løber parallelt: den EU-retlige standardkompensation og bistandspligt i forordning (EF) nr. 261/2004, og det konventionsbaserede erstatningsansvar for befordreren i luftfartslovens kapitel 9, som gennemfører Montreal-konventionen af 28. maj 1999. Praksis er koncentreret hos EU-Domstolen, byretterne (typisk småsager anlagt af Flyhjælp og Travelrefund som erhververe af passagerernes krav), landsretterne og Forbrugerklagenævnet – mens Trafikstyrelsen er nationalt håndhævelsesorgan. Det gennemgående mønster er, at kompensation er hovedreglen, og at luftfartsselskabet bærer en tung, todelt bevisbyrde: både for at der forelå en »usædvanlig omstændighed«, og for at alle rimelige forholdsregler faktisk blev truffet for at afbøde følgerne.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Luftfartslovens kapitel 9 viger for forordning (EF) nr. 2027/97 som ændret ved (EF) nr. 889/2002, jf. § 90, stk. 2 – i praksis gælder kapitel 9 derfor for tredjelandes, grønlandske og færøske selskaber samt for godstransport.
- 02** »Usædvanlige omstændigheder« kræver to KUMULATIVE betingelser: begivenheden må hverken være et led i selskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse eller ligge inden for dets faktiske kontrol.
- 03** Selv når en usædvanlig omstændighed foreligger, bortfalder kompensationspligten kun, hvis selskabet også godtgør at have truffet alle rimelige forholdsregler for at undgå FØLGERNE af omstændigheden.
- 04** Bevisbyrden for ombooking ved førstgivne lejlighed påhviler luftfartsselskabet, og pligten omfatter efter landsretspraksis også at undersøge afgang hos ANDRE luftfartsselskaber.
- 05** Det er ikke tilstrækkeligt for passageren blot at pege på en alternativ afgang – der skal sandsynliggøres ledig kapacitet, når selskabet har redegjort for sine søgeprocedurer.
- 06** En teknisk fejl, som selskabet kendte til på forhånd og alligevel valgte at flyve med, er IKKE en usædvanlig omstændighed; en skjult konstruktionsfejl kan derimod være det.

- 07 Sygdom eller dødsfald hos et besætningsmedlem er ikke en usædvanlig omstændighed, heller ikke når det rammer den forudgående flyvning.
- 08 En fremrykning af afgang med mere end én time sidestilles med en aflysning og udløser kompensation.
- 09 Ankomsttidspunktet ved forsinkelse fastlægges ved, at mindst én af flyets døre åbnes, og forsinkelsen måles mod det OPRINDELIGT planlagte ankomsttidspunkt.
- 10 Standardkompensationen efter art. 7 dækker ikke individuelle tab som tabt arbejdsfortjeneste – disse kan kræves som yderligere erstatning efter art. 12 og efter luftfartslovens regler.
- 11 Refusion til en rejseagent er ikke nødvendigvis frigørende: det transporterende luftfartsselskab kan hæfte direkte over for passageren efter forordningen.
- 12 Et rejsebureau, der ikke tydeligt og entydigt har taget formidlerforbehold, hæfter som passagerens aftalepart – og kan selv med gyldigt forbehold pådrage sig selvstændigt ansvar for egne bookingfejl, fx utilstrækkelig transfertid.
- 13 Befordrerens ansvar for personskade er objektivt op til 151.880 SDR og derover et præsumptionsansvar, jf. luftfartslovens § 111, stk. 1 og 2.
- 14 Ansvarsgrænserne for passagerforsinkelse (6.303 SDR) og rejsegods (1.519 SDR) gennembrydes ved forsætlig eller hensynsløs adfærd, jf. § 111, stk. 6 – men bestemmelsen omfatter ikke godsgrænsen i stk. 5.
- 15 Manglende reklamation inden for fristerne i luftfartslovens § 115 (7, 14 og 21 dage) medfører, at ethvert krav mod befordreren bortfalder, medmindre denne har handlet svigagtigt.
- 16 Krav efter luftfartslovens kapitel 9 forældes absolut efter to år fra ankomsten eller den planlagte ankomst, jf. § 118.
- 17 Egen skyld – fx at lægge værdifulde eller uundværlige genstande i indskrevet bagage – kan helt afskære erstatning efter § 110.
- 18 Force majeure fritager for erstatningsansvaret efter § 109, men ikke for omsorgs- og informationspligten over for den strandede passager.
- 19 Kontraktvilkår, der forbyder passageren at overdrage sit kompensationskrav til fx en inkassovirksomhed, er ugyldige.
- 20 Medlemsstaterne må lade det nationale håndhævelsesorgan pålægge luftfartsselskabet at udbetale kompensation i den enkelte sag, forudsat begge parter har adgang til domstolsprøvelse.

To parallelle regelsæt: luftfartslovens kapitel 9 og forordning 261/2004

§ 1

Flypassagerers krav mod et luftfartsselskab kan udspringe af to selvstændige grundlag, som gælder side om side.

1) Luftfartslovens kapitel 9 gennemfører Montreal-konventionen af 28. maj 1999 og regulerer befordrerens *erstatningsansvar* for personskade, bagage, gods og forsinkelse. Anvendelsesområdet fremgår af [luftfartsloven § 90](#): kapitlet gælder for indenrigsbefordring i Danmark, for befordring omfattet af Montreal-konventionen og for befordring til lande, der hverken har tiltrådt Montreal- eller Warszawa-konventionen. Afgørende er dog undtagelsen i [§ 90, stk. 2](#):

Bestemmelserne i dette kapitel gælder ikke, i det omfang befordringen med luftfartøj omfattes af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002.

Lovgiver har selv beskrevet den praktiske konsekvens i forarbejderne til § 111:

Luftfartslovens kapitel 9 gælder således for tredjelandes luftfartsselskaber, grønlandske og færøske luftfartsselskaber samt for så vidt angår ansvaret for lufttransport af gods også for EU-luftfartsselskaber.

For befordring til lande, der har tiltrådt Warszawa-konventionen, men ikke Montreal-konventionen, gælder i stedet bilaget til loven, jf. [§ 90 a](#). Både den kontraherende og den faktisk udførende befordrer anses som befordrer, jf. [§ 119 b](#) – en bestemmelse Forbrugerklagenævnet har anvendt til at anse et rejsefirma for befordrer i askesky-sagerne **01-10-3867** og **01-10-4304**.

2) Forordning (EF) nr. 261/2004 regulerer derimod ikke erstatning, men en *standardiseret compensation* og en *bistandspligt* ved boardingafvisning, aflysning og lange forsinkelser. Forordningen gælder efter [art. 3, stk. 1](#) for alle afgang fra en lufthavn i EU og for EU-selskabers afgang fra tredjelande til EU. Passageren skal have en bekræftet reservation og være til stede ved indcheckningen, jf. [art. 3, stk. 2, litra a](#).

De to regelsæt udelukker ikke hinanden. [Art. 12, stk. 1](#) bestemmer:

Denne forordning indskrænker på ingen måde en passagers ret til yderligere compensation. Compensation i henhold til denne forordning kan fratrækkes en sådan yderligere compensation.

Forbrugerklagenævnet har i **01-10-4304** udtrykkeligt lagt til grund, at forordningen ikke udelukker yderligere krav efter civilretlige regler, og har derfor behandlet kravet efter [luftfartsloven § 109 ved siden af](#) forordningen.

Håndhævelsen er lagt hos Trafikstyrelsen, jf. [art. 16, stk. 1](#) og [bekendtgørelsen om anvendelse af forordning nr. 261/2004 § 2](#). Styrelsen kan efter [samme bekendtgørelses § 3](#) pålægge selskabet at opfylde forpligtelserne, herunder at betale compensation, og overtrædelse af forordningens artikel 4-11 og 14-15 er bødesanktioneret efter [§ 4](#).

LOV

[Luftfartsloven § 90, stk. 2](#)

[Luftfartsloven § 90a](#)

[Luftfartsloven § 109](#)

[Luftfartsloven § 119b](#)

PRAKSIS **Forbrugerklagenævnet** · Askesky forhindrede hjemrejse – forbrugeren havde krav på erstatning 24.06.2011
Forbrugerklagenævnet · Askesky forhindrede hjemrejse – forbrugerne havde krav på erstatning 24.06.2011

Ansvarsgrundlaget i kapitel 9: objektivt ansvar, præsumptionsansvar og de SDR-fastsatte grænser

§ 2

Kapitel 9 opererer med tre forskellige ansvarsformer afhængigt af skadetyper.

Personskade. Efter [luftfartsloven § 106](#) er bemanden ansvarlig, hvis en passager dræbes eller lider skade på legeme eller helbred ved en ulykke om bord eller i forbindelse med ind- og udstigning. Ansvarer er tostrengt: op til beløbsgrænsen i [§ 111, stk. 1](#) er ansvarer objektiver, og derover gælder et præsumptionsansvar, jf. [§ 111, stk. 2](#). Lovgiver har selv forklaret konstruktionen i forarbejderne til den seneste beløbsregulering:

Bestemmelserne betyder, at luftfartsselskabet som udgangspunkt er objektiver ansvarlig, det vil sige, at luftfartsselskabet bliver ansvarlig selvom selskabet ikke har handlet forsætlig eller uagtsomt i det tilfælde, hvor en passager bliver dræbt, eller lider skade på legeme eller helbred (...) Hvis det opgjorte erstatningsbeløb overstiger [grænsen], er der tale om et præsumptionsansvar (ansvar med omvendt bevisbyrde).

Bagage og gods. Efter [§ 107, stk. 1](#) er ansvarer for indskrevet rejsegods objektiver, mens ansvarer for håndbagage efter [§ 107, stk. 3](#) forudsætter fejl fra bemandens side. For gods gælder [§ 108](#) med de dér nævnte fritagelsesgrunde (godsets beskaffenhed, mangelfuld emballering, krigshandling og myndighedsudøvelse).

Forsinkelse. [§ 109](#) opstiller et rent præsumptionsansvar:

Bemanden er ansvarlig for skade som følge af forsinkelse ved bemanding af passagerer, rejsegods og gods, hvis bemanden ikke beviser, at bemanden, dennes ansatte eller nogen, som har handlet på dennes vegne, har taget alle forholdsregler, som med rimelighed kan forlanges for at undgå skaden, eller at dette ikke har været muligt for dem.

Bestemmelsens kerne er uændret siden luftfartslovens vedtagelse. Af de oprindelige forarbejder til [§ 109](#) fremgår kort og præcist:

Bestemmelsen fastslår, at bemanden er fri for ansvar, såfremt han beviser, at han selv og hans folk har taget alle nødvendige forholdsregler for at undgå skaden, eller at dette ikke har været muligt for dem.

Beløbsgrænserne. [§ 111](#) fastsætter i dag følgende grænser, alle udtrykt i særlige trækingsrettigheder (SDR) og omregnet efter IMF-kursen på domsdagen, jf. [§ 111, stk. 8](#):

Skadetype	Hjemmel	Grænse
Personskade (objektiver ansvar)	§ 111, stk. 1	151.880 SDR pr. passager
Passagerforsinkelse	§ 111, stk. 3	6.303 SDR pr. passager
Rejsegods (tab, skade, forsinkelse)	§ 111, stk. 4	1.519 SDR pr. passager
Gods	§ 111, stk. 5	26 SDR pr. kg

Grænserne for **forsinkelse og rejsegods** – men ikke for gods – gennembrydes efter [§ 111, stk. 6](#), hvis det bevises, at bemanden eller dennes folk har forårsaget skaden forsætlig eller ved en hensynsløs handling vidende om, at skade kunne opstå. Passageren kan desuden hæve sin egen grænse ved at afgive en særlig interesseerklæring og betale fragttillæg, jf. [§ 111, stk. 4, 2. pkt.](#)

Beløbene reguleres af ICAO efter Montreal-konventionens artikel 24, hver gang inflationsfaktoren overstiger 10 %. Danmark har historisk gennemført hver regulering ved lovændring – fra 100.000 til 113.000 SDR ved **lov nr. 470 af 18. maj 2011**, fra 113.000 til 128.821 SDR ved **lov nr. 2073 af 21. december 2020**, og senest til det nuværende niveau ved **lov nr. 1474 af 10. december 2024**. Med sidstnævnte lov blev der samtidig indsat en ny [§ 111, stk. 9](#), der bemyndiger transportministeren til fremover at ændre beløbene administrativer. Formålet fremgår direkte af forarbejderne:

Den foreslåede ændring har til formål at lette den administrative byrde ved at implementere justeringer af erstatningsansvarsgrænserne i Montreal-konventionen, som de fastsættes af ICAO, i dansk ret. Bemyndigelsen muliggør, at transportministeren kan justere de i luftfartslovens § 111, stk. 1-5, angivne erstatningsansvarsgrænser ved bekendtgørelse.

Beløbsgrænserne skal derfor fremover kontrolleres både i lovteksten og i eventuelle bekendtgørelser udstedt i medfør af stk. 9.

Endelig skal erstatningen efter § 110 nedsættes eller bortfalde, hvis befordreren beviser, at skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden – udelukkende under hensyn til graden af medvirken.

LOV

Luftfartsloven § 106

Luftfartsloven § 107

Luftfartsloven § 108

Luftfartsloven § 109

Luftfartsloven § 110

Luftfartsloven § 111

»Usædvanlige omstændigheder« – de to kumulative betingelser i art. 5, stk. 3

Kompensationspligten efter art. 7 bortfalder kun, hvis selskabet kan godtgøre den undtagelse, der står i art. 5, stk. 3:

Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

EU-Domstolen har i fast praksis fastlagt, at begrebet forudsætter **to kumulative betingelser**. I C-308/21 formuleres testen således:

Begrebet »usædvanlige omstændigheder« betegner begivenheder, som på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.

Testen blev fastlagt i C-28/20 om pilotstrejke og gentages siden i alle sager. Sondringen mellem *interne* og *eksterne* begivenheder er afgørende:

Under dette begreb som sådanne »eksterne« begivenheder henhører sådanne begivenheder, som følger af luftfartsselskabets aktivitet og af eksterne omstændigheder (...) fordi deres oprindelse udspringer af en naturskabt faktisk omstændighed eller af handlinger foretaget af en tredjemand, såsom et andet luftfartsselskab eller en offentlig eller privat aktør, der griber ind i luftfarts- eller lufthavnsaktiviteten.

Praksis kan sammenfattes i to grupper:

Anerkendt som usædvanlig omstændighed

Sag	Begivenhed
C-501/17 (Germanwings)	Skrue på landingsbanen, der punkterede et flydæk
C-308/21 (SATA International)	Omfattende fejl i det brændstofforsyningssystem, lufthavnen forvalter

C-385/23	Skjult konstruktionsfejl afdækket af producenten efter idriftsættelsen
C-399/24	Lynnedslag med efterfølgende obligatorisk sikkerhedsinspektion
C-405/23 (TAS)	Personalemangel hos lufthavnsoperatøren ved bagagehåndtering – <i>kan</i> være usædvanlig

Ikke anerkendt

Sag	Begivenhed
C-156/22 (TAP Portugal)	Uventet dødsfald eller sygdom hos et besætningsmedlem
C-832/18 (Finnair)	Teknisk fejl af den art, der indgår i sædvanlig drift

Et gennemgående træk er, at kvalifikationen som »usædvanlig« kun er **første** skridt. Domstolen understreger i [C-308/21](#), at selskabet dernæst skal bevise,

at denne omstændighed ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, og at det traf de i forhold til situationen passende foranstaltninger med henblik på at undgå følgerne heraf, uden at dette ville være urimeligt belastende for virksomheden i lyset af dets kapacitet på det pågældende tidspunkt.

At en forelæggelse om vejrforhold blev afvist som åbenbart uantagelig i [C-137/20](#), fordi den nationale ret ikke havde oplyst, om aflysningen skyldtes en beslutning om lufttrafikstyring eller selskabets egen beslutning, illustrerer hvor centralt netop dette sontringsspørgsmål er.

PRAKSIS	EU-Domstolen · Lynnedslag i luftfartøj og obligatorisk sikkerhedsinspektion som usædvanlige omstændigheder i flytrafikken	16.10.2025
	EU-Domstolen · Skjult konstruktionsfejl som fritagelsesgrund for kompensation til luftfartspassagerer	13.06.2024
	EU-Domstolen · Luftfartsselskabers fritagelse for kompensation ved personalemangel hos lufthavnsoperatøren	16.05.2024
	EU-Domstolen · Aflysning af fly grundet besætningsmedlems uventede dødsfald eller sygdom udgør ikke en usædvanlig omstændighed	11.05.2023
	EU-Domstolen · Luftfartspassagerers ret til kompensation ved omfattende fejl i lufthavnens brændstofforsyning: Begrebet "usædvanlige omstændigheder"	07.07.2022
	EU-Domstolen · Pilotstrejke og flypassagerers ret til kompensation ved usædvanlige omstændigheder	23.03.2021
	EU-Domstolen · Afvisning af præjudiciel forelæggelse vedrørende flyaflysninger og begrebet ekstraordinære omstændigheder	03.09.2020
	EU-Domstolen · Ret til dobbelt kompensation ved forsinket omlægning og rækkevidden af usædvanlige omstændigheder ved tekniske fejl	12.03.2020
	EU-Domstolen · Beskadigelse af flydæk på grund af fremmedlegemer på landingsbanen som usædvanlig omstændighed	04.04.2019

Bevisbyrden i de danske småsager – hvad skal selskabet konkret dokumentere?

§ 4

Langt hovedparten af de danske sager føres som småsager i byretten, typisk af Flyhjælp ApS eller Travelrefund ApS, der har erhvervet passagerernes krav. Praksis viser en klar linje: retten stiller reelle dokumentationskrav og accepterer ikke generelle henvisninger til driftsforstyrrelser.

Kendt fejl = ikke usædvanlig. I [BS-640/2017-KOL](#) blev en flyvning Helsinki–Bangkok forsinket 4 timer og 8 minutter på grund af en fabrikationsfejl i brændstofssystemet på en Airbus A350-900. Finnair påberåbte sig en skjult fabrikationsfejl, men selskabets eget bilag viste, at fejlen var konstateret på flytypen flere gange i de foregående 108 dage. Retten udtalte:

Da sagsøgte på trods af en viden om, at nye leverede fly af den pågældende type kunne være behæftet med præcis den fejl, der indtraf den 11. juli 2016, og som der endnu ikke var en færdigudarbejdet løsning på, alligevel valgte at indsætte flyene i ordinær drift, finder retten ikke, at den konkrete fejl kan kvalificeres som en usædvanlig omstændighed, der ikke var et led i sagsøgtes sædvanlige aktivitetsudfoldelse, og som lå uden for sagsøgtes faktiske kontrol.

Passagererne fik tilkendt 1.200 EUR. Vestre Landsret tog stilling til samme problemstilling i [BS-48831/2018-VLR](#).

Vejr og ATC-restriktioner. Modsat gik det i [BS-57883/2019-KOL](#), hvor Travelrefund ApS krævede 19.143 kr. af KLM efter en forsinkelse Billund–Orlando på ét døgn og 50 minutter. KLM fremlagde flyets interne log, en erklæring fra de hollandske ATC-myndigheder om kapacitetsreduktioner ved lav sigtbarhed og en METAR-vejrreport. Retten fandt dette tilstrækkeligt:

Retten finder, at Flyselskabet med de fremlagte dokumenter i tilstrækkelig grad har godtgjort, at forsinkelsen skyldtes usædvanlige omstændigheder.

Tilsvarende blev Ryanair frifundet i [BS-19289/2019-VLR](#) under henvisning til usædvanlige vejrforhold. Byretspraksis om Ryanair findes i øvrigt i [BS-20208/2018-KOL](#) og [BS-19657/2018-KOL](#).

Besætningsforhold. Linjen fra [C-156/22](#) er slået igennem i dansk praksis. I [BS-41437/2024-KOL](#) blev Airseven tilpligtet at betale kompensation, fordi kaptajnens sygdom under den forudgående flyvning ikke udgjorde en usædvanlig omstændighed. Sagen illustrerer samtidig de processuelle rammer for de transporterede krav: retten inddrog [gældsbrevsloven § 31, stk. 1](#) om skyldnerens indsigelser ved overdragelse og [inkassolovent § 10](#) om inkassoomkostninger.

Mønstret kan opsummeres således:

- Det er ikke nok at *påstå* vejr, teknik eller myndighedsrestriktioner – der skal fremlægges eksterne, verificerbare beviser (ATC-erklæringer, METAR, tekniske logs).
- Selskabets *egen* forudgående viden om en fejltype vender vurderingen: en kendt, uafhjulpen defekt er en driftsrisiko, ikke en usædvanlig omstændighed.
- Forhold, der udspringer af selskabets egen bemanding og planlægning, falder næsten uden undtagelse inden for den sædvanlige aktivitetsudøvelse.

PRAKSIS	EU-Domstolen · Aflysning af fly grundet besætningsmedlems uventede dødsfald eller sygdom udgør ikke en usædvanlig omstændighed	11.05.2023
	Landsretten · Landsrettens dom i sag om flyforsinkelse: Usædvanlige omstændigheder og Finnairs ansvar	11.07.2019
	Landsretten · Ryanair frifindes i sag om kompensation for forsinket flyafgang grundet usædvanlige vejrforhold	11.07.2019
	Byretten · Airseven tilpligtet at betale flypassagerkompensation: Kaptajnens sygdom under forudgående flyvning er ikke en usædvanlig omstændighed	23.10.2025
	Byretten · Afgørelse i sag om forsinket flyrejse fra Billund til Orlando	10.12.2020

Byretten · Kompensation for aflyst fly - Ryanair vs. Flyhjælp ApS	17.06.2019
Byretten · Sag om kompensation for flyforsinkelse: Flyhjælp ApS mod Ryanair	29.03.2019
Byretten · Kompensation for flyforsinkelse: Kendt fabrikationsfejl ikke usædvanlig omstændighed	11.09.2018

§ 5 Rimelige forholdsregler og ombookingspligten – kravet om at kigge ud over eget rutenet

Selv når en usædvanlig omstændighed er godtgjort, står tilbage det ofte afgørende spørgsmål: gjorde selskabet nok for at afbøde følgerne?

Art. 8, stk. 1 giver passageren valget mellem refusion, omlægning ved *førstgivne lejlighed* og omlægning på et senere tidspunkt efter eget valg. EU-Domstolen fastslog i [C-354/18](#) (Rusu mod Blue Air), at selskabet af egen drift skal give passageren *fuldstændige* oplysninger om alle tre muligheder, og at

[passageren] ikke [er] underlagt nogen pligt til at bidrage aktivt til søgningen efter oplysninger.

Ved planlægningen af omlægningen skal selskabet efter dommen tage hensyn til ankomsttidspunkt, transportbetingelser og **muligheden for at benytte andre selskaber** – og selskabet har bevisbyrden for, at omlægningen skete ved førstgivne lejlighed.

Denne pligt er kernen i Vestre Landsrets afgørelse i [BS-25495/2021-VLR](#), hvor spørgsmålet netop var KLM's ansvar for at undersøge alternative flyselskaber ved ombooking. Afgørelsen ligger i forlængelse af EU-Domstolens praksis om, at et selskab, der påberåber sig en usædvanlig omstændighed, skal godtgøre at have anvendt alle til rådighed stående midler for at sikre en rimelig og hurtig omlægning – herunder efter omstændighederne ombooking via andre luftfartsselskaber, jf. [C-74/19 \(Transportes Aéreos Portugueses\)](#), som Domstolen henviser til i [C-137/20](#).

Bevisbyrden er dog ikke ubegrænset. I [BS-57883/2019-KOL](#) havde KLM redegjort for et automatisk system, der søger ledig kapacitet på alle afgang, også hos andre selskaber. Retten formulerede en klar arbejdsdeling:

Flyselskabet har redegjort for sine bestræbelser for at finde først mulige ledige kapacitet og for sine procedurer i denne forbindelse, og det er herefter ikke tilstrækkelig for sagsøgeren blot at henvise til en alternativ afgang, når det ikke samtidig godtgøres eller i hvert fald sandsynliggøres, at der var ledig kapacitet på denne afgang.

I [C-405/23](#) antydede Domstolen tilsvarende, at selskabet kunne have undgået forsinkelsen ved at benytte en anden tjenesteudbyder med tilstrækkelig kapacitet på et tidspunkt, hvor det vidste eller burde vide, at lufthavnsoperatøren manglede personale.

Praktisk konklusion: selskabet skal kunne dokumentere en *proces* – hvilke afgang blev søgt, hos hvem, hvornår og med hvilket resultat. Er processen dokumenteret, flytter bevisbyrden reelt tilbage til passageren for at pege på en konkret, ledig alternativ afgang.

PRAKSIS	EU-Domstolen · Luftfartsselskabers fritagelse for kompensation ved personalemangel hos lufthavnsoperatøren	16.05.2024
	EU-Domstolen · Afvisning af præjudiciel forelæggelse vedrørende flyaflysninger og begrebet ekstraordinære omstændigheder	03.09.2020
	EU-Domstolen · Boardingafvisning og tabt arbejdsfortjeneste: Sondringen mellem standardkompensation og yderligere erstatning	29.07.2019

Landsretten · Afgørelse om kompensation for flyforsinkelse: KLM's ansvar for at undersøge alternative flyselskaber ved ombooking	12.11.2021
Byretten · Afgørelse i sag om forsinket flyrejse fra Billund til Orlando	10.12.2020

§ 6 Aflysning eller forsinkelse? Tærskler, fremrykning og beregning af ankomsttidspunktet

Forordningen behandler aflysning ([art. 5](#)) og forsinkelse ([art. 6](#)) forskelligt, og sondringen har direkte betydning for kompensationens udløsning.

Fremrykning sidestilles med aflysning. I [C-263/20](#) (Airhelp mod Laudamotion) blev en afgang fra Palma de Mallorca rykket frem med mere end seks timer. Domstolen udledte tærsklen af art. 5, stk. 1, litra c, nr. iii:

Enhver fremrykning på mere end en time er væsentlig og gør, at flyvningen anses for aflyst. En fremrykning på en time eller derunder er ubetydelig og udløser ikke kompensation.

Tærsklerne ved omlægning. Ved aflysning meddelt mindre end syv dage før afgang er kompensationen kun udelukket, hvis *begge* betingelser i art. 5, stk. 1, litra c, nr. iii er opfyldt. I [C-130/18](#) (flightright mod Eurowings) ankom passageren 2 timer og 27 minutter for sent, og Domstolen fastslog:

Det følger af ordlyden af denne bestemmelse, at anvendelsen af den undtagelse, den fastsætter, er undergivet to betingelser, der, idet de er forbundet med konjunktionen »og«, er af kumulativ karakter.

Sturgeon-doktrinens tre-timers grænse gælder alene *forsinkede* flyvninger, ikke aflyste – for aflyste gælder to-timers grænsen ved omlægning kort før afrejse. Sproglige uoverensstemmelser mellem forordningens sprogversioner om netop disse tidsgrænser blev afklaret i [C-229/22](#), og afgrænsningen mellem aflysning og forsinkelse ved en tidsmæssig forskydning på under tre timer behandles i [C-395/20](#).

Hvornår er man »ankommet«? [C-654/19](#) fastlægger, at forsinkelsen måles i forhold til det tidspunkt, hvor mindst én af flyets døre åbnes – ikke touchdown eller blokstop. Og i [C-558/24](#) fastslog Domstolen, at forsinkelsen skal beregnes ud fra det **oprindeligt planlagte** ankomsttidspunkt – et selskab kan altså ikke nulstille uret ved at omlægge tidsplanen.

Passagerens egne pligter. [C-474/22](#) præciserer, at kravet i [art. 3, stk. 2, litra a](#) om rettidig tilstedeværelse ved indcheckning også har betydning ved lange forsinkelser.

Geografisk rækkevidde. [C-561/20](#) tager stilling til kompensation for forsinkelse på tilsluttede flyvninger i tredjelande udført af tredjelands-luftfartsselskaber – en situation der ofte opstår ved rejser med ét samlet reservationsnummer på tværs af alliancer.

PRAKSIS	EU-Domstolen · EU-Domstolen fastslår: Flyforsinkelse skal beregnes ud fra det oprindelige ankomsttidspunkt (Sag C-558/24)	30.10.2025
	EU-Domstolen · Luftfartspassagerers ret til kompensation ved lange forsinkelser: Krav om rettidig tilstedeværelse ved indcheckning	25.01.2024
	EU-Domstolen · Luftfartspassagerers ret til kompensation ved aflysning: Fortolkning af tidsgrænser for omlægning af rejsen ved sproglige uoverensstemmelser	02.12.2022
	EU-Domstolen · Kompensation for forsinkelse på tilsluttede flyvninger i tredjelande udført af tredjelands-luftfartsselskaber	07.04.2022

EU-Domstolen · Luftfartspassagerers ret til kompensation ved væsentlig fremrykning af flyafgange og krav til underretning via formidlere	21.12.2021
EU-Domstolen · Afgrænsning mellem aflysning og forsinkelse ved flyrejser: Betydningen af en tidsmæssig forskydning på under tre timer	21.12.2021
EU-Domstolen · Beregning af forsinkelse ved lufttransport: Forholdet mellem planlagt ankomsttid og tidspunktet for dørens åbning	01.10.2020
EU-Domstolen · Flypassagerers ret til kompensation ved aflysning: To-timers grænsen ved omlægning af rejsen	27.06.2018

§ 7 Standardkompensation, refusion og forplejning – og forholdet til yderligere erstatning

Forordningen indeholder tre selvstændige ydelser, som passageren i vidt omfang kan gøre gældende samtidig.

Kompensation (art. 7) er fast og distancebestemt: 250 EUR ved flyvninger på højst 1.500 km, 400 EUR ved flyvninger inden for Fællesskabet over 1.500 km og ved øvrige flyvninger mellem 1.500 og 3.500 km, og 600 EUR ved øvrige flyvninger. Beløbet kan halveres efter [art. 7, stk. 2](#), hvis omlægningen holder ankomstforsinkelsen under henholdsvis 2, 3 og 4 timer.

Refusion eller omlægning (art. 8) og forplejning og indkvartering (art. 9) kommer oven i Bistandspligten efter art. 9 gælder uafhængigt af, om der foreligger usædvanlige omstændigheder – det er kun *kompensationen*, der bortfalder efter art. 5, stk. 3.

Grænsen mod individuelle tab. [C-354/18](#) trækker den principielle skillelinje. To passagerer blev boardingafvist og ombooket fem dage senere, og krævede ud over de 400 EUR erstatning for tabt løn. Domstolen udtalte:

Sådanne faste beløb har alene til formål at kompensere for tab, som næsten er identiske for alle de berørte passagerer.

og videre om lønnedgangen:

En sådan manglende lønudbetaling må anses for at udgøre et individuelt tab, der er afhængigt af de pågældende passagerers særlige situation, og hvor der kræves en vurdering i hvert enkelt tilfælde af omfanget af det således opståede tab.

Tabt arbejdsfortjeneste kan derfor kræves som *yderligere kompensation* efter [art. 12](#), hvor grundlaget og udmålingen findes i national ret – i dansk sammenhæng typisk [luftfartsloven § 109](#) inden for grænsen i [§ 111, stk. 3](#). Fradrag af standardkompensationen i den yderligere erstatning er efter dommen en **mulighed, ikke en pligt**, for den nationale ret.

Refusionens adressat. Et praktisk vigtigt spørgsmål er, om selskabet frigøres ved at betale til den rejseagent, billetten blev købt hos. Vestre Landsret besvarede det benægtende i [BS-39145/2022-VLR](#): Ryanair hæftede for manglende refusion trods udbetaling til rejseagenten, og refusionen til agenten var ikke frigørende over for passagererne. Afgørelsen understreger, at forpligtelsen efter art. 8 påhviler det *transporterende* luftfartsselskab direkte, jf. [art. 3, stk. 5](#).

Refusion kontra voucher. Under covid-19 forsøgte flere selskaber at kanalisere passagerer over i værdibeviser. I [SS-20378/2023-KBH](#) blev et luftfartsselskab idømt en bøde på 1.000.000 kr. for vildledende markedsføring

efter [markedsføringsloven § 5, stk. 1](#) og [§ 6, stk. 1](#), jf. [§ 8, stk. 1](#), fordi 18.201 kunder fik e-mails, der fremstod som aflysningsmeddelelser, men reelt fik dem til selv at afbestille – hvorved de mistede retten til fuld refusion:

Retten finder på denne baggrund, at indholdet af de udsendte mails udgør en overtrædelse af markedsføringslovens § 5, stk. 1, og § 6, stk. 1, jf. § 8, stk. 1, navnlig ved via sin fremstillingsform at præsentere væsentlige oplysninger om kundernes købte produkt på en uklar og uhensigtsmæssig måde, som var egnet til at vildlede kunderne om deres rettigheder.

Forbrugerklagenævnet har i samme periode omvendt fastholdt, at en passager, der afbestiller **før** selskabet aflyser, er bundet af billettens vilkår. I **20/14315** og **20/14443** fik forbrugerne ikke medhold i krav om fuld tilbagebetaling af ikke-refunderbare billetter, fordi force majeure ikke var godtgjort på afbestillingstidspunktet.

LOV	Luftfartsloven § 109	Luftfartsloven § 111, stk. 3	Markedsføringsloven § 5, stk. 1
	Markedsføringsloven § 6, stk. 1		
PRAKSIS	EU-Domstolen · Boardingafvisning og tabt arbejdsfortjeneste: Sondringen mellem standardkompensation og yderligere erstatning		29.07.2019
	Landsretten · Ryanair hæfter for manglende refusion trods udbetaling til rejseagent		13.06.2023
	Byretten · Luftfartsselskab dømt for vildledende markedsføring i Covid-19-periode og idømt bøde på 1 million kroner		10.11.2025
	Forbrugerklagenævnet · Afslag på tilbagebetaling af flybilletter grundet afbestilling før aflysning og manglende force majeure		29.11.2021
	Forbrugerklagenævnet · Forbrugerklagenævnet afviser krav om tilbagebetaling af flybilletter grundet manglende force majeure ved afbestilling		24.06.2021

§ 8 Forsinkelse efter luftfartslovens § 109 – force majeure, omsorgspligt og tabsbegrænsning

Hvor forordningen giver et fast beløb, giver [luftfartsloven § 109](#) adgang til erstatning for det konkrete tab – men med præsumptionsansvar og et loft. Forbrugerklagenævnets askesky-sager fra vulkanudbruddet i Eyjafjallajökull i april 2010 udgør den mest udførlige danske praksis om bestemmelsen, og de tegner et konsistent billede.

Force majeure fritager for erstatning, men ikke for omsorg. I **01-10-3867** blev to passagerer strandet i Barcelona i fire dage. Nævnet lagde til grund, at askeskyen og luftrumslukningen udgjorde force majeure, men fastslog samtidig, at befordrerer efter § 109 alligevel skal bevise at have taget alle rimelige forholdsregler. Det havde selskabet ikke, fordi forbrugeren ikke fik oplysning om, hvornår hjemtransport ville finde sted, og selv måtte arrangere alternativ transport. Nævnet understregede, at det påhvilede den erhvervsdrivende løbende at informere og bistå med at finde hjemrejsemuligheder, selv om en præcis dato ikke kunne oplyses. Erstatningen blev skønsmæssigt fastsat til 2.500 kr. – reduceret på grund af manglende tabsbegrænsning.

Samme resultat i **01-10-4304**, hvor to passagerer strandede to dage i Barcelona og fik 1.250 kr., idet nævnet lagde vægt på, at selskabet hverken havde kontaktet dem om alternativer eller tilbudt hjælp til hotel og forplejning.

Passageren skal give selskabet en chance. Modsat gik det i **01-10-3843**, hvor en forbruger strandet i Moskva blev tilbudt hjemrejse den 25. april samt hotel og forplejning, men på egen hånd arrangerede tog- og færgetransport for at nå aftaler i Danmark den 19. april. Flertallet fandt, at forbrugeren ved uden drøftelse

at arrangere alternativ hjemtransport havde frtaget rejsebureauet og flyselskabet muligheden for at finde en løsning, og kravet blev afvist. Et mindretal på to medlemmer mente, at rejsebureauet alene havde formidlet billetterne og derfor slet ikke havde afgivet et selvstændigt transportløfte.

Opfyldt omsorgspligt = ingen erstatning for følgetab. I 1510-11-01 blev en hjemrejse fra London aflyst på grund af snevejr og lukning af Heathrow ved de engelske luftfartsmyndigheders beslutning. Forbrugeren kom hjem fem dage for sent og krævede 8.029,40 kr. i tabt arbejdsfortjeneste. Nævnet anså lukningen for force majeure og fandt, at selskabet havde løftet bevisbyrden efter § 109, bl.a. fordi det havde dækket hotel, lokaltransport og fortæring med i alt 17.265 kr. Kravet blev afvist.

Mønstret kan formuleres som en tretrinsprøve efter § 109:

1. Er der en forsinkelse i forhold til det aftalte ankomsttidspunkt?
2. Kan befordreren bevise at have taget alle rimelige forholdsregler – herunder løbende information, tilbud om hjemrejse samt hotel og forplejning?
3. Har passageren opfyldt sin tabsbegrænsningspligt, herunder ved at underrette selskabet inden egne dispositioner?

Besvares 2 bekræftende, bortfalder ansvaret. Besvares 2 benægtende, men 3 ligeledes benægtende, reduceres erstatningen skønsmæssigt – som i 01-10-3867 og 01-10-4304.

LOV	Luftfartsloven § 109	Luftfartsloven § 119b
PRAKSIS	Forbrugerklagenævnet · Aflyst flyafgang grundet snevejr – afslag på erstatning for tabt arbejdsfortjeneste	29.02.2012
	Forbrugerklagenævnet · Askesky forhindrede hjemrejse – forbrugeren havde krav på erstatning	24.06.2011
	Forbrugerklagenævnet · Askesky forhindrede hjemrejse – forbrugeren havde krav på erstatning	24.06.2011
	Forbrugerklagenævnet · Askesky forhindrede hjemrejse: Afslag på erstatning for selv arrangeret hjemtransport	24.06.2011

§ 9 Bagage og gods – objektivt ansvar, ansvarsgrænse og egen skyld

Bagagesagerne afgøres næsten udelukkende efter luftfartslovens kapitel 9, og Forbrugerklagenævnets praksis er her den centrale danske retskilde.

Bortkommet bagage. I 01-08-6346 havde en forbruger, der skulle være bortrejst et år, pakket stort set alle sine ejendele i den indskrevne bagage, som forsvandt på vej til Afrika. Flyselskabet tilbød 100 USD, siden 300 USD, mod et opgjort tab på 3.740 EUR. Nævnet anvendte § 107, stk. 4 om, at passageren kan gøre sine rettigheder gældende, når bagagen ikke er ankommet inden 21 dage, og fastsatte erstatningen til den dagældende ansvarsgrænse i § 111, stk. 4 på 1.000 SDR, svarende til 8.532,50 kr. efter kursen på afgørelsestidspunktet. Hertil kom 1.500 kr. i afslag på grund af den lange tid, der gik, før forbrugeren fik besked om bortkomsten.

Sagen illustrerer to ting: at ansvarsgrænsen fungerer som et reelt loft, og at omregningen sker efter IMF-kursen, jf. § 111, stk. 8.

Beskadiget bagage og egen skyld. § 110 om medvirken har stor praktisk betydning. I 01-10-6555 fik forbrugeren erstattet en beskadiget kuffert med 1.600 kr., men blev nægtet erstatning for et dyrt headset i kufferten. Nævnet lagde vægt på, at det må anses for alment kendt, at bagage kan blive håndteret hårdhændet

under flytransport, og at forbrugeren ved at pakke et så dyrt og skrøbeligt headset i indskrevet bagage havde udvist egen skyld.

Samme betragtning i **13/00763**, hvor bilnøgler i den forsinkede bagage kostede forbrugeren taxa og et ekstra døgn's parkering til i alt 1.961 kr. Nævnet afviste kravet, fordi det er almindeligt kendt, at bagage kan blive forsinket, og fordi placeringen af bilnøglerne i indtjekket bagage udgjorde egen skyld.

Modsat fik forbrugeren medhold i **15/06724** om forsinket bagage, hvor nævnet anvendte [§ 90, stk. 2](#) til at afgrænse regelsættet.

Reklationsfristerne er absolutte. [§ 115, stk. 2](#) kræver, at meddelelse gives umiddelbart efter, at skaden er opdaget, og senest inden:

- **7 dage** ved beskadigelse eller delvist tab af indskrevet rejsegods
- **14 dage** ved gods
- **21 dage** ved forsinkelse, regnet fra rådighedsstillelsen

Meddelelsen skal ske skriftligt, evt. elektronisk, jf. [§ 115, stk. 3](#). Retsvirkningen af fristoverskridelse er hård, jf. [§ 116](#):

Gives meddelelse om skaden ikke inden for de frister, der er fastsat i § 115, er ethvert krav mod befordrerens bortfaldet, medmindre denne har handlet svigagtigt.

I praksis er den PIR-rapport (Property Irregularity Report), der udfærdiges i lufthavnen – som i **01-10-6555** – den centrale dokumentation for rettidig reklamation.

Gods. For gods gælder [§ 108](#) med en ansvarsgrænse på 26 SDR pr. kg, jf. [§ 111, stk. 5](#). Bemærk, at gennembrudsreglen i [§ 111, stk. 6](#) efter sin ordlyd kun omfatter grænserne i stk. 3 og stk. 4 – altså passagerforsinkelse og rejsegods – og ikke godsgrænsen. Ved delvist tab opgøres alene vægten af de berørte kolli, medmindre skaden forringer værdien af andre stykker gods under samme luftfragtbrev. Afsenderen har efter [§ 105](#) selv ansvaret for told- og myndighedsdokumenter og hæfter for skade som følge af manglende eller urigtige oplysninger.

LOV	Luftfartsloven § 105	Luftfartsloven § 107, stk. 4	Luftfartsloven § 108
	Luftfartsloven § 110	Luftfartsloven § 111, stk. 4-6	Luftfartsloven § 115
			Luftfartsloven § 116
PRAKSIS	Forbrugerklagenævnet · Forbruger fik medhold i erstatningskrav efter forsinket bagage på flyrejse		
	Forbrugerklagenævnet · Forbruger ikke berettiget til erstatning for taxi og parkering grundet forsinket bagage med bilnøgler		
	Forbrugerklagenævnet · Afgørelse om erstatning for beskadiget kuffert og headset under flyrejse		
	Forbrugerklagenævnet · Forbruger fik medhold i klage over bortkommen bagage		

§ 10 Rejsebureau, formidler eller befordrer? Hvem hæfter over for forbrugeren

Grænsefladen mellem billetformidler og transporterende luftfartsselskab er den hyppigste kilde til tvist i Forbrugerklagenævnets praksis, og linjen er skarp.

Udgangspunktet: den, der sælger, hæfter. Efter [aftaleloven § 1](#) er tilbud og svar bindende for afgiveren, og **bevisbyrden for at have handlet på tredjemands vegne påhviler den erhvervsdrivende.** I **01-12-8993** havde en forbruger købt syv billetter til Beirut i en fysisk butik for 22.550 kr.; da flyselskabet gik konkurs, måtte han købe nye for 34.000 kr. Bureauet påberåbte sig et skilt i butikken med teksten »Den erhvervsdrivende handler på vegne af flyselskaberne og er ikke ansvarlige for rejsens gennemførelse«, men kunne ikke dokumentere, at oplysningen var givet. Nævnet fandt bureauet erstatningsansvarligt for hele 34.000 kr.

Tilsvarende i **01-12-4376**, hvor en forening fik tilbagebetalt 48.100 kr. Nævnet opregnede de omstændigheder, der talte mod et gyldigt formidlerforbehold:

- Der blev ikke oplyst om formidlerrollen ved bestillingen.
- Handelsbetingelserne skulle ikke aktivt accepteres.
- Betingelserne var kun tilgængelige via et link i en seks sider lang bekræftelse.
- En note nederst på fakturaen om agentrollen var ikke tilstrækkelig.

I **01-08-5412** hæftede rejsebureauet som aftalepart, netop fordi det ikke »på tilstrækkelig tydelig måde« havde oplyst, at det alene handlede som agent – og forbrugeren fik både dækket merudgiften på 145 kr. ved den sene aflysning og et skønsmæssigt nedslag på 750 kr. for forsinkelsen. Nævnet bemærkede udtrykkeligt, at afgørelsen ikke afskærer bureauets regreskrav mod flyselskaberne.

Samme resultat ved flyselskabskonkurs i **01-08-6702** og **01-08-7440**, hvor bureauet blev anset for direkte kontraktpart efter almindelige aftaleretlige principper, uanset at den manglende levering skyldtes underleverandørens konkurs. Østre Landsret nåede til samme resultat i sagen om GoLeif.dk (**Østre Landsrets dom af 18. november 2015**), hvor retten fremhævede, at det ikke kan forventes, at en almindelig forbruger kender rejsebranchens praksis, og at betegnelserne »formidler« og »teknisk arrangør« skabte uklarhed – forstærket af, at der blev tilbudt en særskilt »konkursdækning rejsebureau«.

Selv et gyldigt forbehold fritager ikke for egne fejl. Det centrale nyere eksempel er **20/04304**, hvor en forbruger blev afvist ved check-in i Seoul, fordi den bookede transfertid i Beijing på 2 timer og 5 minutter lå under den påkrævede minimumstransfertid på 3 timer og 30 minutter mellem de to selskaber. Nævnet anerkendte, at den erhvervsdrivende **havde** taget et gyldigt formidlerforbehold, men fandt alligevel et selvstændigt ansvar for, at de bookinger, selskabet foretager, faktisk er gennemførlige. Erstatningen blev skønsmæssigt fastsat til 4.859 kr.

Informationsrisikoen. I **01-09-1918** fik forbrugeren refunderet 7.899,50 kr., fordi bureauet ikke kunne dokumentere at have videregivet flyselskabets to meddelelser om ændret afgangstid. Nævnet fastslog, at bureauet, når det vælger at sende ændringer via e-mail eller sms, selv bærer risikoen for, at meddelelsen når frem, og at et vilkår om, at kunden »bør« tjekke tiderne, ikke udgør et egentligt krav. **01-08-4060** følger samme linje: bureauet hæftede for merudgiften på 2.418 kr., fordi det havde overskredet flyselskabets frist for billetudstedelse, mens flyselskabet blev fritaget.

Den EU-retlige parallel. [C-263/20](#) tegner det samme billede fra den anden side: en passager, der har booket via en formidler, anses **ikke** for underrettet, blot fordi luftfartsselskabet har sendt meddelelsen til formidleren – medmindre passageren udtrykkeligt har bemyndiget formidleren til at modtage sådanne meddelelser, og selskabet kender bemyndigelsen. Selskabet kan i stedet søge regres hos formidleren efter forordningens art. 13. Kombineret med [BS-39145/2022-VLR](#) betyder det, at **begge** led i kæden kan hæfte over for forbrugeren, og at et internt opgør mellem selskab og agent ikke må belaste passageren.

Ændringer i det udførende selskab. Passageren må dog tåle en vis fleksibilitet. I **13/06765** fastslog nævnet, at der ved flyrejser er »et vist råderum for den erhvervsdrivende til at ændre i transportaftalen«, og at en passager må acceptere, at det udførende selskab udskiftes med et sammenligneligt selskab – dér to Star Alliance-medlemmer med overordnet samme vilkår.

LOV	Aftaleloven § 1	
PRAKSIS	EU-Domstolen · Luftfartspassagerers ret til kompensation ved væsentlig fremrykning af flyafgange og krav til underretning via formidlere	21.12.2021
	Landsretten · Ryanair hæfter for manglende refusion trods udbetaling til rejseagent	13.06.2023
	Forbrugerklagenævnet · Den erhvervsdrivende havde taget et gyldigt formidlerforbehold En forbruger havde	21.12.2020
	Forbrugerklagenævnet · Forening fik medhold i klage over rejsebureau efter konkurs hos flyselskab	26.09.2016
	Forbrugerklagenævnet · Rejsebureau erstatningsansvarlig for nye flybilletter efter flyselskabs konkurs	22.06.2016
	Forbrugerklagenævnet · Rejsebureaus ansvar som formidler ved flyselskabs konkurs	18.11.2015
	Forbrugerklagenævnet · Udskiftning af luftfartsselskab på flyrute var ikke misligholdelse af aftale	01.12.2014
	Forbrugerklagenævnet · Forbruger fik medhold i krav om erstatning for ny flybillet efter flyselskabs konkurs	14.09.2009
	Forbrugerklagenævnet · Manglende oplysning om ændret flyafgang - Rejsebureauets ansvar	14.09.2009
	Forbrugerklagenævnet · Rejsebureaus ansvar for aflyste og forsinkede flyrejser – manglende agentforbehold	30.04.2009
	Forbrugerklagenævnet · Rejsebureaus ansvar ved flyselskabs konkurs	30.04.2009
	Forbrugerklagenævnet · Rejsebureau dømt til at betale for dyrere flybilletter grundet egen fejl	30.04.2009

Procesrammen: rette sagsøgte, transporterede krav, værneting og frister

§ 11

Flypassagersager rejser en række processuelle spørgsmål, som i praksis afgør lige så mange sager som de materielle.

Rette sagsøgte. Koncernstrukturer i luftfarten gør identifikationen af det transporterende selskab vanskelig. I **BS-2109/2017-OLR** var sagen anlagt mod »Lufthansa«, mens flyvningen var udført af Lufthansa Cityline GmbH. Østre Landsret afviste at tillade berigtigelse:

Da en berigtigelse herefter ville indebære, at et andet selskab end det i stævningen anførte anses for sagsøgte, finder landsretten, at anmodningen herom falder uden for, hvad der uden samtykke fra de berørte selskaber kan afhjælpes i medfør af [Retsplejeloven § 349, stk. 2](#), jf. [Retsplejeloven § 348](#).

At de to selskaber tilhørte samme koncern, at korrespondancen før sagsanlægget var ført med en dansk adresse, og at Cityline faktisk havde udført flyvningen, kunne ikke ændre resultatet. Den tilsvarende byretssag findes i **BS-3181/2016-KBH**.

Overdragelse af kravet. Forretningsmodellen hos Flyhjælp og Travelrefund forudsætter, at passagerens krav kan overdrages. **C-11/23** fastslår, at kontraktvilkår, som forbyder passagerer at overdrage deres kompensationskrav mod luftfartsselskabet, er ugyldige. Erhververen indtræder dog i passagerens retsstilling med de indsigelser, der følger heraf, jf. [gældsbrevsloven § 31, stk. 1](#), som byretten anvendte i **BS-41437/2024-KOL**.

Småsagsprocessen. Kompensationskrav ligger næsten altid under småsagsgrænsen og behandles efter [retsplejeloven kapitel 39](#), med forenklet domsaffattelse efter [retsplejeloven § 218 a](#) – anvendt i bl.a. [BS-640/2017-KOL](#) og [BS-57883/2019-KOL](#). Sagsomkostningerne er derfor beskedne, men reelle: i sidstnævnte sag betalte Travelrefund 5.000 kr. til KLM efter frifindelsen.

Administrativ håndhævelse som alternativ. [C-597/20](#) fastslår, at [art. 16](#) ikke er til hinder for, at medlemsstaterne bemyndiger håndhævelsesorganet til at pålægge et luftfartsselskab at udbetale kompensation i den enkelte klagesag – forudsat både passager og selskab har adgang til domstolsprøvelse, jf. [chartrets artikel 47](#). Den danske model svarer hertil: Trafikstyrelsen kan efter [bekendtgørelsens § 3](#) pålægge selskabet at betale kompensation mv. efter forordningens artikel 7 og 8.

Værneting og frister efter kapitel 9. For krav efter luftfartsloven gælder egne regler, som ikke må fraviges ved aftale:

- [§ 117, stk. 1](#): sag anlægges dér, hvor bemanderen bor, har hovedkontor eller den forretningsafdeling, hvorigennem aftalen blev indgået, eller på bestemmelsesstedet.
- [§ 117, stk. 2](#): ved død eller personskade tillige ved passagerens bopæl, hvis de dér angivne tilknytningskrav er opfyldt.
- [§ 118](#): adgangen til erstatning bortfalder, hvis sag ikke anlægges inden **to år** fra ankomsten, den planlagte ankomst eller befordringens afbrydelse.
- [§ 121, stk. 1](#): lovvalgs- og værnetingsklausuler indgået før skaden med det formål at bryde Montreal-konventionens regler er **ugyldige**.
- [§ 121, stk. 4](#): voldgiftsaftaler forud for skaden er kun gyldige for gods og kun på nærmere vilkår.

Forbrugerklagenævnets kompetence følger derimod de almindelige forbrugerklageregler, og nævnet har afvist at behandle klager mod luftfartsselskaber uden dansk værneting – som i [01-10-3867](#) og [01-10-4304](#), hvor nævnet kunne behandle sagen mod den danske sælger, men ikke mod det udførende udenlandske selskab.

Selskabets modbeføjelser. At passagerbeskyttelsen ikke er ubetinget, illustreres af [BS-2298/2007-OLR](#), hvor landsretten stadfæstede, at et flyselskab kunne afvise en passager på returflyvningen efter uacceptabel adfærd på udrejsen.

LOV	Gældsbrevsloven § 31, stk. 1	Luftfartsloven § 117	Luftfartsloven § 118
	Luftfartsloven § 121	Retsplejeloven § 218a	
PRAKSIS	EU-Domstolen · Ugyldighed af kontraktvilkår der forbyder overdragelse af passagerers kompensationskrav mod luftfartsselskaber		29.02.2024
	EU-Domstolen · Nationale håndhævelsesorganers kompetence til at pålægge luftfartsselskaber at udbetale kompensation til passagerer		29.09.2022
	Landsretten · Kendelse om berigtigelse af sagsøgte i sag om flyforsinkelse		05.01.2018
	Landsretten · Flyselskabs ret til at afvise passager på returflyvning efter uacceptabel adfærd på udrejsen		04.04.2008
	Byretten · Airseven tilpligtet at betale flypassagerkompensation: Kaptajnens sygdom under forudgående flyvning er ikke en usædvanlig omstændighed		23.10.2025
	Byretten · Afgørelse i sag om forsinket flyrejse fra Billund til Orlando		10.12.2020
	Byretten · Kompensation for flyforsinkelse: Kendt fabrikationsfejl ikke usædvanlig omstændighed		11.09.2018
	Byretten · Kompensationskrav mod Lufthansa vedrørende forsinket flyvning opereret af Lufthansa Cityline		05.07.2017
	Forbrugerklagenævnet · Askesky forhindrede hjemrejse – forbrugeren havde krav på erstatning		24.06.2011

§ 12 Afgrænsning til pakkerejser og andre transportformer

Forordning 261/2004 og luftfartslovens kapitel 9 dækker den rene luftbefordring. Rejser, hvor flyvningen indgår i en samlet pakke, følger et delvist andet spor.

[Art. 3, stk. 6](#) fastslår, at forordningen ikke påvirker passagerrettigheder efter pakkerejsedirektivet, og at den ikke finder anvendelse, hvis en pakkerejse aflyses af andre årsager end aflysning af flyafgangen.

Omvendt gælder refusionsretten i [art. 8, stk. 1, litra a](#) efter [art. 8, stk. 2](#) også for passagerer på pakkerejser, medmindre refusionsretten følger af pakkerejsereglerne. Kompensationen efter art. 7 kan altså kræves af det transporterende luftfartsselskab, uanset at billetten indgik i en pakke – mens misligholdelsesbeføjelser mod arrangøren følger pakkerejseloven og behandles i praksisoversigten om [pakkerejselov](#).

I Forbrugerklagenævnets praksis går skillelinjen ofte på, om den erhvervsdrivende er *befordrer* efter [luftfartsloven § 119 b](#) eller blot formidler. I **01-10-3843** fastslog nævnet udtrykkeligt, at rejsebureauet ikke kunne betragtes som befordrer, hvorfor kravet mod bureauet måtte afgøres efter almindelige obligationsretlige principper, mens kravet mod flyselskabet skulle afgøres efter [§ 109](#). I **01-10-3867** og **01-10-4304** nåede nævnet det modsatte resultat om den pågældende erhvervsdrivende – netop under henvisning til [§ 119 b](#). Kvalifikationen afhænger altså af, om den erhvervsdrivende har afgivet et selvstændigt transportløfte.

Denne oversigt behandler ikke landevejs- og søtransportørers ansvar, speditøransvar eller passagerrettigheder på jernbane, bus og sø. Forbrugerens øvrige krav mod erhvervsdrivende er behandlet i [forbrugerklage-vare-tjenester](#), den processuelle forelæggelsesmekanisme for EU-Domstolen i [præjudicielle-forelaeggelser-eu-domstolen](#), og opgørelsen af personskadetab – herunder efter en flyulykke inden for rammerne af [§ 111, stk. 1](#) – i [tabt-arbejdsfortjeneste](#).

LOV	Luftfartsloven § 109	Luftfartsloven § 111, stk. 1	Luftfartsloven § 119b
PRAKSIS	Forbrugerklagenævnet · Askesky forhindrede hjemrejse: Afslag på erstatning for selv arrangeret hjemtransport 24.06.2011 Forbrugerklagenævnet · Askesky forhindrede hjemrejse – forbrugeren havde krav på erstatning 24.06.2011 Forbrugerklagenævnet · Askesky forhindrede hjemrejse – forbrugerne havde krav på erstatning 24.06.2011		

§ 13 Sammenfatning: seks bærende linjer i praksis

1. Kompensation er hovedreglen – fritagelse er undtagelsen. Både EU-Domstolen og de danske retter fortolker [art. 5, stk. 3](#) strengt. Undtagelserne i art. 5, stk. 1, litra c, nr. i-iii, skal efter [C-130/18](#) »undergives en streng fortolkning«.

2. Bevisbyrden er todelt og hviler helt på selskabet. Først skal den usædvanlige omstændighed godtgøres efter de to kumulative kriterier fra [C-28/20](#); dernæst skal selskabet bevise, at det traf alle rimelige forholdsregler mod *følgerne*. De danske sager falder oftest på andet led – jf. [BS-25495/2021-VLR](#) om pligten til at undersøge andre selskabers afgang.

3. Selskabets egen viden og planlægning vender vurderingen. En fejl, selskabet kendte og alligevel fløj med, er en driftsrisiko – [BS-640/2017-KOL](#). En skjult konstruktionsfejl, som producenten først afdækkede efter

idriftsættelsen, kan derimod fritage – [C-385/23](#). Bemanding og sygdom hos besætningen fritager ikke – [C-156/22](#) og [BS-41437/2024-KOL](#).

4. Standardkompensation og individuel erstatning er to forskellige ting. De faste beløb i art. 7 dækker de gener, alle passagerer deler. Konkrete tab – tabt arbejdsfortjeneste, ubrugte hotelnætter, merudgifter til alternativ transport – skal søges som yderligere erstatning efter [art. 12](#) og efter [luftfartsloven § 109](#), inden for grænsen i [§ 111, stk. 3](#) og med de nedsættelser, [§ 110](#) og tabsbegrænsningspligten medfører.

5. Formidlerkæden må ikke belaste passageren. Et bureau uden tydeligt formidlerforbehold hæfter som aftalepart, jf. [01-12-8993](#) og [01-08-5412](#); et bureau *med* gyldigt forbehold hæfter alligevel for egne bookingfejl, jf. [20/04304](#); og det transporterende selskab hæfter direkte, selv om det har refunderet til agenten, jf. [BS-39145/2022-VLR](#).

6. Fristerne er korte og hårde. For bagage og gods gælder 7-, 14- og 21-dagesfristerne i [§ 115](#) med bortfaldsvirkning efter [§ 116](#). For alle krav efter kapitel 9 gælder den absolutte toårsfrist i [§ 118](#), og aftaler indgået før skaden om lovvalg eller værneting er ugyldige efter [§ 121, stk. 1](#).

Ajourføring. Beløbsgrænserne i [§ 111](#) skal fremover kontrolleres i to lag: lovteksten og eventuelle bekendtgørelser udstedt i medfør af den nye [§ 111, stk. 9](#), indsat ved [lov nr. 1474 af 10. december 2024](#). ICAO regulerer beløbene ved inflationsfaktorer over 10 %, og de nuværende satser trådte i kraft den 28. december 2024.

LOV	Luftfartsloven § 109	Luftfartsloven § 110	Luftfartsloven § 111	Luftfartsloven § 115
	Luftfartsloven § 116	Luftfartsloven § 118	Luftfartsloven § 121, stk. 1	
PRAKSIS	EU-Domstolen · Skjult konstruktionsfejl som fritagelsesgrund for kompensation til luftfartspassagerer			13.06.2024
	EU-Domstolen · Aflysning af fly grundet besætningsmedlems uventede dødsfald eller sygdom udgør ikke en usædvanlig omstændighed			11.05.2023
	EU-Domstolen · Pilotstrejke og flypassagerers ret til kompensation ved usædvanlige omstændigheder			23.03.2021
	EU-Domstolen · Flypassagerers ret til kompensation ved aflysning: To-timers grænsen ved omlægning af rejsen			27.06.2018
	Landsretten · Ryanair hæfter for manglende refusion trods udbetaling til rejseagent			13.06.2023
	Landsretten · Afgørelse om kompensation for flyforsinkelse: KLM's ansvar for at undersøge alternative flyselskaber ved ombooking			12.11.2021
	Byretten · Airseven tilpligtet at betale flypassagerkompensation: Kaptajnens sygdom under forudgående flyvning er ikke en usædvanlig omstændighed			23.10.2025
	Byretten · Kompensation for flyforsinkelse: Kendt fabrikationsfejl ikke usædvanlig omstændighed			11.09.2018
	Forbrugerklagenævnet · Den erhvervsdrivende havde taget et gyldigt formidlerforbehold En forbruger havde			21.12.2020
	Forbrugerklagenævnet · Rejsebureau erstatningsansvarlig for nye flybilletter efter flyselskabs konkurs			22.06.2016
	Forbrugerklagenævnet · Rejsebureaus ansvar for aflyste og forsinkede flyrejser – manglende agentforbehold			30.04.2009

REFERENCE Lovgrundlag

6 paragraffer

Luftfartsloven § 90	stk. 2	Luftfartsloven § 106
Luftfartsloven § 107		Luftfartsloven § 109

Luftfartsloven § 111

Luftfartsloven § 118

MATERIALE Citerede afgørelser

53 afgørelser

EU-DOMSTOLEN · EUROPÆISK DOMSTOL

20

30.10.2025	EU-Domstolen fastslår: Flyforsinkelse skal beregnes ud fra det oprindelige ankomsttidspunkt (Sag C-558/24)	C-558/24
16.10.2025	Lynnedslag i luftfartøj og obligatorisk sikkerhedsinspektion som usædvanlige omstændigheder i flytrafikken	C-399/24
13.06.2024	Skjult konstruktionsfejl som fritagelsesgrund for kompensation til luftfartspassagerer	C-385/23
16.05.2024	Luftfartsselskabers fritagelse for kompensation ved personalemangel hos lufthavnsoperatøren	C-405/23
29.02.2024	Ugyldighed af kontraktvilkår der forbyder overdragelse af passagerers kompensationskrav mod luftfartsselskaber	C-11/23
25.01.2024	Luftfartspassagerers ret til kompensation ved lange forsinkelser: Krav om rettidig tilstedeværelse ved indcheckning	C-474/22
11.05.2023	Aflysning af fly grundet besætningsmedlems uventede dødsfald eller sygdom udgør ikke en usædvanlig omstændighed	C-156/22
02.12.2022	Luftfartspassagerers ret til kompensation ved aflysning: Fortolkning af tidsgrænser for omlægning af rejsen ved sproglige uoverensstemmelser	C-229/22
29.09.2022	Nationale håndhævelsesorganers kompetence til at pålægge luftfartsselskaber at udbetale kompensation til passagerer	C-597/20
07.07.2022	Luftfartspassagerers ret til kompensation ved omfattende fejl i lufthavnens brændstofforsyning: Begrebet "usædvanlige omstændigheder"	C-308/21
07.04.2022	Kompensation for forsinkelse på tilsluttede flyvninger i tredjelande udført af tredjelands-luftfartsselskaber	C-561/20
21.12.2021	Luftfartspassagerers ret til kompensation ved væsentlig fremrykning af flyafgange og krav til underretning via formidlere	C-263/20
21.12.2021	Afgrænsning mellem aflysning og forsinkelse ved flyrejser: Betydningen af en tidsmæssig forskydning på under tre timer	C-395/20
23.03.2021	Pilotstrejke og flypassagerers ret til kompensation ved usædvanlige omstændigheder	C-28/20
01.10.2020	Beregning af forsinkelse ved lufttransport: Forholdet mellem planlagt ankomsttid og tidspunktet for dørens åbning	C-654/19
03.09.2020	Afvisning af præjudiciel forelæggelse vedrørende flyaflysninger og begrebet ekstraordinære omstændigheder	C-137/20
12.03.2020	Ret til dobbelt kompensation ved forsinket omlægning og rækkevidden af usædvanlige omstændigheder ved tekniske fejl	C-832/18

29.07.2019	Boardingafvisning og tabt arbejdsfortjeneste: Sondringen mellem standardkompensation og yderligere erstatning	C-354/18
04.04.2019	Beskadigelse af flydæk på grund af fremmedlegemer på landingsbanen som usædvanlig omstændighed	C-501/17
27.06.2018	Flypassagerers ret til kompensation ved aflysning: To-timers grænsen ved omlægning af rejsen	C-130/18

LANDSRET TEN · ANKEINSTANS 6

13.06.2023	Ryanair hæfter for manglende refusion trods udbetaling til rejseagent	4637-5567
12.11.2021	Afgørelse om kompensation for flyforsinkelse: KLM's ansvar for at undersøge alternative flyselskaber ved ombooking	4229-5066
11.07.2019	Ryanair frifindes i sag om kompensation for forsinket flyafgang grundet usædvanlige vejrforhold	6751-8113
11.07.2019	Landsrettens dom i sag om flyforsinkelse: Usædvanlige omstændigheder og Finnairs ansvar	6753-8115
05.01.2018	Kendelse om berigtigelse af sagsøgte i sag om flyforsinkelse	6812-8181
04.04.2008	Flyselskabs ret til at afvise passager på returflyvning efter uacceptabel adfærd på udrejsen	9354-10870

BYRET TEN · FØRSTE INSTANS 7

10.11.2025	Luftfartsselskab dømt for vildledende markedsføring i Covid-19-periode og idømt bøde på 1 million kroner	10264-12057
23.10.2025	Airseven tilpligtet at betale flypassagerkompensation: Kaptajnens sygdom under forudgående flyvning er ikke en usædvanlig omstændighed	10613-12549
10.12.2020	Afgørelse i sag om forsinket flyrejse fra Billund til Orlando	1841-2196
17.06.2019	Kompensation for aflyst fly - Ryanair vs. Flyhjælp ApS	49-51
29.03.2019	Sag om kompensation for flyforsinkelse: Flyhjælp ApS mod Ryanair	6750-8112
11.09.2018	Kompensation for flyforsinkelse: Kendt fabrikationsfejl ikke usædvanlig omstændighed	6752-8114
05.07.2017	Kompensationskrav mod Lufthansa vedrørende forsinket flyvning opereret af Lufthansa Cityline	6811-8180

FORBRUGERKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS 20

29.11.2021	Afslag på tilbagebetaling af flybilletter grundet afbestilling før aflysning og manglende force majeure	20/14315
24.06.2021	Forbrugerklagenævnet afviser krav om tilbagebetaling af flybilletter grundet manglende force majeure ved afbestilling	20/14443
21.12.2020	Den erhvervsdrivende havde taget et gyldigt formidlerforbehold En forbruger havde	20/04304
21.12.2016	Forbruger fik medhold i erstatningskrav efter forsinket bagage på flyrejse	15/06724

26.09.2016	Forening fik medhold i klage over rejsebureau efter konkurs hos flyselskab	01-12-4376
22.06.2016	Rejsebureau erstatningsansvarlig for nye flybilletter efter flyselskabs konkurs	01-12-8993
18.11.2015	Rejsebureaus ansvar som formidler ved flyselskabs konkurs	
01.12.2014	Udskiftning af luftfartsselskab på flyrute var ikke misligholdelse af aftale	13/06765
07.03.2014	Forbruger ikke berettiget til erstatning for taxi og parkering grundet forsinket bagage med bilnøgler	13/00763
29.02.2012	Aflyst flyafgang grundet snevejr – afslag på erstatning for tabt arbejdsfortjeneste	1510-11-01
28.09.2011	Afgørelse om erstatning for beskadiget kuffert og headset under flyrejse	01-10-6555
24.06.2011	Askesky forhindrede hjemrejse: Afslag på erstatning for selv arrangeret hjemtransport	01-10-3843
24.06.2011	Askesky forhindrede hjemrejse – forbrugeren havde krav på erstatning	01-10-3867
24.06.2011	Askesky forhindrede hjemrejse – forbrugerne havde krav på erstatning	01-10-4304
14.09.2009	Forbruger fik medhold i krav om erstatning for ny flybillet efter flyselskabs konkurs	01-08-7440
14.09.2009	Manglende oplysning om ændret flyafgang - Rejsebureauets ansvar	01-09-1918
18.05.2009	Forbruger fik medhold i klage over bortkommen bagage	01-08-6346
30.04.2009	Rejsebureau dømt til at betale for dyrere flybilletter grundet egen fejl	01-08-4060
30.04.2009	Rejsebureaus ansvar for aflyste og forsinkede flyrejser – manglende agentforbehold	01-08-5412
30.04.2009	Rejsebureaus ansvar ved flyselskabs konkurs	01-08-6702

03

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

Praksisoversigt over godskørselstilladelse og ulovlig godskørsel

Tilladelseskrav, cabotage, tilbagekaldelse og bødeudmåling efter godskørselsloven

Version 2 · Opdateret 7. sep. 2026 · 22 afgørelser · 2007-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Erhvervsmæssig vejtransport af gods er i Danmark en tilladelsesbelagt næring: efter godskørselsloven kræver godskørsel for fremmed regning med køretøj eller vogntog over 3.500 kg – og siden 2019/2022 tillige varebilsørsel over 2.500 kg – en tilladelse fra Færdselsstyrelsen, der forudsætter økonomisk grundlag, god vandel og en godkendt transportleder. Praksis er domineret af to spor: straffesagerne om kørsel uden fornøden tilladelse, hvor bødeniveauet siden 2014-reformen tager udgangspunkt i 35.000 kr. pr. overtrædelse med mulighed for fordobling og tredobling ved skærpende omstændigheder, og de forvaltningsretlige sager om nægtelse og tilbagekaldelse af tilladelser, hvor proportionalitetsprincippet sætter grænsen. Højesteret har i 2026 for første gang taget principiel stilling til bødeudmålingen ved systematisk ulovlig godskørsel kombineret med manglende takografdata og fastsatte den samlede bøde til 450.000 kr.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Tilladelseskravet i godskørselsloven § 1, stk. 1, udløses af vogntogets samlede tilladte totalvægt over 3.500 kg – ikke af det enkelte køretøjs vægt – og gælder også ved enkeltstående bugserings- og bjærgningsopgaver for fremmed regning.
- 02** Undtagelsen for redningskøretøjer forudsætter, at selve motorkøretøjet er specielt indrettet til redningsopgaver; en varevogn med reoler og værktøj, der trækker en autotrailer, falder uden for undtagelsen.
- 03** Normalbøden for kørsel uden tilladelse er 35.000 kr., og landsretten har fastslået, at dette udgangspunkt også gælder, når tiltalen angår en enkelt kørsel.
- 04** Ved skærpende omstændigheder – kørsel over længere tid, med flere køretøjer eller mod bedre vidende – skal bøden afspejle den uberettigede vinding og kan fordobles eller tredobles.
- 05** Højesteret har tiltrådt en tredobling til 105.000 kr. for ti overtrædelser fordelt over ca. fire måneder, men afvist ren summation af normalbøden pr. forhold.

- 06** Transportkøbere, speditører og fragtvirksomheder kan straffes for medvirken efter straffelovens § 23, når de vidste eller burde vide, at underleverandøren manglede tilladelse.
- 07** Ulovlig cabotagekørsel er en meget alvorlig overtrædelse med normalbøde 35.000 kr., mens cabotage påbegyndt før den indgående internationale transport er afsluttet takseres til 15.000 kr.
- 08** Uklarhed i cabotagereglernes rækkevidde er tillagt betydelig formildende vægt ved bødeudmålingen, og EU-Domstolen har anerkendt medlemsstaternes skønsmargen til at præcisere reglerne nationalt.
- 09** Bødeansvaret for manglende udlevering af takografdata påhviler den registrerede bruger af køretøjet, selv om driften reelt ligger i et selskab, som den registrerede bruger har overladt køretøjerne til.
- 10** EU-Domstolens Prefettura-dom om »én overtrædelse, én sanktion« afskærer ikke, at bødens størrelse graderes efter antallet af manglende diagramark.
- 11** Udbyttekonfiskation efter straffelovens § 75, stk. 1, begrænses til merfortjenesten ved den ulovlige fremgangsmåde; kunne virksomheden have været drevet lovligt med samme indtjening, er der intet at konfiskere.
- 12** Tilbagekaldelse af en tilladelse forudsætter grove eller gentagne overtrædelser inden for de i § 12 opregnede lovområder og en konkret vandelsvurdering – ikke automatik.
- 13** Afslag på vognmandstilladelse alene begrundet i tidligere uagtsom kørsel uden tilladelse blev af Folketingets Ombudsmand anset for uforeneligt med proportionalitetsprincippet.
- 14** EU-retten kræver, at en national ansvarsoverdragelse til en befuldmægtiget ikke må afskære myndigheden fra at inddrage dennes overtrædelser i vurderingen af virksomhedens godeandel.
- 15** Ved lov nr. 306 af 25. marts 2025 er kravene om ikkepersonlig offentlig gæld i §§ 3 og 4 ophævet med virkning fra 1. april 2025, og §§ 12 og 6 a nyaffattet.

Tilladelseskravet i § 1 – vægtgrænser, varebilsordning og

§ 1 afgrænsningen mod firmakørsel

Kernen i reguleringen er [godskørselslovens § 1, stk. 1](#), hvorefter den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med et motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt over 3.500 kg, skal have tilladelse hertil. Fællesskabstilladelse udstedt efter [artikel 4 i forordning \(EF\) nr. 1072/2009](#) giver samtidig ret til at udføre nationale transporter, og tilladelser udstedes med gyldighed i indtil 10 år.

Tilladelsesordningen er siden udvidet til varebilsområdet i to tempi:

- **National varebilskørsel** – [§ 1, stk. 2](#): varebil eller vogntog over 2.500 kg, der fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods. Ordningen blev indført ved lov nr. 735 af 8. juni 2018 med ikrafttræden 1. juli 2019 og havde ifølge forarbejderne til formål at bekæmpe sort arbejde, socialt bedrageri og illegal arbejdskraft samt at øge trafiksikkerheden.

- **International varebilskørsel** – § 1, stk. 3: varebil eller vogntog over 2.500 kg, indført ved **lov nr. 159 af 31. januar 2022** som led i gennemførelsen af EU's mobilitetspakke.

§ 1, stk. 4 kræver særlig tilladelse ved kørsel over landets grænse eller på dansk område af en virksomhed etableret i udlandet, medmindre andet følger af EU-retten eller international aftale.

Afgrænsningen mod den tilladelsesfrie kørsel følger af definitionerne i § 1, stk. 5 og stk. 6: godskørsel for fremmed regning er kørsel, hvorved der mod betaling af enhver art transporteres gods, der ikke tilhører eller er knyttet til køretøjets bruger, mens firmakørsel defineres ved henvisning til [artikel 1, stk. 5, litra d, i forordning 1072/2009](#). Firmakøretøjer over vægtgrænserne skal i stedet anmeldes til told- og skatteforvaltningen efter § 11, stk. 1, og beviset skal medbringes under kørslen.

At det er **vogntogets** samlede vægt og ikke det trækkende køretøjs, der er afgørende, illustreres af **4-5077/2020**, hvor Retten i Odense idømte en fører en samlet bøde på 20.000 kr. for at have bugseret en defekt bil på en autotrailer efter en personbil – ulovlig godskørsel for fremmed regning kombineret med overskridelse af den tilladte koblingsvægt ved synsfri sammenkobling, jf. **4-5077/2020**.

EU-Domstolen har i **C-666/21** fastslået – i takograf- og køre-/hviletidssammenhæng – at hverken køretøjets indretning, dets lastkapacitet eller den nationale registreringskategori har betydning for, om der foreligger godstransport; det samme funktionelle udgangspunkt genfindes i den danske praksis om tilladelseskrevet.

LOV	Godskørselsloven § 1, stk. 1-6	Godskørselsloven § 11, stk. 1	
PRAKSIS	EU-Domstolen · Fortolkning af godstransport og anvendelsesområdet for køre- og hviletidsregler ved privat brug af tunge køretøjer over 7,5 ton		02.03.2023
	Byretten · Bøde for ulovlig godskørsel uden tilladelse og overskridelse af tilladt koblingsvægt		25.11.2020

§ 2 Undtagelserne i godskørselsbekendtgørelsen og rednings-/bjærgningssagen fra Østre Landsret

Transportministeren kan efter § 2, stk. 1 undtage visse køretøjstyper og kørselsarter fra tilladelseskrevet. Undtagelserne findes i dag i § 2 i [bekendtgørelse om godskørsel](#), der fritager godskørsel for fremmed regning udført med:

1. motorkøretøjer indrettet til befording af flere end 9 personer, føreren medregnet,
2. motorkøretøjer, der er **specielt indrettet til at udføre redningsopgaver**, og som anvendes til transport i direkte tilslutning til sædvanligt redningsarbejde,
3. højtrykspulevogne og opsugende fejmaskiner, og
4. motorkøretøjer, der kun anvendes til transport af affaldsprodukter fra landbrugsbedrifter med henblik på spredning på landbrugsjord.

Redningsundtagelsen (nr. 2) er prøvet i **SS-3273/2016-OLR**. Et selskab havde mod betaling af 550 kr. ekskl. moms bugseret en havareret bil på en påhængsvogn efter en varevogn; vogntogets samlede tilladte totalvægt oversteg 3.500 kg. Selskabet gjorde gældende, at varevognen var specielt indrettet til redningsopgaver. Østre Landsret afviste det:

»Landsretten finder, at det omhandlede vogntog, der bestod af en påhængsvogn hægtet efter en varevogn, som var indrettet til og normalt blev anvendt til at løse opgaver på stedet, hvor en bil måtte være blevet ude af stand til at køre videre, ikke kan anses for et sådant motorkøretøj som angivet i godskørselsbekendtgørelsens § 1, stk. 6, nr. 2.«

Der blev lagt vægt på, at varevognen primært var indrettet med reoler, værktøj og reservedele, at den ikke kunne transportere gods uden påhængsvogn, og at ni ud af ti opgaver blev løst på stedet – transporten kunne derfor ikke anses for at ske i direkte tilslutning til sædvanligt redningsarbejde. At der forelå en fællesskabstilladelse udstedt til **kunden** hjalp ikke selskabet, da en tilladelse alene kan udnyttes af den virksomhed, den er udstedt til.

Undtagelsesbestemmelsen har flyttet plads i bekendtgørelsen – landsretten citerede den dagældende § 1, stk. 6, nr. 2 – men er indholdsmæssigt videreført i den nugældende [§ 2, nr. 2](#), hvorfor afgørelsen fortsat er retningsgivende.

LOV

[Godskørselsloven § 1, stk. 1](#)[Godskørselsloven § 2, stk. 1](#)PRAKSIS **Landsretten** · Ulovlig godskørsel uden fornøden tilladelse - Bøde for overtrædelse af godskørselslov 09.05.2017

Adgangsbetingelserne i §§ 3 og 4: økonomi,andel og transportlederens faktiske og vedvarende ledelse

Tilladelser efter [§ 1, stk. 1](#) og [§ 3](#) kan efter [§ 3, stk. 1](#) meddeles en virksomhed, der ud over at opfylde kravene i [artikel 3 i forordning \(EF\) nr. 1071/2009](#) – faktisk og varigt etableret, god andel, økonomisk grundlag og faglige kvalifikationer – ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs. For varebilstilladelser efter [§ 1, stk. 2](#), opstiller [§ 3, stk. 2](#) et selvstændigt sæt betingelser, herunder god andel efter regler fastsat i medfør af [§ 3, stk. 6](#).

Virksomheden skal desuden have en godkendt transportleder, jf. [§ 4](#). For varebilstilladelser kræver [§ 4, stk. 2](#), at transportlederen er myndig og ikke under værgemål, ikke under konkurs eller rekonstruktion, udviser god andel, **faktisk og vedvarende kan lede virksomhedens transportarbejde**, er bosiddende i et EU- eller EØS-land og har de nødvendige faglige kvalifikationer. Drives virksomheden personligt ejet, skal transportlederen efter [§ 4, stk. 3](#) være virksomhedsejeren selv. Færdselsstyrelsen kan efter [§ 14 i bekendtgørelse om godskørsel](#) kræve ansættelseskontrakt eller lignende som dokumentation for den faktiske og vedvarende ledelse, og efter [§ 15](#) har virksomheden seks måneder til at få godkendt en ny transportleder ved fratræden.

Vandelsvurderingen er nærmere udmøntet i [§§ 6-9 i bekendtgørelse om godskørsel](#). Der kan bl.a. indgå oplysninger om, at virksomheden inden for de seneste fem år er blevet nægtet eller har fået tilbagekaldt en tilladelse efter gods-, bus- eller taxilovgivningen, eller groft eller gentagne gange har overtrådt de bestemmelser, der er opregnet i [godskørselslovens § 12](#). For transportlederen indgår efter [§ 8, nr. 1](#) tillige, om vedkommende er dømt for strafbare forhold, der begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. [straffelovens § 78, stk. 2](#). Færdselsstyrelsen indhenter efter samtykke straffeattest til offentlig brug, jf. [§§ 4-5](#).

Ny retstilstand fra 1. april 2025: ved [lov nr. 306 af 25. marts 2025](#) er kravene om, at virksomheden og transportlederen ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, ophævet i både [§ 3](#) og [§ 4](#), ligesom terminologien »hjemmehørende« er ændret til »etableret« i overensstemmelse med forordningen. Samtidig blev [§ 4, stk. 4](#) nyaffattet med en udtrykkelig bemyndigelse til at fastsætte regler

om dokumentation for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse. Ændringerne var på tidspunktet for den seneste lovbekendtgørelse endnu ikke konsolideret ind i lovteksten.

EU-retten sætter rammen for vandelsvurderingen. I [C-155/22](#) fastslog EU-Domstolen, at en national ordning, hvorefter en vejtransportvirksomhed kan overdrage strafansvaret for køre- og hviletidsovertrædelser til en ansvarlig befuldmægtiget, er uforenelig med forordning 1071/2009, hvis ordningen afskærer myndighederne fra at inddrage den befuldmægtigedes overtrædelser i vurderingen af virksomhedens godeandel efter [artikel 6](#) – den befuldmægtigede er en »relevant person«, og sanktionssystemet skal efter [artikel 22](#) muliggøre en effektiv kontrol.

LOV

[Godskørselsloven § 3, stk. 1, 2](#)[Godskørselsloven § 4, stk. 1-4](#)[Straffeloven § 78, stk. 2](#)

PRAKSIS

EU-Domstolen · Overdragelse af strafansvar for køre- og hviletidsbestemmelser må ikke hindre vurdering af vejtransportvirksomheders godeandel

11.05.2023

§ 4 Tilbagekaldelse efter § 12 og de forvaltningsretlige grænser – proportionalitet og sagsoplysning

[Godskørselslovens § 12](#) giver Færdselsstyrelsen adgang til at tilbagekalde en tilladelse, når indehaveren i forbindelse med udførelsen af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt de opregnede regelsæt og derfor må antages ikke længere at opfylde vandelskravet – foruden i de tilfælde, der følger af [artikel 13 i forordning 1071/2009](#). Bestemmelsen rummer flere selvstændige spor:

- [§ 12, stk. 3](#): tilbagekaldelse, når en **fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse**, gentagne gange groft har overtrådt de nævnte bestemmelser.
- [§ 12, stk. 4](#): tilbagekaldelse af selve **transportledergodkendelsen**.
- [§ 12, stk. 5](#): tilbagekaldelse, når betingelserne for udstedelse ikke længere er til stede.
- [§ 12, stk. 7](#): obligatorisk tilbagekaldelse af tilladelse efter § 1, stk. 4, nr. 1, når grundtilladelsen tilbagekaldes eller nægtes fornyet.

Ved [lov nr. 306 af 25. marts 2025](#) er § 12, stk. 1 og 2, nyaffattet, så restancekravet er ophævet, og listen over overtrædelser, der kan begrunde tilbagekaldelse, er udvidet til 17 punkter for tilladelser efter § 1, stk. 1 og 3, og otte punkter for varebilstilladelser efter § 1, stk. 2.

Tilsynet hviler på [§ 38 i bekendtgørelse om godskørsel](#), hvorefter Færdselsstyrelsen løbende påser, at betingelserne fortsat er til stede, og kan indhente oplysninger fra politiet til vandelsbedømmelsen. Informationsstrømmen sikres af [cirkulæreskrivelse om indberetning af visse strafbare forhold til Færdselsstyrelsen](#), der forpligter politiet til at underrette styrelsen, når en dansk tilladelsesindehaver, dennes chauffør eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, straffes for forhold begået i forbindelse med udførelsen af erhvervet – herunder gods- og buslovgivningen, færdselslovgivningen om hastighed, kørekort, indretning, gods, farligt gods, totalvægt samt køre- og hviletid, [forordning \(EF\) nr. 561/2006](#) og [forordning \(EU\) nr. 165/2014](#) samt lovgivningen om euforiserende stoffer og narkotikahandel.

En tilbagekaldelse er en ny afgørelse og derfor underlagt de almindelige forvaltningsretlige regler. Folketingets Ombudsmand har i sagen om [tilbagekaldelse af transporttilladelse](#) – der angik en særtransporttilladelse – kritiseret, at myndigheden traf afgørelse uden at underrette adressaten om, at der var rejst en tilbagekaldelsessag, og uden at indhente oplysninger om, hvilken betydning tilbagekaldelsen ville få for virksomheden:

»Sagsoplysningen i forbindelse med tilbagekaldelse skal således ske i overensstemmelse med officialprincippet. [...] For at kunne træffe en lovlig og korrekt afgørelse må der således foreligge nærmere oplysninger både til belysning af karakteren og styrken af de hensyn som taler for tilbagekaldelse, henholdsvis af de hensyn til navnlig parten som taler imod tilbagekaldelse.«

Ombudsmanden fremhævede samtidig den sædvanlige inddeling i »stærke«, »mellem-« og »svage« grunde og hovedreglen om, at der ikke er adgang til tilbagekaldelse, hvis der på tilbagekaldelsestidspunktet foreligger de samme faktiske oplysninger som ved den oprindelige afgørelse.

Proportionalitetskravet slår også igennem ved **afslag** på tilladelse. I [afslag på ansøgning om udstedelse af vognmandstilladelse](#) havde Vejtransportrådet nægtet tilladelse til en slamsugningsvirksomhed, alene fordi ansøgeren havde kørt uden tilladelse siden en regelændring, han ikke var bekendt med. Ombudsmanden lagde vægt på, at afgørelsens retsvirkninger svarede til en tilbagekaldelse af en erhvervstilladelse, at overtrædelsen var uagtsom, at ansøgeren af egen drift søgte tilladelse, da han blev opmærksom på kravet, og at der var tale om overtrædelse af procedureregler snarere end af de formål, tilladelsessystemet varetager:

»Selv om jeg er enig i betydningen af de hensyn som Vejtransportrådet og Færdselsstyrelsen har fremført, er det efter en samlet bedømmelse af sagen min opfattelse at en afgørelse med så alvorlige konsekvenser for (B) ikke kan anses for at være i overensstemmelse med den almindelige forvaltningsretlige grundsætning om proportionalitet.«

Ombudsmanden henstillede, at sagen blev genoptaget, og henviste til Højesterets dom **U 1991.130 H**, hvor en tilbagekaldelse af vognmandstilladelser uden forudgående advarsel blev tilsidesat, selv om vognmanden gennem 15 år 25 gange var straffet for overlæs og køre-/hviletidsovertrædelser. I den ældre sag om [afslag på køretilladelse på grund af tidligere økonomiske vanskeligheder](#) var det derimod ansøgerens medansvar som ansvarlig leder for et selskabs økonomiske sammenbrud, der blev tillagt vægt ved vandelsvurderingen.

LOV

[Godskørselsloven § 12, stk. 1-7](#)[Godskørselsloven § 15](#)

§ 5 Bødesystemet efter 2013-reformen: 5.000 / 15.000 / 35.000 kr. og adgangen til fordobling og tredobling

Strafhjemlen er [godskørselslovens § 17, stk. 1](#), der straffer overtrædelse af bl.a. § 1, stk. 1-4, § 6, § 6 a, § 11 og § 15 med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning. Efter [§ 17, stk. 3](#) kan selskaber pålægges strafansvar, og efter [§ 17, stk. 4](#) kan der ved strafudmålingen lægges vægt på de økonomiske gevinster, der er opnået eller forsøgt opnået, samt overtrædelsens karakter.

Bødeniveauet blev grundlæggende omlagt ved **lov nr. 1639 af 26. december 2013** (lovforslag L 58, folketingsåret 2013-14) med virkning fra 1. januar 2014. Af de almindelige bemærkninger fremgår den nye tredeling:

»Det anbefales at indføre bøder på 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser, på 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser og på 35.000 kr. for meget alvorlige overtrædelser.«

De vejledende niveauer for godskørselslovens egne bestemmelser fordeler sig således:

Overtrædelse	Karakter	Vejledende bøde
Kørsel uden tilladelse, § 1	Meget alvorlig	35.000 kr.
Tilladelse ikke medbragt under kørsel, § 6, stk. 1	Mindre alvorlig	5.000 kr.
Udlån/overdragelse af tilladelse, § 6, stk. 2	Alvorlig	15.000 kr.
Manglende overenskomstmæssige løn- og arbejdsvilkår, § 6, stk. 3	Meget alvorlig	Det unddragne beløb, dog mindst 35.000 kr.
Ulovlig anvendelse af chauffører, § 6 a	Alvorlig	15.000 kr.
Ulovlig chaufførvikarvirksomhed, § 6 a	Meget alvorlig	35.000 kr.
Manglende anmeldelse af firmakøretøj, § 11	Mindre alvorlig	5.000 kr.
Manglende aflevering af tilbagekaldt tilladelse, § 15	Mindre alvorlig	5.000 kr.
Manglende sikkerhedsstillelse ved international kørsel, § 16 b, stk. 4	Mindre alvorlig	5.000 kr.

Begrundelsen for de 35.000 kr. ved kørsel uden tilladelse er ifølge bemærkningerne både overtrædelsens meget alvorlige karakter, »den økonomiske gevinst, som overtræderen tilegner sig over længere tids ulovlig godskørsel for fremmed regning«, og de økonomiske byrder, der er forbundet med at opnå tilladelse.

Skærpselsesreglen er central i praksis:

»Der vil f.eks. være tale om skærpende omstændigheder, såfremt en tilladelsesindehaver udfører ulovlig vognmandskørsel over en længere periode. En yderligere skærpende omstændighed kan være, hvis den ulovlige vognmandskørsel udføres med flere køretøjer. [...] Som udgangspunkt skal bøden ved skærpende omstændigheder afspejle det unddragne beløb eller den uberettigede vinding, som vognmanden tilegner sig ved overtrædelser. Dette vil kunne medføre, at bøden for en overtrædelse, hvor der foreligger skærpende omstændigheder, vil kunne fordobles eller tredobles.«

At normalbøden gælder også uden skærpende omstændigheder – og også ved enkeltstående forhold – blev fastslået i [SS-3273/2016-OLR](#):

»På baggrund af forarbejderne til godskørselslovens § 17 finder landsretten, at der som udgangspunkt skal udmåles en bøde på 35.000 kr. ved overtrædelse af godskørselslovens § 1, stk. 1, og at dette som udgangspunkt også gælder i de tilfælde, hvor tiltalen angår en enkelt kørsel.«

Den samlede bøde blev dér 40.000 kr., idet der tillige var overladt føringen af vogntoget til en ansat uden førerret. Til sammenligning blev bøden i [4-5077/2020](#) fastsat til 20.000 kr. samlet for både godskørselsforholdet og koblingsvægtsoverskridelsen for en privatperson med et enkeltstående forhold – et niveau, der ligger under det vejledende udgangspunkt.

PRAKSIS	Landsretten · Ulovlig godskørsel uden fornøden tilladelse - Bøde for overtrædelse af godskørselslov	09.05.2017
	Byretten · Bøde for ulovlig godskørsel uden tilladelse og overskridelse af tilladt koblingsvægt	25.11.2020

Systematisk ulovlig godskørsel: kumulation, tredobling og Højesterets korrektion i 2026

De store sager angår vognmænd, der over måneder lader en hel vognpark køre uden gyldige tilladelser – typisk i en overgangsfase mellem to selskaber.

I [SS-3609/2021-ROS](#) havde en vognmand lukket sit gamle selskab, stiftet et nyt og ladet 25 lastbiler køre videre på det likviderede selskabs tilladelser i ca. et år, mens ansøgningen om nye tilladelser blev behandlet. Byretten fandt det bevist, at politiet og Færdselsstyrelsen gentagne gange personligt havde vejledt ham:

»Retten finder det bevist, at tiltalte mod bedre vidende havde sine lastbiler ude at køre med tilladelser fra et andet selskab. Retten finder det endvidere bevist, at tiltalte i hele perioden reelt var direktør og daglig leder af selskabet.«

Retten anvendte en fast takst på 35.000 kr. pr. overtrædelse med **absolut kumulation** og nedsatte samtidig takografbøden til ca. det halve af anklagemyndighedens påstand. Direktøren personligt fik 700.000 kr. med en forvandlingsstraf på 60 dages fængsel, og selskabet 357.000 kr. – samlet 1.057.000 kr.

Den parallelle sag nåede Østre Landsret i [SS-474/2023-OLR](#). Landsretten fandt **ikke** tilstrækkelige holdepunkter for at pålægge 35.000 kr. for hver af de ti overtrædelser (350.000 kr.), men lagde vægt på, at de gentagne overtrædelser over ca. fire måneder, som tiltalte var klar over, begrundede en **tredobling** af normalbøden – 105.000 kr. Sammen med 36.000 kr. for de manglende takografdata blev den samlede bøde 141.000 kr. som tillægsstraf efter [straffelovens § 89](#), med en forvandlingsstraf på 40 dages fængsel for godskørselsdelen.

Højesteret tiltrådte i [SS-73/2025-HJR](#) landsrettens udmåling af godskørselsdelen – 105.000 kr. svarende til en tredobling – men forhøjede den samlede bøde til **450.000 kr.**, fordi takografdelen skulle udmåles efter antallet af manglende diagramark. Tiltaltes argument om, at virksomheden efterfølgende havde fået tilladelse, blev afvist som formildende omstændighed, da kørslen bevidst var sket forud for tilladelsens meddelelse.

Udviklingen i den samme sag illustrerer instansernes forskellige metoder:

Instans	Godskørselsforhold (10 stk.)	Takografdata (117 manglende)	Samlet bøde
Byretten (2023)	35.000 kr. × antal, absolut kumulation	ca. halvdelen af påstanden	700.000 kr. (direktør)
Østre Landsret (2024)	105.000 kr. (tredobling)	36.000 kr. (6.000 kr. pr. køretøj pr. kontrolperiode)	141.000 kr.
Højesteret (2026)	105.000 kr. (tiltrådt)	ca. halvdelen af 702.000 kr.	450.000 kr.

Den kombinerede afgørelse er tillige refereret som [73/2025](#).

LOV	Godskørselsloven § 17, stk. 1	Straffeloven § 23	Straffeloven § 89
PRAKSIS	Højesteret · Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark		26.06.2026
	Landsretten · Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata		28.04.2024

Byretten · Vognmand og selskab idømt bøder på over en million kroner for systematisk ulovlig godskørsel

20.01.2023

Medvirkensansvaret for transportkøbere, fragtvirksomheder og speditører

§ 7

Ansvar for ulovlig godskørsel rammer ikke kun den udførende vognmand. Efter [straffelovens § 23](#) kan den, der formidler eller bestiller kørslen, straffes for medvirken, og praksis stiller relativt strenge krav til professionelle transportkøberes egenkontrol.

I [15-876/2019](#) havde en stor fragtvirksomhed en samarbejdsaftale med en underleverandør, der efter aftalens ordlyd kun måtte køre med køretøjer under 3.500 kg. Underleverandøren udførte alligevel to kørsler med tunge lastbiler uden tilladelse. Retten lagde vægt på, at fragtvirksomheden vidste, at underleverandøren manglede tilladelse og disponerede over tunge køretøjer, og at politiet allerede året før havde gjort virksomheden opmærksom på et tilsvarende tilfælde:

»Herefter finder retten, at det er godtgjort, at T1 A/S ... på tidspunktet for de kørsler, der er omfattet af tiltalen var bekendt eller burde være bekendt med, at de kørsler som indebar anvendelse af køretøjer over 3.500 kg ... med stor sandsynlighed ikke ville blive udført i overensstemmelse med reglerne i godskørselsloven.«

Retten tog udgangspunkt i 35.000 kr. pr. forhold – altså 70.000 kr. for to forhold – men nedsatte bøden til **50.000 kr.**, fordi fragtvirksomheden kun indirekte kunne antages at have haft en økonomisk gevinst. Afgørelsen viser, at medvirkensbøden knyttes til den samme normaltakst som gerningsmandens, men modificeres efter den medvirkendes egen vinding.

Samme mønster ses i cabotagesagerne, hvor det typisk er den danske speditør eller vognmand, der disponerer over den udenlandske chauffør, som tiltales – se [S-1115-17](#) og [4216/2015](#). I den første sag var det afgørende for tilregnelsen, at den danske virksomhed direkte instruerede chaufføren, havde GPS på lastbilen og havde indgået en eksklusivaftale med underentreprenøren; i den anden var det disponentens telefoniske bekræftelse over for politiet, der bandt selskabet.

Den skattemæssige pendant til afgrænsningen mellem egen drift og indlejet arbejdskraft ses i [SKM2026.213.SR](#), hvor Skatterådet lagde afgørende vægt på, at det udenlandske koncernselskab **besad en EU-fællesskabstilladelse**, ejede egne trakkere og bar den forretningsmæssige risiko – og at der derfor ikke forelå arbejdsudleje. Besiddelsen af fællesskabstilladelsen fungerer dermed også uden for strafferetten som markør for, hvem der reelt driver transportvirksomheden.

LOV	Godskørselsloven § 1, stk. 1	Godskørselsloven § 6a, stk. 1	Straffeloven § 23, stk. 1
PRAKSIS			
	Landsretten · Bødenedsættelse for medvirken til ulovlig cabotagekørsel baseret på uklarhed i retsgrundlaget og reduceret antal ulovlige kørsler		13.10.2017
	Byretten · Bøde til fragtvirksomhed for medvirken til ulovlig godskørsel uden tilladelse		01.05.2019
	Byretten · Speditionsvirksomhed dømt for medvirken til ulovlig cabotagekørsel før international transport var afsluttet		20.01.2016
	Skatterådet · Bindende svar: Internationale trucking-ydelser fra udenlandsk koncernselskab med EU-fællesskabstilladelse udgør ikke arbejdsudleje		04.05.2026

§ 8 Cabotage: tre ture på syv dage, dokumentationskravet og betydningen af uklart retsgrundlag

Cabotagekørsel – national transport for fremmed regning udført af en udenlandsk etableret transportvirksomhed – reguleres af kapitel III i [forordning \(EF\) nr. 1072/2009](#) og sanktioneres i Danmark efter [godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 3](#). Hovedreglen efter [artikel 8](#) er, at der efter en indgående international transport må udføres op til tre cabotagekørsler med samme køretøj, og at den sidste aflæsning skal finde sted inden syv dage efter den sidste aflæsning som led i den internationale transport. Køres der ind i Danmark uden last i tilslutning til en international transport afsluttet i en anden medlemsstat, må der udføres én cabotagekørsel inden for tre dage efter indrejsen.

Bødeniveauerne følger af forarbejderne til L 58 (2013-14):

Forhold	Karakter	Vejledende bøde
Godskørsel uden fællesskabstilladelse (art. 3)	Meget alvorlig	35.000 kr.
Kørsel uden førerattest (art. 3)	Meget alvorlig	35.000 kr.
Kopi af tilladelse/førerattest ikke medbragt (art. 4, stk. 6, og art. 5, stk. 6)	Mindre alvorlig	5.000 kr.
Ulovlig cabotagekørsel (art. 8, stk. 2)	Meget alvorlig	35.000 kr.
Cabotage påbegyndt før den internationale transport er afsluttet	Alvorlig	15.000 kr.
Manglende oplysninger i cabotagedokumentationen (art. 8, stk. 3)	Mindre alvorlig/alvorlig	5.000 kr. pr. udeladt oplysning, loft 15.000 kr.

Om dokumentationskravet bemærkes udtrykkeligt i forarbejderne, at bøden ikke bør overstige 15.000 kr., »uanset hvor mange oplysninger der er udeladt af beviset«, fordi transportvirksomheden ikke skal straffes hårdere end i de tilfælde, hvor hele beviset mangler.

Den praktiske hovedafgørelse er [S-1115-17](#). Østre Landsret gennemgik fire kørselsforløb og reducerede antallet af strafbare kørsler betydeligt, bl.a. fordi tiltalte ikke havde været bekendt med, at en forudgående international transport manglede. Retten lagde derefter vægt på uklarheden i, hvad der udgør én cabotagekørsel, når der er flere læsse- eller lossesteder – et spørgsmål, hvor Trafikstyrelsens fortolkning afveg fra Kommissionens:

»Under hensyn til det, der vedrørende bevisvurderingen er anført om retsgrundlagets uklarhed, samt hensyn til antallet af ulovlige cabotagekørsler, der fordeler sig over fire kørselsforløb, og den relativt korte periode, hvorunder de ulovlige kørsler har fundet sted, findes straffen at skulle fastsættes til en bøde på 140.000 kr.«

Bøden blev dermed nedsat fra byrettens 250.000 kr.

Selve fortolkningsuenigheden blev afgjort af EU-Domstolen i [C-541/16](#), hvor Kommissionens traktatbrudssøgsmål mod Danmark blev forkastet: forordningens artikel 2, nr. 6, og artikel 8 mangler den fornødne klarhed om, hvorvidt én cabotagekørsel kan omfatte både flere læsse- og lossesteder, og medlemsstaterne har derfor en skønsmargen til at vedtage præciserende nationale gennemførelsesforanstaltninger, så længe de er proportionale.

Startpunktet for cabotageadgangen er prøvet i [4216/2015](#), hvor Retten i Horsens fandt, at den internationale transport ikke var afsluttet, når traileren blot var hensat på speditørens plads uden kvittering på fragtbrevet

– cabotagekørslen var derfor påbegyndt for tidligt, og bøden blev 15.000 kr. i overensstemmelse med det vejledende niveau.

To yderligere EU-domme afgrænser adgangen: i [C-937/19](#) fastslog Domstolen, at [artikel 8, stk. 6](#) også giver adgang til cabotage i tilslutning til international transport **for egen regning**, forudsat at de tidsmæssige og dokumentationsmæssige betingelser i artikel 8, stk. 2-4, er opfyldt. Og i [C-167/22](#) blev Danmark frifundet i sagen om 25-timersreglen for parkering på statslige rastepladser, idet Kommissionen ikke havde bevist, at den private parkeringskapacitet var utilstrækkelig, og der derfor ikke var påvist nogen hindring for den frie udveksling af transporttydelser.

LOV	Godskørselsloven § 17, stk. 1	
PRAKSIS	EU-Domstolen · Sag C-167/22: Frifindelse af Danmark i sag om 25-timers parkeringsbegrænsning for lastbiler	21.12.2023
	EU-Domstolen · Retten til cabotagekørsel i tilslutning til international godstransport for egen regning	08.07.2021
	EU-Domstolen · Danske restriktioner for cabotagekørsel og medlemsstaternes skønsmargen ved uklare EU-regler	12.04.2018
	Landsretten · Bødenedsættelse for medvirken til ulovlig cabotagekørsel baseret på uklarhed i retsgrundlaget og reduceret antal ulovlige kørsler	13.10.2017
	Byretten · Speditionsvirksomhed dømt for medvirken til ulovlig cabotagekørsel før international transport var afsluttet	20.01.2016

Takografdata, rette ansvarssubjekt og forholdet til EU-Domstolens § 9 Prefettura-dom

Sager om ulovlig godskørsel pådømmes ofte sammen med forhold om manglende udlevering af fartskriverens diagramark og datafiler. Hjemlen er det objektive bødeansvar i [færdselslovens § 118, stk. 16](#) (tidligere stk. 13/14), hvorefter ejeren eller brugeren af køretøjet kan pålægges bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom, og hvor der ikke fastsættes forvandlingsstraf. Reglerne udmøntes i bekendtgørelsen om køre- og hviletidsbestemmelserne, udstedt efter [færdselslovens § 86 a, stk. 1](#), sammenholdt med [artikel 33, stk. 2, i forordning \(EU\) nr. 165/2014](#). Kontrolrammen er nærmere beskrevet i [cirkulære om kontrol af køre- og hviletidsreglerne](#).

Hvem er ansvarssubjekt? I [SS-474/2023-OLR](#) gjorde vognmanden gældende, at den reelle bruger var et anpartsselskab, mens hans personligt ejede virksomhed blot stod som registreret bruger. Landsretten afviste indsigelsen med henvisning til, at Færdselsstyrelsen indkalder oplysninger hos den **registrerede** bruger, og at dette er i overensstemmelse med forordningens formål om effektiv kontrol og håndhævelse. Højesteret tiltrådte dette i [SS-73/2025-HJR](#):

»I hvert fald under disse omstændigheder finder Højesteret, at Tiltaltes personligt ejede virksomhed må anses som bruger af køretøjerne i færdselslovens § 118, stk. 16's forstand.«

Pr. dag eller pr. kontrolperiode? Landsretten fastsatte i 2024 bøden pr. kontrolperiode – 6.000 kr. pr. køretøj, i alt 36.000 kr. for seks lastbiler – under henvisning til EU-Domstolens dom i de forenede sager [C-870/19](#) og [C-871/19](#) (Prefettura Firenze), hvorefter en fører, der ved kontrol ikke kan forevise diagramark for kontroldagen og de forudgående 28 dage, har begået én enkelt overtrædelse, der udløser én sanktion.

Højesteret nuancerede dette i 2026: dommen angik chaufførens forevisningspligt ved en øjeblikkelig vejkontrol, mens sagen angik **virksomhedens** udleveringspligt over for Færdselsstyrelsen. Højesteret fandt, at EU-dommen ikke er til hinder for, at bødens størrelse graderes efter antallet af ikke-udleverede diagrammark, jf. også [artikel 19, stk. 1, i forordning \(EF\) nr. 561/2006](#), og afviste at forelægge præjudicielle spørgsmål. Med 117 manglende udleveringer var udgangspunktet 702.000 kr., men:

»Højesteret finder imidlertid, at en bøde på 702.000 kr. i denne sag ikke står i rimeligt forhold til overtrædelsen, og at bøden bør nedsættes til omkring det halve.«

Nedsættelsen skete med hjemmel i fravigelsesadgangen i [færdselslovens § 118 a, stk. 4](#).

To øvrige afgørelser afgrænser området: i [S-2857-21](#) blev et transportselskab straffet for ikke at indsende originale takografdata med intakte digitale signaturer, mens Vestre Landsret i [AM2025.06.11V](#) frifandt en vognmand – byrettens bøde på 123.500 kr. bortfaldt – fordi to specialkøretøjer indrettet som rullende værksteder til dækskift ikke var »bestemt til godstransport« og derfor faldt uden for forordningernes anvendelsesområde.

LOV

Færdselsloven § 86a, stk. 1

Færdselsloven § 118, stk. 15, 16

Færdselsloven § 118a, stk. 2-5

PRAKSIS	Højesteret · Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagrammark	26.06.2026
	Landsretten · Frifindelse af vognmand for manglende takografdata: Specialkøretøjer til dækskift ikke omfattet af køre-hviletidsreglerne	11.06.2025
	Landsretten · Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata	28.04.2024
	Landsretten · Bøde til transportselskab for manglende indsendelse af originale takografdata og overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	29.03.2023

Konfiskation af udbytte ved langvarig ulovlig drift – § 10 merfortjenestelæren i praksis

Godskørselsloven indeholder ingen særregel om udbyttekonfiskation, og spørgsmålet afgøres derfor efter [straffelovens § 75, stk. 1](#). To samtidige afgørelser fra 2007-2008 trækker linjen – og illustrerer, at resultatet afhænger af, om den ulovlige fremgangsmåde faktisk har genereret en merfortjeneste.

I [SS-2690/2007-VIB](#) havde en vognmand fra januar 1999 til december 2005 kørt for én kunde med en lastbil på 6 tons uden tilladelse. Anklagemyndigheden påstod 5.348.658 kr. konfiskeret, opgjort som resultatet af den primære drift med tillæg af samtlige lønudgifter. Retten fastslog, at hele driften hvilede på et ulovligt grundlag, og at lønudgifter til tiltalte selv og til ansatte principielt ikke fratrækkes ved opgørelsen af udbyttet, men nedsatte beløbet betydeligt under hensyn til, at tiltalte var ustraffet, ikke havde handlet forsætligt, og reelt kunne have udført de samme opgaver lovligt med en lastbil på 3.500 kg eller derunder:

»Det udbytte, tiltalte har opnået som følge af det ulovlige forhold, fastsættes derfor skønsmæssigt til 2 mio. kr.«

Bøden blev samtidig nedsat til 20.000 kr. – under normalniveauet før 2014-reformen – under hensyn til den manglende forsæt.

Modsat i [SS-2674/2007-VLR](#), hvor Vestre Landsret **frifandt** for en konfiskationspåstand på 4.953.000 kr. Landsretten henviste til forarbejderne til straffelovens § 75, stk. 1, herunder Straffelovrådets betænkning

nr. 355/1964, hvorefter konfiskation bør begrænses til den merfortjeneste, der er opnået ved den ulovlige fremgangsmåde, fordi det ofte er muligt at drive en tilsvarende forretning lovligt:

»Efter de foreliggende oplysninger om tiltaltes regnskaber må det endvidere lægges til grund, at indtjeningsgrundlaget ville have været det samme med en lastbil på 3,5 tons – også i den periode, som tiltalen vedrører.«

Bøden blev stadfæstet på 20.000 kr., og tiltalte blev tillige frifundet for perioden frem til 30. september 1999 som følge af den overgangsordning, der fulgte af nedsættelsen af vægtgrænsen fra 6 til 3,5 tons i 1999.

De to afgørelser kan forenes: konfiskation forudsætter en påvist merfortjeneste. Kan virksomheden dokumentere, at den kunne have opnået samme indtjening med et køretøj under vægtgrænsen eller med en tilladelse, den kunne have fået, er der intet udbytte at konfiskere. Kan den ikke det – og har den ulovlige drift stået på i årevis – er en skønsmæssig ansættelse i millionklassen inden for rammerne. Til sammenligning idømte Retten i Sønderborg i [A5-1626/2023](#) en beskeden bøde på 25.000 kr., men konfiskerede det fulde udbytte på 282.363,83 kr. ved ulovlig drift af forbrugslånsvirksomhed uden tilladelse – samme systematik uden for transportområdet.

LOV

Godskørselsloven § 1, stk. 1

Straffeloven § 75, stk. 1

PRAKSIS

Landsretten · Landsrettens dom i sag om godskørsel uden tilladelse – Frifindelse for konfiskation

04.03.2008

Byretten · Dom for ulovlig godskørsel uden tilladelse og konfiskation af udbytte

04.12.2007

§ 11 Chaufførudlejning, udstationering og social dumping-sporet

En stor del af godskørselslovens moderne bestemmelser retter sig mod løn- og arbejdsvilkår snarere end mod trafikikkerhed.

Hvem må føre køretøjet? Efter [§ 6 a, stk. 1](#) må national godskørsel med en tilladelse efter [§ 1, stk. 1](#) eller [2](#), kun udføres af indehaveren, af en chauffør ansat i tilladelsesindehaverens virksomhed eller af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører. Erhvervsmæssig chaufførudlejning uden godkendelse straffes selvstændigt efter [§ 17, stk. 1, nr. 4](#) med et vejledende bødeniveau på 35.000 kr., mens brug af en ikke-godkendt vikarchauffør takseres til 15.000 kr. Ifølge forarbejderne skyldes forskellen, at ulovlig vikarvirksomhed indebærer en økonomisk gevinst svarende til de byrder, der er forbundet med at opnå godkendelse, mens brugen af den ulovligt udlejede chauffør »virker konkurrenceforvridende, såfremt chaufføren ikke har modtaget overenskomstmæssig løn«.

Ved [lov nr. 306 af 25. marts 2025](#) er [§ 6 a](#) nyaffattet, så der indføres en selvstændig godkendelsesordning for chaufførvikarvirksomheder, der ikke længere kræver en underliggende vejtransporttilladelse, samtidig med at kravet om overenskomstmæssige løn- og arbejdsvilkår fastholdes.

Udstationering. [§ 6 d, stk. 1](#) pålægger en udenlandsk virksomhed, der udstationerer en fører i Danmark, senest ved udstationeringens begyndelse at udfylde en udstationeringserklæring via IMI-systemet, når føreren udfører cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport eller ikkebilateral international transport. Efter [§ 6 d, stk. 2](#) skal oplysninger om udstationeringen sendes senest otte uger efter anmodning fra Færdselsstyrelsen. Bestemmelserne blev indsat ved [lov nr. 159 af 31. januar 2022](#) som gennemførelse af direktiv (EU) 2020/1057, og der blev samtidig indsat en særlig skærpselsregel i [§ 17, stk. 6](#): det betragtes som skærpende, hvis overtrædelsen af anmeldelsespligten er begået forsætligt eller ved grov

uagtsomhed, hvis der er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel, eller hvis overtrædelsen i øvrigt er af grovere karakter.

EU-Domstolen har i [C-815/18](#) fastslået, at chauffører, der udfører cabotagekørsel under en charteraftale mellem virksomheder i forskellige medlemsstater, i princippet skal anses for udstationerede, og at cabotagekørselens varighed er uden betydning for den vurdering.

Dokumentation for overenskomstmæssige vilkår. Efter [§§ 39-40 i bekendtgørelse om godskørsel](#) skal tilladelsesindehavere og godkendte chaufførvirksomheder efter anmodning indsende dokumentation for overholdelsen af godskørselslovens krav til løn- og arbejdsvilkår, og Færdselsstyrelsen kan videresende dokumentationen til overenskomstparterne ved høring, hvorved [straffelovens §§ 152-152 e](#) om tavshedspligt finder tilsvarende anvendelse. Forarbejderne til 2013-reformen fastholder, at bøden for manglende overenskomstmæssig løn skal afspejle det unddragne beløb, dog mindst 35.000 kr., fordi bøden for at have præventiv effekt skal svare til det, virksomheden har »sparet«.

Den EU-retlige ramme blev prøvet i [C-541/20](#), hvor EU-Domstolens Store Afdeling annullerede kravet om, at køretøjer i international transport skal vende tilbage til etableringsmedlemsstaten hver ottende uge, men opretholdt de øvrige dele af mobilitetspakke I – herunder cabotage-karensperioden, reglerne om førernes tilbagevenden, forbuddet mod ugentligt hvil i køretøjet og udstationeringsreglerne.

LOV

[Godskørselsloven § 6a, stk. 1-8](#)[Godskørselsloven § 6d, stk. 1, 2](#)[Godskørselsloven § 17, stk. 6](#)

PRAKSIS	EU-Domstolen · Dommen om mobilitetspakke I: Delvis annullation af reglerne for vejtransport på grund af manglende konsekvensanalyse	04.10.2024
	EU-Domstolen · Præcisering af udstationeringsregler for chauffører ved cabotagekørsel: Berigtigelse af dommen i sag C-815/18	02.02.2021

§ 12 Håndhævelsen: kontrol, tilbageholdelse af køretøjer og informationsudveksling

Håndhævelsen af godskørselsreglerne hviler på tre samvirkende mekanismer.

Vejsidekontrol og tilbageholdelse. Politiet kan efter [færdselslovens § 120](#) tilbageholde et køretøj til sikkerhed for bødekraft. Højesteret fastslog i [Sag 224/2018](#), at betingelserne for tilbageholdelse af en bulgarsk indregistreret lastbil var opfyldt, og at det uafhængige leasingselskabs ejendomsret ikke berørte adgangen til tilbageholdelse, så længe føreren var i berettiget besiddelse af køretøjet. Afgørelsen er praktisk central over for udenlandske vognmænd, hvor bødeinddrivelse ellers kan være illusorisk. Adgangen til at tilbageholde køretøjer ved ulovlig godskørsel blev i øvrigt indsat i godskørselslovens § 16 ved [lov nr. 1136 af 21. december 1994](#), sammen med muligheden for at få tilbageholdelsen prøvet ved domstolene.

Virksomhedskontrol. Færdselsstyrelsen fører efter [§ 38 i bekendtgørelse om godskørsel](#) tilsyn med, at betingelserne for tilladelserne fortsat er opfyldt, og kan afkræve tilladelsesindehaver og transportleder enhver oplysning, der er nødvendig for at vurdere kravene i lovens §§ 3 og 4 og forordningens artikel 3 og 4. Køre- og hviletidskontrollen er tilrettelagt efter [cirkulære om kontrol af køre- og hviletidsreglerne](#), som udtrykkeligt lægger op til, at myndighederne ved konstaterede overtrædelser undersøger, om andre led i transportkæden – speditører, transportører eller underkontrahenter – er medansvarlige.

Informationsudveksling mellem politi og tilsyn. [Cirkulæreskrivelse om indberetning af visse strafbare forhold til Færdselsstyrelsen](#) fra 2024 udvidede den indberetningsordning, der oprindeligt blev etableret i 1997, efter drøftelse med bl.a. Rigspolitiet, Rigsadvokaten og de landsdækkende tungvognsenheder LEJDT og LEODT. Ordningen sikrer, at straffedomme mod vognmænd, deres chauffører og andre, der optræder i vognmandens interesse, systematisk kommer til Færdselsstyrelsens kendskab, så vandelsvurderingen efter [§ 12](#) kan foretages på et fuldstændigt grundlag. Kun forhold begået i forbindelse med udførelsen af erhvervet skal indberettes.

Samspelet mellem straf og administrativ reaktion er ikke uden spændinger. Justitsministeriet har i en beslægtet sammenhæng – gengivet i [vejledningen om transportforordningen](#) – udtalt, at administrativ tilbagekaldelse ikke bør finde sted, før den tilknyttede straffesag er afgjort, og at det ved grove overtrædelser vil være mest korrekt at lade spørgsmålet om rettighedsfrakendelse indgå i straffesagen, jf. [straffelovens § 79](#), fordi retssikkerhedsmæssige hensyn taler for, at et så alvorligt indgreb afgøres af domstolene.

LOV

[Færdselsloven § 120, stk. 1, 2](#)[Godskørselsloven § 16, stk. 2, 3](#)[Straffeloven § 79, stk. 1](#)

PRAKSIS

Højesteret · Tilbageholdelse af leaset udenlandsk lastbil til sikkerhed for bøder efter færdselsloven

08.08.2019

§ 13 Sammenfatning: hvad praksis viser

Praksis på godskørselsområdet lader sig sammenfatte i nogle få bærende linjer.

Tilladelseskrauet fortolkes objektivt og bredt. Det er vogntogets samlede tilladte totalvægt, betalingen af enhver art og godsets tilhørsforhold, der afgør, om der foreligger tilladelsespligtig godskørsel for fremmed regning. Undtagelserne i [§ 2 i bekendtgørelse om godskørsel](#) fortolkes snævert, jf. [SS-3273/2016-OLR](#), og en tilladelse udstedt til én virksomhed legitimerer aldrig en andens kørsel.

Bødeniveauet er højt og takstmæssigt, men ikke mekanisk. Udgangspunktet er 35.000 kr. pr. overtrædelse af [§ 1](#) – også ved en enkelt kørsel. Ved systematik anvender byretterne ofte absolut kumulation, mens landsret og Højesteret i stedet har foretrukket en samlet tredobling af normalbøden, jf. [SS-474/2023-OLR](#) og [SS-73/2025-HJR](#). Rimelighedskorrektionen – nedsættelse til »omkring det halve«, når den kumulerede bøde bliver uforholdsmæssig – er nu bekræftet af Højesteret og hviler på [færdselslovens § 118 a, stk. 4](#) for takografdelen og på straffelovens almindelige udmålingsregler for godskørselsdelen.

God tro er sjældent en frifindelsesgrund, men vejer i udmålingen. Hvor tiltalte har handlet mod bedre vidende efter gentagen vejledning fra politi og Færdselsstyrelse, skærpes bøden markant, jf. [SS-3609/2021-ROS](#). Omvendt førte uagtsomhed og undskyldelig uvidenhed til bøder under normalniveauet og til frifindelse for konfiskation i [SS-2674/2007-VLR](#), ligesom uklarhed i EU-retsgrundlaget nedsatte bøden væsentligt i [S-1115-17](#).

Ansaret følger den økonomiske disposition. Medvirkensansaret rammer den, der formidler og disponerer – fragtvirksomheder, speditører og transportkøbere – når de vidste eller burde vide, at kørslen ville blive udført uden tilladelse, jf. [15-876/2019](#). Bøden modificeres dog efter den medvirkendes egen vinding.

Den administrative side er bundet af proportionalitetsprincippet. Tilbagekaldelse og nægtelse af tilladelse er ikke automatiske konsekvenser af strafbare forhold. Der skal foretages en konkret vandels- og farevurdering, sagen skal oplyses efter officialprincippet, og indgrebet må ikke være mere vidtgående end formålet tilsiger

– en linje, der er markeret både af Folketingets Ombudsmand i sagen om [afslag på ansøgning om udstedelse af vognmandstilladelse](#) og af EU-Domstolen i [C-155/22](#), der omvendt kræver, at vandelsvurderingen ikke må kunne omgås ved intern ansvarsoverdragelse.

Retsstillingen er i bevægelse. Ved [lov nr. 306 af 25. marts 2025](#) er restancekravene i §§ 3 og 4 ophævet, §§ 12 og 6 a nyaffattet og terminologien tilpasset forordning 1071/2009 med virkning fra 1. april 2025. Den, der arbejder med området, bør derfor kontrollere, om den konsoliderede lovtekst er opdateret på det pågældende punkt.

Oversigten omfatter ikke det privatretlige fragtføreransvar for gods eller køre- og hviletidsreglerne som selvstændigt regelsæt; frakendelse af føreretten behandles i [frakendelse-af-foererret](#).

LOV	Færdselsloven § 118a, stk. 4	Godskørselsloven § 1, stk. 1	Godskørselsloven § 17, stk. 1
PRAKSIS	Højesteret · Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark EU-Domstolen · Overdragelse af strafansvar for køre- og hviletidsbestemmelser må ikke hindre vurdering af vejtransportvirksomheders godeandel Landsretten · Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata Landsretten · Bødenedsættelse for medvirken til ulovlig cabotagekørsel baseret på uklarhed i retsgrundlaget og reduceret antal ulovlige kørsler Landsretten · Ulovlig godskørsel uden fornøden tilladelse - Bøde for overtrædelse af godskørselslov Landsretten · Landsrettens dom i sag om godskørsel uden tilladelse – Frifindelse for konfiskation Byretten · Vognmand og selskab idømt bøder på over en million kroner for systematisk ulovlig godskørsel Byretten · Bøde til fragtvirksomhed for medvirken til ulovlig godskørsel uden tilladelse		
			26.06.2026 11.05.2023 28.04.2024 13.10.2017 09.05.2017 04.03.2008 20.01.2023 01.05.2019

REFERENCE Lovgrundlag

8 paragraffer

Færdselsloven § 118	stk. 16	Godskørselsloven § 1	stk. 1
Godskørselsloven § 3	stk. 1	Godskørselsloven § 4	stk. 2
Godskørselsloven § 12	stk. 1	Godskørselsloven § 17	stk. 1
Straffeloven § 23		Straffeloven § 75	stk. 1

MATERIALE Citerede afgørelser

21 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS		2
26.06.2026	Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark	10836-13922
08.08.2019	Tilbageholdelse af leaset udenlandsk lastbil til sikkerhed for bøder efter færdselsloven	224-2018
EU-DOMSTOLEN · EUROPÆISK DOMSTOL		7

04.10.2024	Dommen om mobilitetspakke I: Delvis annullation af reglerne for vejtransport på grund af manglende konsekvensanalyse	C-541/20
21.12.2023	Sag C-167/22: Frifindelse af Danmark i sag om 25-timers parkeringsbegrænsning for lastbiler	C-167/22
11.05.2023	Overdragelse af strafansvar for køre- og hviletidsbestemmelser må ikke hindre vurdering af vejtransportvirksomheders godeandel	C-155/22
02.03.2023	Fortolkning af godstransport og anvendelsesområdet for køre- og hviletidsregler ved privat brug af tunge køretøjer over 7,5 ton	C-666/21
08.07.2021	Retten til cabotagekørsel i tilslutning til international godstransport for egen regning	C-937/19
02.02.2021	Præcisering af udstationeringsregler for chauffører ved cabotagekørsel: Berigtigelse af dommen i sag C-815/18	C-815/18
12.04.2018	Danske restriktioner for cabotagekørsel og medlemsstaternes skønsmargen ved uklare EU-regler	C-541/16

LANDSRET TEN · ANKEINSTANS

6

11.06.2025	Frifindelse af vognmand for manglende takografdata: Specialkøretøjer til dækskift ikke omfattet af køre-hviletidsreglerne	AM2025.06.11V
28.04.2024	Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata	10056-11778
29.03.2023	Bøde til transportselskab for manglende indsendelse af originale takografdata og overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	S-2857-21
13.10.2017	Bødenedsættelse for medvirken til ulovlig cabotagekørsel baseret på uklarhed i retsgrundlaget og reduceret antal ulovlige kørsler	S-1115-17
09.05.2017	Ulovlig godskørsel uden fornøden tilladelse - Bøde for overtrædelse af godskørselslov	1014-1221
04.03.2008	Landsrettens dom i sag om godskørsel uden tilladelse – Frifindelse for konfiskation	6110-7321

BYRET TEN · FØRSTE INSTANS

5

20.01.2023	Vognmand og selskab idømt bøder på over en million kroner for systematisk ulovlig godskørsel	10043-11763
25.11.2020	Bøde for ulovlig godskørsel uden tilladelse og overskridelse af tilladt koblingsvægt	4-5077/2020
01.05.2019	Bøde til fragtvirksomhed for medvirken til ulovlig godskørsel uden tilladelse	15-876/2019
20.01.2016	Speditionsvirksomhed dømt for medvirken til ulovlig cabotagekørsel før international transport var afsluttet	4216/2015
04.12.2007	Dom for ulovlig godskørsel uden tilladelse og konfiskation af udbytte	6066-7256

SKATTERÅDET · ADMINISTRATIV MYNDIGHED

1

04.05.2026	Bindende svar: Internationale trucking-ydelser fra udenlandsk koncernselskab med EU-fællesskabstilladelse udgør ikke arbejdsudleje	25-4701845
------------	--	------------

04

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

Praksisoversigt over havne – organisering, drift, ordensreglement og ansvar

Havneloven, organisationsformer, ordensreglementer og havnemyndighedens ansvar

Version 2 · Opdateret 6. sep. 2026 · 18 afgørelser · 2002-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Danske erhvervs- og fiskerihavne reguleres af havneloven, der siden 1999 har afløst trafikhavneloven med en ramme bygget op om fem valgfrie organisationsformer, en lovfæstet modtagepligt, krav om regnskabsmæssig adskillelse og hvile-i-sig-selv-drift samt ministerielt fastsatte ordensreglementer. Praksis er spredt over mange fora: Sø- og Handelsretten afgør tvister om havneafgifter og om havnemyndighedens ansvar for vanddybde og kaj anlæg, Miljø- og Fødevareklagenævnet prøver miljøvurderingen af havneudvidelser, Konkurrencerådet og Skatterådet afgrænser havnens forretningsmuligheder og skattefritagelse, og Folketingets Ombudsmand har fastslået, at en kommunal selvstyrehavn er en selvstændig forvaltningsmyndighed. Oversigten samler disse spor og viser, at havneretten i praksis er et samspil mellem sektorlovgivning, kommunalret, konkurrence- og statsstøtteren samt almindelig erstatningsret.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Havneloven gælder fuldt ud kun for havne, der anvendes til erhvervmæssig ekspedition af gods, køretøjer, personer og landinger af fisk; for ikke-erhvervmæssige havne som lystbådehavne gælder alene §§ 3, 4 og 15.
- 02** Valget mellem de fem organisationsformer i § 6, stk. 1, træffes af den ansvarlige offentlige myndighed eller bestyrelse, og organisationsformen afgør, hvilke forretningsaktiviteter havnen må udøve.
- 03** En kommunal selvstyrehavn er ikke en del af den kommunale forvaltning, men en selvstændig forvaltningsmyndighed – kommunen er derfor "udenforstående" i offentlighedslovens forstand (FOB 2017-23).
- 04** Havnerelateret operatørvirksomhed og skibsrelaterede hjælpetjenester må kun udøves, hvis aktiviteten ikke allerede udføres af en privat aktør, og hvis annoncering med mindst 8 ugers frist ikke identificerer en privat aktør, der vil udøve den på markedsvilkår.
- 05** Aktiviteter efter §§ 9, stk. 6, og 10, stk. 4, skal udskilles i et selvstændigt skattepligtigt selskab, og hverken havnen eller kommunen må yde tilskud, lån eller garanti ud over det oprindelige kapitalindskud.

- 06** En kommunal selvstyrehavn skal overgå til at være kommunal havn, når den i fem på hinanden følgende år har haft negativt driftsresultat efter renter, men før afskrivninger.
- 07** Havneafgifter kan reguleres efter havnens forretningsbetingelser, men et konkret og forbeholdsløst tilsagn om uændrede vilkår binder havnen og afskærer ekstraordinære prisstigninger (Rønne Havn-dommen).
- 08** Bevisbyrden for misbrug af dominerende stilling ved havneafgifter er tung: prissammenligninger alene rækker ikke, når havnens geografiske og organisatoriske særforhold vanskeliggør sammenligning, og der ikke er begæret syn og skøn.
- 09** Skattefritagelsen for havne efter selskabsskattelovens § 3, stk. 1, nr. 4, forudsætter både åben adgang til leverancer, vedtægtsbestemt binding af indtægter OG likvidationsprovenu til havnens eget formål, og at indtægterne hidrører fra sædvanlig drift.
- 10** Havnemyndigheden tildeler liggeplads og kan kræve et skib forhalet for skibets regning og risiko, hvis påbud herom ikke efterkommes.
- 11** Efter standardreglementet for lystbådehavne er fartøjsejeren ansvarlig for enhver skade forvoldt ved fejl eller forsømmelse i forbindelse med anløb, ophold, brug eller afsejling, mens havnemyndigheden kun er ansvarlig for skader forårsaget ved dennes egne fejl eller forsømmelser.
- 12** Havnens pejlings- og dybdeoplysninger er ikke en garanti; skadelidte skal bevise årsagssammenhæng mellem den påståede fejl og skaden, og bevisbyrden er ofte afgørende (Hirtshals-dommen).
- 13** Oplagte, efterladte, sunkne eller strandede fartøjer og vrak kan efter frist fjernes og sælges for ejerens regning, og ejeren hæfter fortsat for havnens fulde omkostninger uanset salg eller bortskaffelse.
- 14** Udvidelse af en havn kræver som udgangspunkt transportministerens tilladelse efter § 2, stk. 1, men kan ske uden tilladelse inden for dækkende værker, medmindre udvidelsen kræver miljøvurdering.
- 15** Klage over tildeling af anløbsplads i havne med modtagepligt afgøres endeligt af det særlige nævn efter § 16 og kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.
- 16** Forordning (EU) 2017/352 kræver gennemsigtige, ikke-diskriminerende havneinfrastrukturafgifter og finansiell gennemsigtighed, men foreskriver ingen bestemt havneforvaltningsmodel.
- 17** Med virkning fra 1. januar 2026 kan transportministeren efter forhandling med forsvarsministeren og ministeren for samfundssikkerhed og beredskab fastsætte regler om disponering over konkrete havnearealer mod fuldstændig erstatning – efter omstændighederne som ekspropriation.

§ 1 Havnelovens anvendelsesområde: det todelte regelsæt i § 1

Havneloven er efter [havnelovens § 1, stk. 1](#) begrænset til »havne, der anvendes til erhvervmæssig ekspedition af gods, køretøjer, personer og landinger af fisk«. For havne, der ikke anvendes erhvervmæssigt – typisk

lystbådehavne – gælder efter § 1, stk. 2 alene tre bestemmelser: § 3 om udgiftsfordeling mellem havne ved samme fjord eller sejløb, § 4 om påbud om istandsættelse eller fjernelse af havneværker, og § 15 om ordensreglementer. Loven har altså et **todelt anvendelsesområde**, og det er afgørende for enhver havneretlig vurdering først at afklare, hvilken af de to kategorier havnen falder i.

Forarbejderne til den oprindelige lov om havne præciserer afgrænsningen nedadtil:

»Mindre havne, som altovervejende anvendes som lystbådehavne, men tillige i begrænset omfang benyttes ved landinger af fisk, samt små jollehavne for bierhvervsfiskere vil dog ikke være omfattet af loven, bortset fra bestemmelserne i §§ 3, 4 og 15, jf. § 1, stk. 2. Lovens definition af erhvervsmæssig ekspedition omfatter således ikke disse aktiviteter.«

Samme sted bemærkes udtrykkeligt, at »forsvarets havne (flådestationer) hverken er omfattet af § 1, stk. 1 eller 2«. Udvidelsen til også at omfatte fiskerihavne var et bevidst brud med trafikhavneloven af 1990, der ikke fandt anvendelse på havneanlæg, der udelukkende blev anvendt som fiskerihavne; formålet var at samle reglerne for erhvervsmæssig ekspedition i én lov i lyset af den planlagte overdragelse af statens fiskerihavne til lokalsamfundene.

Hertil kommer § 1 a, der bemyndiger transportministeren til at gennemføre internationale konventioner og EU-regler på havneområdet, herunder om naturbeskyttelse på havneområder og om vurdering af projekters indvirkning på miljøet. Bemyndigelsen er bl.a. udmøntet i [VVM-bekendtgørelsen for havne](#) og i [miljøskadebekendtgørelsen for havne](#), hvorefter Trafikstyrelsen kan træffe afgørelse om, hvorvidt aktiviteter vedrørende anlæg og udvidelse af havne har forårsaget en miljøskade eller en overhængende fare herfor.

LOV

[Havneloven § 1, stk. 1-2](#)[Havneloven § 1a](#)

§ 2 Anlæg og udvidelse af havn: tilladelse efter § 2, påbud efter § 4 og miljøvurderingen

Anlæg af ny havn og udvidelse af en bestående havn kræver efter [havnelovens § 2, stk. 1](#) tilladelse fra transportministeren. Der gælder dog en praktisk vigtig undtagelse i [§ 2, stk. 2](#): udvidelse ved etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning på søterritoriet **inden for havnens dækkende værker** kan udføres uden tilladelse, medmindre udvidelsen kræver en vurdering af de miljømæssige konsekvenser. I forbindelse med tilladelsen kan der efter [§ 2, stk. 3](#) stilles vilkår, herunder om sikkerhedsstillelse for udgifter til fjernelse af havnen eller dele af dens værker – et vilkår, der spiller sammen med ministerens påbudskompetence efter [§ 4](#) om forsvarlig istandsættelse eller om fjernelse af en havn, der ikke længere anvendes.

Forarbejderne til den oprindelige lov forklarer, at reglerne om det fysiske anlæg blev videreført uændret, mens den trafikpolitisk motiverede »særlig grund«-betingelse blev afskaffet efter en kortere overgangsperiode:

»Imidlertid kræves der i forslaget efter en kortere overgangsperiode ikke længere en - trafikpolitisk motiveret - særlig grund for anlæg af ny havn, fordi der ønskes givet adgang til fri etablering af havne i Danmark for hermed at sikre en dynamisk udvikling i havnestrukturen i takt med ændrede behov over tiden.«

I praksis er det miljøvurderingsspolet, der bærer det tunge prøvelsesarbejde. Miljø- og Fødevareklagenævnet stadfæstede i [22/01327](#) Esbjerg Kommunes § 25-tilladelse til udvidelse af Esbjerg Havn med etape 5 – ca. 76 hektar af Vadehavet, hvoraf 59 hektar blev nye havnearealer, primært til oplag og udskibning af projektgods til

havvindmølleparker. Nævnet fandt ikke grundlag for at tilsidesætte kommunens vurdering af påvirkningen af Natura 2000-område nr. 89 (Vadehavet) eller af bilag IV-arter, og afviste påstanden om ulovlig projektopdeling, fordi etape 5 kunne realiseres selvstændigt. Afgørelsen illustrerer samtidig den **delte myndighedskompetence**: klagepunkter om anlægsfasen, opfyldning på søterritoriet og ændret sedimentation lå uden for nævnets kompetence, fordi Trafikstyrelsen er myndighed for de vandbaserede dele.

Tilsvarende afviste nævnet i [22/03116](#) en klage over Vordingborg Kommunes miljøgodkendelse til nyttiggørelse af affald i forbindelse med udvidelsen af Vordingborg Havn (etape 4), herunder om det rette listepunkt var nyttiggørelse eller deponering.

Omvendt viser [20/00691](#), at screeningsafgørelser om opfyldning på søterritoriet kan falde. Nævnet ophævede Kystdirektoratets afgørelse om ikke-miljøvurderingspligt for en forbindelsesgang ved Kanal Syd og opfyldning ved den Sydlige Dokø i København, fordi myndigheden ikke havde forholdt sig til projektets **kumulative påvirkninger** sammen med andre anlæg i området – herunder en vedtaget lokalplan for Papirøen. Nævnet understregede, at en screening skal vurdere kumulative påvirkninger »i et relevant omfang for at vurdere anlæggets miljømæssige påvirkning som en helhedsbetragtning i forhold til områdets miljømæssige bæreevne«.

Afgrænsningen mod de generelle miljøvurderingsregler er behandlet i [vvm-vurdering](#) og [miljøgodkendelse](#), og naturbeskyttelsen på søterritoriet i [naturbeskyttelse](#).

LOV	Havneloven § 2, stk. 1-3	Havneloven § 3	Havneloven § 4
PRAKSIS	Miljø- og Fødevarerklagenævnet · Ikke medhold i klage over miljøgodkendelse til udvidelse af havn i Vordingborg Kommune 17.12.2024 Miljø- og Fødevarerklagenævnet · Miljø- og Fødevarerklagenævnets afgørelse om udvidelse af Esbjerg Havn med etape 5 14.07.2023 Miljø- og Fødevarerklagenævnet · Ophævelse af Kystdirektoratets afgørelse om ikke miljøvurderingspligt for etablering af forbindelsesgang ved Kanal Syd og opfyldning ved Sydlige Dokø 26.06.2020		

§ 3 De fem organisationsformer i § 6 og kompetencen til at vælge

[Havnelovens § 6, stk. 1](#) opregner udtømmende fem organisationsformer: statshavn, kommunal havn, kommunal selvstyrehavn, helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab og privatretligt organiseret havn. De originale forarbejder til bestemmelsen fastslår, hvem der vælger:

»Det er den for havnen ansvarlige offentlige myndighed eller bestyrelse, der har kompetence til at vælge blandt de i stk. 1 nævnte organisationsformer.«

Forarbejderne forudsatte, at der blev taget stilling fra lovens ikrafttræden, og at en kommunalt styret trafikhavn, hvis kommunalbestyrelsen ikke traf beslutning om andet, automatisk blev omfattet af reglerne om **kommunal selvstyrehavn**. De almindelige bemærkninger begrundede valgfriheden med et ønske om størst muligt råderum:

»Havne, der er i konkurrence om gods, skal som noget nyt have mulighed for et større forretningsmæssigt islæt i ledelsen (bestyrelsen) end i dag, hvis det skønnes at være en fordel for havnen. Som noget nyt foreslås endvidere mulighed for at vælge en aktieselskabsform, der kan være velegnet til fuld forretningsorientering af en havn.«

Organisationsformen er ikke neutral. Den bestemmer havnens driftsområde: statshavnen styres efter [§ 7](#) af transportministeren, som også fastsætter taksterne, og som kan beslutte at overdrage havnen til en kommune eller omdanne den til aktieselskab. Den kommunale havn styres efter [§ 8](#) direkte af kommunalbestyrelsen. Den

kommunale selvstyrehavne er efter [§ 9, stk. 1](#) »en selvstændig virksomhed, som styres af kommunalbestyrelsen i den kommune, hvor havnen ligger«, med en havnebestyrelse valgt af kommunalbestyrelsen på det konstituerende møde. Den kommunalt ejede aktieselskabshavn er efter [§ 10, stk. 1](#) en erhvervsdrivende virksomhed, og en helt kommunalt ejet aktieselskabshavn sidestilles med statslige aktieselskaber i selskabsloven og årsregnskabsloven. Endelig er den privatretligt organiserede havn efter [§ 11](#) »en erhvervsdrivende virksomhed, som ikke i denne lov er begrænset i sin adgang til at drive virksomhed«.

[§ 6, stk. 2](#) – indsat ved ændringsloven om udvidelse af forretningsmuligheder i 2012 – pålægger havnen at prioritere havnearealer til erhvervsmæssige aktiviteter, der understøtter søtransport, eller til aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed. Kan arealerne ikke udlejes hertil, må havnen udleje til andre formål. Forarbejderne til bestemmelsen advarer udtrykkeligt om de skattemæssige følger:

»En sådan udlejningsaktivitet kan medføre, at lejeindtægterne herfra ikke er omfattet af den generelle skattefritagelse for havneaktiviteter.«

Endelig kan to eller flere kommunalbestyrelser efter [§ 6, stk. 3](#) drive én eller flere kommunale havne eller selvstyrehavne som et **kommunalt fællesskab**, jf. [kommunestyrelseslovens § 60](#). Ved ændringsloven om ophævelse af godkendelseskravet for små kommunale fællesskaber blev bestemmelsen tilpasset til den nye [§ 60 a](#), der undtager fællesskaber, som opfylder revisorlovens kriterier for små virksomheder, fra Ankestyrelsens godkendelse. Forarbejderne understreger, at transportministerens godkendelseskompetence blev bevaret:

»Det nye § 6, stk. 3, 3. pkt., i havneloven sikrer, at transport-, bygnings- og boligministeren, selv om nogle aftaler om kommunale fællesskaber efter den foreslåede § 60 a i lov om kommunernes styrelse ikke skal godkendes af den kommunale tilsynsmyndighed, fortsat har kompetence til at tage stilling til alle aftaler om kommunale fællesskaber om drift af havne.«

Drives havnen som kommunalt fællesskab, varetager fællesskabets bestyrelse efter [§ 6, stk. 4](#), de opgaver, der ellers påhviler kommunalbestyrelsen efter [§§ 8 og 9](#).

LOV

[Havneloven § 6, stk. 1-4](#)[Havneloven § 7](#)[Havneloven § 8](#)[Havneloven § 9, stk. 1](#)[Havneloven § 10, stk. 1](#)[Havneloven § 11](#)[Kommunestyrelsesloven § 60a](#)

Den kommunale selvstyrehavn som selvstændig § 4 forvaltningsmyndighed

Selvstyrehavnens retlige status er et af de mest afklarede – og mest praktisk betydningsfulde – punkter i havneretten. Folketingets Ombudsmand tog i [FOB 2017-23 om videregivelse af dokument fra kommunal selvstyrehavn til kommunen](#) stilling til, om Vejle Havn kunne undtage en intern rapport om muligt misbrug af havnens aktiver fra aktindsigt efter offentlighedslovens [§ 23, stk. 1, nr. 1](#), når rapporten var videregivet til Koncern HR og Løn i Vejle Kommune. Ombudsmanden udtalte:

»En kommunal selvstyrehavn kan ikke anses for en del af den kommunale forvaltning, men er derimod en selvstændig myndighed. Vejle Kommune måtte dermed i forhold til Vejle Havn anses for »udenforstående« i § 23, stk. 1, nr. 1's forstand.«

Ombudsmanden lagde bl.a. vægt på, at kommunale selvstyrehavne **har hjemmel i havneloven og ikke i kommunestyrelsesloven**, og at selvstyrehavne inden for de overordnede økonomiske rammer, som kommunalbestyrelserne fastlægger, kan råde selvstændigt over deres midler. Ombudsmanden henstillede, at havnen genoptog sagerne; Vejle Havn revurderede og udleverede rapporten. Der blev samtidig givet en praktisk anvisning: der ville efter ombudsmandens umiddelbare opfattelse ikke være tale om videregivelse til en anden forvaltningsmyndighed, hvis selvstyrehavnen ansætter medarbejdere, som i øvrigt er ansat i kommunen, til at bistå ved havnens sager – forudsat at havnens sager er klart og effektivt afgrænset fra kommunens.

Statusspørgsmålet har også givet anledning til usikkerhed om **tilsyns- og klagekompetencen**. I ombudsmandens sag om [oplysninger om vederlag til rekrutteringsfirma](#) indgik netop spørgsmålet om, hvorvidt offentlighedsloven gjaldt for en selvstyrehavn, og om det kommunale tilsyn var kompetent. Statsforvaltningen fastholdt over for ombudsmanden:

»Ud fra en samlet vurdering af lovgivning, litteratur og praksis på området er det Statsforvaltningens opfattelse, at der ikke er tilstrækkeligt grundlag for at antage, at det kommunale tilsyns kompetence omfatter dispositioner truffet af kommunale selvstyrehavne, herunder dispositioner i medfør af offentlighedsloven.«

Ombudsmanden bad herefter Social- og Indenrigsministeriet forholde sig principielt til selvstyrehavnenes retlige status i relation til tilsynskompetencen, og lagde i øvrigt vægt på de principielle overvejelser om fortolkningen af [havnelovens § 17, stk. 1](#) om klageadgang. Efter denne bestemmelse kan klage over forvaltningen af en havn efter lovens bestemmelser indbringes for transportministeren inden 4 uger fra afgørelsens meddelelse.

Den forvaltningsretlige dimension af havnemyndighedens afgørelser er behandlet bredere i [ombudsmandens udtalelser](#).

LOV

[Havneloven § 9](#)[Havneloven § 17, stk. 1](#)

Forretningsaktiviteter, annonceringskravet og udskilning i § 5 selvstændigt selskab

Havnelovens økonomiske rammebestemmelser er bygget op i tre lag. [§ 6 a](#) fastsætter, hvad **enhver havn uanset organisationsform** må: forestå drift og anlæg af havneinfrastruktur, herunder dækkende værker, kajer og havnebassiner; udleje arealer og eksisterende bygninger til private virksomheder på markedsvilkår; og indgå samarbejde med andre havne om drift og udvikling samt om indkøb. Havnen kan erhverve arealer i begrænset afstand fra sine eksisterende arealer, hvis disse ikke er tilstrækkelige – men udøvelse af aktiviteter og erhvervelse af arealer på sådanne arealer **skal udskilles i et selvstændigt skattepligtigt selskab med begrænset ansvar**, der drives på markedsvilkår efter selskabslovens regler.

For den kommunale selvstyrehavn opregner [§ 9, stk. 6](#) fem aktivitetstyper: havnerelateret operatørvirksomhed, skibsrelaterede hjælpetjenester, udnyttelse af overskydende kapacitet i havnens materiel, ejerskab og drift af bygninger og anlæg, der servicerer havnens brugere, samt ejerskab og drift af bølge- og vindenergianlæg med salg af overskudsproduktion. For aktieselskabshavnen findes en parallel opregning i [§ 10, stk. 4](#), suppleret med en opsamlingsbestemmelse om aktiviteter, »der understøtter brugen af havnen og søtransport«.

Begge steder er udøvelsen betinget af to kumulative krav, jf. [§ 9, stk. 7](#) og [§ 10, stk. 5](#):

- aktiviteten må **ikke allerede udøves af en privat aktør** i den pågældende havn, og
- der må efter **annoncering** ikke kunne identificeres en privat aktør, der på egen hånd vil udøve aktiviteten på markedsvilkår – dog kun hvis aktiviteten har en forventet årlig omsætning på 500.000 kr. eller derover.

Annonceringen skal indeholde beskrivelse af aktiviteten, kontaktoplysninger samt frist og adresse for skriftligt tilsagn, og der skal gives private aktører en frist på **mindst 8 uger**. Udøver havnen selv aktiviteten efter annonceringen, skal annonceringen **gentages hvert femte år**, og giver en privat aktør ved genannonceringen tilsagn om at ville udøve aktiviteten på markedsvilkår, skal havnen indstille aktiviteten. Er der ingen private aktører, der vil udøve aktiviteten alene, men flere, der vil gøre det sammen med havnen, kan havnen ikke udøve den alene, men må opstille kriterier for udvælgelsen af samarbejdspartner.

Udskilningskravet i § 9, stk. 10 er skarpt: aktiviteterne skal ligge i et selvstændigt skattepligtigt selskab, havnen må ud over det oprindelige kapitalindskud **ikke yde tilskud, lån eller garanti eller på anden vis hæfte for selskabets gæld**, og kommunen må ikke yde nogen form for økonomisk støtte. Har selskabet i fem på hinanden følgende år haft negativt driftsresultat efter renter, men før afskrivninger, skal det opløses, og havnen kan kun udøve samme aktivitet i et nyt selskab, hvis særlige forhold taler herfor.

Hertil kommer selve driftsprincippet: efter § 9, stk. 11 drives havnen »således, at dens indtægter mindst dækker udgifterne« – **hville-i-sig-selv-princippet** – og efter § 9, stk. 12-13 skal havnens daglige administration og midler holdes adskilt fra kommunens, med resultatopgørelse og balance efter årsregnskabslovens regler. Sanktionen for vedvarende underskud er organisatorisk: efter § 9, stk. 15 skal en kommunal selvstyrehavn overgå til at være kommunal havn, når den i fem på hinanden følgende år har haft negativt driftsresultat efter renter, men før afskrivninger, medmindre kommunalbestyrelsen med ministerens godkendelse i særlige tilfælde tilfører ny kapital.

De oprindelige forarbejder viser, at operatørspørgsmålet var kernen i lovgivningsarbejdet. Ministeriet lagde intentionen fra havneudvalgets betænkning til grund, men valgte en anden teknik:

»Betænkningen foreslår, at de foreslåede kommunale selvstyrehavne som udgangspunkt ikke må udføre operatøropgaver som f.eks. stevedoring. (...) Ministeriet lægger intentionen i betænkningen til grund, men foreslår, at der i stedet gives ministeriet hjemmel til i særlige tilfælde at give tilladelse til, at havnen udfører havnerelateret operatørvirksomhed, idet ministeriet i forbindelse hermed vil kræve fornøden dokumentation for, at havnen har udtømt alle muligheder for at få en privat stevedore til at udføre godshåndteringen.«

Forarbejderne gengiver desuden Konkurrencestyrelsens udtalelse under udvalgsarbejdet om, at forbuddet mod krydssubsidiering følger af den generelle konkurrencelov: »Det er således forbudt for såvel private havne som offentligt styrede havne at flytte midler fra monopolaktiviteter til konkurrenceudsatte aktiviteter.«

LOV

Havneloven § 6a

Havneloven § 9, stk. 6-15

Havneloven § 10, stk. 4-8

§ 6 Havneafgifter, prisfastsættelse og misbrug af dominerende stilling

Ved havneloven af 1999 blev transportministerens hjemmel til at fastsætte maksimums- og minimumstakster i trafikhavnelovens § 4 ophævet. De almindelige bemærkninger er utvetydige om, hvad der trådte i stedet:

»Denne bestemmelse ophæves ligeledes, således at forholdet for fremtiden vil være reguleret af de almindelige konkurrenceregler.«

Den centrale danske afgørelse er SØ- og Handelsrettens dom i [BS-35839/2018-SHR](#) mellem Rønne Havn A/S og Danske Færger A/S. Havnen indførte pr. 1. januar 2018 en minimumsafgift pr. anløb, der reducerede rederiets rabat fra ca. 94 % til ca. 77 % – for færgeren »Leonora Christina« en stigning fra ca. 2,2 mio. kr. til 8,9 mio. kr. årligt – og opkrævede fra 1. maj 2018 standardtaksterne, hvilket for de mest benyttede færger indebar prisstigninger på over 1.000 %. Havnen krævede i alt 34.043.608,90 kr.

Retten frifandt rederiet på **kontraktretligt** grundlag. Afgørende var havnens skriftlige bekræftelse i februar 2015 af, at de eksisterende aftalevilkår kunne fortsætte uændret i en forlængelsesperiode, afgivet uden forbehold og med kendskab til, at rederiet skulle bruge svaret over for Transportministeriet:

»Rønne Havn burde derfor ved brevet af 9. februar 2015 eksplicit have fremhævet, hvis prisvilkårene i forlængelsesperioden ville kunne ændre sig så markant, således som det senere skete, idet de pålagte betydelige prisstigninger efter rettens opfattelse må karakteriseres som et ekstraordinært forhold i forhold til de dagældende aftalevilkår.«

Den generelle reguleringsret i forretningsbetingelserne kunne ikke ændre dette, når der forelå et konkret tilsagn, og varslingen af den nye takststruktur kom først i januar 2016 – efter at rederiet i april 2015 havde bundet sig over for staten.

Derimod blev havnen **frifundet for påstanden om misbrug** af dominerende stilling efter [konkurrencelovens § 11](#) og [artikel 102 TEUF](#), selv om havnen ubestridt var dominerende, og selv om omsætningen mere end fordobledes fra 56,8 mio. kr. i 2017 til 116,2 mio. kr. i 2018. Retten pegede på bevisgrundlaget:

»Retten har ikke været i besiddelse af dette materiale ved sagens afgørelse, ligesom der ikke under sagen af Danske Færger er blevet begæret syn og skøn bl.a. til belysning af omkostningsfordelingen vedrørende benyttelsen af Rønne Havn mv.«

Dommen viser dermed et gennemgående mønster: **det kontraktretlige spor er langt lettere at føre igennem end misbrugsspoet**, når havnens geografiske og organisatoriske særforhold vanskeliggør sammenligning med andre havne.

Konkurrencerådet har tidligere behandlet det strukturelle sidestykke. I udtalelsen om [Københavns Frihavn \(3/1102-0400-0079/ISA/HLA\)](#) anbefalede rådet transport- og energiministeren samt økonomi- og erhvervsministeren at ophæve frihavnslovens § 3 om koncessionshaverens **eneret til havnetjenesteydelser** og § 7 om skattefrihed for ejendomme på frihavnsområdet. Rådet fandt, at begge bestemmelser var en direkte følge af offentlig regulering og dermed undtaget fra konkurrencelovens §§ 6 og 11, men at de havde skadelige virkninger for konkurrencen.

At takstregulering på transportinfrastruktur kan gribes an også uden forudgående konkurrenceanalyse, fremgår af Højesterets dom i [BS-16129/2023-HJR](#), hvor Jernbanenævnet blev anset for kompetent til at påbyde nedsættelse af takster på kombiterminaler alene ud fra takstprincippet om faktiske omkostninger med tillæg af rimelig fortjeneste. Dommen angår jernbaneområdet, men illustrerer den regulatoriske logik, som forordning (EU) 2017/352 nu bringer ind på havneområdet.

PRAKSIS	Højesteret · Højesteret fastslår Jernbanenævnets kompetence til at nedsætte takster på kombiterminaler uden forudgående konkurrenceanalyse	17.01.2024
	Sø- og Handelsretten · Dom om havneafgifter i Rønne Havn og påstået misbrug af dominerende stilling	07.05.2021
	Konkurrencerådet · Konkurrencerådet anbefaler ophævelse af eneret og skattefrihed i Københavns Frihavn – udtalelse efter konkurrencelovens § 2, stk. 5	22.06.2005

§ 7 EU-rammen: forordning 2017/352 om havnetjenester og finansiell gennemsigthed

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352 fastsætter efter [artikel 1](#) dels rammer for levering af havnetjenester, dels fælles bestemmelser om finansiell gennemsigthed og om havnetjenestegebyrer og havneinfrastrukturafgifter.

Forordningen sonderer i [artikel 2](#) mellem to afgiftstyper, der ofte forveksles i danske havnetvister:

Begreb	Definition i forordningen
Havneinfrastrukturafgift	Afgift til direkte eller indirekte fordel for havnemyndigheden eller den kompetente myndighed for brug af infrastruktur, faciliteter og tjenesteydelser, herunder vandvejen til havnen, samt adgang til ekspedition af passagerer og gods – men med undtagelse af afgifter for forpagtet jord og afgifter med tilsvarende virkning
Havnetjenestegebyr	Gebyr til fordel for en leverandør af havnetjenester, betalt af brugerne af den pågældende tjeneste

Efter [artikel 13](#) skal medlemsstaterne sikre, at der opkræves en havneinfrastrukturafgift, og strukturen og niveauet fastsættes »i henhold til havnens egen forretningsstrategi og investeringsplaner og under overholdelse af konkurrencereglerne«. Havnemyndigheden skal sikre, at brugerne underrettes om afgifternes art og størrelse, og om **ændringer mindst to måneder før ikrafttræden** – dog uden pligt til at oplyse om differentieringer, der er resultat af individuelle forhandlinger. Indgår infrastrukturafgiften i andre betalinger, skal beløbet fortsat let kunne identificeres af brugeren. Ved formel klage skal havnemyndigheden efter anmodning stille oplysningerne og alle relevante oplysninger om afgiftsstrukturens grundlag til rådighed for den relevante myndighed, som efter anmodning videregiver dem til Kommissionen.

Forordningen er neutral over for organisationsformen – hvilket harmonerer med havnelovens § 6-model. Betragtning 10 udtaler:

»Denne forordning indfører ikke en bestemt model for forvaltning af søhavne og berører på ingen måde medlemsstaternes kompetence til i overensstemmelse med EU-retten at levere ikkeøkonomiske tjenesteydelser af almen interesse. Der er mulighed for forskellige havneforvaltningsmodeller, forudsat at rammerne for levering af havnetjenester og de fælles bestemmelser om finansiell gennemsigthed, der er fastsat i denne forordning, overholdes.«

Gennemsigthedskravet er udtrykkeligt koblet til **statsstøttekontrollen**. Efter betragtning 6 vil »gennemsigtige finansielle forbindelser give mulighed for en retfærdig og effektiv kontrol af statsstøtte og derved forebygge markedsforvridninger«, og betragtning 45 forudsætter, at Kommissionen fastsætter, hvilke offentlige investeringer i havneinfrastruktur der falder ind under den generelle gruppefritagelsesforordning, og hvilken infrastruktur der ikke udgør statsstøtte – »under hensyntagen til den ikkeøkonomiske karakter af visse

typer infrastruktur, herunder adgangs- og forsvarsinfrastruktur, forudsat at alle potentielle brugere har adgang til dem på lige og ikkediskriminerende vilkår».

Den statsstøtteretlige side af offentlige midler til havne er behandlet nærmere i [statsstoette.eu](#).

En kommunal havns udlejning til under markedsleje kan udgøre ulovlig støtte efter national ret. Konkurrencerådet fastslog i [4/0120-0100-0538](#), at Tårnby Kommune havde ydet ulovlig offentlig støtte til et yachtværft ved Kastrup Lystbådehavn ved at udleje en ejendom under markedslejen. Støtten blev opgjort til 714.333 kr. for perioden 2004-2010, men rådet påbød under hensyn til usikkerhed ved markedslejefastsættelsen, støttemodtagerens gode tro og proportionalitetsprincippet alene tilbagebetaling af 80.000 kr. samt fremadrettet opkrævning af markedsleje. Afgørelsen blev efterfølgende hjemvist af Konkurrenceankenævnet, der fandt, at rådet havde »ladet det samme forhold tælle dobbelt«. Sagen understreger, at havnens udlejning efter havnelovens § 6 a, nr. 2, netop skal ske **på markedsvilkår**.

LOV

[Havneloven § 6a](#)

PRAKSIS

Konkurrencerådet · Tårnby Kommunes ulovlige offentlige støtte ved udlejning af Kastrup Strandpark 9 til under markedslejen – Konkurrencerådets afgørelse af 23. juni 2010 23.06.2010

§ 8 Skattefritagelsen for havne efter selskabsskattelovens § 3, stk. 1, nr. 4

Havnelovens organisationsvalg har en direkte skattemæssig konsekvens. [Selskabsskattelovens § 3, stk. 1, nr. 4](#) fritager havne, herunder lufthavne, der er åbne for offentlig trafik, for skattepligt – uanset organisationsform. Skatterådet opsummerede i [SKM2026.424.SR](#) de tre kumulative betingelser:

1. adgangen til leverancer skal stå åben for alle,
2. det skal **vedtægtsmæssigt** være bestemt, at indtægterne – bortset fra normal forrentning af en eventuel indskudskapital – udelukkende kan anvendes til virksomhedens formål, både løbende og ved opløsning, og
3. indtægterne skal hidrøre fra sædvanlig drift inden for det pågældende formål.

I sagen var det netop **vedtægtskravet**, der slog fejl: de gældende vedtægter tillod anvendelse af overskud til kulturelle og erhvervsmæssige aktiviteter og bestemte, at likvidationsprovenu skulle anvendes til erhvervsudviklingen i regionen generelt – ikke til selskabets eget formål. Først efter en vedtægtsændring, der bandt både løbende anvendelse og likvidationsprovenu til selskabets eget formål, kunne skattefrihed opnås. Skatterådet fastslog samtidig, at den ubetingede kommunale fritagelse i [§ 3, stk. 1, nr. 2](#) **aldrig** omfatter virksomheder etableret som aktieselskaber, uanset ejerkreds, og at overgangen fra skattepligt til skattefrihed udløser ophørsbeskatning efter [§ 5, stk. 4, jf. stk. 1](#).

Den omvendte vej – fra skattefrihed til skattepligt – er behandlet i [SKM2021.585.SR](#), hvor et havneselskab ikke kunne lade overgangen ske med tilbagevirkende kraft til 1. januar, men fik bekræftet fri råderet over den opsparede egenkapital efter overgangen og adgang til at anvende bogført værdi som indgangsværdi for særlige havneaktiver.

Afgrænsningen af »sædvanlig drift« er udviklet i en righoldig administrativ praksis, som Skatterådet henviser til:

- Landsskatteretten fastslog i [SKM2007.666.LSR](#), at et selskab, der drev havnevirksomhed, men tillige ansås for at have udøvet **ikke havnerelaterede aktiviteter**, ikke var omfattet af skattefriheden.

- Vestre Landsret fandt i **SKM2009.468.VLR**, at en havn kunne udleje visse bygninger og arealer uden at fortabe skattefritagelsen; Skatteministeriets kommentar hertil findes i **SKM2009.756.DEP**.
- Skatterådet bekræftede i **SKM2007.182.SR**, at en teleudbyder mod vederlag kunne opstille **sendemaster** på et havneselskabs bygninger uden tab af skattefritagelsen, og i **SKM2016.258.SR**, at en havns udlejning til et **kraftvarmeværk** måtte anses for havneaktivitet, fordi aktiviteten forudsatte havnenær beliggenhed.
- I **SKM2014.498.SR** blev skattefriheden opretholdt ved opsætning af et lille solcelleanlæg på havnens toiletbygning til eget brug.
- En **lystbådehavn** blev i **SKM2007.453.LSR** anset for omfattet af undtagelsen i § 3, stk. 1, nr. 4.

Den bagatelgrænse for ikke-relateret aktivitet, som praksis har udviklet, genfindes uden for havneområdet – fx i **SKM2019.510.SR**, hvor Skatterådet med udtrykkelig henvisning til praksis for havne accepterede et fjernvarmeværks udlejning af ubenyttede administrations- og driftsbygninger til ikke-relaterede formål.

Forarbejderne til havnelovens § 6, stk. 2, kobler eksplicit arealanvendelsen til skattestatus: arealer, der udlejes til andre formål end havnerelaterede, vil »som udgangspunkt ikke være undtaget for ejendomsvurdering«, fordi undtagelsen kun gælder havnearealer til benyttelse af almenheden og arealer og bygninger, der tjener eller er bestemt til at tjene trafikens formål. Og allerede de oprindelige forarbejder advarede: »Efter de skatteretlige regler betyder udøvelsen af andre aktiviteter end sådanne, som kan henføres til havnedrift i snæver forstand, at der ikke kan opnås skattefrihed for nogen del af havnens aktiviteter.«

LOV	Havneloven § 6, stk. 2	Selskabsskatteloven § 3, stk. 1	Selskabsskatteloven § 5, stk. 4
PRAKSIS	Skatterådet · Kommunalt selskab ikke skattefritaget i nuværende form – opnår skattefrihed efter omdannelse til aktieselskab og vedtægtsændring 26.08.2026 Skatterådet · Havneselskabs overgang til skattepligt og brug af opsparet egenkapital 09.11.2021 Skatterådet · Fjernvarmeværks udlejning af lokaler og deling af målerdata 15.10.2019		

§ 9 Modtagepligten i § 5 og det særlige anløbspladsnævn i § 16

Efter [havnelovens § 5](#) har havne »modtagepligt for skibe, i det omfang pladsforholdene og sikringshensyn tillader det«, medmindre andet er bestemt af transportministeren i tilladelser meddelt efter tidligere lovgivning. Modtagepligten var ikke reguleret i trafikhavneloven, men blev kodificeret ved havneloven af 1999. De almindelige bemærkninger forklarer hvorfor:

»Modtagepligten for havne, som baserer sig på fast praksis, har ikke tidligere været reguleret i trafikhavneloven, men udgør en for brugerne af havnene så væsentlig del af retsgrundlaget, at det nu foreslås reguleret direkte i loven.«

Modtagepligten var samtidig **modstykket til liberaliseringen af de private havnes anvendelsesområde**: trafikhavnelovens begrænsning af private havnes virksomhed blev ophævet, og »der gives således samme adgang for disse havne til at håndtere almindelig godsomsætning mod, at de får pligt til at modtage skibe i det omfang, pladsforholdene tillader det«.

Twister om, hvordan modtagepligten udmøntes i praksis, afgøres i et særligt organ. Efter [§ 16, stk. 1](#) indgives klage over tildeling af anløbsplads i havne, som har modtagepligt, til et af transportministeren nedsat nævn, og »nævnets afgørelse kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed«. Nævnet består efter [§ 16, stk. 2](#) af fem medlemmer beskikket af ministeren: en formand med juridisk kandidateksamen samt fire medlemmer,

der repræsenterer henholdsvis **havneteknisk, søfartsmæssig, rederimæssig og fiskerimæssig ekspertise**, med suppleanter for alle. Ministeren fastsætter nævnets forretningsorden.

Nævnet er ikke nyt. Forarbejderne oplyser, at et nævn med tilsvarende funktion havde virket siden 1. juli 1997 i medfør af lov om ændring af lov om trafikhavne m.v., og at det blev foreslået videreført. Sammensætningen blev dog udvidet:

»Da lovens anvendelsesområde er udvidet til også at omfatte havne, der anvendes til landinger af fisk, er det fundet naturligt at udvide nævnet med et medlem med fiskerimæssig ekspertise«

Nævnets kompetence er snæver – den angår **tildelingen af anløbsplads**, ikke havnens forvaltning i øvrigt. Klager over forvaltningen af en havn efter lovens bestemmelser hører under transportministeren efter § 17 med en klagefrist på 4 uger.

LOV

Havneloven § 5

Havneloven § 16, stk. 1-3

Havneloven § 17

§ 10 Ordensreglementet efter § 15 og de to standardreglementer

Havnelovens § 15 hviler på en tredelt konstruktion: ministeren kan efter stk. 1 fastsætte **generelle** regler om overholdelse af orden i danske havne, efter stk. 2 fastsætte et **individuel** ordensreglement for den enkelte havn efter indstilling fra havnen, og havnen skal efter stk. 3 ved opslag på havneområdet oplyse om reglementet, herunder hvor det kan ses i sin helhed. Efter stk. 4 forbliver ældre reglementer i kraft, indtil de afløses.

Forarbejderne beskriver det praktiske samspil mellem den individuelle og den generelle del:

»En havns ordensreglement består af en individuel del, hvori vedkommende havns område (land- og søområde) kort beskrives. Heri er der fastsat regler for sejlads dels med henvisning til de af Søfartsstyrelsen fastsatte regler for sejlads m.m. i visse farvande, dels til særlige for vedkommende havn fastsatte bestemmelser, som fraviger de almindelige søvejsregler.«

I dag findes to standardreglementer med hver sit anvendelsesområde:

- **Bekendtgørelse om standardreglement for overholdelse af orden i danske erhvervshavne** – gælder efter § 1 for havne omfattet af havnelovens § 1, stk. 1, inden for det område, der er fastsat i havnens individuelle ordensreglement efter § 15, stk. 2, og med mulighed for supplerende ordensregler i den individuelle del.
- **Standardordensreglementet for lystbådehavne og mindre fiskerihavne** – hvor den enkelte havn udarbejder et individuelt reglement med beskrivelse af havnens land- og søområde og eventuelle særlige ordensregler.

Erhvervshavnsreglementet giver havnemyndigheden en række operative beføjelser. Havnemyndigheden tildeler liggeplads, kan bestemme, at dele af havnen forbeholdes nærmere angivne skibstyper, og bestemmer rækkefølgen for tildeling – som hovedregel efter ankomsttidspunkt, dog med undtagelse for skibe i rutefart med fast anløbsplads. Om fortøjning og forhaling hedder det:

»Et skib skal fortøjes på den plads, havnemyndigheden anviser, og der må ikke forhales herfra uden havnemyndighedens tilladelse. Havnemyndigheden har ret til at kræve et skib forhalet til anden plads og har ret til at lade et skib forhale for skibets regning og risiko, hvis et påbud herom ikke efterkommes.«

Tilsvarende gælder for ankring: skibe må ikke ankre inden for havnens søområde uden bydende nødvendighed, og efterkommes en frist for ophør ikke, kan havnemyndigheden lade skibet flytte for skibets regning og risiko. Reglementet regulerer desuden farligt gods (havnemyndigheden kan pålægge et skib straks at forlade havnen), brandfaresignal, laste- og lossetempo, rampeanlæg og bomanlæg i færgehavne, færdsel og parkering, affald samt rengøring og oprydning – hvor det udtrykkeligt fastslås, at »alt efterladt materiel m.v. henstår for ejerens regning og risiko«.

Den generelle lydighedspligt er formuleret bredt: »Enhver, som befinder sig på havneområdet, har pligt til at efterkomme havnemyndighedens anvisninger og påbud.« Efterkommes reglementet eller påbud ikke, kan havnemyndigheden efter § 28 træffe de fornødne foranstaltninger, og forlades skibet af hele besætningen, skal skibsføreren opgive navn og kontaktoplysninger på en søfartskyndig tilsynsførende med bopæl nær havnen, som kan meddeles påbud med samme virkning som skibsføreren selv.

Sanktionen er bøde. Reglementets § 29 henviser til bekendtgørelsens straffebestemmelse, og hjemlen findes i [havnelovens § 18, stk. 2](#), hvorefter der i forskrifter udstedt i medfør af loven kan fastsættes bødestraf for overtrædelser. [§ 18, stk. 1](#) straffer selvstændigt den, der undlader at efterkomme en afgørelse efter § 3 eller et påbud efter § 4, [§ 18, stk. 3](#) hjemler bødestraf for overtrædelse af EU-forordninger på havneområdet, og [§ 18, stk. 4](#) åbner for strafansvar for juridiske personer efter straffelovens 5. kapitel.

I **lystbådehavnsreglementet** er den tilsvarende bestemmelse pkt. 5.1, hvorefter enhver på havneområdet har pligt til straks at efterkomme havnemyndighedens anvisninger og påbud – herunder om at fjerne sig fra havnens område – og hvorefter havnemyndigheden ved manglende efterlevelse er berettiget til selv at træffe de fornødne foranstaltninger:

»For beskadigelser, som derved måtte blive påført fartøjet med udstyr eller andre genstande, kan ejeren ikke forlange erstatning. Ejeren er pligtig til at erstatte de udgifter, som de udførte foranstaltninger måtte have medført.«

Efter pkt. 5.2 kan den, der mener sig forurettet af havnemyndigheden, indbringe sagen for havnebestyrelsen eller havneudvalget – »men et påbud skal under alle omstændigheder efterkommes«. Pkt. 5.5 opregner de bestemmelser, hvis overtrædelse straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

LOV

[Havneloven § 15, stk. 1-4](#)[Havneloven § 18, stk. 1-4](#)

§ 11 Ansvarsfordelingen mellem fartøjsejer og havnemyndighed

Standardreglementet for lystbådehavne og mindre fiskerihavne indeholder den mest udtrykkelige ansvarsfordeling i dansk havneret. Pkt. 5.3 og 5.4 lyder:

»5.3 Fartøjsejeren er ansvarlig for enhver skade (herunder tings-, person-, og følgeskade), der er forårsaget ved fejl eller forsømmelse udvist af fartøjsejeren eller øvrige besætningsmedlemmer. Ansvarer gælder skade, som direkte eller indirekte er forvoldt i forbindelse med anløbet af, opholdet i, brugen af eller afsejlingen fra havnen.

5.4 Havnemyndigheden er ansvarlig for skader på fartøjet eller dets besætning, såfremt skaderne er forårsaget ved fejl eller forsømmelse begået af havnemyndigheden.«

Der er altså tale om et **gensidigt culpaansvar**, ikke et objektivt ansvar for havnen. Hertil kommer fartøjsejerens skærpede egenpligter i pkt. 2.9 og 2.11: alle fartøjer skal anvende fortøjninger og affendring afpasset efter

fartøjets størrelse, og fartøjsejeren har »ubetinget pligt til jævnligt at tilse sit fartøj, når det henligger i eller på havnen og sørge for, at det er lænset, vel fortojet og affendret i begge sider«, ligesom ejeren under oplægning på land har ubetinget ansvar for forsvarlig afstivning og fastgørelse af afdækning.

I erhvervshavne følger en parallel pligt af reglementets § 6: et skib må kun fortøje i dertil indrettede pullerter, kroge eller ringe, og skal mod kaj være forsynet med tilstrækkelig affendring, »så kajindretning, friholderværk eller andre skibe ikke beskadiges«. Sejlads inden for havnens område skal ske med lav hastighed og manøvreres, »således at der ikke er risiko for beskadigelse af havneanlæg, skibe eller deres fortøjninger«.

Den centrale danske dom om **havnens ansvar for vanddybde** er Sø- og Handelsrettens dom i **S-18-03**. Den svenske trawler F.F. Ganthi fik i oktober 2000 alvorlige skader på propelblade, skrog, ror og thrustertunnel under ombordtagning af trawl ved Trailerkajen i Hirtshals Havn, som dengang var statshavn. Kaskoassurandøren krævede 1.417.131 kr. af Transport- og Energiministeriet med henvisning til, at havnen havde efterladt granitblokke inden for et område, der ifølge søkortet skulle have 7 meters dybde, og at pejlingerne med 5-10 meters mellemrum var mangelfulde.

Retten lagde flere forhold til grund til skadelidtes fordel: bøjen, der markerede grænsen for 7 meters vanddybde, var **misvisende**, idet en del af den undervands liggende stensætning lå syd for linjen, og søkortets dybdeangivelse var ikke korrekt ved den ene af de fire målte positioner. Alligevel blev ministeriet frifundet, fordi **årsagssammenhængen** ikke var bevist:

»Det må fastslås at Ganthi skrueblade ikke kan have ramt de fundne granitsten på de angivne positioner med de angivne vanddybder.«

Dommen illustrerer to gennemgående træk. For det første er havnens pejlings- og dybdeoplysninger ikke en garanti – ministeriet gjorde med rettens medhold gældende, at de sejlede selv skal udvise agtpågivenhed, og at pejlinger med 5-10 meters mellemrum fulgte almindelig praksis. For det andet afgøres sagerne typisk på **bevisbyrden for kausalitet**, ikke på ansvarsgrundlaget.

Til sammenligning kan ansvar for **mangelfulde dybdeoplysninger** i søkort pålægges på objektivt grundlag. I **S-1-03** fandt Sø- og Handelsretten, at et søkort fra Kort- og Matrikelstyrelsen, der manglede en 0,9 m dyb grund og et stenet område, var et defekt produkt omfattet af produktansvarsloven, og at defekten var årsag til en lystsejlers grundstødning – men at styrelsen alene var ansvarlig på objektivt grundlag og ikke efter almindelige erstatningsregler.

For skader forvoldt af **anlæg og aktører i havnen** gælder almindelige erstatningsregler. I **BS-8527/2022-SHR** og **BS-8530/2022-SHR** kæntrede en flydedok i Hirtshals Havn i stille vejr, mens en trawler lå til reparation. Retten fandt, at værftet havde handlet uagtsomt ved utilstrækkelig vedligeholdelse af dokken, men at ansvaret efter de aftalte standardvilkår var begrænset til kontraktsummen på knap 3 mio. kr., og frifandt ledelsen for personligt ansvar. Og i **BS-7769/2009-KBH** blev en stevedore (Vattenfall A/S) dømt til erstatte et polsk rederis driftstab efter en skade på skibet under kulløsning ved Stignæs – afgjort efter reglerne om **erstatning uden for kontrakt**, fordi stevedoren ikke kunne påberåbe sig en ansvarsbegrænsende klausul i et certeparti, selskabet ikke var part i. Dommen viser, hvorfor det i havnesager er afgørende at fastslå, hvem der er kontraktpart med hvem.

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for mangelfulde søkort - Produktansvarsloven	03.06.2005
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for grundstødning i Hirtshals Havn	08.04.2005
Byretten · Rederi tilkendt erstatning fra Vattenfall A/S for tidstab efter stevedoreskade	01.02.2011

§ 12 Oplagte, efterladte og sunkne fartøjer samt vrage

Håndteringen af vrage og efterladte fartøjer er reguleret detaljeret i begge standardreglementer og er i praksis en af havnemyndighedens vanskeligste opgaver.

Efter erhvervshavnsreglementets § 15 må vrage, et skib med brand om bord, et synkefærdigt eller svært beskadiget skib og lignende **ikke indbringes til havnen uden havnemyndighedens særlige tilladelse**. En sådan tilladelse vil indeholde de nærmere betingelser, herunder at havnemyndigheden til enhver tid kan kræve sikkerhedsstillelse og anmode ejeren om straks at iværksætte de tiltag, som havnemyndigheden skønner nødvendige for at undgå fare. Reglen slutter kategorisk: »Sådant vrage m.v. henligger i enhver henseende for ejerens regning og risiko.« Bestemmelsen gælder dog ikke for en havn udpeget som **nødområde**, hvis anvendelsen ville stride mod forpligtelsen som nødområde.

Fjernelsesproceduren i § 16 er trinvis:

1. Havnemyndigheden kan forlange et oplagt, efterladt, sunket eller strandet skib eller vrage – samt udstyr, tilbehør og øvrigt efterladt gods eller materiel – **flyttet inden rimelig tid**.
2. Efterkommes pålægget ikke, og kan havnemyndigheden ikke uden væsentlige omkostninger eller ulempe blive ved med at sørge for genstanden, kan havnemyndigheden **efter endnu en meddelt frist** foranledige genstanden flyttet til en anden godkendt placering og **solgt for ejerens regning**, idet ejeren så vidt muligt skal underrettes forinden.
3. Provenuet kan anvendes til hel eller delvis dækning af havnemyndighedens omkostninger.
4. Har en **uafhængig vurderingsmand** erklæret genstanden værdiløs, eller at værdien ikke overstiger de skønnede salgsmkostninger, kan havnemyndigheden skaffe den bort på en måde, der ikke strider mod anden lovgivning, efter skriftlig meddelelse til ejeren. Er ejeren eller opholdsstedet ukendt, kan meddelelse gives ved opslag på fartøjet eller godset samt ved annoncering i et lokalt dagblad eller i Statstidende.
5. »Uanset sådant salg eller bortskaffelse hæfter ejeren fortsat for fuld betaling af havnemyndighedens omkostninger.«

En tilsvarende – men lidt enklere – procedure findes i lystbådehavnsreglementets pkt. 2.16, hvorefter efterladte, sunkne eller strandede fartøjer kan forlanges flyttet inden en rimelig frist, og efter endnu en frist fjernes og sælges for ejerens regning, med samme regler om vurderingsmand, annoncering i lokalt dagblad eller ugeblad og fortsat hæftelse. Pkt. 2.17 fastslår, at vrage ikke må indbringes i havnen uden havnemyndighedens udtrykkelige tilladelse, og at et sådant vrage »henligger i enhver henseende for ejerens regning og risiko«. Pkt. 2.15 kræver havnemyndighedens forudgående tilladelse til at oplægge et fartøj i eller på havnen, med vilkår om praktiske anvisninger, **økonomisk sikkerhed**, tidsfrister og tilsynspligt.

At oprydningssomkostninger efter havarier kan blive betydelige og rejse vanskelige ejerspørgsmål, viser Sø- og Handelsrettens dom i **S-17-03**. Den **registrerede** ejer af skibet Minerva blev anset for objektivt ansvarlig for Forsvarskommandoens oliebekæmpelsesomkostninger efter en grundstødning, selv om vraget var solgt til et bjærgningsselskab; køberen kunne ikke gøres direkte ansvarlig, men måtte friholde sælgeren for udgifterne i

anden indsatsperiode, fordi selskabet havde påtaget sig ansvaret i en aftale. Dommen understreger, at et vragsalg ikke i sig selv flytter det offentligretlige ansvar væk fra den registrerede ejer.

Hvor der er tale om egentlig bjærgning uden for reglementets rammer, gælder sølovens regler. Sø- og Handelsretten fastsatte i [S-0016-99](#) skønsmæssigt bjærgeløn til 1.000.000 kr., efter at Læsøfærgen Margrete Læsø var grundstødt tæt ved Vesterø Havn og trukket fri af to slæbebåde. Bjærgeløn, arrest i skib og transportørens ansvar for gods hører imidlertid uden for havneretten og behandles under Søret og Arrest i skib.

LOV	Havneloven § 15, stk. 1-2	Havneloven § 18, stk. 2	
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Dom om omkostningsdækning for oliebekæmpelse efter skibsgrundstødning og ansvarsfordeling mellem registreret og faktisk ejer		01.07.2005
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Afgørelse om bjærgeløn efter grundstødning af færgen Margrete Læsø		22.05.2002

§ 13 Havnearbejde, sikring af havnefaciliteter og modtagefaciliteter for affald

Ud over ordensreglementet ligger der på havneområdet tre selvstændige regelsæt af stor praktisk betydning.

Sikring (security). [Havnelovens § 14 a, stk. 1](#) bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om sikring af havnefaciliteter og havne, herunder om at opgaverne i nærmere bestemt omfang kan udføres af private. Efter [§ 14 a, stk. 2](#) er ministeriets ansatte og andre, der medvirker ved sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner, under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e forpligtet til at hemmeligholde oplysningerne over for uvedkommende, dog med adgang til videregivelse til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelser. Bemyndigelsen er udmøntet i [bekendtgørelse om sikring af havne](#) og [bekendtgørelse om sikring af havnefaciliteter](#), der gennemfører forordning (EF) nr. 725/2004, SOLAS-konventionen og ISPS-koden. Havnen er ansvarlig for, at der for hver havnefacilitet udarbejdes en sårbarhedsvurdering godkendt af styrelsen – udarbejdet af en anerkendt sikringsorganisation i samarbejde med politidirektøren – og for at udpege en sikringsansvarlig for hver havnefacilitet. Godkendelsen af en sårbarhedsvurdering udløber efter fem år. Styrelsen foretager regelmæssige inspektioner, kan afprøve effektiviteten af godkendte havnesikringsplaner og foretage **uannmeldte kontrolbesøg**. Erhvervshavnsreglementet spiller sammen hermed: havnemyndigheden kan nægte et skib liggeplads ved en **sikret havnefacilitet** og bortvise et skib derfra efter de til enhver tid gældende regler, og uvedkommende sejlads er forbudt i nærheden af en sikret havnefacilitet, når det er tilkendegivet ved skiltning eller afmærkning.

Modtagefaciliteter for affald. Efter [bekendtgørelse om modtagefaciliteter for affald fra skibe § 5](#) skal den, der driver havnen, sørge for, at der etableres modtagefaciliteter for affald fra skibe. Pligten er gammel og har altid været bredt formuleret over for havneledelsen. I [vejledningen vedrørende modtageordninger i danske havne](#) hedder det, at selve måden, hvorpå pligten opfyldes, principielt overlades til lokal afgørelse, »for at stille den enkelte havnebestyrelse så frit som muligt med hensyn til at vælge den fremgangsmåde, som den efter de særlige forhold i havnen finder mest praktisk og økonomisk rimelig for havnen og dens brugere set ud fra en helhedsbetragtning«. Vejledningen præciserer samtidig, at »begrebet havnebestyrelse« omfatter både kommunalbestyrelsesstyrede havne, havneråd, aktieselskabsbestyrelser og havne styret af en enkeltperson som

ejer. Erhvervshavnsreglementets § 21 supplerer med, at affald ikke må aflæsses eller hensættes på havneområdet uden aftale, og at opstillede containere kun er beregnet til almindeligt driftsaffald fra skibe.

Havnearbejdet. Selve arbejdet på kaj og om bord er overenskomstreguleret. I faglig voldgift **FV2012.0129** afgjorde opmanden, om automatisk lastning af flyveaske fra tankbil til skib på Esbjerg Havn udløste mønstringspligt for havnearbejdere. Da fællesoverenskomsten ikke indeholder nogen generel definition af havnearbejde, blev princippet fra en tidligere opmandskendelse lagt til grund:

»Der er ikke tale om havnearbejde i henhold til Fællesoverenskomsten, når der ikke bliver udført arbejde om bord på skibet, og der heller ikke på land er behov for, at en havnearbejder medvirker manuelt.«

Da chaufføren alene tilsluttede slangen og kontrollerede lufttrykket, og der hverken om bord eller på kaj var behov for manuel medvirken, blev stevedorevirkksomheden frifundet for mønstringspligt. Opmanden afviste samtidig, at 17 lastninger i 2002 havde etableret en bindende kutyme, og at forbundet ved passivitet havde bundet sig.

EU-retligt er nationale havnearbejderordninger prøvet i **C-407/19**, hvor EU-Domstolen fastslog, at den belgiske ordning med krav om »anerkendte havnearbejdere« ikke i sig selv strider mod artikel 45, 49 og 56 TEUF, hvis vilkårene er objektive, ikke-diskriminerende og proportionale i forhold til det tvingende almene hensyn om **sikkerhed i havneområderne**. Flere konkrete elementer var dog uforholdsmæssige – herunder det paritetiske udvalgs sammensætning og manglende frister, den ulige behandling af pool- og ikke-pool-medarbejdere samt begrænsning af anerkendelsen til varigheden af den enkelte arbejdsaftale.

LOV [Havneloven § 14a, stk. 1-3](#)

PRAKSIS **EU-Domstolen** · Belgisk ordning for havnearbejde og foreneligheden med EU-rettens fundamentale friheder 11.02.2021

Arbejdsretten · Afgørelse om mønstringspligt for havnearbejdere ved lastning af flyveaske fra tankbil (Esbjerg Havn) 13.12.2012

§ 14 Beredskabs- og forsvarsdisponering: den nye § 6, stk. 3

Havneretten har senest fået en sikkerhedspolitisk dimension. Ved ændringsloven om **styrket beredskab på transportområdet – lov nr. 1787 af 29. december 2025** – blev der med virkning fra 1. januar 2026 indsat et nyt stk. 3 i havnelovens § 6. Ændringen er endnu ikke konsolideret ind i den seneste lovebekendtgørelse af havneloven (fra 3. februar 2024), men er trådt i kraft.

Udgangspunktet før ændringen var, at loven ikke gav hjemmel til, at staten kunne disponere over ikke-statslige havne. Forarbejderne beskriver problemet:

»Havneloven indeholder ikke hjemmel til at fravige lovens regler, hvorved staten af hensyn til væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål kan disponere over ikke-statslige havne og dertilhørende havnearealer eller prioritere visse skibe.«

Den nye bestemmelse giver transportministeren adgang til – **efter forhandling med henholdsvis forsvarsministeren og ministeren for samfundssikkerhed og beredskab** – at fastsætte regler om anvendelsen af et konkret havneareal, når det er nødvendigt af hensyn til væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige nationale civile beredskabsformål. Bemyndigelsen omfatter regler om påbud til konkrete havne om

anvendelsen af specifikke arealer og om **overtagelse af disse mod fuldstændig erstatning**, om aftaleindgåelse på markedsvilkår forud for påbud, og om nærmere regler for arealernes anvendelse – herunder **hel eller delvis fravigelse af havnens ordensreglement**.

Forarbejderne opstiller en klar trinfølge og en proportionalitetsstandard:

»Bestemmelsen forudsættes anvendt på baggrund af en proportionalitetsvurdering, således at indgrebet ikke går videre, end formålet tilsiger. Udgangspunktet er således, at der skal søges at indgå en aftale på markedsvilkår.«

Om indgrebets karakter hedder det, at »påbud om afståelse skal være begrundet i tungtvejende hensyn og vil, efter omstændighederne, kunne udgøre ekspropriation«, og at sager om erstatning, hvor der ikke kan opnås enighed, behandles efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Manglende efterkommelse af et påbud kan straffes med bøde efter [havnelovens § 18, stk. 2](#).

Forarbejderne indeholder desuden tre praktisk vigtige forbehold. For det første kan situationen forudsætte, at havnemyndigheden **kun orienteres overfladisk** om den påtænkte anvendelse, og at havnemyndigheden fratages kompetencen til at påse ordensbestemmelsernes overholdelse. For det andet vil regler udstedt i medfør af bestemmelsen som altovervejende hovedregel skulle i offentlig høring, men »i visse tilfælde vil en forudgående offentlig høring kunne indebære en vis risiko for at bringe formålet med indførelsen af reglerne i fare«, hvorefter høring i stedet sker i forbindelse med udstedelsen. For det tredje forudsættes ministeren forud for udstedelsen at orientere Folketingets Forsvars-, Samfundssikkerheds- og Beredskabsudvalg og Transportudvalg – uden at udvalgene skal godkende reglerne; formålet er alene parlamentarisk kontrol.

Lovforslaget var i høring som [Lovforslag om styrket beredskab på transportområdet](#) i sommeren 2025. Beredskabssporet er siden fulgt op på bekendtgørelsesniveau; Transportministeriet sendte i maj 2026 [udkast til bekendtgørelse om nødfærgedrift og beredskabshavne ved Storebælt](#) i høring med hjemmel i lov om bygge- og anlægsprojekter samt driftsaktiviteter med væsentlige nationale forsvarsformål og væsentlige civile beredskabsformål.

LOV

[Havneloven § 6, stk. 3](#)[Havneloven § 15, stk. 1-2](#)[Havneloven § 18, stk. 2](#)

§ 15 Sammenfatning: fire spændinger i havneretten

Praksis på havneområdet kan sammenfattes i fire tilbagevendende spændinger.

1. Frihed til at vælge organisationsform over for bindinger på driften. Havnelovens § 6 giver et bredt valg mellem fem organisationsformer, og forarbejderne fremhæver ønsket om »et så stort råderum som muligt«. Men friheden ledsages af en tæt vævning af bindinger: annonceringskravet med mindst 8 ugers frist og genannoncering hvert femte år, udskilning i selvstændigt skattepligtigt selskab, forbud mod tilskud, lån og garanti ud over det oprindelige kapitalindskud, hvile-i-sig-selv-drift og regnskabsmæssig adskillelse fra kommunen – og som yderste sanktion pligten til at overgå til kommunal havn efter fem års underskud.

2. Selvstændig myndighed over for kommunal styring. Ombudsmandens praksis fastslår, at en kommunal selvstyrehavn er en selvstændig forvaltningsmyndighed, og at kommunen derfor er »udenforstående« i offentlighedslovens forstand. Samtidig vælger kommunalbestyrelsen havnebestyrelsen, godkender vedtægt, regnskaber, låneoptagelse og ansættelse af havnechef og fastsætter de overordnede økonomiske rammer. Denne

dobbelthed har skabt reel usikkerhed om, hvem der fører tilsyn – et spørgsmål, ombudsmanden har bedt det ansvarlige ministerium forholde sig principielt til.

3. Prissætningsfrihed over for konkurrenceret. Da ministerens takstbeføjelser blev ophævet i 1999, blev de almindelige konkurrenceregler den eneste generelle skranke. Rønne Havn-dommen viser, at skranken i praksis er svær at aktivere: selv prisstigninger på over 1.000 % og en fordobling af havnens omsætning på ét år rakte ikke til at statuere misbrug, når der ikke var begæret syn og skøn til belysning af omkostningsfordelingen. Til gengæld holdt det **kontraktretlige** spor – et konkret, forbeholdsløst tilsagn om uændrede vilkår bandt havnen. Forordning (EU) 2017/352 lægger nu et gennemsigtighedslag oven på: afgifterne skal være let identificerbare, ikke-diskriminerende, varslet mindst to måneder før ændringer, og deres grundlag skal kunne dokumenteres over for myndighederne ved formel klage.

4. Havnemyndighedens brede påbudskompetence over for et snævert ansvarsgrundlag.

Ordensreglementerne giver havnemyndigheden vidtgående beføjelser – tildeling af liggeplads, forhaling for skibets regning og risiko, bortvisning fra sikrede havnefaciliteter, fjernelse og salg af efterladte fartøjer og gods – og lægger i vidt omfang risikoen hos fartøjsejeren, som har ubetinget tilsynspligt med sit fartøj. Havnens eget ansvar er derimod et almindeligt culpaansvar, og retspraksis viser, at sagerne oftest tabes på **årsagssammenhængen**: i Hirtshals-sagen var bøjefæmærkningen misvisende og søkortets dybdeangivelse forkert på ét punkt, men skadelidte kunne ikke bevise, at skaderne skyldtes netop de fundne sten.

Samlet tegner der sig et billede af et retsområde, hvor **sektorlovgivningen sætter rammen, men hvor de reelle konflikter afgøres af andre retsdiscipliner** – aftaleret og erstatningsret ved skader og prisstigninger, konkurrence- og statsstøtteren ved havnens forretningsaktiviteter, skatteret ved arealanvendelsen, forvaltningsret ved havnens afgørelser og miljøvurderingsret ved udvidelser.

LOV	Havneoven § 6, stk. 1	Havneoven § 9, stk. 11	Havneoven § 15	Konkurrenceoven § 11
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Dom om havneafgifter i Rønne Havn og påstået misbrug af dominerende stilling 07.05.2021 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for grundstødning i Hirtshals Havn 08.04.2005 Skatterådet · Kommunalt selskab ikke skattefritaget i nuværende form – opnår skattefrihed efter omdannelse til aktieselskab og vedtægtsændring 26.08.2026 Miljø- og Fødevareklagenævnet · Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse om udvidelse af Esbjerg Havn med etape 5 14.07.2023			

REFERENCE Lovgrundlag

8 paragraffer

Havneoven § 1	stk. 1-2	Havneoven § 2	stk. 1
Havneoven § 5		Havneoven § 6	stk. 1
Havneoven § 9		Havneoven § 15	
Havneoven § 16	stk. 1	Havneoven § 18	

MATERIALE Citerede afgørelser

18 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS		1
17.01.2024	Højesteret fastslår Jernbanenævnets kompetence til at nedsætte takster på kombiterminaler uden forudgående konkurrenceanalyse	4536-5439
EU-DOMSTOLEN · EUROPÆISK DOMSTOL		1
11.02.2021	Belgisk ordning for havnearbejde og foreneligheden med EU-rettens fundamentale friheder	C-407/19
SØ- OG HANDELSRET TEN · SPECIALRET		6
25.04.2025	Ansvar for kæntrret flydedok og ledelsesansvar i Hirtshals Yard	BS-8527/2022-SHR og BS-8530/2022-SHR
07.05.2021	Dom om havneafgifter i Rønne Havn og påstået misbrug af dominerende stilling	BS-35839/2018-SHR
01.07.2005	Dom om omkostningsdækning for oliebekæmpelse efter skibsgrundstødning og ansvarsfordeling mellem registreret og faktisk ejer	S-17-03
03.06.2005	Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for mangelfulde søkort - Produktansvarsloven	S-1-03
08.04.2005	Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for grundstødning i Hirtshals Havn	S-18-03
22.05.2002	Sø- og Handelsretten: Afgørelse om bjærgeløn efter grundstødning af færgen Margrete Læsø	S-0016-99
ARBEJDSRET TEN · SPECIALRET		1
13.12.2012	Afgørelse om mønstringspligt for havnearbejdere ved lastning af flyveaske fra tankbil (Esbjerg Havn)	FV2012.0129
BYRET TEN · FØRSTE INSTANS		1
01.02.2011	Rederi tilkendt erstatning fra Vattenfall A/S for tidstab efter stevedoreskade	3478-4142
SKATTERÅDET · ADMINISTRATIV MYNDIGHED		3
26.08.2026	Kommunalt selskab ikke skattefritaget i nuværende form – opnår skattefrihed efter omdannelse til aktieselskab og vedtægtsændring	25-3133926
09.11.2021	Havneselskabs overgang til skattepligt og brug af opsparet egenkapital	20-1446539
15.10.2019	Fjernvarmeværks udlejning af lokaler og deling af målerdata	19-0355107
MILJØ- OG FØDEVAREKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		3
17.12.2024	Ikke medhold i klage over miljøgodkendelse til udvidelse af havn i Vordingborg Kommune	22/03116
14.07.2023	Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse om udvidelse af Esbjerg Havn med etape 5	22/01327
26.06.2020	Ophævelse af Kystdirektoratets afgørelse om ikke miljøvurderingspligt for etablering af forbindelsesgang ved Kanal Syd og opfyldning ved Sydlige Dokø	20/00691
KONKURRENCERÅDET · NÆVN / KLAGEINSTANS		2

23.06.2010	Tårnby Kommunes ulovlige offentlige støtte ved udlejning af Kastrup Strandpark 9 til under markedslejen – Konkurrencerådets afgørelse af 23. juni 2010	4/0120-0100-0538
22.06.2005	Konkurrencerådet anbefaler ophævelse af eneret og skattefrihed i Københavns Frihavn – udtalelse efter konkurrencelovens § 2, stk. 5	3/1102-0400-0079/- ISA/HLA

05

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

Praksisoversigt over jernbanedrift – erstatningsansvar, passagerrettigheder og sikkerhedstilsyn

Objektivt ansvar efter jernbaneloven §§ 49-52, EU-passagerforordningen og Trafikstyrelsens sikkerhedstilsyn

Version 2 · Opdateret 6. sep. 2026 · 27 afgørelser · 2007-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Jernbanedrift er reguleret af et retsregime, der på tre punkter afviger markant fra almindelig dansk erstatnings- og forvaltningsret: jernbanevirksomheden hæfter objektivt for personskade på passagerer og for påkørsel af tredjemand, passagerens rettigheder ved forsinkelse følger direkte af en EU-forordning med faste compensationssatser, og sikkerheden håndhæves af Trafikstyrelsen med adgang til øjeblikkelig driftsindstilling. Praksis på området er koncentreret om få, men principielle afgørelser: Højesterets tre domme om Jernbanenævnets tilsynskompetence over kombiterminaltakster (2020 og 2024), Vestre Landsrets og Højesterets afgørelser om hævdforbuddet på jernbanearealer (2025 og 2026) samt en række nævnsafgørelser om egen skyld ved niveauoverkørsler. Oversigten samler retsgrundlaget, forarbejderne til jernbaneloven af 2015 og den foreliggende praksis fra domstole, nævn og EU-Domstolen.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Jernbanevirksomheden hæfter objektivt for personskade på passagerer og for tab af forsørger ved dødsfald, når skaden er en følge af en begivenhed under ophold i tog eller ind- og udstigning – culpa er uden betydning.
- 02** Ansvaret for håndbagage er ligeledes objektivt, men beløbsbegrænset; grænsen satsreguleres årligt og udgør 21.100 kr. pr. passager for skader indtruffet i 2026.
- 03** Ved personskade og forsørgertab kræver nedsættelse forsæt eller grov uagtsomhed hos skadelidte, mens allerede simpel uagtsomhed kan begrunde nedsættelse ved tingsskade.
- 04** Det objektive ansvar rækker ud over passagerforholdet: jernbanevirksomheden hæfter også for påkørsel af personer og ejendom uden for toget – men ikke for påkørsel af løsgående dyr, der bedømmes efter culpapreglen.
- 05** Infrastrukturforvalteren hæfter ikke direkte over for skadelidte; jernbanevirksomheden bærer det direkte ansvar og må søge regres, hvilket forudsætter fejl eller uagtsomhed hos forvalteren.

- 06 At køre frem for blinkende signal i en niveauoverkørsel anses i nævnspraksis som udgangspunkt for groft uagtsomt, og hverken modlys, dårlige oversigtsforhold eller lav hastighed er i sig selv formildende.
- 07 Ved forsinkelse på mindst 60 minutter har passageren efter EU-forordningen valget mellem refusion og omlægning, og ved 60-119 minutter kompensation på 25 % af billetprisen, ved 120 minutter eller mere 50 %.
- 08 Fritagelse for kompensation forudsætter ekstraordinære forhold uden for jernbanedriften, passagerens egen skyld eller en tredjeparts handling; strejke blandt jernbanevirksomhedens eget personale og infrastrukturforvalterens handlinger fritager udtrykkeligt ikke.
- 09 Jernbanenævnets hjemmel til at kræve oplysninger giver ikke hjemmel til materielle påbud om at ændre forretningsbetingelser – det kræver en konkret vurdering af forskelsbehandling eller markedsforvridning.
- 10 Efter Højesterets dom af 17. januar 2024 kan Jernbanenævnet gribe ind over for takster alene med henvisning til, at de overstiger omkostningerne med tillæg af en rimelig fortjeneste; en forudgående konkurrenceanalyse er ikke en betingelse.
- 11 Trafikstyrelsen kan ved risiko for jernbanesikkerheden udstede påbud med krav om driftsindstilling og ved klart uforsvarlige forhold nedlægge øjeblikkeligt forbud – mundtligt med tre dages og skriftligt med 14 dages gyldighed.
- 12 Hævd kan ikke vindes over matrikulerede jernbanearealer, men forbuddet gælder først fra 1. juni 1988, og hævd, der er fuldbyrdet forinden på arealer uden for det egentlige statsbaneområde, består.
- 13 Sikkerhedsindberetninger til Trafikstyrelsen er omfattet af en særlig tavshedspligt, der afskærer aktindsigt – også hos infrastrukturforvalteren.

§ 1 Jernbanelovens ansvarssystem: tre spor af objektivt ansvar

Erstatningsreglerne i jernbaneloven bygger på et objektivt ansvar, der er videreført fra de tidligere jernbanelove ved den gældende lov fra 2015. Systemet består af tre spor.

Spor 1 – passagerskade og forsørgertab. Efter [jernbaneloven § 49, stk. 1](#) skal jernbanevirksomheden erstatte skader på passagerer og tab af forsørger ved dødsfald, hvis skaden eller dødsfaldet er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under passagerens ophold i tog eller under ind- eller udstigning. Forarbejderne til bestemmelsen er utvetydige om ansvarsgrundlaget:

"Bestemmelsen fastslår, at jernbanevirksomheden er erstatningsansvarlig for personskade på en passager uden vurdering af, om jernbanevirksomheden har handlet culpøst. Der er dermed tale om et objektivt ansvar."

Forarbejderne afgrænser samtidig passagerbegrebet negativt: en passager er en person, der opholder sig i toget eller er under ind- eller udstigning, og kan derfor "ikke være fører, besætningsmedlem el.lign.". Personer, for hvem der som følge af tjenesteforhold til jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren gælder særlige regler, falder uden for § 49, stk. 1, og henvises til arbejdsskade- og de almindelige erstatningsregler. Udtrykkeligt

fremgår det også, at ansvaret omfatter tab af forsørger, hvilket ifølge forarbejderne er en videreførelse af den praksis, der gælder på luftfartsområdet efter [luftfartsloven § 106](#).

Spor 2 – håndbagage. Efter [§ 49, stk. 2](#) gælder et tilsvarende objektivt ansvar for skader på og tab af genstande, som passageren medfører som håndbagage. Forarbejderne præciserer, at håndbagage "som hovedregel [er] den bagage, som passageren selv medtager i toget", og at jernbanevirksomhederne kan fastsætte særlige regler for bagage i deres forretningsbetingelser, som efter [§ 13](#) skal anmeldes til Trafikstyrelsen og være offentligt tilgængelige.

Spor 3 – påkørsel af tredjemand. [§ 51](#) udstrækker det objektive ansvar til skader på ejendom eller personer, der ikke befordres med jernbanevirksomheden, når skaden foranlediges ved påkørsel. Sporet behandles nærmere nedenfor.

Ansvaret er i alle tre spor et ansvar for jernbanevirksomheden – ikke for infrastrukturforvalteren. Til gengæld skal både jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere efter [§ 53, stk. 1](#) tegne ansvarsforsikring, medmindre kravene er omfattet af statens selvforsikringsprincip, og [§ 53, stk. 3](#) henviser erstatningsansvaret ved national godsbefordring til CIM-reglerne, dog med CMR's maksimale erstatning for stykgods. Kravet om gyldig ansvarsforsikring efter [§ 53](#) indgår som betingelse for tilladelse, jf. [bekendtgørelse om tilladelse til at drive jernbanevirksomhed § 3](#), der tillige stiller krav om bl.a. en egenkapital på mindst 750.000 kr. og om hæderlighed.

LOV

[Jernbaneloven § 13](#)[Jernbaneloven § 49, stk. 1-3](#)[Jernbaneloven § 51](#)[Jernbaneloven § 53, stk. 1, 3](#)[Luftfartsloven § 106](#)

§ 2 Beløbsgrænsen for håndbagage og den årlige satsregulering

Ansvaret for håndbagage er det eneste af de tre ansvarsspor, der er beløbsbegrænset. [Jernbaneloven § 49, stk. 3](#) fastsætter en grænse på 15.900 kr. pr. passager, men beløbet i lovteksten er 2015-niveauet: bestemmelsen foreskriver årlig regulering pr. 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det gældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent, med afrunding til nærmeste kronebeløb, der kan deles med 100. Transportministeren bekendtgør hvert år det regulerede beløb.

Den praktiske konsekvens er, at lovtekstens tal aldrig er det gældende. Reguleringsbekendtgørelserne viser udviklingen:

Skadeår	Maksimal erstatning for håndbagage	Bekendtgørelse
2021	18.000 kr.	§ 2
2022	18.200 kr.	§ 2
2023	18.700 kr.	§ 2
2024	19.400 kr.	§ 2
2025	20.100 kr.	§ 2
2026	21.100 kr.	§ 2

Det afgørende tidspunkt er skadestidspunktet: bekendtgørelserne knytter beløbet til "skader, der indtræder i perioden". Et krav om håndbagageerstatning skal derfor opgøres efter satsen for det år, hændelsen fandt sted, ikke efter satsen på afgørelsestidspunktet.

Beløbsbegrænsningen gælder alene tingsskaden efter stk. 2. Personskadeansvaret efter stk. 1 er ubegrænset – med én mulig undtagelse. § 49, stk. 4 giver transportministeren hjemmel til at fastsætte regler om, at ansvaret efter stk. 1 som følge af terrorvirksomhed el.lign. begrænses til et bestemt beløb. Forarbejderne forklarer baggrunden med terrorangrebet den 11. september 2001 og dets virkning på forsikringsmarkedet, og de tilføjer, at erstatning ud over et fastsat maksimum i givet fald skulle bedømmes "efter en almindelig culpabetragtning". Forarbejderne konstaterer samtidig udtrykkeligt, at "[h]jemlen til at fastsætte regler er ikke udnyttet på jernbaneområdet i dag" – og hjemlen ses fortsat ikke udmøntet. Terrorbegrænsningen er derfor indtil videre en potentiel, ikke en gældende, ansvarsbegrænsning.

LOV

Jernbaneloven § 49, stk. 2-4

§ 3 Egen skyld efter § 50: forsæt og grov uagtsomhed ved personskade – simpel uagtsomhed ved tingsskade

Det objektive ansvar modsvares af en egenskyldregel med to forskellige tærskler. Efter jernbaneloven § 50, stk. 1 kan erstatning for personskade eller tab af forsørger nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde **forsætligt** har medvirket, og kan nedsættes – og i særlige tilfælde bortfalde – ved **grov uagtsomhed**. Efter § 50, stk. 2 kan erstatning for tingsskade derimod nedsættes eller bortfalde allerede ved simpel uagtsomhed.

Forarbejderne understreger, at ansvarsgrundlaget forbliver objektivt, og at spørgsmålet alene er skadelidtes egen skyld:

"Ansvarsgrundlaget er således stadig objektivt ansvar, men erstatningen kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte ved forsæt eller grov uagtsomhed har medvirket til skaden. Det, der således bliver afgørende, er, hvor stor skyld den skadelidte har udvist, og hvor stor en nedsættelse dette skal medføre."

Forarbejderne opstiller to konkrete vurderingsmomenter: at overtrædelse af en forskrift er "en væsentlig indikator for, at der foreligger medvirken", og at det bør tillægges betydning, hvis skadelidte har udvist farlig adfærd. Om stk. 2 hedder det udtrykkeligt, at "[v]ed tingsskade er det til forskel fra ved personskade tilstrækkeligt med simpel uagtsomhed for at få nedsat erstatningsbeløbet", og at bestemmelserne "svarer ligeledes til færdselslovens regler på området".

Der foreligger ikke offentliggjort domspraksis, der udmåler nedsættelsesbrøker efter § 50. Til gengæld belyser forsikringspraksis om niveauoverkørsler den tærskel for grov uagtsomhed, som § 50, stk. 1, 2. pkt., bygger på, og som – via henvisningen i § 51 – også gælder for påkørte trafikanter. I 96162 blev en bilist, der efter egen forklaring kørte langsomt frem over stoplinjen ved en ubevogtet overkørsel med blinkende advarselsslamper for at orientere sig, anset for at have handlet groft uagtsomt. Nævnet formulerede udgangspunktet generelt:

"[T]ingsskade, der sker, fordi man kører over for rødt lys, herunder signal ved jernbaneoverskæring, som udgangspunkt anses som forvoldt ved grov uagtsomhed."

Nævnet lagde vægt på, at klageren selv havde set signalet, og at politirapportens skøn over oversigtsforholdene var tilstrækkelige. I den fatale sag 98994 nåede nævnet samme resultat, selv om føreren kørte med ca. 13 km/t og bremsede ned, og selv om der blev påberåbt oversigtshindring i form af et skab, modlys, ukendskab til ruten og tidligere hændelser på samme overkørsel. Nævnet lagde vægt på, at overkørselsanlægget fungerede korrekt med tydelige lys- og lydsignaler, at Havarikommissionen og politiets bilinspektør havde afvist, at sollys

påvirkede signalernes synlighed, og at en anden bilist holdt tilbage på den modsatte side. Nedsat hastighed blev udtrykkeligt afvist som formildende, "da faren var indlysende".

Sagerne er afgjort efter [forsikringsaftaleloven § 18](#) og ikke efter jernbaneloven, men det uagtsomhedsbegreb, de anvender – den "indlysende fare for skade" – er det samme, som forarbejderne til § 50 henviser til, og de illustrerer, hvor lidt der skal til, før en påkørt trafikants erstatning efter §§ 51, jf. 50, kommer under pres. Om udmålingen af den personskadeerstatning, der udløses, når egen skyld ikke fører til bortfald, se [tabt-arbejdsfortjeneste](#), [svie-og-smerte](#) og [varigt-men-mengraderstatning](#).

LOV	Forsikringsaftaleloven § 18	Jernbaneloven § 50, stk. 1, 2	Jernbaneloven § 51
PRAKSIS	Ankenævnet for Forsikring · Afvisning af kaskodækning efter fatal ulykke ved jernbaneoverskæring: Grov uagtsomhed eller formildende omstændigheder? 07.06.2023 Ankenævnet for Forsikring · Afvisning af dækning efter påkørsel af tog ved jernbaneoverskæring - Grov uagtsomhed? 07.04.2021		

§ 4 Påkørsel af tredjemand og niveauoverkørsler – rækkevidden af § 51

[Jernbaneloven § 51](#) er den bestemmelse, der i praksis oftest bliver aktuel ved ulykker i niveauoverkørsler. Den pålægger jernbanevirksomheden at erstatte skader på ejendom eller personer, der ikke befordres med jernbanevirksomheden, når skaden foranlediges ved påkørsel, og henviser til, at §§ 50 og 52 finder tilsvarende anvendelse.

Forarbejderne fastslår, at bestemmelsen "indebærer, at jernbanevirksomheden har et objektivt ansvar ved påkørsel af person eller ejendom", og de giver et instruktivt eksempel på rækkevidden:

"Bestemmelsen sigter eksempelvis på tilfælde, hvor en bilist kommer til skade, da bilisten opdager toget for sent og ved en undvigemanøvre kører ind i en lygtepæl for at undgå at køre ind i toget. Den skade som bilen eller bilisten har pådraget sig vil være omfattet af jernbanens objektive ansvar."

Ansaret dækker altså også skader, hvor der ikke er fysisk kontakt mellem tog og skadelidt, når skaden er foranlediget af påkørselssituationen. Til gengæld gør § 51, 3. pkt., en udtrykkelig undtagelse for påkørsel af **løsgående dyr**, som forarbejderne begrundes med, at der her "vil være tale om en almindelig culpabedømmelse", hvorfor erstatning normalt ikke kan opnås.

Den tilsvarende anvendelse af § 50 betyder, at den påkørte trafikants erstatning kan nedsættes ved grov uagtsomhed og ved simpel uagtsomhed for så vidt angår tingsskaden – jf. den nævnspraksis om blinkende overkørselssignaler, der er gennemgået ovenfor i [96162](#) og [98994](#). Forarbejderne henviser desuden til den almindelige lempelsesregel i [erstatningsansvarsloven § 24](#).

Den erstatningsretlige regulering suppleres af en tilsynsretlig [§ 74, stk. 2](#) giver Trafikstyrelsen adgang til at påbyde infrastrukturforvalteren at afhjælpe forhold, der udgør en risiko for sikkerheden for vejtrafikken i niveauoverkørsler, om nødvendigt med krav om, at driften indstilles eller begrænses, indtil påbuddet er efterkommet, og efter [stk. 3](#) kan styrelsen lade foranstaltningerne udføre for forvalterens regning. Ved klart uforsvarlige forhold kan [§ 75](#) anvendes til at nedlægge øjeblikkeligt forbud. Ved anlægsarbejder i eller tæt ved sikrede overkørsler skal vejmyndigheden efter [cirkulæreskrivelse om sikkerhedsforanstaltninger ved vejarbejder, der udføres ved jernbaneoverkørsler](#) i god tid optage forhandling med baneforvalteren om, hvilke foranstaltninger der skal træffes.

Ulykkesrisikoen i overkørsler er også drivkraften bag den fysiske sanering af nettet. I [SKM2015.335.SR](#) tog Skatterådet stilling til den skattemæssige behandling af de erstatninger og vejanlæg, et kommunalt ejet jernbaneselskab afholdt for at nedlægge usikrede private overkørsler af hensyn til sikkerhed og arbejdsmiljø; erstatningerne til lodsejere for ændrede adgangsforhold blev anset for køb af fast ejendom uden fradrags- eller afskrivningsret, mens nye grusveje kunne afskrives med 4 pct. årligt. Afgørelsen er skatteretlig, men den dokumenterer, at nedlæggelse af overkørsler efterlader både et erstatnings- og et adgangsretligt efterspil for de tilgrænsende ejendomme.

LOV

Erstatningsansvarsloven § 24

Jernbaneloven § 51

Jernbaneloven § 74, stk. 2, 3

Jernbaneloven § 75

PRAKSIS	Skatterådet · Skattebehandling af erstatninger og vejanlæg ved nedlæggelse af jernbaneoverkørsler	19.05.2015
	Ankenævnet for Forsikring · Afvisning af kaskodækning efter fatal ulykke ved jernbaneoverskæring: Grov uagtsomhed eller formildende omstændigheder?	07.06.2023
	Ankenævnet for Forsikring · Afvisning af dækning efter påkørsel af tog ved jernbaneoverskæring - Grov uagtsomhed?	07.04.2021

Regres mod infrastrukturforvalteren efter § 52 og ansvaret for farligt gods

Ansvarsfordelingen mellem jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter er bygget op om et princip om, at skadelidte kun skal forholde sig til én modpart. [Jernbaneloven § 52](#) bestemmer, at jernbanevirksomheden kan gøre regres mod infrastrukturforvalteren, i det omfang en skade er forvoldt ved fejl eller uagtsomhed fra forvalterens side. Forarbejderne forklarer konstruktionen præcist:

"I tilfælde af person- eller tingskade under jernbanebefordring vil jernbanevirksomheden, som den, der udfører befordringen, have det direkte ansvar over for skadelidte, uanset om skaden er udløst af en begivenhed, som skyldes fejl eller uagtsomhed fra infrastrukturforvalterens side."

To forhold er afgørende for praksis. For det **første** er regreskravet et culpakrav: "Infrastrukturforvalterens erstatningspligt afgøres efter en almindelig culpavurdering", og forarbejderne fremhæver, at spørgsmålene om årsagssammenhæng og adækvans har samme betydning her som ved § 49. Skadelidte møder altså et objektivt ansvar, mens jernbanevirksomheden i det interne opgør møder et culpaansvar. For det **andet** er regressen en forholdsmæssig fordeling: parterne skal efter forarbejderne "hver betale den del af erstatningsbeløbet, der svarer til den enkeltes andel i skaden".

Bevismæssigt er dette interne opgør vanskeliggjort af, at netop de oplysninger, der belyser en hændelses forløb, er undergivet særlig tavshedspligt. Efter [§ 78, stk. 1](#) har virksomheder på jernbaneområdet pligt til at indberette ulykker, forløbere for ulykker og sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder til Trafikstyrelsen, og efter [§ 78, stk. 4](#) er styrelsens ansatte og tilkaldte sagkyndige under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e forpligtet til at hemmeligholde det indberettede. Folketingets Ombudsmand tog i [udtalelsen af 21. maj 2019 om afslag fra Banedanmark på aktindsigt i lydoptagelser fra en episode på en jernbanestrækning](#) stilling til rækkevidden. Ombudsmanden fandt ikke grundlag for kritik af, at § 78, stk. 4, blev anset for en særlig tavshedspligtsbestemmelse efter offentlighedslovens § 35, og at afslaget over for Banedanmark – som ikke selv er omfattet af bestemmelsens ordlyd – kunne støttes på offentlighedslovens § 33, nr. 5, fordi hensynet bag tavshedspligten ellers ville forspildes. Ombudsmanden citerede forarbejderne til § 78, hvorefter ordningen skal

sikre "fuld fortrolighed om de forhold, der indberettes", for at få tilstrækkeligt mange indberetninger til det forebyggende sikkerhedsarbejde.

For farligt gods indeholder § 54 en bemyndigelse til at fastsætte regler om transport af farligt gods, herunder om **afsenderens** erstatningsansvar over for jernbanevirksomheden, hvis der ved indlevering af gods afgives urigtig, unøjagtig eller ufuldstændig betegnelse, eller sikkerhedsforskrifterne overtrædes. Ombudsmanden har tidligere i [udtalelsen om aktindsigt i oplysninger om transport af farligt gods på Øresundsbroen](#) fundet det beklageligt, at Trafikministeriet som klageinstans havde opretholdt Jernbanetilsynets afslag uden at foretage en konkret vurdering af de dokumenter, der var søgt aktindsigt i.

LOV

[Jernbaneloven § 52](#)[Jernbaneloven § 54](#)[Jernbaneloven § 78, stk. 1, 4](#)

Passagerrettigheder ved forsinkelse og aflysning efter forordning (EU) 2021/782

Passagerens rettigheder ved forstyrrelser følger ikke af jernbaneloven, men direkte af [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) 2021/782 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser](#), der efter artikel 40 afløste forordning (EF) nr. 1371/2007 med virkning fra 7. juni 2023. Forordningen er umiddelbart gældende og skal efter [jernbaneloven § 13](#) gengives i jernbanevirksomhedernes forretningsbetingelser.

Tærsklen er 60 minutter. Når det med rimelighed forventes, at ankomsten til det endelige bestemmelsessted vil blive mindst 60 minutter forsinket – også ved ikkeopnået tilslutningsforbindelse eller aflysning – skal jernbanevirksomheden efter [artikel 18, stk. 1](#) omgående give passageren valget mellem refusion af billetten fulde pris, videreførelse/omlægning ved først givne lejlighed eller omlægning på et senere tidspunkt efter passagerens ønske. Omlægning må ikke medføre yderligere omkostninger, heller ikke hvis den indebærer højere befordringsklasse eller alternative transportmidler. Meddeles de tilgængelige omlægningsmuligheder ikke inden for **100 minutter** efter det planlagte afgangstidspunkt, kan passageren efter [artikel 18, stk. 3](#) selv indgå aftale med andre udbydere af tog-, turistbus- eller bustransport og få nødvendige, passende og rimelige omkostninger refunderet.

Kompensationstrappen. [Artikel 19, stk. 1](#) fastsætter minimumskompensationen til 25 % af billetprisen ved forsinkelse på **60-119 minutter** og 50 % ved **120 minutter eller mere**. Retten består uafhængigt af retten til befordring, og for abonnements- og periodekort skal jernbanevirksomheden efter stk. 2 have kompensationsordninger, der kan kumulere gentagne forsinkelser under 60 minutter. Kompensationen skal betales senest én måned efter ansøgningen, kan ikke reduceres med transaktionsgebyrer, og en bagatelgrænse må højst udgøre 4 EUR pr. billet. Kompensation kan udbetales i værdikuponer, men skal ske kontant på passagerens anmodning.

Fritagelsesgrundene er snævre. Efter [artikel 19, stk. 10](#) er jernbanevirksomheden kun fri for kompensationspligt, hvis forsinkelsen er direkte forårsaget af eller uløseligt forbundet med (a) ekstraordinære forhold uden forbindelse til jernbanedriften – ekstreme vejrforhold, større naturkatastrofer eller større folkesundhedskriser – som ikke kunne undgås trods fornøden omhu, (b) passagerens egen skyld eller (c) en tredjeparts handling såsom personer på sporene, kabeltyveri, nødsituationer om bord, retshåndhævelse, sabotage eller terrorisme. Bestemmelsen indeholder en udtrykkelig carve-out: **strejker blandt**

jernbanevirksomhedens eget personale, handlinger eller undladelser fra andre virksomheder på samme infrastruktur og fra infrastrukturforvaltere og stationsledere er ikke omfattet af tredjepartsundtagelsen.

EU-Domstolen har endnu ikke prøvet artikel 19, stk. 10, men praksis om den parallelle undtagelse i luftfartsforordningen giver et fortolkningsbidrag, som forordningens egen ordlyd på flere punkter kodificerer. I [C-28/20](#) fastslog Store Afdeling, at en lovligt varslet strejke blandt selskabets eget personale ikke er en usædvanlig omstændighed, fordi den er intern, forudsigelig og under transportørens kontrol – nøjagtig den løsning, artikel 19, stk. 10, nu skriver ind i teksten. Modsat fandt Domstolen i [C-308/21](#), at en pludselig fejl i lufthavnens brændstofforsyningssystem kan være en usædvanlig omstændighed, når infrastrukturen forvaltes af en anden end transportøren – en sontring, der på jernbaneområdet imidlertid er slået fejl, netop fordi infrastrukturforvalterens forhold udtrykkeligt ikke fritager. I [C-385/23](#) blev en skjult konstruktionsfejl, der berørte hele materieltypen og sikkerheden, anerkendt som usædvanlig omstændighed.

Bevisbyrden for fritagelsen påhviler transportøren, og den er reel. I [BS-19657/2018-KOL](#) tilkendte Retten i Kolding fuld kompensation, fordi transportøren ikke havde dokumenteret årsagssammenhæng mellem et generelt tordenvejr og den konkrete forsinkelse – en bevisstandard, der uden videre kan overføres til artikel 19, stk. 10, litra a. Endelig fastslog Domstolen i [C-11/23](#), at et kontraktvilkår, der forbyder overdragelse af kompensationskrav, er en ulovlig ansvarsbegrænsning – relevant for jernbanevirksomhedernes forretningsbetingelser, der efter § 13 skal anmeldes til Trafikstyrelsen. Omvendt viser [C-474/22](#), at en passager, der på forhånd opgiver rejsen på grund af en varslet forsinkelse, ikke lider det "uigenkaldelige tab af tid", som kompensationen forudsætter.

Assistancepligten efter [artikel 20](#) gælder uafhængigt af, om kompensation skal betales: ved forsinkelse på mindst 60 minutter eller aflysning skal jernbanevirksomheden vederlagsfrit tilbyde måltider og forfriskninger i rimeligt forhold til ventetiden, indkvartering og transport hertil, samt transport fra et blokeret tog. Ved fritagelsesgrundene i artikel 19, stk. 10, kan indkvarteringen dog begrænses til højst tre nætter.

LOV	Jernbaneloven § 13	
PRAKSIS	EU-Domstolen · Skjult konstruktionsfejl som fritagelsesgrund for kompensation til luftfartspassagerer	13.06.2024
	EU-Domstolen · Ugyldighed af kontraktvilkår der forbyder overdragelse af passagerers kompensationskrav mod luftfartsselskaber	29.02.2024
	EU-Domstolen · Luftfartspassagerers ret til kompensation ved lange forsinkelser: Krav om rettidig tilstedeværelse ved indcheckning	25.01.2024
	EU-Domstolen · Luftfartspassagerers ret til kompensation ved omfattende fejl i lufthavnens brændstofforsyning: Begrebet "usædvanlige omstændigheder"	07.07.2022
	EU-Domstolen · Pilotstrejke og flypassagerers ret til kompensation ved usædvanlige omstændigheder	23.03.2021
	Byretten · Sag om kompensation for flyforsinkelse: Flyhjælp ApS mod Ryanair	29.03.2019

Håndhævelse af passagerrettighederne: Jernbanenævnet, ankenævn og klagevejene

Forordningen forudsætter en national håndhævelsesarkitektur. Efter [artikel 31](#) skal hver medlemsstat udpege et eller flere organer, der med hensyn til organisation, finansiering, retlig form og beslutningstagning er uafhængige af infrastrukturforvaltere, opkrævnings- og tildelingsorganer og jernbanevirksomheder. I dansk ret er opgaven henlagt til Jernbanenævnet, jf. [jernbaneloven § 103, stk. 4](#), hvorefter nævnet fører tilsyn med overholdelsen af passagerrettighedsforordningen. Nævnets uafhængighed er sikret i [§ 103, stk. 1](#) – det er "organisatorisk,

funktionelt, hierarkisk og med hensyn til beslutningstagning" adskilt fra enhver anden enhed og er ikke undergivet transportministerens instruktionsbeføjelse – og formanden skal efter [stk. 5](#) være dommer, udpeget af vedkommende retspræsident.

Kompetencen er dog delt. Efter [bekendtgørelse om Jernbanenævnet § 2](#) behandler nævnet de klager vedrørende passagerrettighedsforordningen, "der falder uden for Ankenævnet for Bus, Tog og Metros afgørelseskompetence". Individuelle forbrugerkrav mod operatørerne hører altså som udgangspunkt hjemme i det private ankenævn, mens Jernbanenævnet varetager den generelle håndhævelse.

[Artikel 32](#) pålægger håndhævelsesorganet at overvåge efterlevelsen nøje og giver det ret til at kræve relevante dokumenter og oplysninger udleveret uden unødigt forsinkelse og senest inden for én måned (tre måneder i komplekse sager). [Artikel 33](#) fastlægger klagevejen: passageren skal først klage til jernbanevirksomheden eller stationslederen, og kan derefter klage til håndhævelsesorganet inden tre måneder fra afvisningen – eller, hvis der slet ikke er svaret, tre måneder efter den oprindelige klage. Organet skal kvittere inden to uger og som hovedregel afslutte sagen inden tre måneder, i komplicerede sager seks.

EU-Domstolen har i [C-597/20](#) fastslået, at den parallelle bestemmelse i luftfartsforordningen ikke er til hinder for, at et nationalt håndhævelsesorgan på grundlag af en individuel klage pålægger transportøren at udbetale kompensation, forudsat at både passager og transportør har adgang til domstolsprøvelse. Afgørelsen viser, at grænsen mellem generel håndhævelse og individuel tvistløsning er et nationalt valg, ikke en EU-retlig nødvendighed.

Informationspligten over for passagererne har en selvstændig betydning for, om et krav kan gøres gældende. Forbrugerklagenævnets praksis om kollektiv trafik er her illustrativ: i [0682-09-01](#) blev en passager fritaget for en kontrolafgift, fordi oplysningen om billetens gyldighedsperiode ikke fremgik af selve billetten, men kun af infowalls, som nævnet ikke fandt "umiddelbart overskuelige". Nævnet formulerede princippet, at det påhviler den erhvervsdrivende at stille den fornødne information til rådighed for passagererne, **inden rejsen påbegyndes**. Samme resultat nåede nævnet i [2006 - 511/7-72](#), hvor kravet om minimum to zoner pr. person hverken fremgik af klippeautomaterne eller af kortet, og hvor modstridende angivelser af afgiftens størrelse (500 mod 600 kr.) førte til, at den laveste sats blev lagt til grund.

LOV [JernbaneLoven § 103, stk. 1, 4, 5](#)

PRAKSIS	EU-Domstolen · Nationale håndhævelsesorganers kompetence til at pålægge luftfartsselskaber at udbetale kompensation til passagerer	29.09.2022
	Forbrugerklagenævnet · Forbruger fritaget for kontrolafgift grundet manglende information om billetgyldighed i Metroen	05.01.2010
	Forbrugerklagenævnet · Forbruger fritaget for kontrolafgift grundet mangelfuld skiltning om zoneregler i metroen	19.12.2007

§ 8 Jernbanenævnets markeds- og takstilsyn – trilogien om DB Cargos kombiterminaler

Den mest udviklede danske retspraksis på jernbaneområdet knytter sig til rækkevidden af Jernbanenævnets afgørelseskompetence. Tre afgørelser mellem Jernbanenævnet og DB Cargo Scandinavia A/S om kombiterminalerne i Høje-Taastrup og Taulov tegner udviklingen.

1. Højesterets dom af 15. juni 2020 (U.2020.2922 H) – § 105 er ikke en påbudshjemmel. I

BS-48710/2019-HJR havde nævnet af egen drift påbudt DB Cargo at ændre sine forretningsbetingelser for kombiterminaler, bl.a. om jernbanevirksomheders ret til selvstændig disposition og om brugernes klageadgang. Højesteret kendte påbuddene ugyldige på to selvstændige grundlag. Om [jernbaneloven § 105](#) udtalte Højesteret:

"Jernbanelovens § 105 ... må forstås således, at den alene indeholder hjemmel til at påbyde udlevering af oplysninger til brug for nævnets sagsbehandling og ikke til herudover at påbyde de omfattede virksomheder at foretage bestemte dispositioner, herunder at ændre deres forretningsbetingelser."

Højesteret anerkendte, at [§ 103, stk. 3](#), jf. bekendtgørelsen om Jernbanenævnet, principielt hjemler bindende afgørelser til korrektion af markedsforvridning eller forskelsbehandling, men fandt, at nævnet ikke havde vurderet sagen i forhold til disse betingelser, og at det ikke var godtgjort, at de påtalte forhold havde karakter af forskelsbehandling, markedsforvridning eller anden uønsket udvikling på jernbanemarkedet.

2. Østre Landsrets dom af 26. april 2022 – krav om konkurrenceanalyse. I BS-19090/2021-OLR angik tvisten et påbud af 18. september 2019 om at nedregulere 2019-taksterne. Nævnet havde gennemgået DB Cargos produktkalkuler, fastsat den rimelige fortjeneste med udgangspunkt i Danmarks Statistiks overskudsgrad for brancheniveau 52 (gennemsnitligt 7,91 pct. for 2012-2016) og fundet, at en række takster oversteg stykomkostningerne med tillæg af rimelig fortjeneste. Landsretten ændrede byrettens frifindelse og fandt påbuddet uberettiget:

"Landsretten finder derimod ikke grundlag for at fastslå, at kombiterminalbekendtgørelsens § 7, stk. 1, i sig selv giver nævnet hjemmel til at nedsætte taksterne."

Hjemlen lå efter landsrettens opfattelse i bekendtgørelsens § 5, stk. 2, 2. pkt., og forudsatte, at nævnet havde godtgjort, at taksterne ikke var i overensstemmelse med konkurrencesituationen – hvilket måtte bero på "en vis analyse af konkurrencen indenfor det for kombiterminalen relevante marked". Da afgørelsen med bilag ikke indeholdt en sådan analyse, var påbuddet uhjemlet, og nævnet blev pålagt 126.750 kr. i sagsomkostninger.

3. Højesterets dom af 17. januar 2024 – takstprincippet er selvstændig hjemmel. I BS-16129/2023-HJR blev landsrettens resultat underkendt, og byrettens frifindelse af nævnet stadfæstet. Højesteret fandt, at hjemlen til påbuddet fulgte direkte af overtrædelsen af takstprincippet:

"Det var ikke en yderligere betingelse, at nævnet foretog en analyse af konkurrencemæssige forhold mv."

Højesteret støttede fortolkningen på forarbejderne til jernbaneloven, der tilsigtede en forenkling af tilsynet, så nævnet kunne træffe afgørelser med direkte virkning uden Trafikstyrelsens forudgående godkendelse, og på EU-Domstolens dom i sag C-144/20 ([AS LatRailNet](#)), hvorefter tilsynsorganet efter direktiv 2012/34/EU artikel 56, stk. 9, af egen drift kan træffe foranstaltninger til at korrigere overtrædelser af takstregler. Højesteret afviste desuden indsigelserne om begrundelsesmangler, godkendte den såkaldte X+2-regel om periodemæssig forskydning i takstfastsættelsen og fastslog, at taksterne skal vurderes **individuelt for hver enkelt serviceydelse** – ikke samlet for terminalens økonomi. Under hensyn til uklarheder i nævnets oprindelige afgørelse bar ingen af parterne sagsomkostninger i nogen instans.

De tre afgørelser kan sammenfattes således:

Afgørelse	Spørgsmål	Resultat

Højesteret 15/6 2020	Kan § 105 bære materielle påbud?	Nej – kun oplysningspåbud; § 103, stk. 3, kræver konkret vurdering af forskelsbehandling/markedsforvridning
Østre Landsret 26/4 2022	Kræver takstnedsættelse konkurrenceanalyse?	Ja – § 7, stk. 1, er ikke selvstændig hjemmel
Højesteret 17/1 2024	Samme spørgsmål	Nej – takstprincippet bærer selv indgrebet; individuel vurdering pr. ydelse

Den retlige lære er, at Jernbanenævnets kompetence er **hjemmelsbestemt, ikke formålsbestemt**: nævnet skal for hvert indgreb identificere den bestemmelse, der bærer netop det påbud, det udsteder, og opfylde dens betingelser – men når en materiel takstregel er overtrådt, er selve overtrædelsen tilstrækkeligt grundlag. Nævnets øvrige beføjelser omfatter efter [§ 104](#) adgang til at gennemføre eller iværksætte revisioner hos infrastrukturforvaltere, forvaltere af servicefaciliteter og jernbanevirksomheder for at kontrollere reglerne om regnskabsadskillelse – obligatorisk for jernbanevirksomheder med kontrakter om offentlig tjeneste, der ikke er tildelt efter udbud.

LOV	Jernbaneloven § 103, stk. 1, 3	Jernbaneloven § 104, stk. 1, 2	Jernbaneloven § 105
PRAKSIS	Højesteret · Højesteret fastslår Jernbanenævnets kompetence til at nedsætte takster på kombiterminaler uden forudgående konkurrenceanalyse 17.01.2024 Højesteret · Ugyldighed af Jernbanenævnets påbud om ændring af forretningsbetingelser grundet manglende hjemmel 15.06.2020 Landsretten · Østre Landsret: Jernbanenævnets påbud om takstnedsættelse for kombiterminaler var uberettiget grundet manglende konkurrenceanalyse 26.04.2022		

§ 9 Sikkerhedsregulering: tilladelse, certificering og Trafikstyrelsens indgrebsbeføjelser

Adgangen til at drive jernbanevirksomhed er dobbelt betinget: der kræves både en **økonomisk-hæderlighedsmæssig tilladelse** og en **sikkerhedsmæssig certificering**.

Efter [jernbaneloven § 9, stk. 1](#) kræver drift af jernbanevirksomhed i Danmark tilladelse fra Trafikstyrelsen, som også kan suspendere, ændre eller tilbagekalde den; tilladelser udstedt af andre EU-medlemsstater gælder efter [stk. 3](#) i Danmark. Kravene er udmøntet i [bekendtgørelse om tilladelse til at drive jernbanevirksomhed § 3](#), der bl.a. forudsætter minimum 750.000 kr. i egenkapital, fravær af konkurs og af forfalden offentlig gæld på 50.000 kr. eller derover, fravær af domme for alvorlige overtrædelser i erhvervsforhold, på transportområdet, på det social- og arbejdsretlige område og af toldlovgivningen, faglig kvalifikation, rådighed over trækraft og gyldig ansvarsforsikring efter [§ 53](#).

Sikkerhedssiden er lagdelt. Jernbanevirksomheder skal efter [§ 58, stk. 1](#) have et EU-sikkerhedscertifikat, der udstedes af Den Europæiske Unions Jernbaneagentur, når driftsområdet dækker mere end én medlemsstat, og af agenturet eller Trafikstyrelsen efter ansøgerens valg, når området alene er dansk. Virksomheder på bybaner skal i stedet have et nationalt sikkerhedscertifikat efter [§ 39](#), og infrastrukturforvaltere skal have en sikkerhedsgodkendelse efter [§ 59](#). Virksomheder, der kører på eget ansvar på nettet uden at være jernbanevirksomheder, certificeres efter [§ 11, stk. 3](#) og er efter [§ 11, stk. 1](#) undergivet bl.a. §§ 50-54 – dog kun ved skader på ejendom eller personer, der ikke befordres med den certificerede virksomhed. De nærmere krav findes i [bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat](#)

og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet, der gennemfører dele af jernbanesikkerhedsdirektivet (direktiv (EU) 2016/798). Bekendtgørelsen giver ansøgere krav på [forhåndsdialog](#) med myndigheden, pålægger [årlig sikkerhedsrapport inden 31. maj](#) og fastslår i [§ 6](#), at virksomhederne selv har ansvaret for sikker drift af deres del af systemet og for kontrollen med de risici, der opstår – herunder, når det er relevant og rimeligt, risici fra andre parter aktiviteter. Selve direktivteksten er gengivet i [bekendtgørelse om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet](#). Afgørelser truffet efter certificeringsbekendtgørelsen kan efter dens [§ 19](#) ikke indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed.

Indgrebsbeføjelserne er to-trins. Efter [§ 74, stk. 1](#) kan Trafikstyrelsen ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, udstede påbud til indehaveren af et sikkerhedscertifikat, et EU-sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse om straks eller inden for en frist at foretage de nødvendige foranstaltninger – og det kan i påbuddet fastsættes, at **driften skal indstilles eller begrænses**, indtil påbuddet er efterkommet. Efter fristens udløb kan styrelsen efter [stk. 3](#) lade foranstaltningerne udføre for indehaverens regning. Er de sikkerhedsmæssige forhold **klart uforsvarlige**, kan styrelsen efter [§ 75](#) straks nedlægge forbud mod drift på en nærmere angivet strækning eller med nærmere angivne køretøjer; et mundtligt forbud gælder i 3 dage, et skriftligt i 14 dage, og forbud kan forlænges skriftligt. [§ 75](#) er dermed et akut instrument med indbygget udløb, mens [§ 74](#) er det ordinære påbudsinstrument.

Tilsynet hviler på indberetningspligten i [§ 78](#), der er udmøntet i [bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere for ulykker til Trafikstyrelsen](#). Bekendtgørelsens bilag definerer de personkategorier, ulykkesstatistikken opdeles i – passagerer, personale og kontrahenter, brugere af overkørsler, personer der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer, personer på perron og andre – og de skadestyper (dræbte inden for 30 dage, alvorligt tilskadekomne med mindst 24 timers indlæggelse, lettere tilskadekomne), der ligger til grund for de fælles sikkerhedsindikatorer. Personalets kompetencer reguleres bl.a. gennem [vejledningen til bekendtgørelsen om lokomotivføreruddannelsen](#), der bl.a. omfatter faget "Pas på på banen" om personlig sikkerhed ved færdsel i og ved spor. Gebyrer for tilsyn og certificering fastsættes i [jernbanegebyrbekendtgørelsen](#), der udtrykkeligt ikke gælder ikke-erhvervsmæssig veteranogs- og veteranbanedrift.

Sikkerheden ved arbejde på infrastrukturen håndhæves parallelt af Arbejdstilsynet. I [Arbejds miljølagenævnets afgørelse af 2. juni 2022](#) blev et strakspåbud fastholdt over for en virksomhed, hvis ansatte skulle bære 15 kg udstyr til sporskiftevedligehold hen over løse skærver, kabelbakker med vippende eller huldefekte låg og henlagt byggeaffald. Nævnet afviste med 5 mod 4 stemmer, at den periodiske karakter af arbejdet (én gang årligt efter bestilling) fritog arbejdsgiveren, og fastslog, at forholdene skal vurderes **inden** arbejdet påbegyndes – det er ikke tilstrækkeligt at overlade det til de ansatte selv at finde en farbar vej i et farligt område. Mindretallet ville have begrænset ansvaret til selve arbejds udførelse frem for den generelle indretning af baneterrænet.

Kommende ændringer. Ved [lov nr. 1785 af 29. december 2025](#) om ændring af jernbaneloven og lov om DSB, der trådte i kraft 1. januar 2026, er bybanebegrebet delt op i "bybanenet" og "bybaneoperatør" med henblik på en mere retvisende gennemførelse af markedsåbningsdirektivet, kapitel 7's overskrift ændret tilsvarende, og der er indsat et nyt kapitel 7 a, hvorefter S-banen undtages fra Banedanmarks forvaltning og fremover forvaltes af DSB. Ændringerne er endnu ikke konsolideret ind i lovebekendtgørelsen, og bl.a. henvisningen i [§ 74, stk. 1](#), til sikkerhedsgodkendelse er opdateret, så den peger på §§ 39 a og 59.

LOV

[Jernbaneloven § 9, stk. 1, 3](#)
[Jernbaneloven § 11, stk. 1, 3](#)
[Jernbaneloven § 39, stk. 1](#)
[Jernbaneloven § 58, stk. 1](#)
[Jernbaneloven § 59, stk. 1](#)
[Jernbaneloven § 74, stk. 1, 3](#)
☐ ☐

[Jernbaneloven § 75, stk. 1, 2](#)[Jernbaneloven § 78](#)PRAKSIS **Arbejdsmiljøklagenævnet** · Mangelfulde adgangsveje ved jernbanearbejde: Arbejdsgivers ansvar for sikker færden 02.06.2022

Arealtvister: hævdforbuddet i § 28 og infrastrukturforvalterens rådighed over beplantning

[Jernbaneloven § 28](#) rummer en af de skarpeste undtagelser fra dansk tingsrets almindelige regler: "Hævd kan ikke vindes over arealer, der i matriklen er registreret som jernbanearealer." Forarbejderne begrundede forbuddet med, at der før 1988 kunne vindes hævd over jernbanearealer, hvis banen ikke var fornødent indhegnet, og at formålet er "at sikre, at jernbanearealer altid kan benyttes til jernbanedrift".

Det afgørende spørgsmål i praksis har været, hvad der gælder for råden, der ligger **før** forbuddets ikrafttræden den 1. juni 1988. Spørgsmålet blev afgjort i en sag fra Horsens, hvor Banedanmark i februar 2021 i forbindelse med elektrificering opdagede, at en nabo brugte ca. 400 m² matrikuleret baneareal som have.

I [BS-41705/2024-VLR](#) frifandt Vestre Landsret naboen. Banedanmark havde gjort gældende, at hævd hverken før eller efter 1988 kunne vindes over jernbanearealer, at rådenen stred mod offentligretlig regulering, at en tinglyst servitut fra 1952 med målfast rids udelukkede god tro, og at rådenen ikke havde været intensiv nok. Landsretten lagde vægt på, at arealet siden 1950'erne lå mellem et tæt levende hegn og selve baneområdet, at det derfor var afskærmet og ikke kunne henregnes til "statsbaneområdet" som defineret i den dagældende lov om statsbanerne fra 1968, og at der derfor ikke forelå nogen offentligretlig barriere mod hævd forud for 1988. Luftfotos fra 1951 og 1954 og vidneforklaringer dokumenterede kontinuerlig og intensiv haveanvendelse, og god tro blev ikke anset for udelukket af hverken arealets størrelse eller 1952-servitutten om et privat vandløb.

Højesteret stadfæstede i [BS-33686/2025-HJR](#). Højesteret fastslog, at ejendomshævd efter [Danske Lov 5-5-1](#) kan vindes ved 20 års råden over både privat og offentlig ejendom, og at dette kun kan fraviges, hvis rådenen strider mod specifik offentligretlig regulering. Da det 398 m² store areal var adskilt af et levende hegn og ikke udgjorde en del af det egentlige statsbaneområde, hvor færdsel var forbudt ved lov, kunne der vindes hævd i perioden 1968-1988: den tidligere ejer havde rådet kontinuerligt som have med frugttræer og bærbuske fra foråret 1968 og havde i 1971 opført en garage delvis på arealet. Højesteret fandt endvidere, at [udstykningsloven § 39, stk. 1](#) ikke berettigede til at pålægge den nuværende ejer en del af udgifterne til skelforretningen, da forretningen udelukkende var nødvendiggjort af Banedanmarks ønske om at anfægte den bestående brug.

Retsstillingen er dermed: **§ 28 er ikke tilbagevirkende**. Hævd fuldbyrdes inden 1. juni 1988 på arealer, der ikke lå inden for det egentlige statsbaneområde, består – men efter denne dato kan hævd ikke vindes over matrikulerede jernbanearealer overhovedet, uanset rådenens intensitet og god tro. Om de almindelige hævdsbetingelser, se [hævd](#).

Uden for hævdsituationen har infrastrukturforvalteren betydelige rådighedsbeføjelser over naboarealer. Efter § 25 kan forvalteren kræve træer og anden beplantning på, over og ved baneareal fjernet, nedskåret, opstammet eller studset, når banens vedligehold eller hensynet til togdriften gør det nødvendigt – og efterkommes kravet ikke inden for en fastsat frist, kan forvalteren lade arbejdet udføre på **ejersens bekostning**. Efter § 26 skal rummet over og ved spor på havneområder og i vej, gade eller plads, der er åben for almindelig færdsel, holdes fri for faste og løse genstande inden for afstande fastsat af transportministeren, og efter § 27 etablerer, vedligeholder og nedtager infrastrukturforvalteren egne hegn og fastsætter hegnstyper. Nabosynspunkter behandles i [naboret-hegn-traer](#).

De erstatningsmæssige konsekvenser af indgreb i beplantning og adgangsforhold afgøres uden for jernbaneloven, i ekspropriations- og taksationssystemet, som falder uden for denne oversigt. Taksationspraksis fra elektrificeringsprogrammet illustrerer dog niveauet: i [2023-128266](#) blev ulempeerstatningen for eldriftsservitut og tab af beplantning på en 1.182 m² beboelsesejendom i byzone forhøjet fra 65.000 kr. til 80.000 kr., mens kravet på 1.000.000 kr. blev afvist; i [2022-060163](#) blev standardtaksten for landbrugsareal forhøjet fra 4.000 kr. til 5.800 kr., fordi servitutten påførte skovdriften særlige ulemper; i [2022-060896](#) blev erstatningen for ejendomsforringelse ved nedlæggelse af en adgangsgivende jernbanebro fordoblet fra 50.000 kr. til 100.000 kr.; og i [2024-175985](#) blev et krav på 135.590 kr. i omvejerstatning afvist, fordi ejendommen ikke havde en særskilt ret til jernbaneoverkørslen. Endelig viser [25-06806](#), at oplag af brugte jernbanesveller langs banen i landzone kræver landzonetilladelse efter planloven, men at klager over forurening og placering ikke uden videre fører til ophævelse.

LOV	Danske Lov § 5-5-1	Jernbaneloven § 25	Jernbaneloven § 26, stk. 1	Jernbaneloven § 27
	Jernbaneloven § 28	Udstykningsloven § 39, stk. 1		
PRAKSIS	Højesteret · B havde vundet ejendomshævd over jernbaneareal før lovændring i 1988			05.03.2026
	Landsretten · Dom om Hævdserhvervelse på Jernbaneareal: Banedanmark mod Sagsøgte			28.05.2025
	Taksationssekretariatet · Taksationskommissionen stadfæster afslag på omvejerstatning ved sporfornyelse Nyborg–Odense – landbrugsejendom ved Marslev uden særskilt ret til jernbaneoverkørsel			20.03.2024
	Taksationssekretariatet · Taksationskommissionen forhøjer ulempeerstatning for eldriftsservitut og tab af beplantning ved elektrificering af jernbanen Fredericia–Aarhus til 80.000 kr.			27.11.2023
	Taksationssekretariatet · Taksationskommissionen forhøjer erstatning for eldriftsservitut på skovbrugsejendom ved elektrificering af jernbanen Aarhus–Randers			08.05.2023
	Taksationssekretariatet · Taksationskommissionen forhøjede ejendomsforringelseserstatning til hesteejendom ved nedlæggelse af jernbanebro – elektrificering Mariagerfjord–Aalborg			25.01.2023
	Planklagenævnet · Planklagenævnet stadfæster landzonetilladelse til midlertidigt oplag af jernbanesveller langs jernbane i Bøvlingbjerg			27.05.2026

§ 11 Markedsadgang og offentlig servicetrafik som ramme om driften

Erstatnings- og sikkerhedsreglerne fungerer inden for en markedsramme, der er bestemt af EU's jernbanepakker. Af de almindelige bemærkninger til jernbaneloven af 2015 fremgår, at loven samler gennemførelsen af 1. jernbanepakke (direktiverne 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF om infrastrukturforvalternes uafhængighed, EU-licenser, afgiftsprincipper og kapacitetstildeling), dele af 2. jernbanepakke (jernbanesikkerhedsdirektivet 2004/49/EF) og 3. jernbanepakke, herunder de bestemmelser, der i 2009 blev indsat for at supplere den daværende passagerrettighedsforordning. Bemærkningerne

fremhæver, at formålet var at skabe "klare rammer for jernbanens forskellige aktører, for anlæg og fornyelse af jernbaner, for virksomheders markedsadgang og for passagerernes færden på jernbaneområdet".

Udbud af den offentlige servicetrafik er den praktiske indgang til markedet. I [2007-0013487](#) behandlede Klagenævnet for Udbud SJ AB's klage over Trafikstyrelsens udbud af den regionale togtrafik på Kystbanen – et udbud med forhandling, koordineret med et parallelt svensk udbud, hvor kontrakten blev tildelt Kystbanen A/S efter kriteriet det økonomisk mest fordelagtige bud (50 % pris, 30 % kvalitet, 20 % leveringssikkerhed). Klagenævnet frifandt ordregiveren på alle punkter: udbudsbetingelserne indeholdt intet krav til antallet af togsæt, den relative evalueringsmodel og den efterfølgende præcisering af pointmodellen var acceptable inden for rammerne af et udbud med forhandling, og "korrektionsmodellen for B-tilbud", der skulle koordinere det danske og svenske udbud, var en klar og gennemsigtig løsning på de tekniske udfordringer ved to parallelle udbud. Særligt bemærkelsesværdigt er nævnets stillingtagen til statsstøtte: selv om statsstøttespørgsmål som udgangspunkt ligger uden for nævnets kompetence, kan nævnet vurdere, om ordregiveren har handlet korrekt i lyset af indikationer på ulovlig statsstøtte – men i den konkrete sag var der intet grundlag for at anse tilbuddet fra DSB's datterselskab for urealistisk lavt.

Kompensationen for de offentlige serviceforpligtelser reguleres af **forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej**. EU-Domstolen har afklaret to centrale spørgsmål. I [C-390/22](#) fastslog Domstolen, at nationale regler, der gør udbetalingen af kompensation betinget af årlige statslige budgetbevillinger, er uforenelige med kravet om objektive og på forhånd fastlagte, gennemsigtige parametre – men at parametrene godt kan fastsættes i generelle regler uden for selve kontrakten. I [C-421/22](#) fandt Domstolen omvendt, at forordningen ikke kræver fuld automatisk kompensation for omkostningsstigninger på brændstof og løn, når kontrakten er tildelt efter en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende udbudsprocedure, fordi markedet og operatørens egen risikoafvejning da sikrer en passende kompensation. Afgørelserne angår buskontrakter, men forordningen omfatter efter sin titel også jernbane, og de vedrører kompensationsmekanismens grundprincipper.

Jernbanenævnets revisionsadgang efter [§ 104, stk. 2](#) er den nationale kontraudgave: nævnet **skal** gennemføre eller iværksætte revisioner hos jernbanevirksomheder med kontrakt om offentlig tjeneste, der ikke er tildelt efter udbud, for at kontrollere overholdelsen af reglerne om regnskabsadskillelse. Beredskabssiden reguleres af [§ 80](#), hvorefter jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal planlægge og træffe foranstaltninger til at sikre både jernbanedriften og passagerernes personlige sikkerhed i beredskabssituationer, koordinere indbyrdes og efter transportministerens bestemmelse stille transportkapacitet til rådighed mod fuld erstatning; Trafikstyrelsen varetager den overordnede koordination og fører tilsyn. Ved offentlige udbud på Transportministeriets område gælder desuden [cirkulæret om kontrol med kritisk infrastruktur](#), der bl.a. kræver, at de personer, der forestår udbuddene hos Banedanmark og Trafikstyrelsen, til enhver tid har sikkerhedsgodkendelse mindst på niveauet TIL TJENESTEBRUG.

Af mere perifer, men praktisk betydning for stationsdriften er [2025-832-0031](#), hvor Datatilsynet efter behandling i Datarådet fandt, at tv-overvågning af medarbejdere i butikker på jernbanestationer var berettiget af sikkerhedsmæssige hensyn efter interesseafvejningsreglen, men fastsatte præcise rammer for, hvornår optagelserne må gennemgås med henblik på at gøre retskrav gældende over for de ansatte.

LOV

[Jernbaneloven § 80, stk. 1-4](#)[Jernbaneloven § 104, stk. 2](#)

PRAKSIS

EU-Domstolen · Krav til gennemsigtighed og udbetaling af kompensation for offentlig personbefordring

25.01.2024

EU-Domstolen · Kompensation og risikofordeling i offentlige servicekontrakter om bustransport (C-421/22)	21.12.2023
Datatilsynet · Tv-overvågning af medarbejdere hos DSB Service & Retail A/S var berettiget af hensyn til sikkerhed	30.09.2025
Klagenævnet for Udbud · Klage over tildelingskriterier og evalueringsmodel i udbud af togtrafik på Kystbanen	07.11.2007

§ 12 Sammenfatning: hvor praksis er fast, og hvor den er sparsom

Praksisbilledet på jernbaneområdet er skævt fordelt. På **tilsyns- og markedssiden** er retstilstanden gennemprøvet helt til Højesteret, mens **erstatningssiden** næsten udelukkende hviler på lovtekst og forarbejder.

Fast praksis. Jernbanenævnets kompetence er afklaret af tre afgørelser. [BS-48710/2019-HJR](#) satte den ydre grænse: [§ 105](#) er en oplysningshjemmel, ikke en påbudshjemmel, og indgreb efter [§ 103, stk. 3](#) kræver en konkret vurdering af, om der foreligger forskelsbehandling, markedsforvridning eller anden uønsket markedsudvikling. [BS-16129/2023-HJR](#) trak grænsen indad igen for takstindgreb: når en materiel takstregel er overtrådt, bærer overtrædelsen selv indgrebet, og en konkurrenceanalyse er ikke en yderligere betingelse – hvorved [BS-19090/2021-OLR](#) blev underkendt. Tilsvarende er hævdspørgsmålet efter [§ 28](#) afklaret af [BS-41705/2024-VLR](#) og [BS-33686/2025-HJR](#): forbuddet virker fra 1. juni 1988 og ikke tilbage, og det egentlige statsbaneområde er afgrænset snævrere end den matrikulære registrering.

Sparsom praksis. For [§§ 49-52](#) foreligger der ikke offentliggjorte domme, der udmåler erstatning eller fastlægger nedsættelsesbrøker. Retskilderne er derfor lovteksten, de udførlige forarbejder fra 2015 og – for egenskyldvurderingen – nævnspraksis som [96162](#) og [98994](#), der viser, at kørsel frem for et blinkende overkørselssignal som udgangspunkt er groft uagtsomt, og at hverken lav hastighed, modlys eller dårlige oversigtsforhold uden videre er formildende. Det samme gælder passagerrettighederne: der ses ingen dansk domspraksis om forordning (EU) 2021/782, og fortolkningen må indtil videre søges i forordningens egen ordlyd og i EU-Domstolens praksis om den parallelle luftfartsordning, jf. navnlig [C-28/20](#), [C-308/21](#) og [C-597/20](#).

Praktiske konsekvenser. For den skadelidte passager betyder ansvarsstrukturen, at kravet rettes mod jernbanevirksomheden, ikke mod infrastrukturforvalteren, og at bevisbyrden for hændelsesforløbet er lettet af det objektive ansvar – men at forsikringens og indberetningernes fortrolighed efter [§ 78, stk. 4](#) kan gøre det vanskeligt at belyse ansvarsfordelingen mellem operatør og forvalter. For jernbanevirksomheden betyder det, at ansvaret er tabsudlignet gennem den obligatoriske ansvarsforsikring efter [§ 53](#) og gennem regressen efter [§ 52](#) – men at regressen kræver bevis for culpa hos forvalteren. Og for den påkørte trafikant betyder [§ 51](#), at det objektive ansvar også dækker skader uden fysisk kontakt med toget, men at nedsættelse efter [§ 50](#) truer, så snart et signal er tilsidesat.

Endelig bør det holdes for øje, at retsgrundlaget er i bevægelse: [lov nr. 1785 af 29. december 2025](#) har med virkning fra 1. januar 2026 opdelt bybanebegrebet i bybanenet og bybaneoperatører og overført forvaltningen af S-banen fra Banedanmark til DSB, og ændringerne er endnu ikke konsolideret ind i lovebekendtgørelsen.

LOV	Jernbaneloven § 28	Jernbaneloven § 49	Jernbaneloven § 50	Jernbaneloven § 51
	Jernbaneloven § 52	Jernbaneloven § 53	Jernbaneloven § 78, stk. 4	Jernbaneloven § 103, stk. 3
	Jernbaneloven § 105			

PRAKSIS **Højesteret** · B havde vundet ejendomshævd over jernbaneareal før lovændring i 1988

05.03.2026

Højesteret · Højesteret fastslår Jernbanenævnets kompetence til at nedsætte takster på kombiterminaler uden forudgående konkurrenceanalyse	17.01.2024
Højesteret · Ugyldighed af Jernbanenævnets påbud om ændring af forretningsbetingelser grundet manglende hjemmel	15.06.2020
EU-Domstolen · Nationale håndhævelsesorganers kompetence til at pålægge luftfartsselskaber at udbetale kompensation til passagerer	29.09.2022
EU-Domstolen · Luftfartspassagerers ret til kompensation ved omfattende fejl i lufthavnens brændstofforsyning: Begrebet "usædvanlige omstændigheder"	07.07.2022
EU-Domstolen · Pilotstrejke og flypassagerers ret til kompensation ved usædvanlige omstændigheder	23.03.2021
Landsretten · Dom om Hævdserhvervelse på Jernbaneareal: Banedanmark mod Sagsøgte	28.05.2025
Landsretten · Østre Landsret: Jernbanenævnets påbud om takstnedsættelse for kombiterminaler var uberettiget grundet manglende konkurrenceanalyse	26.04.2022
Ankenævnet for Forsikring · Afvisning af kaskodækning efter fatal ulykke ved jernbaneoverskæring: Grov uagtsomhed eller formildende omstændigheder?	07.06.2023
Ankenævnet for Forsikring · Afvisning af dækning efter påkørsel af tog ved jernbaneoverskæring - Grov uagtsomhed?	07.04.2021

REFERENCE Lovgrundlag 7 paragraffer

Jernbaneloven § 28		Jernbaneloven § 49	stk. 1-4
Jernbaneloven § 50	stk. 1, 2	Jernbaneloven § 51	
Jernbaneloven § 52		Jernbaneloven § 74	stk. 1-3
Jernbaneloven § 103	stk. 1-4		

MATERIALE Citerede afgørelser 27 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS		3
05.03.2026	B havde vundet ejendomshævd over jernbaneareal før lovændring i 1988	33686-2025
17.01.2024	Højesteret fastslår Jernbanenævnets kompetence til at nedsætte takster på kombiterminaler uden forudgående konkurrenceanalyse	4536-5439
15.06.2020	Ugyldighed af Jernbanenævnets påbud om ændring af forretningsbetingelser grundet manglende hjemmel	bs-48710-2019-hjr
EU-DOMSTOLEN · EUROPÆISK DOMSTOL		8
13.06.2024	Skjult konstruktionsfejl som fritagelsesgrund for kompensation til luftfartspassagerer	C-385/23
29.02.2024	Ugyldighed af kontraktvilkår der forbyder overdragelse af passagerers kompensationskrav mod luftfartsselskaber	C-11/23
25.01.2024	Krav til gennemsigtighed og udbetaling af kompensation for offentlig personbefordring	C-390/22
25.01.2024	Luftfartspassagerers ret til kompensation ved lange forsinkelser: Krav om rettidig tilstedeværelse ved indcheckning	C-474/22

21.12.2023	Kompensation og risikofordeling i offentlige servicekontrakter om bustransport (C-421/22)	C-421/22
29.09.2022	Nationale håndhævelsesorganers kompetence til at pålægge luftfartsselskaber at udbetale kompensation til passagerer	C-597/20
07.07.2022	Luftfartspassagerers ret til kompensation ved omfattende fejl i lufthavnens brændstofforsyning: Begrebet "usædvanlige omstændigheder"	C-308/21
23.03.2021	Pilotstrejke og flypassagerers ret til kompensation ved usædvanlige omstændigheder	C-28/20
LANDSRET TEN · ANKEINSTANS		2
28.05.2025	Dom om Hævdserhvervelse på Jernbaneareal: Banedanmark mod Sagsøgte	9713-11341
26.04.2022	Østre Landsret: Jernbanenævnets påbud om takstnedsættelse for kombiterminaler var uberettiget grundet manglende konkurrenceanalyse	3985-4815
BYRET TEN · FØRSTE INSTANS		1
29.03.2019	Sag om kompensation for flyforsinkelse: Flyhjælp ApS mod Ryanair	6750-8112
SKATTERÅDET · ADMINISTRATIV MYNDIGHED		1
19.05.2015	Skattebehandling af erstatninger og vejanlæg ved nedlæggelse af jernbaneoverkørsler	14-4870982
TAKSATIONSSSEKRETARIATET · NÆVN / KLAGEINSTANS		4
20.03.2024	Taksationskommissionen stadfæster afslag på omvejerstatning ved sporfornyelse Nyborg–Odense – landbrugsejendom ved Marslev uden særskilt ret til jernbaneoverkørsel	2024-175985
27.11.2023	Taksationskommissionen forhøjer ulempeerstatning for eldriftsservitut og tab af beplantning ved elektrificering af jernbanen Fredericia–Aarhus til 80.000 kr.	2023-128266
08.05.2023	Taksationskommissionen forhøjer erstatning for eldriftsservitut på skovbrugsejendom ved elektrificering af jernbanen Aarhus–Randers	2022-060163
25.01.2023	Taksationskommissionen forhøjede ejendomsforringelseserstatning til hesteejendom ved nedlæggelse af jernbanebro – elektrificering Mariagerfjord–Aalborg	2022-060896
ANKENÆVNET FOR FORSIKRING · NÆVN / KLAGEINSTANS		2
07.06.2023	Afvisning af kaskodækning efter fatal ulykke ved jernbaneoverskæring: Grov uagtsomhed eller formildende omstændigheder?	98994
07.04.2021	Afvisning af dækning efter påkørsel af tog ved jernbaneoverskæring - Grov uagtsomhed?	96162
FORBRUGERKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		2
05.01.2010	Forbruger fritaget for kontrolafgift grundet manglende information om billetgyldighed i Metroen	0682-09-01
19.12.2007	Forbruger fritaget for kontrolafgift grundet mangelfuld skiltning om zoneregler i metroen	2006 - 511/7-72
ARBEJDSMILJØKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		1

02.06.2022 Mangelfulde adgangsveje ved jernbanearbejde: Arbejdsgivers ansvar for sikker færden

DATATILSYNET · NÆVN / KLAGEINSTANS

1

30.09.2025 Tv-overvågning af medarbejdere hos DSB Service & Retail A/S var berettiget af hensyn til sikkerhed 2025-832-0031

KLAGENÆVNET FOR UDBUD · NÆVN / KLAGEINSTANS

1

07.11.2007 Klage over tildelingskriterier og evalueringsmodel i udbud af togtrafik på Kystbanen 2007-0013487

PLANKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS

1

27.05.2026 Planklagenævnet stadfæster landzonetilladelse til midlertidigt oplag af jernbanesveller langs jernbane i Bøvlingbjerg 25-06806

06

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

Praksisoversigt over køre- og hviletid og takografkontrol

Bødeudmåling, objektivt arbejdsgiveransvar og frakendelse efter færdselslovens §§ 86 a, 118 og 129 a-b

Version 2 Opdateret 7. sep. 2026 47 afgørelser · 2008-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Køre- og hviletidsreglerne i vejtransport hviler materielt på EU-retten – køre- og hviletidsforordningen (EF) nr. 561/2006 og takografforordningen (EU) nr. 165/2014 – men håndhæves i Danmark strafferetligt gennem færdselslovens § 86 a og køre- og hviletidsbekendtgørelsen. Praksis er domineret af tre spørgsmål: hvordan bøderne udmåles og kumuleres, hvor langt arbejdsgiverens objektive bødeansvar rækker, og hvornår takograf- og hviletidsovertrædelser koster førerretten til tunge køretøjer. Højesterets dom af 26. juni 2026 i sag 73/2025 har senest flyttet praksis for virksomhedens manglende udlevering af takografdata, idet bøden nu graderes efter antallet af manglende diagramark og ikke blot pr. kontrolperiode.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Bøden til føreren udgør 100 kr. pr. procent, som køre- eller hviletiden overskrides, og virksomhedens bøde er det dobbelte – 200 kr. pr. procent; ved overtrædelse af pausereglen halveres begge takster.
- 02** Udgangspunktet er absolut kumulation efter færdselslovens § 118 a, stk. 2, og fravigelse kræver særlige grunde efter stk. 4 – Østre Landsret afviste i 2015 at fravige kumulationen for en virksomhed med 128 domfældte forhold og en samlet bøde på 1.184.000 kr.
- 03** En førers samlede bøde i én kontrolperiode kan som udgangspunkt højst udgøre 30.000 kr. og virksomhedens 60.000 kr. pr. fører, men bødeloftet gælder ikke ved de mest alvorlige overtrædelser (MSI) eller ved virksomhedens egne udleveringspligter.
- 04** Højesteret fastslog i sag 73/2025, at EU-Domstolens praksis om »én overtrædelse, én sanktion« ikke afskærer national gradering af bøden efter antallet af manglende diagramark – men nedsatte en takstberegnet bøde på 702.000 kr. til omkring det halve som uproportional.
- 05** Ejeren eller brugeren af køretøjet kan pålægges bødeansvar efter færdselslovens § 118, stk. 16, uden at overtrædelsen kan tilregnes vedkommende som forsætlig eller uagtsom, og der fastsættes ingen forvandlingsstraf for dette ansvar.

- 06** Den registrerede bruger af køretøjet er rette ansvarssubjekt for Færdselsstyrelsens indkaldelse af takografdata, også når driften faktisk er overladt til et selskab, som den registrerede bruger selv ejer og leder.
- 07** Arbejdsgiveransvaret er vidtgående og kan ikke fraskrives ved at delegere det daglige driftsansvar til chaufføren.
- 08** Undtagelserne fra køre- og hviletidsforordningen fortolkes indskrænkende, og 100 km-radiussen måles i fugleflugtslinje på kortet, ikke ad den faktisk kørte vejstrækning.
- 09** Køretøjer over 3,5 t er kun omfattet, hvis de er »bestemt til godstransport« – permanent indrettede specialkøretøjer som rullende værksteder falder udenfor, mens køretøjer over 7,5 t er omfattet selv ved rent privat brug.
- 10** Ved for korte hvil kumuleres køretiden på hver side af hvilet, men kun hvis hvilet er under 7 timer; et sammenhængende hvil på mindst 7 timer afbryder altid opgørelsen af den daglige køretid.
- 11** Frakendelse af førerretten til tunge køretøjer sker betinget ved overskridelse af køre- eller hviletid med mere end 40 pct. eller ved seks takografforhold inden for 3 år, og ubetinget ved uautoriseret konstruktivt indgreb i takografen.
- 12** Ved flere køre- og hviletidsforhold sker frakendelsen kun ubetinget, hvis forholdene er begået over en periode på mere end én uge; ved rene takografforhold kræves særlig grove tilfælde.
- 13** Bødenedsættelse ved takografovertrædelser forudsætter dokumentation for, at forholdet utvivlsomt skyldes sjusk eller forglemmelse og ikke et forsøg på at hindre eller vanskeliggøre kontrollen.
- 14** Lang sagsbehandlingstid kan føre til bortfald af bøden, men fjerner ikke den færdselssikkerhedsbegrundede ubetingede frakendelse af førerretten.
- 15** Dansk straffemyndighed omfatter køre- og hviletidsovertrædelser begået i udlandet, jf. færdselslovens § 134, stk. 5, sammenholdt med forordningens artikel 19, stk. 2.

Regelhierarkiet: EU-forordninger, færdselslovens § 86 a og køre- og hviletidsbekendtgørelsen

Køre- og hviletidsreglerne er materielt EU-ret. De grundlæggende pligter om daglig og ugentlig køretid, pauser og hvil følger af [køre- og hviletidsforordningen \(EF\) nr. 561/2006](#), mens pligterne om installation og brug af takograf, diagramark og førerkort følger af [takografforordningen \(EU\) nr. 165/2014](#), der pr. 2. marts 2016 afløste den tidligere kontrolapparatforordning (EØF) nr. 3821/85. Begge er senere ændret ved [forordning \(EU\) 2020/1054](#) (Mobilitetspakke I). Kontrollen er reguleret af [kontroldirektiv 2006/22/EF](#), og kategoriseringen af overtrædelsernes alvor af [Kommissionens forordning \(EU\) 2016/403](#). For kørsel uden for EU gælder AETR-overenskomsten.

Den danske gennemførelseshjemmel er [færdselslovens § 86 a, stk. 1](#), hvorefter transportministeren kan fastsætte bestemmelser om »gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen« af EU-retsakterne om køre- og hviletid. I medfør heraf er udstedt [bekendtgørelsen om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid](#), der siden 10. januar 2025 har afløst den tidligere bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007. Bekendtgørelsen indeholder dels de nationale undtagelser i [§ 2](#), dels de supplerende pligter for transportvirksomheden om brug af virksomhedskort og overførsel af data i [§§ 4 og 7](#), dels selve straffebestemmelserne i [§ 32](#) (køre- og hviletidsforordningen) og [§ 33](#) (takografforordningen).

Strafferammen findes i [færdselslovens § 118, stk. 15](#), hvorefter der for overtrædelse af forordningerne og af forskrifter udstedt efter [§ 86 a, stk. 1](#), kan fastsættes »straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder«. Samme bestemmelse indeholder to lovbestemte skærpesesgrunde: det skal indgå som en skærpende omstændighed, i hvilket omfang overtrædelsen er egnet til at forhindre effektiv kontrol, og som en særligt skærpende omstændighed, om den effektive kontrol er *søgt* forhindret. Endelig er det ved lovændringen i 2020 gjort til en særligt skærpende omstændighed, hvis det regulære ugentlige hvil tilbringes i køretøjet.

Nummereringen i [§ 118](#) har flyttet sig flere gange. Den bestemmelse, der i Rigsadvokatmeddelelsen omtales som [§ 118, stk. 12](#), og i landsretspraksis fra 2024 som [§ 118, stk. 14](#), er i den gældende lovebekendtgørelse henholdsvis [stk. 15](#) (bødehjælpen) og [stk. 16](#) (det objektive ejer-/brugeransvar). Ved læsning af ældre domme skal henvisningerne derfor oversættes til den aktuelle nummerering.

LOV

[Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid § 32](#)

[Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid § 33, stk. 1](#)

[Færdselsloven § 86a, stk. 1](#)

[Færdselsloven § 118, stk. 15](#)

Bødetaksterne: 100 kr. pr. procent til føreren, det dobbelte til

§ 2 virksomheden

Bødesystemet er takstbaseret og bygger på et gradueret system indført ved **lov nr. 557 af 24. juni 2005**.

[Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet Køre- og hviletid, pkt. 5.1.1](#) beskriver beregningen:

»Bøden skal for føreren fastsættes til 100 kr. for hver gang, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides med 1 procent. For virksomheden fastsættes en bøde, der er det dobbelte af bøden til føreren, dvs. 200 kr. pr. procent reglerne overskrides.«

Meddelelsen illustrerer beregningen konkret: en daglig køretid på 12 timer og 21 minutter overskrider den tilladte køretid på 10 timer med 141 minutter, svarende til 23,5 pct., der rundes ned til 23 pct. Bøden bliver da $23 \times 100 \text{ kr.} = 2.300 \text{ kr.}$ til chaufføren (oprundet til 2.500 kr.) og $23 \times 200 \text{ kr.} = 4.600 \text{ kr.}$ til virksomheden (oprundet til 5.000 kr.). Oprundingen følger af [færdselslovens § 118 a, stk. 5](#), hvorefter bøderne på dette område udmåles til 500 kr. eller beløb derover, som er delelige med 500 – altså en lavere minimumsbøde end den generelle færdselsbøde på 1.000 kr.

For overtrædelse af pausereglen i forordningens artikel 7 halveres taksterne til 50 kr. pr. procent for føreren og 100 kr. for virksomheden, jf. [§ 118 a, stk. 6](#). Bestemmelsen blev indsat ved **lov nr. 697 af 8. juni 2017**, og forarbejderne til bestemmelsen beskriver desuden en glidende nedsættelsesskala ved formildende omstændigheder: er køretiden ikke overskredet før eller efter den for korte pause, nedsættes bøden med faktor

0,75 ved pauser på 10-19 minutter, 0,50 ved 20-29 minutter og 0,25 ved 30-39 minutter. Er den samlede pause på mindst 40 minutter – dvs. højst 5 minutter for kort – udmåles som udgangspunkt slet ingen bøde.

For takografovertrædelser afhænger bødeniveauet af overtrædelsens kategorisering efter Kommissionens forordning (EU) 2016/403 i fire trin: mest alvorlige (MSI), meget alvorlige (VSI), alvorlige (SI) og mindre overtrædelser (MI). Manglende udlevering af diagramark eller datafiler er efter forarbejderne en *meget alvorlig* overtrædelse med en normalbøde på 6.000 kr. – det niveau er anvendt konsekvent i praksis, jf. **149/2015**, **SS-474/2023-OLR** og **SS-73/2025-HJR**.

Det fremgår udtrykkeligt af **Rigsadvokatmeddelelsen, pkt. 4.3**, at det er »*udgangspunktet, at der rejses tiltale for hver enkelt overtrædelse af takografforordningen*«, netop fordi enhver formel takografovertrædelse principielt kan hindre kontrollen med de materielle regler.

LOV **Færdselsloven § 118a, stk. 5, 6**

PRAKSIS **Højesteret** · Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark 26.06.2026

Højesteret · Stadfæstelse af bøde til transportvirksomhed for chaufførs manglende indtastning af landekoder i takograf 26.02.2016

Landsretten · Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata 28.04.2024

§ 3 Absolut kumulation, bødeloft og proportionalitetsprøvelsen

Efter **færdselslovens § 118 a, stk. 2** sammenlægges bødestraffen for hver overtrædelse (absolut kumulation), og efter **stk. 4** kan dette udgangspunkt kun fraviges, når særlige grunde taler herfor. Praksis er restriktiv.

I **S-3165-14** stadfæstede Østre Landsret den 11. september 2015 fuld takstmæssig kumulation over for et transportselskab med 128 domfældte forhold efter en virksomhedskontrol. Byretten havde nedsat bøden fra 1.192.000 kr. til 700.000 kr. som kompensation for sagsbehandlingstiden; landsretten forhøjede den igen til det fulde niveau:

»Reglerne om køre- og hviletid skal navnlig varetage væsentlige færdselssikkerhedsmæssige formål samt sikre chaufførernes arbejdsvilkår, mens reglerne om kontrolapparatet skal sikre myndighedernes mulighed for at føre kontrol med overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne.«

»Herefter, og da overtrædelserne er begået som led i driften af en erhvervsvirksomhed, finder landsretten, at der ikke foreligger sådanne særlige grunde, at udgangspunktet om absolut kumulation skal fraviges.«

Højesteret har i **149/2015** prøvet kumulationen op imod EU-rettens proportionalitetsprincip. Sagen angik en chaufførs gentagne undladelse af at indtaste landekoder – en overtrædelse kategoriseret som *mindre*. Virksomheden gjorde gældende, at fem bøder á 6.000 kr. var uproportionale, fordi taksten ikke var differentieret efter grovhed. Højesteret afviste:

»Højesteret finder ligesom landsretten, at der ikke er oplyst omstændigheder, der kan begrunde en fravigelse af udgangspunktet om en bøde på 6.000 kr. for en enkelt overtrædelse og om absolut kumulation efter færdselslovens § 118 a, stk. 2, jf. stk. 5. [...] Højesteret tiltræder, at en samlet bøde på 30.000 kr. ikke er i strid med EU-rettens proportionalitetsprincip.«

EU-Domstolens generelle praksis peger dog i retning af, at rent faste, ugraduerede sanktioner er problematiske. I **C-497/15** (Euro-Team) og senest **C-61/23** fandt Domstolen, at faste bødebeløb, der ikke kan tilpasses overtrædelsens karakter og grovhed, strider mod proportionalitetsprincippet. Domstolen anerkendte samtidig i Euro-Team, at objektivt ansvar (*strict liability*) ikke i sig selv er uforeneligt med EU-retten.

Som en dansk proportionalitetsventil blev der ved **lov nr. 697 af 8. juni 2017** indført et bødeloft i **§ 118 a, stk. 5**: en førers samlede bøde i én kontrolperiode kan højst udgøre 30.000 kr., og i så fald højst 60.000 kr. pr. fører for virksomheden. Forarbejderne forklarer, at loftet er fastsat, så det »ca. svarer til en gennemsnitlig månedsindkomst før skat for en dansk fører«, og at det skal sikre proportionalitet, bl.a. fordi føreren ud over bøden risikerer frakendelse. Loftet gælder ikke ved MSI-overtrædelser og heller ikke, hvor virksomheden selv overtræder takografforordningens pligter – fx udleveringspligten, jf. **Rigsadvokatmeddelelsen, pkt. 5.1.3**. Beløbene reguleres hvert femte år, jf. **§ 118 a, stk. 7**.

LOV **Færdselsloven § 118a, stk. 2-7**

PRAKSIS	Højesteret · Stadfæstelse af bøde til transportvirksomhed for chaufførs manglende indtastning af landekoder i takograf	26.02.2016
	EU-Domstolen · EU-Domstolen: Faste bøder for manglende betaling af vejafgift er i strid med EU's proportionalitetsprincip	21.11.2024
	EU-Domstolen · Proportionalitet af faste bøder for manglende betaling af vejafgift for tunge godskøretøjer i Ungarn	21.03.2017
	Landsretten · Bødeskærpelse for transportvirksomhed i sag om omfattende overtrædelser af køre- og hviletid og manglende kontrolapparatdata	11.09.2015

§ 4 Højesterets 2026-dom: bøden gradueres efter antallet af manglende diagramark

Det centrale stridspunkt i nyere praksis har været, om virksomhedens bøde for manglende udlevering af takografdata skal fastsættes pr. dag, pr. køretøj eller pr. kontrolperiode. Spørgsmålet udspringer af EU-Domstolens dom af 24. marts 2021 i de forenede sager **C-870/19** og **C-871/19** (*Prefettura Firenze mod MI og TB*), hvor Domstolen fastslog, at en fører, der ved en kontrol ikke kan forevise diagramark for kontroldagen og de forudgående 28 dage, har begået **én enkelt overtrædelse**, som kun kan udløse **én sanktion** – men at sanktionen skal differentieres efter grovheden, dvs. efter antallet af manglende ark.

Udviklingen i dansk praksis kan opstilles således:

Instans	Afgørelse	Beregningsprincip	Bøde for takografforholdet
Retten i Aarhus, 2020	72-6065/2018	Pr. manglende dag/datafil	612.000 kr.
Østre Landsret, 2024	SS-474/2023-OLR	Pr. køretøj pr. kontrolperiode	36.000 kr. (6 × 6.000 kr.)
Højesteret, 2026	SS-73/2025-HJR	Pr. manglende diagramark, med proportionalitetsnedsættelse	ca. 345.000 kr. (af 702.000 kr.)

Østre Landsret lagde i **SS-474/2023-OLR** af 28. april 2024 vægt på Prefettura-dommen og fandt »ikke tilstrækkelige holdepunkter for at antage, at bøden for manglende udlevering af diagramark/datafiler skal fastsættes pr. dag«. Bøden blev derfor fastsat til 6.000 kr. pr. køretøj pr. kontrolperiode – i alt 36.000 kr. for seks lastbiler, hvor anklagemyndigheden havde påstået over en million kroner.

Højesteret ændrede dette i [SS-73/2025-HJR](#) af 26. juni 2026. Der var tale om 117 manglende udleveringer (fem lastbiler i 20 dage og én lastbil i 17 dage). Højesteret fandt, at Prefettura-dommen ikke var til hinder for, at der ved bødens *størrelse* blev lagt vægt på antallet af ikke-udleverede diagramark eller datafiler, jf. også [artikel 19, stk. 1, i forordning \(EF\) nr. 561/2006](#). Retten afviste at forelægge præjudicielle spørgsmål, da der ikke bestod rimelig tvivl om fortolkningen. Udgangspunktet blev dermed $117 \times 6.000 \text{ kr.} = 702.000 \text{ kr.}$, men retten indbyggede en proportionalitetsventil:

»Højesteret finder imidlertid, at en bøde på 702.000 kr. i denne sag ikke står i rimeligt forhold til overtrædelsen, og at bøden bør nedsættes til omkring det halve.«

Den samlede bøde – inklusive 105.000 kr. for ti tilfælde af ulovlig godskørsel – blev fastsat til 450.000 kr. Retstilstanden er dermed, at antallet af manglende ark er det bærende beregningsgrundlag, men at domstolene foretager en konkret rimelighedsprøvelse af det samlede resultat.

LOV	Færdselsloven § 118, stk. 15, 16	Færdselsloven § 118a, stk. 2	
PRAKSIS	Højesteret · Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark		26.06.2026
	EU-Domstolen · Enkelt overtrædelse ved manglende forevisning af flere dages diagramark fra fartsskrivere inden for vejtransport		24.03.2021
	Landsretten · Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata		28.04.2024
	Byretten · Virksomhed idømt bøde på 612.000 kr. for manglende udlevering af takografdata for seks lastbiler		24.06.2020

Arbejdsgiverens objektive bødeansvar og spørgsmålet om rette ansvarssubjekt

§ 5

[Færdselslovens § 118, stk. 16](#) hjemler et objektivt bødeansvar:

»For overtrædelse af forskrifter udstedt i medfør af § 85, stk. 1, kan der pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. Tilsvarende gælder for overtrædelse af bestemmelser i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1 [...] For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.«

Bekendtgørelsens [§ 34](#) udmønter dette for arbejdsgiveren, når kørslen er foretaget i dennes interesse, ligeledes uden forvandlingsstraf.

Ansaret er vidtgående. I [V.L. S-0810-16](#) af 9. januar 2017 stadfæstede Vestre Landsret en tillæggsbøde på 72.000 kr. til en vognmand for en ansat chaufførs systematiske misbrug af kontrolapparatet, med den begrundelse at arbejdsgiveransvaret ikke kan omgås ved at delegere det daglige driftsansvar til chaufføren. Tilsvarende afviste Retten på Frederiksberg i [SS-1071/2008-FRB](#) at lade virksomhedens beskedne størrelse (tre ansatte) begrænse ansvaret. I [2-7823/2016](#) udtalte Retten i Kolding direkte, at selskabet »som arbejdsgiver er ansvarlig [...] for de to chaufførers handlinger, selv om handlingerne ikke kan tilregnes selskabet som forsætlige eller uagtsomme«.

Hvem der er *rette* arbejdsgiver, kan derimod være omtvistet ved koncernstrukturer. I [S-1601-13](#) af 28. marts 2014 måtte Østre Landsret afgøre, hvilket af to nærtstående selskaber der reelt bar arbejdsgiveransvaret for en

chaufførs kørsel. Og i [S-2857-21](#) af 29. marts 2023 var parterne enige om, at det objektive strafansvar for den juridiske person ikke bortfaldt, selv om selskabet under sagen var opløst ved fusion.

Det mest principielle spørgsmål – om Færdselsstyrelsen kan rette kontrolanmodningen mod den *registrerede* bruger, når driften faktisk ligger i et andet selskab – er afgjort i [SS-474/2023-OLR](#) og [SS-73/2025-HJR](#). Landsretten lagde vægt på, at styrelsens virksomhedskontrol indkalder oplysninger hos den registrerede bruger, og at dette er »i overensstemmelse med forordningens formål, hvorefter tilsynsmyndigheden skal kunne gennemføre en effektiv kontrol og håndhævelse«. Højesteret tiltrådte:

»I hvert fald under disse omstændigheder finder Højesteret, at Tiltaltes personligt ejede virksomhed må anses som bruger af køretøjerne i færdselslovens § 118, stk. 16's forstand.«

EU-retten sætter en grænse for, hvor langt ansvaret kan flyttes væk fra virksomheden. I [C-155/22](#) fastslog EU-Domstolen, at en national ordning, der lader en vejtransportvirksomhed overdrage det strafferetlige ansvar til en ansvarlig befuldmægtiget, er uforenelig med [forordning \(EF\) nr. 1071/2009](#), hvis overtrædelserne derved ikke kan indgå i vurderingen af virksomhedens godeandel. Omvendt fastslog Domstolen i [C-287/14](#) (Eurospeed), at forordning 561/2006 ikke er til hinder for, at *føreren* holdes personligt ansvarlig for egne overtrædelser – enten i stedet for eller i tillæg til virksomheden.

LOV

[Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid § 34](#)

[Færdselsloven § 118, stk. 16](#)

PRAKSIS	Højesteret · Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark	26.06.2026
	EU-Domstolen · Overdragelse af strafansvar for køre- og hviletidsbestemmelser må ikke hindre vurdering af vejtransportvirksomheders godeandel	11.05.2023
	EU-Domstolen · Førerens individuelle ansvar for manglende fartskriverdokumentation i vejtransport (Forordning 561/2006)	08.06.2016
	Landsretten · Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata	28.04.2024
	Landsretten · Bøde til transportselskab for manglende indsendelse af originale takografdata og overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	29.03.2023
	Landsretten · Vognmands ansvar for chaufførs misbrug af førerkort og overtrædelse af køre-hviletidsregler	09.01.2017
	Landsretten · T-A/S dømt for misbrug af førerkort og overtrædelse af køre-hviletidsregler som arbejdsgiver	28.03.2014
	Byretten · Bøde på 390.000 kr. til transportvirksomhed for omfattende brud på køre- og hviletid samt takografmanipulation	27.03.2017
	Byretten · Arbejdsgiveransvar for chaufførs overtrædelse af køre- og hviletidsregler samt fejlbetjening af kontrolapparat	03.11.2008

§ 6 Anvendelsesområdet: hvornår er kørslen overhovedet omfattet?

Den første prøvelse i enhver sag er, om kørslen er omfattet af forordningerne. Undtagelserne findes dels i forordningens artikel 3 (EU-undtagelserne), dels i artikel 13, som medlemsstaterne nationalt kan udmønte – i Danmark i [bekendtgørelsens § 2](#), der opfører 18 kategorier, herunder landbrugs-, gartneri- og skovbrugsvirksomheders godstransport inden for 100 km fra hjemstedet, entreprenørmaskintransport inden for 100 km, mælkeindsamling fra gårde og køretøjer til levering af færdigblandet beton.

EU-Domstolen fortolker undtagelserne indskrænkende. I **C-13/21** (*Priscoforest*) fastslog Domstolen to ting af praktisk betydning: »radius af 100 km« skal forstås som en **lige linje på et kort** – fugleflugtslinje, ikke den faktisk kørte vejstrækning – og undtagelsen gælder kun for transportopgaver, der i deres helhed holdes inden for radiussen; blandet kørsel giver ikke en generel undtagelse. I **C-231/18** fandt Domstolen tilsvarende, at »lokale markeder« i artikel 13, stk. 1, litra p, betegner et konkret fysisk handelssted, så direkte transport fra gård til slagteri falder uden for undtagelsen. Og i **C-477/22** blev det præciseret, at undtagelsen for rutekørsel under 50 km angår den enkelte trafikforbindelses længde, ikke chaufførens samlede daglige kørsel – mens **C-245/15** viste, at arbejdsgiverens befordring af egne ansatte over en rute under 50 km kan være omfattet af undtagelsen som »speciel rutekørsel«.

Modsat gælder, at anvendelsesområdet ikke kan omgås ved at påberåbe sig privat brug. I **C-666/21** fastslog Domstolen, at et køretøj på over 17 tons – indrettet til beboelse og anvendt til transport af snescootere til privat brug – var omfattet, fordi undtagelsen for ikke-erhvervsmæssig godstransport kun rækker op til 7,5 tons, og fordi hverken køretøjets indretning, lastkapacitet eller nationale registreringskategori har betydning.

I dansk praksis er afgrænsningen prøvet i [AM2025.06.11V](#) af 11. juni 2025. To lastbiler var indrettet som rullende værksteder til dækskift på landbrugsmaskiner, med fastmonteret kran, dækmaskine og værktøjsskur på ladet, som kun kunne bære 150 kg og var uden surringsøjer. Byretten havde idømt en bøde på 123.500 kr., fordi det *teknisk* var muligt at medbringe mindre genstande. Vestre Landsret frifandt: køretøjerne var permanent indrettet til andre formål og dermed ikke »bestemt til godstransport« efter [artikel 4, litra a, i forordning 561/2006](#), hvorfor der heller ikke gjaldt noget takografkrav efter [artikel 3, stk. 1, i forordning 165/2014](#). Landsretten støttede sig på Færdselsstyrelsens vejledning af 28. marts 2018.

Også nationale undtagelser prøves konkret. I **SS-711/2008-HBK** afviste Retten i Holbæk en vognmands anbringende om, at kørslen var undtaget som »asfalkørsel«, men gav ham medhold i, at der skulle indlægges måleusikkerhed ved aflæsning af ét diagramark – i overensstemmelse med [Rigsadvokatmeddelelsen, pkt. 3.1](#), hvorefter der »alene skal rejses tiltale for overtrædelser, som med sikkerhed fremgår ved en aflæsning af diagramarket«.

LOV

Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid § 2

PRAKSIS	EU-Domstolen · Præcisering af undtagelsen for rutekørsel under 50 km og beregning af køretid i vejtransport	09.11.2023
	EU-Domstolen · Fortolkning af godstransport og anvendelsesområdet for køre- og hviletidsregler ved privat brug af tunge køretøjer over 7,5 ton	02.03.2023
	EU-Domstolen · Fortolkning af radiusbegrebet og anvendelse af undtagelser for køre- og hviletid i skovbrugsvirksomheder	07.07.2022
	EU-Domstolen · Fortolkning af undtagelse for takografpligt ved transport af levende dyr til lokale markeder	07.02.2019
	EU-Domstolen · Befordring af ansatte: Fortolkning af 'speciel rutekørsel' og undtagelse fra køre- og hviletidsreglerne ved korte ruter	01.03.2017
	Landsretten · Frifindelse af vognmand for manglende takografdata: Specialkøretøjer til dækskift ikke omfattet af køre-hviletidsreglerne	11.06.2025
	Byretten · Dom for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	22.06.2009

Beregningsreglerne: kumulation af køretid, 7-timers reglen og færgereglen

§ 7

Bødeudmålingen forudsætter en korrekt opgørelse af den procentvise overskridelse, og her har administrativ praksis og domstolspraksis grebet tæt ind i hinanden.

Kumulation af køretid ved for korte hvil. Udgangspunktet er, at kun lovlige hvil afbryder køretiden, så køretiderne på hver side af et for kort hvil lægges sammen. Ved Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 15. november 2011 blev denne kumulation begrænset, så den kun sker, hvis hvilet er **under 7 timer**. Et sammenhængende hvil på mindst 7 timer afbryder derfor altid opgørelsen af den daglige køretid, jf. [Rigsadvokatmeddelelsen, pkt. 4.2.4](#). Højesteret anvendte den nye praksis i [sag 2/2013](#) af 8. maj 2013 på et forhold, hvor hvilet havde været 7 timer og 3 minutter. Byret og landsret havde efter den tidligere praksis kumuleret køretiderne til 14 timer og 48 minutter – en overskridelse på 48 pct. Højesteret frifandt i forholdet og nedsatte bøden fra 11.500 kr. til 6.500 kr., idet den ændrede praksis fandt anvendelse på sager, som ikke var endeligt afgjort ved ikrafttrædelsen.

Færgereglen. Efter [artikel 9, stk. 1, i forordning 561/2006](#) kan et dagligt hvil afbrydes, mens føreren ledsager køretøjet om bord på en færge – dog højst to gange og i sammenlagt højst én time. I [sag 4/2014](#) af 15. april 2014 fastslog Højesteret, at færgereglen kan anvendes til kumulativ beregning af hviletiden på hver side af overfarten, også selv om føreren ikke når op på de fulde 11 timers regulære hvile. Konsekvensen var, at overtrædelsen blev opgjort til under 30 pct., og at der derfor ikke var hjemmel til frakendelse. Byretten i Roskilde havde i [SS-8192/2012-ROS](#) tilsvarende beregnet overtrædelsen til 20 pct. i stedet for de påståede 47 pct., mens Østre Landsret i [SS-493/2013-OLR](#) nåede et andet resultat under dissens – en uenighed, Højesteret siden afklarede.

Færgereglenes betingelser er dog absolutte. I [S-3865-13](#) af 30. oktober 2014 stadfæstede Østre Landsret bøder og ubetinget frakendelse i 6 måneder over for to litauiske chauffører, fordi afbrydelsen af hvilet havde været for lang til, at reglen kunne anvendes.

Tolerancer og pauser. Der gælder en generel tolerancegrænse på 5 pct. på køretiden, og efter cirkulæreskrivelse nr. 9988 af 31. oktober 2006 kan det analoge kontrolapparat åbnes med henblik på egenkontrol op til seks gange pr. daglig arbejdsperiode á højst ét minut, uden at dette anses for unødigt åbning, jf. [cirkulæreskrivelsen om ændring af praksis vedrørende sanktioner på køre- og hviletidsområdet](#). Omvendt fastslog Østre Landsret i [S-1819-13](#) af 22. november 2013, at kortvarige flytninger af et vogntog på en forhandlerplads ikke fritog chaufføren for ansvar for kørsel i over 8 timer uden regulær pause, idet betingelserne i Kommissionens vejledningsnotat 3 ikke var opfyldt. Samme linje ses i [2-7823/2016](#), hvor Retten i Kolding udtalte, at selv meget kortvarig kørsel i forbindelse med af- og pålæsning ulovligt afbryder den sammenhængende hviletid.

Flermandsbetjening. Reglen om flermandsbetjening i [artikel 8, stk. 5](#) forudsætter, at der efter den første time er mindst to førere om bord. Retten i Viborg tog i [SS-2986/2007-VIB](#) stilling til, hvornår en turistbuskørsel kunne anses for tommandsbetjent med de heraf følgende lempeligere hviletidsregler.

LOV

[Færdselsloven § 118, stk. 15](#)

PRAKSIS

Højesteret · Fortolkning af færgereglen ved beregning af overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	15.04.2014
Landsretten · Overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser: Færge-reglen fandt ikke anvendelse grundet for lang afbrydelse	30.10.2014
Landsretten · Ubetinget frakendelse af førerretten for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	22.11.2013
Landsretten · Dom om overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser og betinget frakendelse af førerret	04.07.2013
Landsretten · Dom for groft mandatsvig og skyldnersvig i forbindelse med selskabskonkurser	08.05.2013

Byretten · Bøde på 390.000 kr. til transportvirksomhed for omfattende brud på køre- og hviletid samt takografmanipulation	27.03.2017
Byretten · Bødestraf og frifindelse for førerretsfrakendelse i sag om overtrædelse af køre-hviletidsregler ved færgekørsel	04.02.2013
Byretten · Sag om overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	04.06.2008

§ 8 Takografmanipulation, fremmed førerkort og OUT-funktionen

Den skærpede ende af praksis angår aktiv omgåelse af kontrolsystemet. Her slår [færdselslovens § 118, stk. 15](#) igennem med sin særligt skærpende omstændighed, når den effektive kontrol er *søgt* forhindret, og der er som udgangspunkt ikke grundlag for bødenedsættelse.

Den mest illustrative sag er [2-7823/2016](#) af 27. marts 2017, hvor Retten i Kolding fandt et transportselskab skyldigt i alle 56 forhold og udmålte en bøde på 390.000 kr. Mønstret var systematisk: førerkortene blev fjernet under kørsel samtidig med, at takografens »OUT«-funktion blev aktiveret, selv om vogntoget udførte almindelige transportopgaver inden for EU, og der blev gentagne gange indtastet forkerte nationalitetskoder (FO – Færøerne). Retten lagde vægt på, at OUT-funktionen inden for gerningsperioden var brugt i 11 tilfælde, herunder én gang dagligt i seks sammenhængende dage, samtidig med at førerkortene var taget ud, og at der var kørt inden for hvileperioderne. Bøden blev ikke nedsat:

»Idet det endelig bemærkes, at der ikke er grundlag for at fravige de normale bødetakster fastsættes straffen til en bøde på 390.000 kr.«

Brug af en andens førerkort behandles som mere end en færdselsforseelse. I [3-6366/2014](#) af 26. november 2014 dømte Retten i Kolding to lastbilchauffører for **personelfalsk** efter [straffelovens § 174](#) samt overtrædelse af kontrolapparatreglerne, fordi de havde anvendt en tredjeparts førerkort i det digitale kontrolapparat for at strække den tilladte køretid. Sanktionen blev betinget fængsel. Tilsvarende blev en chauffør i [SS-2685/2009-SON](#) dømt for at have indsat et fremmed førerkort i fartskriveren under en grisetransport.

Mindre grove – men stadig sanktionerede – er de formelle mangler. I [6-7766/2014](#) af 10. september 2015 idømte Retten i Odense en arbejdsgiver 114.000 kr. for 18 tilfælde af kørsel med udløbet førerkort samt køre- og hviletidsovertrædelser, uanset forsvarerens proportionalitetsindsigelse. I [S-2857-21](#) af 29. marts 2023 fastholdt Østre Landsret ansvaret for gentagen indsendelse af datafiler med **signaturfejl** – dvs. uden intakte digitale signaturer – trods selskabets forklaring om en automatiseret skyløsning uden fejlmeldinger, idet selskabet var givet lejlighed til at fremsende data på ny.

En særlig kategori er bødenedsættelse ved sjusk. [Rigsadvokatmeddelelsen, pkt. 4.3.2](#) beskriver den snævre adgang hertil:

»I de tilfælde, hvor der er tale om flere overtrædelser i løbet af en måned (mere sjusk generelt), men hvor tiltalte fremkommer med dokumentation for, at overtrædelserne af reglerne om takografen (kontrolapparatet) utvivlsomt skyldes sjusk/forglemmelse og ikke forsøg på at hindre eller vanskeliggøre politiets kontrol, kan bøden nedsættes. Bødenedsættelse [kan] som udgangspunkt ikke komme på tale, hvis der er tale om forholdsvis mange og/eller mere systematiske overtrædelser af reglerne om takografen.«

Meddelelsen fremhæver samtidig, at manglende angivelse af førerens navn på et analogt diagramark i almindelighed *ikke* bør føre til tiltalefrafald eller bødenedsættelse, fordi arket efter kørslen kan påføres et andet

navn – med henvisning til U 2007.1698 Ø, hvor et selskab blev straffet med 126.000 kr. for bl.a. i 21 tilfælde at have undladt at udfylde diagramarket med for- og efternavn.

LOV	Færdselsloven § 118, stk. 15	Straffeloven § 174	
PRAKSIS	Landsretten · Bøde til transportselskab for manglende indsendelse af originale takografdata og overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser		29.03.2023
	Byretten · Bøde på 390.000 kr. til transportvirksomhed for omfattende brud på køre- og hviletid samt takografmanipulation		27.03.2017
	Byretten · Arbejdsgiver idømt bøde på 114.000 kr. for 18 tilfælde af kørsel med udløbet førerkort samt brud på køre- og hviletidsreglerne		10.09.2015
	Byretten · Dom for personelfalsk og ulovlig brug af førerkort: Betinget fængsel til to lastbilchauffører		26.11.2014
	Byretten · Transportvirksomhed og chauffør dømt for overtrædelse af dyreværnsloven og køre-hviletidsbestemmelser		26.01.2010

§ 9 Frakendelse af førerretten til tunge køretøjer efter §§ 129 a og 129 b

Ved lov nr. 697 af 8. juni 2017, i kraft 1. juni 2018, blev der indført et **særskilt** frakendelsessystem for store og tunge køretøjer. Frakendelsen rammer alene kategorierne C1, C1/E, C, C/E, D1, D1/E, D, D/E og B/E – førerretten til almindelig bil og motorcykel bevares, jf. [Rigsadvokatmeddelelsen om frakendelse af førerretten, pkt. 5.1.2.](#)

Betinget frakendelse følger af [færdselslovens § 129 a, stk. 1](#) i tre tilfælde:

- overskridelse af største tilladte totalvægt med mere end 30 pct. ([nr. 1](#)),
- overtrædelse af køretid eller hviletid med mere end **40 pct.**, dog ikke pausereglerne ([nr. 2](#)), og
- **seks forhold** vedrørende takografen inden for en periode på 3 år ([nr. 3](#)).

Grænsen for køre- og hviletidsforhold blev med 2017-loven hævet fra 30 pct. til 40 pct. Forarbejderne præciserer beregningen: køretid og hviletid vurderes **hver for sig**, så det ikke er den samlede kumulerede køretid, der danner grundlag for frakendelse, men alene køretiden på hver side af hvilet eller den for korte hviletid – netop for at undgå, at føreren frakendes for forhold, som isoleret set kun udgør mindre overskridelser. Samtidig blev pauseovertrædelser (artikel 7) helt taget ud af frakendelsesgrundlaget.

Ubetinget frakendelse følger af [§ 129 b, stk. 1](#), navnlig hvis føreren har ført køretøjet velvidende, at der var foretaget et **uautoriseret, konstruktivt indgreb** i takografen eller dens forbindelser ([nr. 1](#)), har gjort sig skyldig i flere forhold omfattet af [§ 129 a, stk. 1](#) ([nr. 2](#)), eller har begået et nyt forhold i prøvetiden efter en betinget frakendelse ([nr. 3](#)). To vigtige begrænsninger følger af [stk. 2 og 3](#): ved flere forhold, der alene angår køre- og hviletid, sker frakendelsen kun ubetinget, hvis forholdene er begået i en periode på **mere end én uge** (mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00), og ved forhold, der alene angår takografen, kun i **særlig grove tilfælde**.

Praksis illustrerer begge udfald. I [S-1819-13](#) blev en lastbilchauffør ubetinget frakendt førerretten for 13 forhold begået over godt to år. I [SS-3242/2010-ODE](#) idømte Retten i Odense bøde og ubetinget frakendelse i ét år efter gentagne overtrædelser i en måned. Omvendt endte [SS-711/2008-HBK](#) og [SS-334/2011-HJO](#) med betinget frakendelse.

Undtagelsen ved særligt formildende omstændigheder i [§ 129 a, stk. 2](#) er efter forarbejderne »en meget snæver undtagelsesbestemmelse, som kun forudsættes anvendt i særlige tilfælde«. Der nævnes to typetilfælde: en færgaefbrydelse, der kun er 2-3 minutter for lang og er enkeltstående, og en mindre tidsmæssig overskridelse

(i almindelighed højst 30 minutter) af betingelsen om, at der efter den første time skal være to førere om bord ved flermandsbetjening. Rigsadvokaten har i [meddelelsens pkt. 5.2.2.2](#) udmøntet dette til, at der ikke skal nedlægges påstand om betinget frakendelse, hvis den samlede afbrydelse af færgehvilet er på 1 time og 2-3 minutter i et enkeltstående tilfælde – men at der ved længere afbrydelser som udgangspunkt skal nedlægges påstand. Forarbejderne understreger udtrykkeligt, at **personlige forhold hos føreren eller misforståelser af reglerne ikke** kan udgøre særligt formildende omstændigheder.

LOV	Færdselsloven § 129a, stk. 1, 2	Færdselsloven § 129b, stk. 1-4	
PRAKSIS	Landsretten · Overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser: Færge-reglen fandt ikke anvendelse grundet for lang afbrydelse		30.10.2014
	Landsretten · Ubetinget frakendelse af førerretten for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser		22.11.2013
	Landsretten · Dom vedrørende overtrædelse af færdselslovgivningen og hviletidsbestemmelser		07.10.2009
	Byretten · Dom for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser med betinget frakendelse af førerret		01.03.2012
	Byretten · Dom for overtrædelser af hvil og køretidsregler under lastbiltransport		17.11.2010
	Byretten · Dom for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser		22.06.2009

§ 10 Kontrolsystemet: vejkontrol, virksomhedskontrol og kontrolperioder

Kontrollen er delt mellem to myndigheder. Efter [bekendtgørelsens § 24](#) udfører **Færdselsstyrelsen** den administrative kontrol med virksomhedernes overholdelse af forordningerne, AETR-overenskomsten og bekendtgørelsen, mens **politiet** udfører vejkontrollen. Kontrollen skal ske i overensstemmelse med kontroldirektivet, jf. [cirkulæret om kontrol af køre- og hviletidsreglerne](#), der forpligter til at kontrollere mindst 3 pct. af arbejdsdagene for førere omfattet af forordningerne.

Kontrolperioderne følger af [§ 25](#):

Kontroltype	Kontrolperiode
Administrativ virksomhedskontrol	2 måneder
Vejkontrol	Kontroldagen + de foregående 56 dage

Kontrolperioden har direkte betydning for bødeloftet i [§ 118 a, stk. 5](#), idet loftet gælder pr. kontrolperiode. Ved flere efterfølgende overtrædelser skal det derfor undersøges, om de ligger inden for samme kontrolperiode – konstateres overtrædelser først ved en virksomhedskontrol for januar og dernæst ved en vejkontrol i februar, er der efter forarbejderne tale om to forskellige kontrolperioder med hvert sit loft.

Under vejkontrollen har føreren efter [§ 26](#) ret til at kontakte hovedkontoret eller transportlederen, så bevis, der ikke findes i køretøjet, kan fremsendes inden kontrollens afslutning – uden at dette berører førerens egen pligt til korrekt brug af takografudstyret.

Færdselsstyrelsens adgang til virksomheden følger af [§ 86 a, stk. 5](#), hvorefter transportministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, »til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation« har adgang til forretningslokaler, forretningsbøger og papirer, herunder elektronisk materiale. Bestemmelsen henviste oprindeligt til politiet, men blev ændret ved **lov nr. 139 af 25. februar 2020** som følge af, at kontrolopgaven ved

kongelig resolution af 28. juni 2015 blev overført fra Justitsministeriet til Transportministeriet. Forarbejderne understreger, at der **ikke** er tale om en udvidelse af tvangsindgrebsadgangen:

»Den foreslåede ændring indebærer ikke en udvidelse af myndighedernes adgang til at foretage tvangsindgreb udenfor strafferetsplejen i forhold til den gældende adgang. [...] Kontrollen er således fortsat begrænset til de lokaler, hvorfra virksomheden drives, og omfatter ikke privat beboelse, medmindre forretningskontoret m.v. drives derfra.«

Forarbejderne fremhæver videre, at retssikkerhedslovens processuelle regler skal overholdes, herunder som hovedregel forudgående underretning efter lovens § 5, stk. 1, medmindre en af undtagelserne i § 5, stk. 4, konkret gør sig gældende – hvilket bl.a. er tilfældet ved de uanmeldte tekniske tilsyn hos autoriserede installatører og værksteder, som takografforordningens artikel 24, stk. 3, litra b, kræver.

Som sanktionsledsagende foranstaltning kan politiet efter [færdselslovens § 120 a, stk. 1, nr. 4-7 tilbageholde køretøjet](#), indtil forholdene er bragt i orden – typisk så føreren hviler ud eller afløses. Iværksættelsen følger retsplejelovens regler om beslaglæggelse, hvilket efter [Rigsadvokatmeddelelsen, pkt. 2.2.2](#) indebærer, at ejeren eller den varige bruger skal underrettes og vejledes om adgangen til inden 24 timer at få sagen indbragt for retten.

Den anklagemæssige organisering er samlet: efter [cirkulæreskrivelsen om opgavevaretagelsen ved virksomhedskontrol](#) søges alle virksomhedskontrolsager som udgangspunkt afsluttet af Tungvognscenter Syd i Sydøstjyllands Politi. Endelig skal politiet efter [cirkulæreskrivelsen om indberetning til Færdselsstyrelsen](#) indberette både domfældelser for køre- og hviletids- og takografovertrædelser **og** kontroller uden overtrædelser (>clean checks<) – data, der indgår i risikoklassificeringen og i vandelsvurderingen efter forordning 1071/2009.

LOV

[Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid § 24](#)

[Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid § 25](#)

[Færdselsloven § 86a, stk. 5](#) [Færdselsloven § 120a, stk. 1, 2](#)

PRAKSIS **Højesteret** · Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark 26.06.2026

Landsretten · Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata 28.04.2024

Grænseoverskridende håndhævelse: dansk straffemyndighed og

§ 11 EU-rettens grænser

Køre- og hviletidsovertrædelser begået i udlandet kan straffes i Danmark. Hjemlen er [færdselslovens § 134, stk. 5](#) sammenholdt med [artikel 19, stk. 2, i forordning \(EF\) nr. 561/2006](#). Vestre Landsret fastslog dette i [SS-1929/2010-VLR](#) af 16. august 2011, hvor en vognmandsvirksomhed blev straffet for chaufførers overtrædelser under kørsel i andre EU-lande. Højesteret bekræftede i [149/2015](#) af 26. februar 2016, at sagen i sin helhed var omfattet af dansk straffemyndighed, uanset at forholdene var begået i udlandet af en udenlandsk chauffør. Retten i Kolding havde tilsvarende i [SS-4229/2009-KOL](#) taget stilling til, om en dansk vognmandsvirksomhed kunne straffes efter danske retningslinjer for overtrædelser begået i udlandet.

EU-Domstolen har dog sat en grænse. I [C-906/19 \(FO\)](#) fastslog Domstolen, at [artikel 19, stk. 2, i forordning 561/2006](#) kun giver hjemmel til at sanktionere overtrædelser af **denne** forordning begået i en anden medlemsstat – ikke overtrædelser af den daværende kontrolapparatforordning (EØF) nr. 3821/85. En tysk

buschaufførs manglende indsættelse af førerkort i ni dage på tysk område kunne derfor ikke lovligt sanktioneres i Frankrig. Samtidig præciserede Domstolen, at dokumentationspligten for hele kontrolperioden består, uanset at køretøjet også anvendes til rutekørsel under 50 km.

Et yderligere EU-retligt værn er forbuddet mod forskelsbehandling. I **C-600/18 (UTEP 2006)** fandt Domstolen, at [artikel 41, stk. 1, i forordning \(EU\) nr. 165/2014](#) er til hinder for en praksis, hvor udenlandske små og mellemstore vejtransportvirksomheder pålægges bøde for takografovertrædelser, mens indenlandske virksomheder ved en tilsvarende førstegangsovertrædelse kan nøjes med en advarsel.

Højesteret har også prøvet det tidsmæssige anvendelsesområde. I **149/2015** gjorde virksomheden gældende, at straffen skulle bortfalde efter [straffelovens § 3](#), fordi takografforordningen fritager føreren for manuel indtastning af landekoder, hvis takografen automatisk registrerer positionsdata. Højesteret afviste, da kravene til automatisk registrering ikke var opfyldt i sagen:

»Efter landsrettens bevisresultat må det lægges til grund, at kravene til automatisk registrering ikke er opfyldt. [...] Der er herefter ikke grundlag for at lade strafansvaret bortfalde efter straffelovens § 3.«

LOV	Færdselsloven § 134, stk. 5	Straffeloven § 3, stk. 1	
PRAKSIS	Højesteret · Stadfæstelse af bøde til transportvirksomhed for chaufførs manglende indtastning af landekoder i takograf EU-Domstolen · Blandet anvendelse af køretøjer til personbefordring og grænser for medlemsstaternes kompetence til at sanktionere overtrædelser af fartskriverregler begået i udlandet EU-Domstolen · Forbud mod forskelsbehandling af udenlandske transportvirksomheder ved sanktioner for takografovertrædelser Landsretten · Jurisdiktion og bødestraf for vognmandsvirksomhed ved chaufførers overtrædelse af køre- og hviletidsregler i udlandet Byretten · Bødestraf for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser		26.02.2016 09.09.2021 26.09.2019 16.08.2011 23.06.2010

§ 12 Ugehvil i køretøjet og sagsbehandlingstidens betydning

Regulært ugehvil i førerhuset. EU-Domstolen fastslog i **C-102/16 (Vaditrans)**, at [artikel 8, stk. 6 og 8, i forordning 561/2006](#) indeholder et **implicit forbud** mod at tilbringe den regulære ugentlige hviletid på mindst 45 timer i køretøjets førerhus, fordi bestemmelsen kun tillader daglige og reducerede ugentlige hviletider i køretøjet. Domstolen fandt ikke, at dette stred mod det strafferetlige legalitetsprincip i [chartrets artikel 49, stk. 1](#). Danmark fulgte op ved **lov nr. 139 af 25. februar 2020**, der indsatte den nugældende regel i [færdselslovens § 118, stk. 15](#), sidste punktum, hvorefter det skal indgå som en **særlig skærpende omstændighed**, hvis det regulære ugentlige hvil tilbringes i køretøjet. Mobilitetspakken (forordning (EU) 2020/1054) har hertil pålagt arbejdsgiveren at dække omkostningerne til indkvartering uden for køretøjet, og bekendtgørelsens [§ 32, nr. 4](#) strafbelægger tilsidesættelse heraf.

Sagsbehandlingstid. Køre- og hviletidssager er ofte omfangsrige, og sagsbehandlingstiden er derfor et tilbagevendende tema. Praksis skelner skarpt mellem bøden og frakendelsen.

Over for **selskaber** er domstolene tilbageholdende med at kompensere. I **S-3165-14** havde byretten nedsat bøden fra 1.192.000 kr. til 700.000 kr. under henvisning til en sagsbehandlingstid på 3½ år og [EMRK artikel 6](#). Østre Landsret genoprettede det fulde takstmæssige niveau:

»Selvom de enkelte overtrædelser ikke hver for sig kan anses for komplicerede, finder landsretten henset til sagens karakter og omfang, at sagsbehandlingstiden – hverken i forhold til de enkelte sagsbehandlingsskridt hos politi- og anklagemyndighed eller samlet set – kan begrunde en nedsættelse af bødestraffen i forhold til det tiltalte selskab.«

Over for **fysiske personer** er billedet mildere for bødens vedkommende, men ikke for frakendelsen. I [S-1936-13](#) af 6. januar 2014 lod Østre Landsret bødestraffen bortfalde på grund af en urimeligt lang sagsbehandlingstid, men fastholdt den ubetingede frakendelse af førerretten i 6 måneder, fordi forholdet var begået i prøvetiden for en tidligere betinget sanktion. Sondringen svarer til Højesterets generelle linje i færdselssager, hvor den færdselssikkerhedsbegrundede frakendelse ikke gøres betinget som kompensation for konventionskrænkelser.

Endelig kan straffelovens almindelige regler slå igennem. I [SS-474/2023-OLR](#) og [SS-73/2025-HJR](#) blev bøden fastsat som tillægsstraf efter [straffelovens § 89](#), og forvandlingsstraf blev alene fastsat for den del af bøden, der angik godskørselsloven – ikke for takografdelen, jf. [færdselslovens § 118, stk. 16](#), sidste punktum.

LOV	Færdselsloven § 118, stk. 15, 16	Straffeloven § 89
PRAKSIS	Højesteret · Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark 26.06.2026 EU-Domstolen · Fortolkning af køre- og hviletidsforordningen: Regulær ugentlig hviletid må ikke afholdes i lastbilens førerhus 19.12.2017 Landsretten · Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata 28.04.2024 Landsretten · Bødeskærpelse for transportvirksomhed i sag om omfattende overtrædelser af køre- og hviletid og manglende kontrolapparatdata 11.09.2015 Landsretten · Stadfæstelse af ubetinget førerretsfrakendelse for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser 06.01.2014 Landsretten · Betinget fængsel og virksomhedsbøde for grov miljøkriminalitet og dokumentfalsk 15.11.2013	

§ 13 Aktuelle ændringer 2025-2026 og sammenfatning af praksis

Igangværende regelændringer. Den gældende bekendtgørelse trådte i kraft 10. januar 2025. Der er efterfølgende vedtaget ændringer, som endnu ikke er konsolideret ind i den offentliggjorte tekst:

- Ved ændringsbekendtgørelse af 10. april 2025 (i kraft 11. april 2025) er fodnoten og indledningens hjemmelshenvisninger opdateret.
- Ved ændringsbekendtgørelse af 7. februar 2026, der træder i kraft **1. juli 2026**, indsættes et nyt [§ 24, stk. 4](#), der giver hjemmel til kontrol med arbejdstidsreglerne for mobile lønmodtagere og selvstændige vognmænd, **også når transporten er undtaget efter § 2**. Samtidig rettes henvisningen i [§ 34](#) fra færdselslovens § 118, stk. 14, til **stk. 16** som konsekvens af nummereringsændringerne i færdselsloven.

Ændringen udspringer af Færdselsstyrelsens høring af 17. november 2025 om [præcisering af regler for køre- og hviletid i vejtransport](#). Præciseringen består i, at transporter udført under de nationale undtagelser i § 2 alene er undtaget fra artikel 5-9 i køre- og hviletidsforordningen – og dermed fortsat er omfattet af lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren. DTL Danske Vognmænd, Danske Speditører og Dansk Erhverv støttede præciseringen som en retssikkerhedsmæssig afklaring, mens DI Transport og ATL var stærkt kritiske og pegede på konsekvenserne for mælkeindsamling af 10-timers reglen for natarbejde samt behovet for en implementeringsfrist på 12-18 måneder.

Sammenfatning af praksis. Praksisbilledet kan sammenfattes i syv punkter:

1. **Takstsystemet er stærkt.** Domstolene fraviger sjældent de takster og det kumulationsprincip, der følger af § 118 a, stk. 2 og Rigsadvokatmeddelelsen – heller ikke ved meget store samlede bødebeløb, jf. **S-3165-14** (1.184.000 kr.) og **2-7823/2016** (390.000 kr.).
2. **Men proportionaliteten prøves reelt.** Højesteret nedsatte i **SS-73/2025-HJR** en takstberegnet bøde på 702.000 kr. til omkring det halve, og bødeloftet i § 118 a, stk. 5 er lovgivers indbyggede ventil for førere og virksomheder i én kontrolperiode.
3. **Beregningsgrundlaget for virksomhedens udleveringspligt er antallet af manglende ark** – ikke kontrolperioden. Højesteret har hermed ændret det princip, Østre Landsret anvendte i **SS-474/2023-OLR**.
4. **Det objektive ejer-/brugeransvar rammer den registrerede bruger**, også når driften faktisk er lagt i et selskab, og selv om ansvaret ikke kan tilregnes som forsægtligt eller uagtsomt – men altid uden forvandlingsstraf.
5. **Anvendelsesområdet prøves konkret og undtagelserne indskrænkende**, jf. **C-13/21** om fugleflugtsradius og **C-666/21** om privat brug af tunge køretøjer; men et permanent indrettet specialkøretøj falder udenfor, jf. **AM2025.06.11V**.
6. **Aktiv omgåelse straffes hårdt**, mens dokumenteret sjusk kan udløse nedsættelse – grænsen går efter Rigsadvokatmeddelelsen ved, om kontrollen er søgt hindret, og ved om overtrædelserne er få og enkeltstående eller mange og systematiske.
7. **Frakendelsen af førerretten til tunge køretøjer er selvstændig og færdselssikkerhedsbegrundet.** Den udløses ved overskridelser over 40 pct. eller seks takografforhold på 3 år, den rammer kun de tunge kategorier, og den lader sig ikke uden videre bortveje ved lang sagsbehandlingstid, jf. **S-1936-13**.

Afgrænsningsmæssigt bemærkes, at bøderne for ulovlig godskørsel uden tilladelse – som ofte pådømmes sammen med takografforhold, jf. **SS-73/2025-HJR** – hører under [godskørsel og ulovlig godskørsel](#), mens de almindelige regler om frakendelse af førerretten er behandlet under [frakendelse af førerret](#), og arbejdstids- og hvileperiodereglerne uden for vejtransporten under [arbejdstid og hvileperioder](#).

LOV

[Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid § 24](#)

[Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid § 34](#)

[Færdselsloven § 118a, stk. 2, 5](#)

PRAKSIS	Højesteret · Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark	26.06.2026
	EU-Domstolen · Fortolkning af godstransport og anvendelsesområdet for køre- og hviletidsregler ved privat brug af tunge køretøjer over 7,5 ton	02.03.2023
	EU-Domstolen · Fortolkning af radiusbegrebet og anvendelse af undtagelser for køre- og hviletid i skovbrugsvirksomheder	07.07.2022
	Landsretten · Frifindelse af vognmand for manglende takografdata: Specialkøretøjer til dækskift ikke omfattet af køre-hviletidsreglerne	11.06.2025
	Landsretten · Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata	28.04.2024
	Landsretten · Bødeskærpelse for transportvirksomhed i sag om omfattende overtrædelser af køre- og hviletid og manglende kontrolapparatdata	11.09.2015
	Landsretten · Stadfæstelse af ubetinget førerrettsfrakendelse for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	06.01.2014

Byretten · Bøde på 390.000 kr. til transportvirksomhed for omfattende brud på køre- og hviletid samt takografmanipulation 27.03.2017

REFERENCE Lovgrundlag

6 paragraffer

Færdselsloven § 86a	stk. 1	Færdselsloven § 118	stk. 15, 16
Færdselsloven § 118a	stk. 2, 5	Færdselsloven § 120a	stk. 1
Færdselsloven § 129a	stk. 1	Færdselsloven § 129b	stk. 1

MATERIALE Citerede afgørelser

45 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

3

26.06.2026	Højesteret forhøjer bøde til 450.000 kr. for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af diagramark	10836-13922
26.02.2016	Stadfæstelse af bøde til transportvirksomhed for chaufførs manglende indtastning af landekoder i takograf	149/2015
15.04.2014	Fortolkning af færgereglen ved beregning af overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	4-2014

EU-DOMSTOLEN · EUROPÆISK DOMSTOL

13

21.11.2024	EU-Domstolen: Faste bøder for manglende betaling af vejafgift er i strid med EU's proportionalitetsprincip	C-61/23
09.11.2023	Præcisering af undtagelsen for rutekørsel under 50 km og beregning af køretid i vejtransport	C-477/22
11.05.2023	Overdragelse af strafansvar for køre- og hviletidsbestemmelser må ikke hindre vurdering af vejtransportvirksomheders gode vandel	C-155/22
02.03.2023	Fortolkning af godstransport og anvendelsesområdet for køre- og hviletidsregler ved privat brug af tunge køretøjer over 7,5 ton	C-666/21
07.07.2022	Fortolkning af radiusbegrebet og anvendelse af undtagelser for køre- og hviletid i skovbrugsvirksomheder	C-13/21
09.09.2021	Blandet anvendelse af køretøjer til personbefordring og grænser for medlemsstaternes kompetence til at sanktionere overtrædelser af fartskriverregler begået i udlandet	C-906/19
24.03.2021	Enkelt overtrædelse ved manglende forevisning af flere dages diagramark fra fartskrivere inden for vejtransport	C-870/19
26.09.2019	Forbud mod forskelsbehandling af udenlandske transportvirksomheder ved sanktioner for takografovertrædelser	C-600/18
07.02.2019	Fortolkning af undtagelse for takografpligt ved transport af levende dyr til lokale markeder	C-231/18

19.12.2017	Fortolkning af køre- og hviletidsforordningen: Regulær ugentlig hviletid må ikke afholdes i lastbilens førerhus	C-102/16
21.03.2017	Proportionalitet af faste bøder for manglende betaling af vejafgift for tunge godskøretøjer i Ungarn	C-497/15
01.03.2017	Befordring af ansatte: Fortolkning af 'speciel rutekørsel' og undtagelse fra køre- og hviletidsreglerne ved korte ruter	C-245/15
08.06.2016	Førerens individuelle ansvar for manglende fartskriverdokumentation i vejtransport (Forordning 561/2006)	C-287/14

LANDSRET TEN · ANKEINSTANS

14

11.06.2025	Frifindelse af vognmand for manglende takografdata: Specialkøretøjer til dækskift ikke omfattet af køre-hviletidsreglerne	AM2025.06.11V
28.04.2024	Landsretssag om bøde for ulovlig godskørsel og manglende udlevering af takografdata	10056-11778
29.03.2023	Bøde til transportselskab for manglende indsendelse af originale takografdata og overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	S-2857-21
09.01.2017	Vognmands ansvar for chaufførs misbrug af førerkort og overtrædelse af køre-hviletidsregler	V.L. S-0810-16
11.09.2015	Bødeskærpelse for transportvirksomhed i sag om omfattende overtrædelser af køre- og hviletid og manglende kontrolapparatdata	S-3165-14
30.10.2014	Overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser: Færge-reglen fandt ikke anvendelse grundet for lang afbrydelse	S-3865-13
28.03.2014	T-A/S dømt for misbrug af førerkort og overtrædelse af køre-hviletidsregler som arbejdsgiver	S-1601-13
06.01.2014	Stadfæstelse af ubetinget førerretsfrakendelse for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	S-1936-13
22.11.2013	Ubetinget frakendelse af førerretten for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	S-1819-13
15.11.2013	Betinget fængsel og virksomhedsbøde for grov miljøkriminalitet og dokumentfalsk	S-1201-13
04.07.2013	Dom om overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser og betinget frakendelse af førerret	6036-7221
08.05.2013	Dom for groft mandatsvig og skyldnersvig i forbindelse med selskabskonkurser	Sag 2/2013
16.08.2011	Jurisdiktion og bødestraf for vognmandsvirksomhed ved chaufførers overtrædelse af køre- og hviletidsregler i udlandet	4418-5300
07.10.2009	Dom vedrørende overtrædelse af færdselslovgivningen og hviletidsbestemmelser	3711-4446

BYRET TEN · FØRSTE INSTANS

14

24.06.2020	Virksomhed idømt bøde på 612.000 kr. for manglende udlevering af takografdata for seks lastbiler	72-6065/2018
------------	--	--------------

27.03.2017	Bøde på 390.000 kr. til transportvirksomhed for omfattende brud på køre- og hviletid samt takografmanipulation	2-7823/2016
21.03.2016	Bøde til transportvirksomhed for overtrædelse af køre-hviletid, manglende brug af førerkort og transport af grise uden kompetencebevis	1-342/2016
10.09.2015	Arbejdsgiver idømt bøde på 114.000 kr. for 18 tilfælde af kørsel med udløbet førerkort samt brud på køre- og hviletidsreglerne	6-7766/2014
26.11.2014	Dom for personelfalsk og ulovlig brug af førerkort: Betinget fængsel til to lastbilchauffører	3-6366/2014
04.02.2013	Bødestraf og frifindelse for førerretsfrakendelse i sag om overtrædelse af køre-hviletidsregler ved færgekørsel	6035-7220
01.03.2012	Dom for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser med betinget frakendelse af førerret	5431-6514
17.11.2010	Dom for overtrædelser af hvil og køretidsregler under lastbiltransport	422-487
23.06.2010	Bødestraf for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	4380-5256
26.01.2010	Transportvirksomhed og chauffør dømt for overtrædelse af dyreværnsloven og køre-hviletidsbestemmelser	4364-5239
22.06.2009	Dom for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	5284-6343
06.05.2009	Dom for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser og færdselsloven	3705-4437
03.11.2008	Arbejdsgiveransvar for chaufførs overtrædelse af køre- og hviletidsregler samt fejlbetjening af kontrolapparat	6321-7575
04.06.2008	Sag om overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser	6464-7758
PARKERINGSKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		1
01.11.2023	Gyldighed af kontrolafgift trods forkert angivet bilmærke på parkeringsområde ved CPH	park-4446

07

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

Praksisoversigt over speditørens ansvar (NSAB)

Transportør eller formidler, netværksprincippet og ansvarsbegrænsning under NSAB 2000/2015

Version 2 · Opdateret 6. sep. 2026 · 46 afgørelser · 2000-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Speditørens erstatningsansvar over for ordregiveren for bortkomst, beskadigelse, forsinkelse og fejlekspedition af gods er i dansk praksis næsten altid reguleret af Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser – NSAB 2015, tidligere NSAB 2000 – der vedtages som privatretlige aftalevilkår mellem professionelle parter. Praksis kredser om tre akser: om speditøren i den konkrete opgave hæfter som **transportør** (ansvar for godset i varetægtsperioden med omvendt bevisbyrde) eller alene som **formidler** (culpaansvar med en beløbsgrænse på 50.000 SDR), om skaden kan lokaliseres til en bestemt transportstrækning, så netværksklausulen kanalisere ansvaret over i [CMR-loven](#), [sølovens](#) kapitel 13 eller [luftfartsloven](#), og om ansvarsbegrænsningen kan brydes ved forsæt eller grov uagtsomhed. Sø- og Handelsretten er den helt dominerende instans, og kravene rejses typisk af vareforsikrere som regres.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** NSAB anses som et »agreed document« mellem professionelle parter og vedtages gyldigt ved henvisning i bookingbekræftelse, arrival notice eller faktura modtaget inden transporten – men bevisbyrden for vedtagelsen påhviler speditøren, og uden vedtagelse hæftes efter dansk rets almindelige regler uden beløbsbegrænsning.
- 02** Er der ikke indgået aftale om transport af netop det pågældende gods, er speditøren ikke transportør efter NSAB 2000 § 2 A, men formidler efter § 2 C in fine, med ansvarsbegrænsning til 50.000 SDR pr. ordre efter § 26.
- 03** En samarbejdsaftale, hvor speditøren afregner underleverandørernes kostpris plus et fast ekspeditionsgebyr, og hvor ordregiveren står som shipper på transportdokumentet, skaber en »særdeles stærk formodning« for formidlerstatus.
- 04** Omvendt bliver den, der fakturerer i eget navn med henvisning til NSAB og egen tilbageholdsret, anset for kontraktpart og dermed rette sagsøgte – uanset at bookingbekræftelse og konnossement er udstedt af et koncernselskab.
- 05** Hæfter speditøren som kontraktpart, hæfter den også for de medkontrahenter, den har antaget til opgavens udførelse, jf. NSAB 2015 § 3 B, nr. 1 – solidarisk med undertransportøren over for ordregiveren.

- 06** Netværksklausulen i NSAB 2000 § 23 forudsætter, at skadestedet kan lokaliseres til en bestemt transportform; kan det ikke bevises, gælder den almindelige grænse på 8,33 SDR pr. kg bruttovægt.
- 07** Den kontraherende transportør kan ikke ensidigt ændre rammeaftalen ved at antage undertransportører på andre vilkår – manglende back-to-back-dækning er speditørens egen risiko.
- 08** Varetægsperioden ophører først, når godset faktisk stilles til modtagerens disposition; henstilling af en læsset trailer på en ubemandet plads udgør ikke aflevering, medmindre en aftale herom bevises.
- 09** Ansvarsbegrænsningen brydes ved forsæt og – efter dansk rets almindelige regel – ved grov uagtsomhed, men grov uagtsomhed kræver kvalificerede fejl, typisk i selve tilrettelæggelsen af transporten eller tilsidesættelse af en udtrykkeligt aftalt sikringspligt.
- 10** Erstatningen dækker godsets værdi eller værdiforringelse samt fragt, told og andre udlæg i forbindelse med transporten af det tabte – herunder demurrage – men ikke afledte genanskaffelses- eller produktionsomkostninger.
- 11** Ordregiveren har en tabsbegrænsningspligt, og et bjærgnings- eller dækningssalg accepteres, når det er en adækvat disposition under de foreliggende markedsforhold.
- 12** Den etårige forældelsesfrist i NSAB 2015 § 28 (NSAB 2000 § 30) er ikke en ansvarsbegrænsning og fortrænges derfor ikke af reglen om grov uagtsomhed i § 6, stk. 2.
- 13** Forsinkelsesansvaret er skarpt begrænset – efter [søloven § 280, stk. 2](#) til 2½ gange fragten, og efter [CMR-loven § 32](#) til fragtbeløbet.

§ 1 NSAB som privatretligt aftalegrundlag – vedtagelse, rækkevidde og forholdet til den ufravigelige transportlovgivning

Speditøransvaret hviler ikke på en speciallov. NSAB er et branchevedtaget standardvilkår – et »agreed document« – der får virkning, fordi parterne aftaler det. Praksis er derfor i første række en vedtagelsespraksis.

Domstolene stiller ikke skærpede krav til vedtagelsen mellem professionelle. I [H-18-14](#) og [H-16-14](#) havde speditøren alene henvist til NSAB 2000 med småtryk i en »arrival notice« og en faktura; Sø- og Handelsretten fandt vilkårene vedtaget, fordi dokumenterne var modtaget inden transporten, ordregiveren ikke havde gjort indsigelse, og NSAB har karakter af et agreed document. Tilsvarende lagde retten i [BS-19711/2023-SHR](#) til grund, at NSAB 2015 var vedtaget i sin helhed, fordi henvisningen fremgik af bookingbekræftelserne og begge parter var professionelle aktører.

Men vedtagelsen er ikke automatisk. Bevisbyrden ligger hos den, der påberåber sig vilkårene, og i [BS-322/2008-VLR](#) stadfæstede Vestre Landsret en byretskendelse om, at NSAB 2000 netop **ikke** var aftalt mellem parterne – og fastslog, at afgørelsen af det udskilte spørgsmål havde bindende virkning for sagens videre behandling, også ved dommerskift, jf. [retsplejeloven § 253, stk. 1-2](#).

Konsekvensen af manglende vedtagelse er markant. I **H-0068-99** havde en luftfragtspeditør fejludleveret 45 af 105 mobiltelefoner. Aftalen var undervejs gået fra transport til ren opbevaring, og speditøren havde hverken ved indleveringen eller senere henvist til NSAB eller luftfartslovens grænser. Retten udtalte:

Da der ikke er vedtaget nogen ansvarsberegnings- eller -begrænsningsregler, har Tele Vanløse krav på fuld erstatning, herunder for den indtjening, som Tele Vanløse ville have haft, hvis opbevaringsaftalen var blevet opfyldt efter sit indhold.

NSAB viger desuden for ufravigelig transportlovgivning. **CMR-loven § 1** gør aftaler, der fraviger loven – herunder om ændret bevisbyrde – ugyldige, og **søloven § 254, stk. 1** erklærer enhver bestemmelse i en transportaftale ugyldig, i det omfang den afviger fra stykgodskapitlet og forældelseskapitlet. Det slog igennem i **H-72-15**, hvor en henvisning til NSAB 2000 § 24 (formidleransvar) blev tilsidesat:

Det forhold, at der nederst i aftalen af 28. marts 2014 er henvist til NSAB 2000 § 24 (om speditørens ansvar som formidler) kan ikke føre til noget andet resultat, idet en aftale med det sigte at fritage en befordrer for ansvar, er ugyldig, jf. luftfartslovens § 112.

Den offentligretlige regulering af transporterhvervet berører derimod ikke ansvarsforholdet; **bekendtgørelse om godskørsel** kræver blot, at transportlederen kender CMR-konventionens regler og kan bedømme en ordregivers klage over tab, beskadigelse eller forsinket levering. Bemærk endelig, at CMR-loven ikke er konsolideret siden 2015: en ordændring af **§ 6** om elektronisk fragtbrev – hvor henvisningen til lov om elektroniske signaturer blev erstattet af eIDAS-forordningen ved **lov om supplerende bestemmelser til forordning om elektronisk identifikation og tillidstjenester** – trådte i kraft 1. juli 2016 uden at være rullet ind i lovbekendtgørelsen.

LOV

CMR-loven § 1, stk. 3

Luftfartsloven § 112

Retsplejeloven § 253, stk. 1-2

Søloven § 254, stk. 1

PRAKSIS	Landsretten · Kendelse om NSAB 2000's gyldighed stadfæstes	04.04.2008
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning	21.02.2025
	Sø- og Handelsretten · Transportansvar for skade på mink under lufttransport: Stigshøj ApS mod Scan Global Logistics A/S, Intradco Cargo Service Ltd og ABX Air Inc.	13.02.2018
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på støbemaskine under vejtransport – Fortolkning af NSAB 2000 og kontrolforpligtelse ved særtransport	26.06.2015
	Sø- og Handelsretten · Sag om erstatning for fejludlevering af mobiltelefoner; Ansvarsbegrænsning (NSAB); Opbevaringsaftale	24.07.2000

Den centrale sontring: speditøren som transportør eller som formidler

§ 2

Hele ansvarsbilledet afhænger af, hvilken rolle speditøren har påtaget sig i den konkrete opgave. Som transportør efter NSAB 2000 § 2 A hæfter speditøren for godset i sin varetægt med omvendt bevisbyrde og en grænse på 8,33 SDR pr. kg. Som formidler efter § 2 C in fine hæfter den alene for egen culpa – og med en helt anden beløbsgrænse.

Den ledende afgørelse er **H-71-16**. En vognmands chauffør ændrede egenhændigt containernummeret på køresedlen og fik udleveret en forkert container med frosne rejer, der efter brud på plommen blev afvist af

Fødevarestyrelsen – et tab på over 1,5 mio. kr. Retten fandt handlingen ansvarspådragende, men afgjorde rollen således:

Under hensyn til at der mellem Safe Shipping og ERA-Transport ikke var indgået en aftale vedrørende den pågældende transport af rejer, og til de tilsvarende bestemmelser i NSAB 1985 og 2015 samt forarbejderne hertil, finder retten, at ERA-Transport ikke er ansvarlig som transportør, jf. NSAB 2000 § 2 A, men at ERA-Transports ansvar derimod er reguleret af NSAB 2000 § 2 C in fine, hvorefter speditøren i alle andre tilfælde har ansvar som formidler.

Ansaret blev derfor begrænset efter NSAB 2000 § 26, som retten citerede ordret: »Speditørens ansvar som formidler, samt i de i §§ 2 C, 4, 5, 6, 7, 8 og 9 nævnte tilfælde, er begrænset til 50.000 SDR for hver ordre.«

I **S-17-16** blev en projektspeditør frifundet for et tab på 622.123 kr., da en rotor væltede i Houston havn. En samarbejdsaftale gav speditørens direktør – tidligere shippingmanager hos ordregiveren – adgang til ordregiverens lokaler, IT og e-mail mod 12,5 % ekspeditionsgebyr oven på fragttregningerne. Retten formulerede den skarpeste test i praksis:

Der er på ovennævnte baggrund en særdeles stærk formodning for, at NTG Projects i relation til den konkrete transport varetog en opgave som formidler og ikke transportør.

At fakturaen lød på ét samlet beløb ændrede intet, fordi beløbet **præcist** svarede til underleverandørernes omkostninger plus det aftalte honorar, og fordi søfragtsedlen angav ordregiveren som shipper. Samme mønster i **S-7-17**, hvor en »cost+«-model med gennemsnitlige nettofragtrater plus et fast handling fee – og forbehold for »plads- og equipmentmangel« – førte til frifindelse for meromkostninger på 1,44 mio. kr., da rederiet afviste containere. Også i **H-8-17** blev en speditør bedømt i formidlerrollen, men blev dømt til at betale 1,25 mio. kr., fordi den havde medvirket til telex release af containere med metalskrot i Indien uden fornøden instruks – formidlerrollen fritager ikke for culpaansvar for egne dispositioner.

Omvendt kan speditøren skrive sig ind i transportørrollen ved sin egen adfærd. I **BS-41954/2019-SHR** var booking og konnossement håndteret af et Hongkong-søsterselskab, men det danske selskab fakturerede i eget navn med henvisning til NSAB og til egen tilbageholdsret i godset:

Under de ovenfor anførte omstændigheder finder retten, at Kuehne & Nagel A/S må anses at have haft position som Alimex Seafood A/S' kontraktspart i relation til den omhandlede søtransport.

I **H-72-15** blev speditøren anset for kontraherende befordrer, fordi den havde fastsat egen fragtpriis (205.000 USD for et helt fly) og indgået aftalen i eget navn. Og i **S-10-14** om forliset af *Mol Comfort* måtte retten selvstændigt afgøre, hvem der var kontraherende transportør, før ansaret efter **søloven § 275** kunne placeres.

Sondringen genfindes uden for transportretten: **Autorisationsvejledningen** definerer speditører som virksomheder »uden kontakt med fødevarer, men som alene formidler kontakt mellem fødevareraktiviteter ... og transportører« – en administrativ pendant til det formidlerbegreb, NSAB bygger på.

Indikator	Peger mod transportør	Peger mod formidler
Prisfastsættelse	Samlet, selvstændig fragtpriis	Underleverandørers kostpris + fast gebyr
Fakturering	I eget navn, egen margin	Gennemsnitlig viderefakturerings
Transportdokument	Speditøren som carrier/shipper	Ordregiveren som shipper
Aftale om netop denne sending	Ja	Nej (§ 2 C in fine)

Vilkårshenvisning	NSAB + egen tilbageholdsret	Samarbejdsaftale om bistand
-------------------	-----------------------------	-----------------------------

LOV	Søloven § 274	Søloven § 275, stk. 1	
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Delafgørelse om kontraherende transportør - Kuehne + Nagel A/S' ansvar for temperaturskade på frossen laks		18.06.2020
	Sø- og Handelsretten · Sag om erstatningsansvar for uberettiget udlevering af containere med metalskrot		23.11.2018
	Sø- og Handelsretten · Erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning for speditør ved fejludlevering af container (NSAB 2000)		30.05.2018
	Sø- og Handelsretten · Transportansvar for skade på mink under lufttransport: Stigshøj ApS mod Scan Global Logistics A/S, Intradco Cargo Service Ltd og ABX Air Inc.		13.02.2018
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Speditør ikke erstatningsansvarlig for tab ved afvist containerplads - Formidlerrolle		13.12.2017
	Sø- og Handelsretten · Sondringen mellem transportør og formidler ved søtransport af maskindel til USA		08.11.2017
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for transportør efter skibsforslis (Mol Comfort)		19.02.2016

§ 3 Speditørens hæftelse for medkontrahenter og undertransportører

Når speditøren først er kontraktpart, hæfter den for de aktører, den selv har antaget. NSAB 2015 § 3 B, nr. 1, 2. pkt. blev citeret ordret i [BS-19711/2023-SHR](#):

Speditøren er ansvarlig for medkontrahenter, som speditøren har antaget til udførelsen af opgaven.

Den danske speditør Log Man hæftede derfor for, at containere med ost stod ni døgn uden strøm i stedet for de forudsatte maksimalt tre, og for at en tysk underspeditørs rederi afskibede godset i strid med en klar instruks. Retten fastslog, at Log Man »i det indbyrdes forhold mellem HDI og Log Man ... fandtes nærmest til at bære risikoen for denne fejl«, og pålagde speditøren hele erstatningen på 1.367.433,74 kr.

Hæftelsen kan være solidarisk. I [BS-1112/2019-SHR](#) – vandskade på Ecco-sko under brandslukning på *MSC London* – hæftede speditøren Damco solidarisk med rederiet efter NSAB 2015 § 3 B, nr. 1, for det fælleshavaribidrag, ladningsejeren var afskåret fra. I [H-18-14](#) og [H-16-14](#) hæftede den kontraherende speditør solidarisk for den udførende vognmands chaufførs uagtsomhed, da en støbemaskine ramte en motorvejsbro:

Retten finder navnlig på baggrund af rettens sagkyndige medlemmers erfaring, at ANCOTRANS chauffør ... inden transporten blev iværksat, burde have kontrolleret transporthøjden ved opmåling ... Retten har herved navnlig lagt vægt på, at der var tale om en særtransport, og at det af særtransporttilladelsen fremgår, at den tilbageværende frihøjde var 3-10 cm.

I det indbyrdes forhold bar den udførende vognmand dog det endelige ansvar og skulle friholde speditøren fuldt ud. Samme regresmønster i [BS-47476/2021-SHR](#) og i [BS-55850/2025-SHR](#), hvor æggeprodukter blev løst i et defekt kølerum, og den udførende fragtfører skulle friholde den kontraherende for det fulde beløb, jf. [CMR-loven § 4](#) og [§ 24](#).

Hæftelsen har også en beskyttelsesside for underleverandøren. I [BS-20144/2020-SHR](#) kunne en lufthavn, som speditøren havde viderekontraheret sikkerhedskontrollen til, påberåbe sig Himalaya-klausulen i NSAB 2015 §

3 B, nr. 2, fordi cargo-centret var »en selvstændig kommerciel enhed og godkendt fragtaget«, der fakturerede speditøren for ydelsen – og dermed også vilkårenes forældelsesfrist.

Endelig gælder på søsiden, at undertransportøren efter [søloven § 286, stk. 1](#) er direkte ansvarlig efter samme regler som transportøren, mens transportøren efter [§ 285, stk. 1](#) forbliver ansvarlig, »som om denne selv havde udført hele transporten«.

LOV	CMR-loven § 4	CMR-loven § 24	Søloven § 285, stk. 1	Søloven § 286, stk. 1
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Transportskade på æggeprodukter: CMR-ansvar ved losning i defekt kølerum efter kemikalieheld 16.06.2026 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning 21.02.2025 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Kontraherende transportørs erstatningsansvar for tyveri af gods under landevejstransport – Varetagt og ansvarsfrihed efter NSAB 2000 22.08.2022 Sø- og Handelsretten · Sag om erstatningsansvar for skade på gods under sikkerhedskontrol i Billund Lufthavn – Anvendelse af NSAB 2015 og forældelse 28.06.2021 Sø- og Handelsretten · Dom om fælleshavari og speditøransvar efter vandskade under brandslukning på skib 02.07.2020 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på støbemaskine under vejtransport – Fortolkning af NSAB 2000 og kontrolforpligtelse ved særtransport 26.06.2015			

§ 4 Netværks- og kanaliseringsprincippet ved multimodal transport

Hæfter speditøren som transportør på en dør-til-dør-strækning, rejser sig spørgsmålet, om ansvaret skal bedømmes efter NSAB's egne regler eller efter det transportregime, der gælder for den strækning, hvor skaden skete. Netværksklausulen i NSAB 2000 § 23 (NSAB 2015's tilsvarende bestemmelse) tillader fravigelse – men kun på skarpe betingelser.

Højesteret trak grænsen i [Sag 36/2009](#), hvor en container med vindmølledele bortkom under vejtransport i Quebec. Højesteret fastslog, at § 23 kun kan påberåbes, hvis der er truffet særlig aftale, eller det bevises, at bortkomsten skete under en bestemt transportmåde, hvor andre lovbestemmelser eller **almindeligt anerkendte** transportvilkår gælder. Speditøren havde ikke fremlagt tilstrækkelige oplysninger om canadisk ret eller branchestandarder, og de påberåbte lavere grænser fandt ikke anvendelse. Om undertransportaftalerne udtalte Højesteret:

Sådanne begrænsninger i undertransportaftalerne indebærer ikke en ændring af de vilkår for transporten, der var aftalt i Rammeaftalen mellem Vestas og DHL, og det gælder også selv om undertransportaftalerne i form af konnossementer var sendt til Vestas.

Sø- og Handelsretten havde i den underliggende dom [S 12/07](#) formuleret princippet endnu bredere:

En ordregiver kan endvidere ikke uden særlige holdepunkter antages at indgå på væsentlige ændringer af den aftale, han har indgået med den kontraherende transportør, blot ved uden indsigelse at modtage konnossementer eller andre transportdokumenter, som en udførende transportør måtte have udstedt ...

At speditøren derved ikke opnår back-to-back conditions, er dens **egen risiko**. Det blev gentaget i [H-103-09](#) om en skorstenssektion, der faldt af en lastbil i Hamilton på grund af manglende surring:

Det er den kontraherende transportørs egen risiko og privilegium at tage stilling til, hvilke transportvilkår som skal gælde i forholdet mellem ham selv og de transportører, han måtte antage til at udføre den transport, om hvilken den kontraherende transportør har indgået aftale med transportordregiveren.

Canadisk provinsret (Ontario Regulation 643/05) kunne derfor ikke afskære kravet mellem ordregiver og speditør. Samme resultat i [H-41-10](#), hvor speditøren forgæves søgte at trække de engelske RHA 1998-betingelser ind via netværksklausulen i NSAB 2000 § 23.

En afgørende praktisk konsekvens: **bevisbyrden for skadestedet** ligger hos den, der vil have netværksreglen anvendt. I [BS-31174/2019-SHR](#) ønskede vareforsikreren netop at få skaden lokaliseret til søtransporten, fordi Haag-Visby-reglernes kollogrænse på 667 SDR ville have dækket hele kravet på 469.351,90 kr. Retten sagde nej:

Der foreligger således ikke ud fra skadens karakter og de foreliggende oplysninger om transportens forløb og vejret undervejs mv. noget sikkert grundlag for at fastslå, at skaden er sket under søtransporten.

Resultatet blev den almindelige NSAB-grænse på 8,33 SDR pr. kg – 14.577,18 EUR. Netværksklausulen skærer altså begge veje.

Det lovbestemte netværksprincip gælder parallelt: efter [CMR-loven § 3, stk. 2](#) afgøres landevejsfragtførerens ansvar efter sø-, jernbane- eller luftfartsreglerne, hvis skaden skete under den strækning og skyldes begivenheder, der kun kunne indtræde dér – men kun i det omfang disse regler er ufravigelige.

LOV	CMR-loven § 3, stk. 2	Søloven § 280, stk. 1	
PRAKSIS	Højesteret · Transportørs ansvar for bortkommet gods under multimodal transport og fortolkning af NSAB 2000		19.01.2012
	Sø- og Handelsretten · Erstatningssag om vandskade på Lego-produkter under multimodal transport og anvendelse af NSAB 2000's netværksregel		16.06.2020
	Sø- og Handelsretten · Erstatningssag vedrørende skade på vindmølle-nacelle under landevejstransport og tvist om mæglingsklausul		20.01.2015
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på gods under multimodal transport – NSAB 2000		14.01.2011
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvarsbegrænsning ved bortkomst af gods under multimodal transport		15.01.2009

§ 5 Varetægtsperioden – hvem havde godset, da skaden skete

Speditørens transportøransvar gælder kun, mens godset er i dens varetægt. Grænsedragningen – særligt ved henstilling af trailere og containere – er et af de hyppigst førte temaer.

Udgangspunktet er strengt for transportøren. I [BS-47476/2021-SHR](#) blev en læsset trailer med VVS-artikler henstillet ulåst på modtagerens delvist byggepladshegnede plads hen over påsken og tømt af tyve. Retten fandt, at godset fortsat var i speditørens varetægt efter NSAB 2000 § 15, og lagde vægt på, at chaufføren mødte tilbage anden påskedag for at stille traileren til modtagerens disposition, og at fragtbrevet først da blev kvitteret – med forbehold. Ansvarsfrihed efter NSAB 2000 § 16 blev afvist:

Retten finder, at DSV Road ikke har godtgjort, at der foreligger forhold, som kan medføre ansvarsfrihed efter NSAB § 16. ... pladsen i Brøndby, som hverken var bemandet eller overvåget, ikke var omgivet af et fast hegn ... Det kan heller ikke lægges til grund, at Saint-Gobain havde anvist eller godkendt parkering på pladsen som en sikker parkering.

Samme resultat i **BS-3802/2018-SHR**, hvor en køletrailer med frostvarer blev stjålet foran et frysehus: fordi ankomsten var aflyst pr. e-mail, og traileren blot henstillet uden indtjekning, forblev varetægten hos vognmanden, og frysehuset blev frifundet. I **H-88-12** var en trailer med ferske skinker parkeret på offentlig vej i Padborg ved speditørens adresse og udstyret med GPS – heller ikke det flyttede varetægten, og vognmanden hæftede efter **CMR-loven § 24**.

Modsat kan en fast praksis mellem parterne føre til, at varetægten ophører. I **S 16-08** og **S 7/08** blev færgeselskabet frifundet for tyveri af træpiller fra en trailer på et aflåst havneområde, fordi henstillingen efter parternes praksis indebar, at varetægten ophørte – vurderet efter **søloven § 274, stk. 1**. Bestemmelsen definerer varetægten præcist: den begynder, når transportøren modtager godset, og ophører bl.a., når godset er udleveret til modtageren eller lagt op for modtagerens regning i overensstemmelse med aftalen eller lossehavnens lov og praksis, jf. **§ 274, stk. 3**.

Mønstret er, at bevisbyrden for varetægts ophør reelt ligger hos transportøren: en aftale om levering ved henstilling skal kunne bevises, og modstridende forklaringer falder ud til ordregiverens fordel.

LOV	CMR-loven § 24	Søloven § 274, stk. 1, 3	
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Kontraherende transportørs erstatningsansvar for tyveri af gods under landevejstransport – Varetagt og ansvarsfrihed efter NSAB 2000		22.08.2022
	Sø- og Handelsretten · Tyveri af køletrailer med frostvarer – Placering af varetægtsansvar mellem vognmand og frysehus samt spørgsmål om forældelse		12.02.2019
	Sø- og Handelsretten · Fragtførens erstatningsansvar efter tyveri af trailer med skinker – Spørgsmål om varetægtsovergang, GPS-overvågning og forsikrings-selvrisiko		15.08.2014
	Sø- og Handelsretten · Dom om transportørens ansvarsperiode i havn og bevisbyrde for manglende plombering (Søloven § 274)		12.02.2009

§ 6 Ansvarsbegrænsningerne: 8,33 SDR pr. kg, 50.000 SDR for formidleren og de transportspecifikke grænser

Beløbsgrænserne er det, sagerne i praksis oftest afgøres på – og de varierer dramatisk efter rolle og regime.

Grundlag	Grænse	Eksempel fra praksis
NSAB 2000 § 22 / NSAB 2015 § 21 (transportør)	8,33 SDR pr. kg bruttovægt	BS-31174/2019-SHR : 14.577,18 EUR mod krav på 469.351,90 kr.
NSAB 2000 § 26 (formidler)	50.000 SDR pr. ordre	H-71-16 : 50.000 SDR mod krav på 1.545.423,18 kr.
CMR-loven § 29, stk. 2	8,33 SDR pr. kg manglende bruttovægt	H-28-13 : 30.456 SDR
Søloven § 280, stk. 1	667 SDR pr. kollo eller 2 SDR pr. kg – det højeste	BS-36988/2022-SHR : beregnet af 108 kartoner
Søloven § 280, stk. 2 (forsinkelse)	2½ gange fragten for det forsinkede gods	H-68-12
Luftfartsloven § 111	SDR pr. kg af de berørte godsstykker	H-72-15 : 551.551 SDR

Forskellen mellem transportør- og formidlergrænsen er ikke blot teknisk. I **H-71-16** ville transportøransvaret efter 8,33 SDR pr. kg have dækket hele tabet på over 1,5 mio. kr., mens formidlergrænsen på 50.000 SDR skar det ned. I den modsatte situation – lette, værdifulde varer – er det netop kilo-grænsen, der er byrdefuld for ordregiveren.

Opgørelsesgrundlaget er derfor centralt. I **BS-31174/2019-SHR** lagde retten den bruttovægt til grund, som ordregiveren selv oprindeligt havde oplyst (1.433,62 kg), ikke den højere vægt i forsikringens surveyrapport. I **H-35-16** og **H-49-16** blev både speditør og underfragtfører frifundet, fordi vareforsikreren slet ikke havde dokumenteret vægten af de beskadigede dele – som efter CMR-loven er afgørende for erstatningens størrelse. Og i **BS-36988/2022-SHR** blev kollobegrænsningen beregnet efter de 108 kartoner, konnossementets varebeskrivelse angav, og ikke efter de 5 paller transportøren gjorde gældende – hvorved grænsen oversteg kravet, og der blev dømt fuldt ud (235.125,21 kr.). Tilsvarende i **BS-30248/2022-SHR** og **BS-43778/2022-SHR**, hvor sølovens kollobegrænsning oversteg kravet, så vareforsikreren fik fuldt medhold.

Endelig: Ordregiveren kan købe sig ud af begrænsningen. Efter **CMR-loven § 30** kan afsenderen mod tillægsgodtgørelse angive en højere værdi i fragtbrevet, som da træder i stedet for grænsen i § 29, stk. 2 – men i praksis ses det sjældent gjort, og i **S 12/07** afskar netop den manglende angivelse af særlig interesse i rettidig aflevering et krav på ekstraomkostninger.

LOV	CMR-loven § 29, stk. 2	CMR-loven § 30	Luftfartsloven § 111	Søloven § 280, stk. 1, 2
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamsen under søtransport 19.02.2024 Sø- og Handelsretten · Søtransport – Erstatning for totalskadede relæer – Ansvarsbegrænsning 21.04.2023 Sø- og Handelsretten · Erstatningssag om vandskade på Lego-produkter under multimodal transport og anvendelse af NSAB 2000's netværksregel 16.06.2020 Sø- og Handelsretten · Erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning for speditør ved fejludlevering af container (NSAB 2000) 30.05.2018 Sø- og Handelsretten · Transportansvar for skade på mink under lufttransport: Stigshøj ApS mod Scan Global Logistics A/S, Intradco Cargo Service Ltd og ABX Air Inc. 13.02.2018 Sø- og Handelsretten · Sag om transportskade på maskinanlæg: Spørgsmål om CMR-ansvar og ansvarsbegrænsning 31.08.2017 Sø- og Handelsretten · Sag om erstatningsansvar for tyveri af tøj under international transport 15.06.2017 Sø- og Handelsretten · Dom om erstatningsansvar for forsinkelse og fejlagtig udstedelse af konnossement ved multimodal transport 25.04.2013 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvarsbegrænsning ved bortkomst af gods under multimodal transport 15.01.2009			

§ 7 Ansvarsgennembrud ved forsæt og grov uagtsomhed

Beløbsgrænserne er ikke absolutte. NSAB 2000 § 5 nævner efter sin ordlyd kun forsæt, men Sø- og Handelsretten har tilsidesat begrænsningen ved grov uagtsomhed efter dansk rets almindelige regel. Den ledende afgørelse er **H-128-01**, hvor 47 computere blev stjålet fra en presenningstrailer henstillet i et uindhegnet industriområde i Risskov. Den udførende vognmand blev frifundet – hverken chaufføren eller vognmanden vidste, at der lå computere i lasten – men den kontraherende speditør blev dømt:

Retten finder derfor at DFDS ved tilrettelæggelsen af transporterne i helt utilstrækkelig omfang har undladt at sikre at transporten af tyveritækkelige varer blev gennemført med et godt resultat. Dette kan ikke blot anses for udslag af fejl fra ansattes side, men må betragtes som fejl i tilrettelæggelsen af transportforløbet.

Retten tilføjede, at en sådan tilsidesættelse ikke forstyrrer forudberegneligheden i transporterhvervet, da speditøren fortsat kan begrænse sit ansvar for **almindelig** uagtsomhed. Det er kernen: gennembruddet forudsætter systemfejl eller tilsidesættelse af en klar pligt, ikke blot et uheldigt valg af parkeringsplads.

Den skarpeste illustration er **BS-18973/2018-SHR** og **BS-23050/2018-SHR**: medicinalprodukter for 2.906.871 kr. blev stjålet, fordi fragtføreren tilsidesatte en **aftalt** pligt til at parkere på en sikret plads. Ansaret kunne derfor ikke begrænses efter **CMR-loven § 37**. Tilsvarende i **BS-9991/2017-SHR**, hvor en disponent ignorerede tre temperaturalarmer på en kølesending lægemidler – det var groft uagtsomt for den ene forsendelse, mens ansaret for den anden, hvor et IT-nedbrud forhindrede alarmering, forblev begrænset. Og i **H-265/98** havde chaufføren efterladt en trailer ubevogtet på en ukendt adresse i Moskva efter anvisning fra uidentificerede personer – ansvarsbegrænsningen faldt bort, og der blev dømt for hele godsværdien på 175.988,60 USD.

Men tærsklen er høj, og hovedreglen er, at begrænsningen holder:

- **H-28/00** – designertøj henstillet en weekend på en uindhegnet plads i Vejen: ikke grov uagtsomhed, da tøjet ikke var særlig tyveritækkeligt, og henstillingen fulgte sædvanlig stykgodspraksis.
- **BS-17637/2019-SHR** – ca. syv paller champagne stjålet fra en stykgodstransport fra Frankrig: ansaret begrænset til 8,33 SDR pr. kg.
- **H-8-11** – tyveri af PlayStation-konsoller: hverken tyveri begået af undertransportørens ansatte eller grov uagtsomhed bevist.
- **H-108-09** – tyveri fra rasteplads: begrænset ansvar.
- **BS-31174/2019-SHR** – uopklaret vandindtrængning i container: ingen grov uagtsomhed, da årsagen var ukendt.

Bemærk, at gennembrudsreglen ikke rækker videre end sit formål. I **BS-20144/2020-SHR** afviste retten, at NSAB 2015 § 6, stk. 2, kunne udhule forældelsesfristen, med henvisning til at bestemmelsen alene angår regler, der »udelukker eller begrænser hans ansvar eller som ændrer bevisbyrden«.

En beslægtet – men selvstændig – konsekvens af grov uagtsomhed rammer speditørens egen dækning: i **H-46-09** mistede en speditør transportansvarsforsikringens dækning, fordi seks luftfragtsendinger var udleveret i strid med rembursbetingelserne. På søsiden findes den tilsvarende, endnu strengere regel i **søloven § 283**, der kræver, at den ansvarlige **selv** har handlet forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at tab sandsynligvis ville indtræde.

LOV	CMR-loven § 37	Søloven § 283	
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sag om erstatningsansvar for skade på gods under sikkerhedskontrol i Billund Lufthavn – Anvendelse af NSAB 2015 og forældelse		28.06.2021
	Sø- og Handelsretten · Sag om fragtføreransvar: Tyveri af gods under transport - spørgsmål om grov uagtsomhed og ansvarsbegrænsning (CMR-loven)		04.09.2020
	Sø- og Handelsretten · Erstatningssag om vandskade på Lego-produkter under multimodal transport og anvendelse af NSAB 2000's netværksregel		16.06.2020
	Sø- og Handelsretten · Erstatningsansvar for temperaturskader på lægemidler under transport		25.11.2019

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Dom om grov uagtsomhed og ansvarsbegrænsning ved tyveri af medicinalprodukter under CMR-transport	07.08.2019
Sø- og Handelsretten · Sag om transportøransvar ved tyveri af gods under CMR-transport	31.10.2012
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for tyveri af tøjvarer under CMR-transport - Begrænset ansvar uden grov uagtsomhed	08.06.2011
Sø- og Handelsretten · Manglende forsikringsdækning ved grov uagtsomhed i forbindelse med fejludlevering af gods under remburs	09.05.2011
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Fragtfører ansvarlig for tyveri af computere – Tilsidesættelse af NSAB § 5 ved grov uagtsomhed i transporttilrettæggelsen	19.06.2003
Sø- og Handelsretten · Sag om erstatning for stjålet designertøj under transport – spørgsmål om grov uagtsomhed efter CMR-loven	05.02.2002
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretssag om ansvar for bortkomst af gods under international transport	31.08.2000

Ansvarsfrihedsgrundene: godsets beskaffenhed, emballage og ordregiverens egne oplysninger

§ 8

Speditørens transportøransvar er et præsumptionsansvar: den er ansvarlig, medmindre den godtgør en ansvarsfrihedsgrund. NSAB 2000 § 16 (NSAB 2015 § 16) opregner grundene, og de svarer i vidt omfang til [CMR-loven § 24, stk. 2](#) og [§ 25](#) samt [søloven § 275, stk. 1](#).

Bevisbyrden er reel og løftes sjældent. I [H-103-09](#) påberåbte speditøren sig godsets »let skadelige beskaffenhed« og mangelfuld emballage efter NSAB 2000 § 16, stk. 1, litra c og d. Retten afviste det:

Retten bemærker, at godset af Rockwool (VL Staal A/S) var forsynet med transportbeslag, der var egnede til at understøtte godset. Når godset væltede af traileren i forbindelse med landevejstransporten, skyldtes det efter de sagkyndige dommers vurdering ... at skorstenssektion 3 slet ikke blev surret fast på den pågældende lastbil, hvilket den burde have været.

I [S-24-07](#) hæftede en projektspeiditør solidarisk med et spansk stevedoreselskab for en totalskadet vindmøllevinge, fordi den ikke havde godtgjort, at skaden var uundgåelig, jf. NSAB § 16, stk. 1, litra g. Og i [H-18-14](#) og [H-16-14](#) blev indsigelsen om, at skaden skyldtes ordregiverens fejlagtige højdeoplysninger (NSAB 2000 § 16, stk. 1, litra a og f, sammenholdt med § 28), afvist – det var ikke godtgjort, at de urigtige mål stammede fra nogen, ordregiveren kunne identificeres med.

Den aftalte ydelses **indhold** afgrænser derimod ansvaret effektivt. I [H-64-11](#) stod silodele i containere på havnen i Constanta i næsten et år og påførte ordregiveren 242.120 EUR i storage og demurrage. Retten frifandt speditøren: transportaftalen omfattede levering til havn og indfortoldning – ikke oplagring – og speditøren havde faktisk oplyst om muligheden for bonded warehouse, hvorefter ordregiveren ikke vendte tilbage. Speditøren havde dermed ikke tilsidesat omhusnormen i NSAB 2000 § 5, jf. § 24.

Endelig kan ansvarsfrihed følge af, at godset i realiteten var i afsenderens sfære: i [S-24-11](#) og [S-9-12](#) blev speditøren dog fundet ansvarlig trods indsigelsen om, at containeren var lastet og stuvet af afsenderen – men erstatningen blev stærkt begrænset. Transportørens undersøgelsespligt går heller ikke længere end rimeligt: efter [søloven § 256, stk. 1](#) er transportøren ikke forpligtet til at undersøge en container indvendigt, medmindre der er grund til at tro, at den er mangelfuldt pakket.

LOV

[CMR-loven § 24, stk. 2](#)[CMR-loven § 25](#)[Søloven § 256, stk. 1](#)[Søloven § 275, stk. 1](#)

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på støbemaskine under veitransport – Ret til erstatning for skade på vindmøllevinge under transport – Ansvarsvurdering og ansvarsbegrænsning
Speditørens ansvar (NSAB)

26.06.2015
17.06.2009

PRAKSIS

Erstatningens opgørelse: værdi, værdiforringelse, følgeomkostninger og tabsbegrænsningspligt

NSAB opdeler opgørelsen: ved bortkomst erstattes godsets værdi plus fragt, told og andre udlæg i forbindelse med transporten af det tabte (NSAB 2000 § 17, NSAB 2015 § 17); ved beskadigelse erstattes værdiforringelsen (NSAB 2000 § 18).

Rækkevidden af »andre udlæg« blev udvidet betydeligt i [BS-19711/2023-SHR](#), hvor demurrage til både rederi og modtager blev tilkendt fuldt ud:

de opkrævede demurrage må anses for at udgøre »andre udlæg i forbindelse med transport af det tabte«.

Grænsen går derimod ved afledte genanskaffelsesomkostninger. I [S 12/07](#) blev udgifter til ny fragt og luftfragt for at undgå projektforsinkelse afvist, fordi § 17, stk. 2, kun dækker den **oprindelige** transports omkostninger, og fordi ingen særlig interesse i rettidig aflevering var angivet.

Ved beskadigelse dækker værdiforringelsen som udgangspunkt reparationsomkostningerne, når reparation er den fornuftigste løsning. I [H-103-09](#) blev også følgeomkostninger til ventepenge, rejse og hotel anset for en del af værdiforringelsen, fordi den individuelt udformede skorstenssektion uden reparation kun havde skrotværdi. Men rene interne tillæg skæres fra: i [H-18-14](#) og [H-16-14](#) fratrak retten et 12 %-tillæg til indirekte produktionsomkostninger, »da dette ikke kan anses for tab forårsaget af den skete skade«. Vestre Landsret gik samme vej i [BS-176/2021-VLR](#) om skadede egeplanker: transportøransvaret blev fastholdt, men det samlede erstatningskrav nedsat betydeligt ved en prøvelse af, hvilke omkostningsposter (sortering, fragt, besigtigelse) der kunne henføres til kravet efter [CMR-loven § 29](#).

Tabsbegrænsningspligten er reel, men bedømmes pragmatisk. I [BS-19711/2023-SHR](#) blev et bjærgningssalg af osten til den oprindelige køber med 50 % rabat accepteret som adækvat, fordi der var tale om private label-varer under eksklusivaftale, og fordi der ikke kunne findes et bonded warehouse i New York – men varetabet blev skønsmæssigt nedsat med 25 %, fordi der ikke var foretaget survey af netop de tre containere. I [BS-31174/2019-SHR](#) blev destruktion af over 330.000 Lego-dele uden forudgående besigtigelse accepteret af hensyn til kontamineringsrisiko og strenge kvalitetskrav – og fordi rammeaftalen gav ordregiveren eneretten til at bestemme, om dækningssalg skulle iværksættes. I [H-71-16](#) blev et dækningssalg af rejerne tilbage til den amerikanske leverandør efter mislykkede salgsforsøg til tredjelande lagt til grund som fradrag i tabsopgørelsen.

Omvendt kan speditørens egen adfærd fjerne grundlaget for at bebrejde ordregiveren manglende tabsbegrænsning: i [H-0068-99](#) tilbageholdt speditøren de resterende 60 mobiltelefoner som pressionsmiddel for at få accept af den begrænsede erstatning – og det efterfølgende prisfald kunne derfor ikke belastes ordregiveren.

Erstatningsberegningen efter de lovbestemte regimer følger samme logik: [CMR-loven § 29, stk. 1](#) tager udgangspunkt i godsets værdi på overtagelsesstedet og -tidspunktet efter børs- eller markedspris, mens [søloven § 279](#) regner efter værdien på udleveringsstedet.

LOV

[CMR-loven § 29, stk. 1](#)[Søloven § 279](#)

PRAKSIS

Landsretten · Landsrettens dom i sag om transportansvar for skader på golvplanker

01.11.2021

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning	21.02.2025
Sø- og Handelsretten · Erstatningssag om vandskade på Lego-produkter under multimodal transport og anvendelse af NSAB 2000's netværksregel	16.06.2020
Sø- og Handelsretten · Erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning for speditør ved fejludlevering af container (NSAB 2000)	30.05.2018
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på støbemaskine under vejtransport – Fortolkning af NSAB 2000 og kontrolforpligtelse ved særtransport	26.06.2015
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på gods under multimodal transport – NSAB 2000	14.01.2011
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvarsbegrænsning ved bortkomst af gods under multimodal transport	15.01.2009
Sø- og Handelsretten · Sag om erstatning for fejludlevering af mobiltelefoner; Ansvarsbegrænsning (NSAB); Opbevaringsaftale	24.07.2000

§ 10 Forsinkelse, fejlekspedition og speditørens rådgivnings- og formidlingsansvar

Ud over den klassiske godsskade rammes speditøren af tre andre kravstyper: forsinkelse, fejlekspedition og mangelfuld rådgivning eller formidling.

Forsinkelse er skarpt begrænset. I **H-68-12** havde en speditør udstedt et ombordkonnossement, der urigtigt angav, at godset var lastet på skibet til Toronto, mens det reelt var efterladt på et lager i Bremen. Modkravet på flyfragtomkostninger blev afvist: der var ingen aftale om, at modparten skulle dække flyfragten, og forsinkelsesansvaret efter søloven var begrænset til den allerede krediterede fragt, jf. [søloven § 280, stk. 2](#). Efter [CMR-loven § 32](#) gælder tilsvarende, at forsinkelseserstatning ikke kan overstige fragtbeløbet. Efter [søloven § 278, stk. 3](#) kan der dog kræves erstatning som for tab af godset, hvis det ikke er udleveret inden 60 dage efter det tidspunkt, det skulle have været.

Fejlekspedition – udlevering til forkert modtager eller uden fornøden dokumentation – er en af de hyppigste ansvarssituationer, og den falder typisk ind under formidler- eller culpaansvaret. Ud over **H-71-16** og **H-0068-99** viser **H-8-17** mønstret: speditøren blev dømt til at betale 1,25 mio. kr., fordi den medvirkede til telex release af containere med metalskrot i Indien uden at sikre sig fornøden instruks fra ordregiveren. I **H-47-08** var udgangspunktet en tekstilladning udleveret i strid med en udtrykkelig instruks – regreskravet mellem speditør og udførende vognmand blev henvist til den almindelige værnetingsregel i [CMR-loven § 39](#). Sølovens forældelsesregel for netop denne kravstype er særligt kort: ét år efter [§ 501, stk. 1, nr. 5](#) for gods udleveret uden konnossement eller til en forkert person.

Rådgivning og forsikringsformidling kan udløse et selvstændigt professionsansvar. I **S-27-12** blev speditøren dømt til at dække et tab på 1,3 mio. USD **fuldt ud** – ikke fordi transporten var mangelfuld, men fordi speditøren havde ladet godset forsikre som last under dæk, skønt det reelt var dækslast; transportørerne slap med sølovens begrænsningsbeløb. Kravet stilles dog ikke ubetinget: i **BS-52466/2024-SHR** blev både forsikringsselskabet og speditøren frifundet, da containere med FN-fødevarer strandede efter statskuppet i Niger – krigsklausulen var tidsmæssigt begrænset til søtransportperioden, og der var ikke ført bevis for mangelfuld forsikringsformidling. Og i **H-64-11** blev speditøren frifundet, fordi den faktisk havde oplyst om billigere opbevaringsalternativer, som ordregiveren ikke reagerede på.



LOV

[CMR-loven § 32](#)[CMR-loven § 39](#)[Søloven § 278, stk. 3](#)[Søloven § 280, stk. 2](#)[Søloven § 501, stk. 1](#)

PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · IWC(C)-krigsklausul dækkede ikke landtransport: Ecolog tabte forsikringskrav om strandede FN-fødevarercontainere efter Niger-kup	13.05.2026
	Sø- og Handelsretten · Sag om erstatningsansvar for uberettiget udlevering af containere med metalskrot	23.11.2018
	Sø- og Handelsretten · Erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning for speditør ved fejludlevering af container (NSAB 2000)	30.05.2018
	Sø- og Handelsretten · Erstatningssag vedrørende transportskade på dækslastede trailere og forsikringsmæglers ansvar	20.01.2015
	Sø- og Handelsretten · Sag om speditørs ansvar for rådgivning og oplagringsomkostninger i forbindelse med transport af gods til Rumænien	26.08.2013
	Sø- og Handelsretten · Dom om erstatningsansvar for forsinkelse og fejlagtig udstedelse af konnossement ved multimodal transport	25.04.2013
	Sø- og Handelsretten · Sag om fragtførers ansvar for udlevering af gods i strid med CMR-fragtbrev; manglende kausalitet og adækvans	03.05.2011
	Sø- og Handelsretten · Sag om erstatning for fejludlevering af mobiltelefoner; Ansvarsbegrænsning (NSAB); Opbevaringsaftale	24.07.2000

§ 11 Reklamation og den korte forældelsesfrist

Transportretten er kendetegnet ved korte frister, og en betydelig del af sagerne afgøres alene på dem.

NSAB 2015 § 28, stk. 1, fastsætter en etårsfrist regnet fra levering (NSAB 2000 § 30 tilsvarende). I [BS-20144/2020-SHR](#) blev en lufthavn frifundet uden at retten overhovedet tog stilling til ansvarsspørgsmålet, fordi stævningen kom mere end 16 måneder efter leveringen. Vareforsikreren gjorde gældende, at reglen om grov uagtsomhed i NSAB 2015 § 6, stk. 2, også måtte fjerne forældelsesfristen. Retten afviste det:

Herefter og efter ordlyden af NSAB § 28 og denne bestemmelses placering i regelsættet, finder retten ikke grundlag for at antage, at § 6, stk. 2, udelukker anvendelsen af forældelsesreglen i § 28.

Retten fremhævede, at § 6, stk. 2, alene angår bestemmelser, der »udelukker eller begrænser hans ansvar eller som ændrer bevisbyrden«, og at en forældelsesfrist er noget andet end en egentlig ansvarsbegrænsning – modsat [CMR-loven § 41, stk. 1](#), som netop indeholder en **udtrykkelig** undtagelse: fristen er ét år, men tre år ved forsæt eller grov uagtsomhed. CMR-loven har desuden i [§ 41, stk. 3](#) en særlig standsningsregel, hvorefter et skriftligt krav standser fristens løb, indtil fragtføreren skriftligt afviser kravet og returnerer dokumenterne.

Omvendt er domstolene tilbageholdende med at lade fristen slå kravet ihjel, når parterne har forhandlet. I [H-64-11](#) blev kravet ikke anset for forældet, fordi parterne løbende havde drøftet sagen og mulige alternative løsninger, og fordi der efterfølgende var indgået en suspensionsaftale. I [BS-47476/2021-SHR](#) dækkede en mailkorrespondance om forlængelse af forældelsesfristen efter en samlet vurdering også kravet på ordregiverens selvrisko på 5.000 kr. Og i [BS-3802/2018-SHR](#) blev forældelsesindsigelsen forkastet.

Kravets **kvalifikation** afgør, hvilken frist der gælder. I [BS-1112/2019-SHR](#) var kravet ikke et erstatningskrav efter [søloven § 275](#), men et krav på fælleshavaribidrag; den etårige frist i [§ 501, stk. 1, nr. 6](#) fandt derfor ikke anvendelse, og kravet forældedes efter forældelseslovens almindelige treårsregel, jf. [§ 501, stk. 6](#).

Reklamation skal ske straks. I [H-103-09](#) reklamerede ordregiveren dagen efter skaden, hvilket opfyldte NSAB 2000 § 29, og sagen var anlagt inden etårsfristen i § 30 – speditørens forsøg på at påberåbe sig en canadisk

nimånedersfrist blev afvist, fordi NSAB regulerede parternes indbyrdes forhold. På luftsidens slap kravet igennem i **H-72-15**, fordi meddelelse til én beforder efter **luftfartsloven § 119 d** har virkning over for alle.

LOV	CMR-loven § 41, stk. 1, 3	Søloven § 275	Søloven § 501, stk. 1	
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Kontraherende transportørs erstatningsansvar for tyveri af gods under landevejstransport – Varetagt og ansvarsfrihed efter NSAB 2000			22.08.2022
	Sø- og Handelsretten · Sag om erstatningsansvar for skade på gods under sikkerhedskontrol i Billund Lufthavn – Anvendelse af NSAB 2015 og forældelse			28.06.2021
	Sø- og Handelsretten · Dom om fælleshavari og speditøransvar efter vandskade under brandslukning på skib			02.07.2020
	Sø- og Handelsretten · Tyveri af køletrailer med frostvarer – Placering af varetægtsansvar mellem vognmand og frysehus samt spørgsmål om forældelse			12.02.2019
	Sø- og Handelsretten · Transportansvar for skade på mink under lufttransport: Stigshøj ApS mod Scan Global Logistics A/S, Intradco Cargo Service Ltd og ABX Air Inc.			13.02.2018
	Sø- og Handelsretten · Sag om speditørs ansvar for rådgivning og oplagingsomkostninger i forbindelse med transport af gods til Rumænien			26.08.2013
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på gods under multimodal transport – NSAB 2000			14.01.2011

§ 12 Processuelle rammer: værneting, voldgift og regres i transportkæden

Speditørsagerne er sjældent tosidede. Typisk står vareforsikreren som subrogeret sagsøger over for den kontraherende speditør, som adciterer sin undertransportør – og de processuelle spørgsmål bliver derfor selvstændigt afgørende.

Værneting. Sø- og Handelsretten er det naturlige forum, men værnetingsklausuler i undertransportørernes vilkår kan slå igennem. I **BS-19711/2023-SHR** blev både vareforsikreren direkte krav og speditørens friholdelseskra mod rederiet afvist på grund af en Hamborg-klausul i søfragtsedlerne:

Værnetingsklausulen i Hapag-Lloyds vilkår kan gøres gældende direkte overfor HDI Danmark i relation til de af HDI Danmark rejste krav, hvor HDI Danmark retter et direkte krav mod Hapag-Lloyd i Hapag-Lloyds egenskab som undertransportør efter reglen i sølovens § 286.

Retten byggede på **søloven § 286, stk. 1**, jf. **§ 282, stk. 1**, og på at **Bruxelles I-forordningens artikel 25** har forrang for kumulationsværnetinget i artikel 8. Omvendt i **BS-1112/2019-SHR**, hvor et søfragtbrevs engelske værnetingsklausul ikke kunne gøres gældende, fordi fakturaen kun henviste til NSAB 2015, og vilkårene ikke var »almindeligt forekommende transportvilkår« efter NSAB 2015 § 2. Rammeaftalers værnetingsklausuler rækker heller ikke længere end aftaleforholdet: i **BS-53988/2019-SHR** blev sagen afvist, fordi klausulen forudsatte en kontrakt med netop det koncernselskab, hvis krav blev gjort gældende.

Voldgift. NSAB henviser traditionelt tvister til voldgift, og for CMR-transporter er en voldgiftsaftale gyldig efter **CMR-loven § 42**, når voldgiftsretten skal anvende konventionen eller en hermed stemmende lov. I **BS-35272/2022-SHR** blev en sag om skade på aluminiumsspoler afvist, fordi rammeaftalens voldgiftsklausul opfyldte § 42 og ikke var tilsidesat af et senere fragtbrev.

Regres. Hovedreglen er, at den, der forvoldte skaden, bærer det endelige tab. I **H-18-14** og **H-16-14** udtalte retten:

Under de foreliggende omstændigheder finder retten, at Vanguard/MTA ikke har udvist så betydelige fejl eller forsømmelser, at der set i forhold til den af ANCOTRANS udviste uagtsomhed er grundlag for at pålægge Vanguard/MTA en del af det endelige ansvar ...

Speditøren risikerer dog at hænge på forskellen mellem sit ansvar over for ordregiveren og sin regres nedad i kæden. I **BS-18973/2018-SHR** og **BS-23050/2018-SHR** hæftede den kontraherende fragtfører **ubegrænset** for tyveriet af medicinalprodukterne, mens underleverandøren alene skulle friholde for begrænsningsbeløbet – en difference på flere millioner kroner. Samme risiko fremhævede retten i **H-103-09**: det var speditørens egen risiko, at den havde påtaget sig et videregående ansvar over for ordregiveren, end den kunne opnå regres for. På CMR-siden kanaliserer **§ 45** desuden søgsmålet ved successive transporter til den første, den sidste eller den skadevoldende fragtfører.

Spørgsmålet om **rette sagsøgte** er ofte forudsætningen for det hele. **BS-41954/2019-SHR** blev afgjort ved delafgørelse efter **retsplejelovent § 253, stk. 2**, netop fordi identiteten af den kontraherende transportør var bestridt – og i **S-10-14** måtte retten selvstændigt afklare det samme spørgsmål efter *Mol Comforts* forlis.

LOV	CMR-loven § 42	CMR-loven § 45	Retsplejelovent § 253, stk. 2	Søloven § 282, stk. 1
	Søloven § 286, stk. 1			
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning			21.02.2025
	Sø- og Handelsretten · Afgørelse om gyldigheden af en voldgiftsaftale i en transportaftale underlagt CMR-konventionen			27.02.2023
	Sø- og Handelsretten · Spørgsmål om værneting i sag om transportskade på vindmølle (IF Skadeforsikring mod Rollit Cargo NV)			02.11.2020
	Sø- og Handelsretten · Dom om fælleshavari og speditøransvar efter vandskade under brandslukning på skib			02.07.2020
	Sø- og Handelsretten · Delafgørelse om kontraherende transportør - Kuehne + Nagel A/S' ansvar for temperaturskade på frossen laks			18.06.2020
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Dom om grov uagtsomhed og ansvarsbegrænsning ved tyveri af medicinalprodukter under CMR-transport			07.08.2019
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for transportør efter skibsforslis (Mol Comfort)			19.02.2016
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på støbemaskine under vejtransport – Fortolkning af NSAB 2000 og kontrolforpligtelse ved særtransport			26.06.2015
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på gods under multimodal transport – NSAB 2000			14.01.2011

§ 13 Sammenfatning: fem spørgsmål der afgør speditørsagen

Praksis kan koges ned til en fast prøvelsesrækkefølge, som Sø- og Handelsretten reelt følger i sag efter sag:

1. **Er NSAB vedtaget?** Mellem professionelle skal der ikke meget til – en henvisning i bookingbekræftelse, arrival notice eller faktura modtaget inden transporten rækker, jf. **H-18-14** og **H-16-14** og **BS-19711/2023-SHR**. Men bevisbyrden er speditørens, og uden vedtagelse er der **ingen** beløbsgrænse, jf. **H-0068-99** og **BS-322/2008-VLR**.
- 2.

Transportør eller formidler? Aftalegrundlag, prisstruktur og transportdokumentets angivelse af shipper er de tre afgørende indicier – [H-71-16](#), [S-17-16](#) og [S-7-17](#) på den ene side, [BS-41954/2019-SHR](#) og [H-72-15](#) på den anden.

3. **Hvor og hvornår skete skaden?** Var godset i speditørens varetægt ([BS-47476/2021-SHR](#)), og kan skadestedet lokaliseres til en transportform, så netværksklausulen aktiveres? Kan det ikke bevises, gælder NSAB's egen grænse, jf. [BS-31174/2019-SHR](#).
4. **Kan begrænsningen brydes?** Kun ved forsæt eller kvalificeret grov uagtsomhed – typisk systemfejl i tilrettelæggelsen ([H-128-01](#)) eller tilsidesættelse af en udtrykkeligt aftalt sikringspligt ([BS-18973/2018-SHR](#) og [BS-23050/2018-SHR](#)). Almindelig uforsigtighed rækker ikke ([H-28/00](#)).
5. **Er kravet rejst i tide og i rette forum?** Etårsfristen i NSAB 2015 § 28 fortrænges ikke af grov uagtsomhed ([BS-20144/2020-SHR](#)), og undertransportørens værnetings- eller voldgiftsklausul kan afskære både vareforsikreren og speditøren ([BS-19711/2023-SHR](#), [BS-35272/2022-SHR](#)).

Den røde tråd gennem Højesterets og Sø- og Handelsrettens praksis er, at **retsforholdet mellem ordregiver og kontraherende speditør er lukket**: det kan ikke ændres ensidigt af vilkår, speditøren accepterer længere nede i kæden, jf. [Sag 36/2009](#) og [S 12/07](#). Speditøren, der påtager sig transportøransvar over for kunden uden tilsvarende back-to-back-dækning nedad, bærer selv differencen. For rådgivere betyder det, at aftalekonciperingen – rollebeskrivelse, prisstruktur, netværksklausul og regresvilkår – reelt afgør sagen længe før skaden indtræffer.

Afgrænsning: oversigten behandler speditørens kontraktansvar over for ordregiveren. For forsikringsselskabets indtræden i kravet henvises til [subrogation-regres-forsikring](#), og for de almindelige regler om afbrydelse af forældelse til [forældelse-pengekrav-afbrydelse](#).

LOV	CMR-loven § 29, stk. 2	CMR-loven § 37	Søloven § 275, stk. 1	Søloven § 280, stk. 1
PRAKSIS				
	Højesteret · Transportørs ansvar for bortkommet gods under multimodal transport og fortolkning af NSAB 2000			19.01.2012
	Landsretten · Kendelse om NSAB 2000's gyldighed stadfæstes			04.04.2008
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning			21.02.2025
	Sø- og Handelsretten · Afgørelse om gyldigheden af en voldgiftsaftale i en transportaftale underlagt CMR-konventionen			27.02.2023
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Kontraherende transportørs erstatningsansvar for tyveri af gods under landevejstransport – Varetægt og ansvarsfrihed efter NSAB 2000			22.08.2022
	Sø- og Handelsretten · Sag om erstatningsansvar for skade på gods under sikkerhedskontrol i Billund Lufthavn – Anvendelse af NSAB 2015 og forældelse			28.06.2021
	Sø- og Handelsretten · Delafgørelse om kontraherende transportør - Kuehne + Nagel A/S' ansvar for temperaturskade på frossen laks			18.06.2020
	Sø- og Handelsretten · Erstatningssag om vandskade på Lego-produkter under multimodal transport og anvendelse af NSAB 2000's netværksregel			16.06.2020
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Dom om grov uagtsomhed og ansvarsbegrænsning ved tyveri af medicinalprodukter under CMR-transport			07.08.2019
	Sø- og Handelsretten · Erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning for speditør ved fejludlevering af container (NSAB 2000)			30.05.2018
	Sø- og Handelsretten · Transportansvar for skade på mink under lufttransport: Stigshøj ApS mod Scan Global Logistics A/S, Intradco Cargo Service Ltd og ABX Air Inc.			13.02.2018
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Speditør ikke erstatningsansvarlig for tab ved afvist containerplads - Formidlerrolle			13.12.2017

Sø- og Handelsretten · Sondringen mellem transportør og formidler ved søtransport af maskindel til USA	08.11.2017
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på støbemaskine under vejtransport – Fortolkning af NSAB 2000 og kontrolforpligtelse ved særtransport	26.06.2015
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvarsbegrænsning ved bortkomst af gods under multimodal transport	15.01.2009
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Fragtfører ansvarlig for tyveri af computere – Tilsidesættelse af NSAB § 5 ved grov uagtsomhed i transporttilrettelæggelsen	19.06.2003
Sø- og Handelsretten · Sag om erstatning for stjålet designertøj under transport – spørgsmål om grov uagtsomhed efter CMR-loven	05.02.2002
Sø- og Handelsretten · Sag om erstatning for fejludlevering af mobiltelefoner; Ansvarsbegrænsning (NSAB); Opbevaringsaftale	24.07.2000

REFERENCE Lovgrundlag

6 paragraffer

CMR-loven § 24	CMR-loven § 29	stk. 2
CMR-loven § 37	CMR-loven § 41	stk. 1
Søloven § 275	Søloven § 280	stk. 1

MATERIALE Citerede afgørelser

46 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

1

19.01.2012	Transportørs ansvar for bortkommet gods under multimodal transport og fortolkning af NSAB 2000	36-2009
------------	--	---------

LANDSRETTEEN · ANKEINSTANS

2

01.11.2021	Landsrettens dom i sag om transportansvar for skader på gulvplanker	3887-4695
04.04.2008	Kendelse om NSAB 2000's gyldighed stadfæstes	6645-7982

SØ- OG HANDELSRETTEEN · SPECIALRET

42

16.06.2026	Transportskade på æggeprodukter: CMR-ansvar ved losning i defekt kølerum efter kemikalieheld	BS-55850/2025-SHR, BS-55852/2025-SHR
13.05.2026	IWC(C)-krigsklausul dækkede ikke landtransport: Ecolog tabte forsikringskrav om strandede FN-fødevarercontainere efter Niger-kup	BS-52466/2024-SHR
21.02.2025	Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning	BS-19711/2023-SHR
19.02.2024	Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamser under søtransport	BS-30248/2022-SHR og BS-43778/2022-SHR
21.04.2023	Søtransport – Erstatning for totalskadede relæer – Ansvarsbegrænsning	BS-36988/2022-SHR

27.02.2023	Afgørelse om gyldigheden af en voldgiftsaftale i en transportaftale underlagt CMR-konventionen	BS-35272/2022-SHR
22.08.2022	Sø- og Handelsretten: Kontraherende transportørs erstatningsansvar for tyveri af gods under landevejstransport – Varetagt og ansvarsfrihed efter NSAB 2000	BS-47476/2021-SHR
28.06.2021	Sag om erstatningsansvar for skade på gods under sikkerhedskontrol i Billund Lufthavn – Anvendelse af NSAB 2015 og forældelse	BS-20144/2020-SHR
02.11.2020	Spørgsmål om værneting i sag om transportskade på vindmølle (IF Skadeforsikring mod Rollit Cargo NV)	BS-53988/2019-SHR
04.09.2020	Sag om fragtføreransvar: Tyveri af gods under transport - spørgsmål om grov uagtsomhed og ansvarsbegrænsning (CMR-loven)	BS-17637/2019-SHR
02.07.2020	Dom om fælleshavari og speditøransvar efter vandskade under brandslukning på skib	BS-1112/2019-SHR
18.06.2020	Delafgørelse om kontraherende transportør - Kuehne + Nagel A/S' ansvar for temperaturskade på frossen laks	BS-41954/2019-SHR
16.06.2020	Erstatningssag om vandskade på Lego-produkter under multimodal transport og anvendelse af NSAB 2000's netværksregel	BS-31174/2019-SHR
25.11.2019	Erstatningsansvar for temperaturskader på lægemidler under transport	BS-9991/2017-SHR
07.08.2019	Sø- og Handelsretten: Dom om grov uagtsomhed og ansvarsbegrænsning ved tyveri af medicinalprodukter under CMR-transport	BS-18973/2018-SHR og BS-23050/2018-SHR
12.02.2019	Tyveri af køletrailer med frostvarer – Placering af varetægtsansvar mellem vognmand og frysehus samt spørgsmål om forældelse	Sag BS-3802/2018-SHR og Sag BS-14517/2018-SHR
23.11.2018	Sag om erstatningsansvar for uberettiget udlevering af containere med metalskrot	H-8-17
30.05.2018	Erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning for speditør ved fejludlevering af container (NSAB 2000)	H-71-16
13.02.2018	Transportansvar for skade på mink under lufttransport: Stigshøj ApS mod Scan Global Logistics A/S, Intradco Cargo Service Ltd og ABX Air Inc.	H-72-15
13.12.2017	Sø- og Handelsretten: Speditør ikke erstatningsansvarlig for tab ved afvist containerplads - Formidlerrolle	S-7-17
08.11.2017	Sondringen mellem transportør og formidler ved søtransport af maskindel til USA	S-17-16
31.08.2017	Sag om transportskade på maskinanlæg: Spørgsmål om CMR-ansvar og ansvarsbegrænsning	H-35-16 og H-49-16
15.06.2017	Sag om erstatningsansvar for tyveri af tøj under international transport	H-28-13
19.02.2016	Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for transportør efter skibsforlis (Mol Comfort)	S-10-14
26.06.2015	Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på støbemaskine under vejtransport – Fortolkning af NSAB 2000 og kontrolforpligtelse ved særtransport	H-18-14 og H-16-14

20.01.2015	Erstatningssag vedrørende skade på vindmølle-nacelle under landevejstransport og tvist om mæglingsklausul	H-41-10
20.01.2015	Erstatningssag vedrørende transportskade på dækslastede trailere og forsikringsmæglers ansvar	S-27-12
15.08.2014	Fragtførens erstatningsansvar efter tyveri af trailer med skinker – Spørgsmål om varetægtsovergang, GPS-overvågning og forsikringsselvrisiko	H-88-12
26.08.2013	Sag om speditørs ansvar for rådgivning og oplagingsomkostninger i forbindelse med transport af gods til Rumænien	H-64-11
25.04.2013	Dom om erstatningsansvar for forsinkelse og fejlagtig udstedelse af konnossement ved multimodal transport	H-68-12
31.10.2012	Sag om transportøransvar ved tyveri af gods under CMR-transport	H-8-11
08.06.2011	Sø- og Handelsretten: Ansvar for tyveri af tøjvarer under CMR-transport - Begrænset ansvar uden grov uagtsomhed	H-108-09
09.05.2011	Manglende forsikringsdækning ved grov uagtsomhed i forbindelse med fejludlevering af gods under remburs	H-46-09
03.05.2011	Sag om fragtførers ansvar for udlevering af gods i strid med CMR-fragtbrev; manglende kausalitet og adækvans	H-47-08
14.01.2011	Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på gods under multimodal transport – NSAB 2000	H-103-09
17.06.2009	Sag om skade på vindmøllevinge under transport – Ansvarsvurdering og ansvarsbegrænsning	S-24-07
12.02.2009	Dom om transportørens ansvarsperiode i havn og bevisbyrde for manglende plombering (Søloven § 274)	S 16-08 og S 7/08
15.01.2009	Sø- og Handelsretten: Ansvarsbegrænsning ved bortkomst af gods under multimodal transport	S 12/07
19.06.2003	Sø- og Handelsretten: Fragtfører ansvarlig for tyveri af computere – Tilsidesættelse af NSAB § 5 ved grov uagtsomhed i transporttilrettelæggelsen	H-128-01
05.02.2002	Sag om erstatning for stjålet designertøj under transport – spørgsmål om grov uagtsomhed efter CMR-loven	H 28/00
31.08.2000	Sø- og Handelsretssag om ansvar for bortkomst af gods under international transport	H-265/98
24.07.2000	Sag om erstatning for fejludlevering af mobiltelefoner; Ansvarsbegrænsning (NSAB); Opbevaringsaftale	H-0068-99
PARKERINGSKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		1
03.12.2024	Kontrolafgift fastholdt trods indsigelse om af- og pålæsning ved kunstskele	park-4695

08

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

Praksisoversigt over søfarendes ansættelsesforhold – hyre, afsked og minimalerstatning

Sø- og Handelsrettens praksis om § 17-afsked, § 45-minimalerstatning og grænsen til funktionærloven

Version 2 · Opdateret 6. sep. 2026 · 21 afgørelser · 2000-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Søfarendes individuelle ansættelsesforhold reguleres af sømandsloven (lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.), der er et selvstændigt og fra funktionærloven gensidigt udelukkende regelsæt med sine egne begreber om hyre, forhyring, afsked og hjemrejse. Praksis er stærkt koncentreret hos Sø- og Handelsretten, suppleret af faglig voldgift efter søfartens overenskomster, og domstolene har konsekvent valgt en stram ordlydsfortolkning af lovens ophørsregler frem for analogier til funktionærretten. De to bærende sondringer er dels mellem **opsigelse** efter §§ 5 og 37 og **afsked** (bortvisning) for de kvalificerede grunde i § 17, dels mellem tabsafhængig erstatning og den tabsafhængige minimalerstatning på 3 måneders hyre, som skibsofficerer kun opnår ved uberettiget afsked efter § 45. Hertil kommer et lag af MLC 2006-baseret beskyttelse – forbud mod forskud til hjemrejse, klageadgang om bord og finansiell sikkerhed for efterladte søfarende – indført ved gennemførelsen af konventionen om søfarendes arbejdsforhold i 2010.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Sømandsloven og funktionærloven er gensidigt udelukkende regelsæt, og anciennitet optjent under sømandsloven overføres ikke automatisk til en senere funktionæransættelse i land – kun ved udtrykkelig aftale.
- 02** Hyren løber fra tiltrædelsesdagen til og med fratrædelsesdagen, men der betales ikke hyre for tid, hvor den søfarende uberettiget unddrager sig tjenesten.
- 03** Rederen må ikke kræve, at den søfarende forudbetaler egne hjemrejseudgifter, og må kun modregne hjemrejseudgifter i hyren, hvis rederen har konstateret væsentlig misligholdelse fra den søfarendes side.
- 04** Afsked efter § 17 forudsætter en konkret, saglig og proportional vurdering – en automatisk bortvisning udløst alene af et positivt testresultat er usaglig, selv hvor rederiets politik er formuleret som nultolerance.

- 05 En rederipolitik, hvorefter overtrædelse »kan« medføre øjeblikkelig afsked, binder rederen til at foretage en nøjere vurdering af forseelsens grovhed, før der bortvises.
- 06 Afsked efter § 17, stk. 1, nr. 3-7 skal meddeles snarest og senest 7 dage efter, at skibsføreren fik kundskab om forholdet, medmindre særlige grunde nødvendiggør en overskridelse.
- 07 Ubeføjet afmønstring kvalificeres som rømning efter § 17, stk. 1, og den søfarende bærer bevisbyrden for, at rederiet forinden havde begået en væsentlig misligholdelse, der berettigede ham til at forlade skibet.
- 08 Skibsofficerers minimalerstatning på 3 måneders hyre efter § 45 udløses kun ved afsked med henvisning til § 17-grunde, som ikke foreligger – ikke ved en lovlig og sagligt begrundet opsigelse, heller ikke når officeren fritstilles definitivt.
- 09 Ved lovlig opsigelse med fritstilling gælder almindelig tabsbegrænsningspligt, og indtægt fra nyt arbejde i opsigelsesperioden modregnes i hyrekravet.
- 10 Skibsføreren kan efter § 47, stk. 1 afskediges »til enhver tid«, men mister kun hyren for fremtiden, hvis afskeden skyldes uduelighed, uredelighed eller grov eller oftere gentagen fejl eller forsømmelse i tjenesten.
- 11 Bortvisning, der underkendes, udelukker ikke, at en almindelig opsigelse ville have været saglig – den søfarende får da hyre i opsigelsesperioden og eventuel fratrædelsesgodtgørelse, men ikke godtgørelse for usaglig opsigelse.
- 12 Tvister, der reelt angår fortolkning af søfartsoverenskomster, hører under faglig voldgift, men de almindelige domstole kan behandle sagen, når den søfarende godtgør, at hans faglige organisation ikke agter at rejse kravet fagretligt.
- 13 § 64, stk. 2 forbyder at indbringe tvister om ansættelsesforholdet for fremmed domstol, men bestemmelsen viger, hvis andet følger af Bruxelles I-forordningens regler om individuelle arbejdsaftaler.
- 14 Efter § 73 a skal rederen stille finansiell sikkerhed, der dækker efterladte søfarendes underhold, hjemrejse og fire måneders udestående løn i det omfang, kravet ikke dækkes af Lønmodtagernes Garantifond.

Sømandslovens personkreds og den skarpe grænse til

§ 1 funktionærloven

Sømandsloven gælder efter § 1, stk. 1 for »enhver person bortset fra skibsføreren, der er ansat, forhyret eller arbejder om bord på et dansk skib, og som ikke udelukkende arbejder om bord, mens skibet ligger i havn«. Skibsføreren er ikke søfarende i lovens forstand, men får en opregnet delmængde af lovens regler anvendt via § 49. Inden for gruppen af søfarende udskilles **skibsofficererne** – hovmestre, maskinmestre, radiotelegrafister og styrmænd samt andre af rederen ansatte funktionærer i tilsvarende ledende stillinger – som efter § 36 er omfattet af de almindelige regler med de ændringer og tilføjelser, der følger af §§ 37-45. Denne tredeling (søfarende – skibsofficer – skibsfører) er afgørende for, hvilke ophørs- og erstatningsregler der finder anvendelse.

Afgrænsningen udadtil er lige så vigtig. [Funktionærloven § 1, stk. 3](#) bestemmer, at loven ikke finder anvendelse på de af sømandsloven omfattede funktionærer, bortset fra §§ 10-14. De to regelsæt er dermed gensidigt udelukkende, og det har direkte konsekvenser for anciennitetsbaserede rettigheder.

I **Sag BS-32933/2020-SHR** havde en navigatør og senere skibsfører arbejdet 14 år til søs i en rederikoncern under sømandsloven, inden han i 2010 overgik til en landbaseret stilling som crewmanager omfattet af funktionærloven. Ved fratrædelsen i 2019 – efter i alt ca. 23 års koncernansættelse – krævede han fratrædelsesgodtgørelse efter [funktionærloven § 2a](#) beregnet på hele perioden. Sø- og Handelsretten frifandt rederiet i **Sag BS-32933/2020-SHR**:

Der er derfor ikke grundlag for at antage, at der skal ske automatisk overførsel af anciennitet fra ansættelse(r) efter sømandsloven til ansættelse efter funktionærloven.

Retten lagde vægt på lovenes gensidigt udelukkende karakter og på, at parterne udtrykkeligt havde aftalt, at ancienniteten regnedes fra landansættelsen den 21. april 2010. Forarbejderne gav ikke støtte for en formålsfortolkning, uanset at [sømandsloven § 42](#) og funktionærlovens § 2 a er parallelle anciennitetsregler. Retten bemærkede dog, at der er fri adgang til individuelt at aftale overførsel – det var netop ikke sket.

Dommen er den principielle afklaring af et spørgsmål, som løbende opstår i rederikoncerner, hvor navigatører og maskinmestre går fra sejlene til landbaserede stillinger.

LOV

[Funktionærloven § 1, stk. 3](#)[Funktionærloven § 2a](#)[Sømandsloven § 1, stk. 1](#)[Sømandsloven § 36, stk. 2](#)[Sømandsloven § 42](#)[Sømandsloven § 49](#)

PRAKSIS **Sø- og Handelsretten** · Ingen overførsel af anciennitet fra Sømandsloven til Funktionærloven ved skift fra sø til land 01.03.2021

§ 2 Hyrens løbetid, bortfald ved unddragelse og grænserne for rederens fradrag

Hyren er sømandslovens vederlagsbegreb, og dens tidsmæssige udstrækning er reguleret i [§ 21](#). Hyren løber fra og med den dag, den søfarende tiltræder tjenesten om bord – dog fra afleveringen af søfartsbog eller pas eller fra påbegyndelsen af rejsen til skibet, hvis dette sker tidligere – og til og med den dag, tjenesten ophører, eller fratrædelsesdagen, hvis fratrædelsen sker senere. Den centrale sanktionsregel er [§ 21, stk. 3](#):

Hyre betales ikke for tid, i hvilken den søfarende uberettiget unddrager sig sin tjeneste.

Bestemmelsen har selvstændig betydning ved rømning og ubeføjet afmønstring, hvor den søfarende både mister hyren for fraværsperioden og risikerer afsked efter [§ 17](#). [§ 22](#) supplerer med beregningsregler: hyre for en del af en måned regnes pr. dag til 1/30 af månedshyren, og ved rejsehyre har den søfarende krav på hele den aftalte hyre, selv om rejsen bliver kortere end forudsat, samt et forholdsmæssigt tillæg, hvis den bliver længere.

Rederens adgang til at gøre fradrag i hyren er snæver. Efter [§ 25, stk. 1](#) kan der uden den søfarendes samtykke – ud over lovbestemte tilbageholdelser – kun gøres fradrag for beløb til dækning af erstatningsansvar, som den søfarende har pådraget sig i tjenesten. To yderligere værnsregler blev indsat ved gennemførelsen af MLC 2006 i 2010: forbuddet i [§ 25, stk. 2](#) mod at kræve, at den søfarende forudbetaler egne hjemrejseudgifter, og begrænsningen i [§ 25, stk. 3](#), hvorefter fradrag for hjemrejseudgifter efter afsked efter § 17 kun må ske,

hvis rederen **har konstateret** væsentlig misligholdelse. Forarbejderne til ændringen forklarer formålet med bevisbyrdeplaceringen:

Med bestemmelsen tilsigtes, at søgsmålsbyrden ved uenighed om hjemrejseudgifterne skal påhvile rederen, bortset fra tilfælde, hvor der er et klart grundlag for, at der foreligger væsentlig misligholdelse fra den søfarendes side [...] I kravet om, at rederen skal have konstateret, at der foreligger væsentlig misligholdelse, ligger, at rederen skal kunne påvise faktiske omstændigheder, som klart viser, at der foreligger en væsentlig misligholdelse fra den ansattes side.

Det er altså ikke tilstrækkeligt, at rederen påberåber sig § 17 – der skal foreligge et klart faktisk grundlag, før hjemrejseudgifterne kan modregnes i hyren.

At hyren ikke udtømmer den søfarendes vederlagskrav, illustreres af **Sag S-0001-00**, hvor fem besætningsmedlemmers deltagelse i slæbning af et forladt og forulykket skib blev anerkendt som bjærgning efter søloven. Sø- og Handelsretten fastslog i **Sag S-0001-00**, at rederiet ikke kunne afskære besætningens krav på andel i bjærgelønnen ved selv at indgå en slæbekontrakt med skibets forsikringsselskab; rederiet bar risikoen for sin egen disposition.

LOV

Sømandsloven § 21, stk. 1-3

Sømandsloven § 22, stk. 1-3

Sømandsloven § 25, stk. 1-3

PRAKSIS

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Sag om bjærgeløn ved slæbning af forulykket skib

15.12.2000

§ 3 Opsigelse eller afsked – sømandslovens to ophørsformer og de udtømmende § 17-grunde

Sømandsloven opererer med to skarpt adskilte ophørsformer. **Opsigelse** sker med varsel: for menige søfarende 7 dage efter § 5, medmindre andet følger af aftalen, og for skibsofficerer 3 måneder efter § 37, stk. 1, idet der ikke kan aftales kortere varsel for rederen end 1 måned i første ansættelsesår og 3 måneder i de følgende. **Afsked** er derimod øjeblikkelig ophævelse – det, der i almindelig ansættelsesret kaldes bortvisning – og kan for søfarende kun ske på de grunde, der er opregnet i § 17, stk. 1:

Nr.	Afskedsgrund
1	Uduelighed til tjenesten
2	Manglende rettidigt fremmøde, når skibet skal afgå, eller en anden må antages i stedet
3	Grov forseelse i tjenesten – gentagen ulydighed, voldsom adfærd mod ombordværende, beruselse
4	Tyveri eller anden grov forbrydelse
5	At udsætte skibet for alvorlige vanskeligheder ved at skjule nogen om bord
6	Skjul af toldpligtigt eller ud-/indførselsforbudt gods om bord
7	I strid med § 64 at indbringe en tvist om tjenesteforholdet for udenlandsk domstol

To processuelle og økonomiske konsekvenser følger. Efter § 17, stk. 2 skal afsked på grundlag af nr. 3-7 meddeles snarest og senest inden 7 dage efter, at skibsføreren har fået kendskab om forholdet, medmindre særlige grunde

gør en overskridelse nødvendig. Og efter § 17, stk. 3 har den afskedigede ikke ret til hyre for længere tid, end han har gjort tjeneste.

At afskedsgrundene er kvalificerede, men ikke i enhver henseende udtømmende opregnede, fremgår af Sø- og Handelsrettens bemærkninger i S 30/00, hvor retten anerkendte, at opregningen i § 17 ikke er udtømmende, men samtidig fastslog, at en lovlig og sagligt begrundet opsigelse ikke kan sidestilles med et af de i § 17 nævnte tilfælde.

En nyere illustration af nr. 2/rømningsvarianten er faglig voldgift **FV2026-4**. En styrmand med 12 års tilknytning til rederiet blev påmønstret som »overtallig styrmand« til oplæring, men blev registreret som skibsassistent i SafeSeaNet og fik under sin første vagt pålagt opgaver som at tage trosser, tjekke maskinen, lave kaffe og purre besætningen. Efter ca. 6 timer og 45 minutters vagt afmønstrede han i protest. Opmanden fandt i **FV2026-4**, at styrmanden bar bevisbyrden for, at der forelå en så væsentlig misligholdelse fra rederiets side, at han var berettiget til at forlade skibet. Vagten havde været for kortvarig til at konstatere, at oplæringsformålet ikke kunne opfyldes; opgaverne lå inden for overenskomstens brede formulering om »alt forefaldende arbejde ombord«; og SafeSeaNet-registreringen havde ingen ansættelsesretlig betydning, da besætningsfastsættelsen er en minimumsbesætning, hvor en højere uddannet kan træde i stedet for en lavere uddannet. Afmønstringen blev derfor kvalificeret som **rømning** efter § 17, stk. 1, og bortvisningen var berettiget – også selv om den ansatte havde påberåbt sig § 52 om, at der ved arbejdets fordeling skal tages hensyn til hver enkelts stilling om bord og så vidt muligt til hans faglige dygtiggørelse.

Oprindeligt indeholdt både kommissionsudkastet og den tidligere sømandslov en regel om, at der skulle holdes forhør efter disciplinbods kapitlet, før en sømand blev afskediget efter § 17. Den udgik ved 1973-loven, og forarbejderne begrundet det med, at disciplinbods instituttet blev ophævet:

Det har været overvejet at indføre et nævn, der i afskedstilfælde skulle udføre de samme funktioner, som efter gældende lov er tillagt disciplinnævnet i sådanne sager. Man har dog ikke fundet det rimeligt at opretholde et nævn alene med den opgave at sikre beviser i en privatretlig konflikt mellem arbejdstager og arbejdsgiver.

Afskedskontrollen blev dermed bevidst henlagt til domstolene og det fagretlige system.

LOV

Sømandsloven § 5

Sømandsloven § 17, stk. 1-3

Sømandsloven § 37, stk. 1, 2

Sømandsloven § 52

PRAKSIS **Sø- og Handelsretten** · Søofficers krav på hyre efter fritstilling og nyt arbejde - Fortolkning af sømandslovens § 45 02.01.2002

Arbejdsretten · Bortvisning af styrmand for rømning efter uoverensstemmelse om arbejdsopgaver og besætningssammensætning 05.01.2026

§ 4 Proportionalitetskravet ved afsked: rusmiddelsager om bord

Den mest udbyggede danske praksis om § 17 og § 47, stk. 2 vedrører rederiernes alkohol- og narkotikapolitikker. To Sø- og Handelsretsdomme fra 2001-2002 tegner mønstret, og de går begge imod rederiet – ikke fordi kontrollen er ulovlig, men fordi reaktionen var automatisk i stedet for konkret.

I **S10/2001** blev en passagerassistent på en færge pålagt at afgive en urinprøve stikprøvevis og uden konkret mistanke i medfør af rederiets personalecirkulær, der fastslog nultolerance og at »enhver overtrædelse kan medføre øjeblikkelig afsked«. Prøven var positiv for cannabis. Rederiet meddelte uden videre, at han ikke skulle

vende tilbage efter sin ferie. Rettens lægelige sagkyndige forklarede, at prøven hverken kunne påvise påvirkethed eller indtagelse om bord, og at den målte værdi kunne stamme fra indtagelse op til syv dage tidligere. Sø- og Handelsretten fastslog i [S10/2001](#):

Efter cand. pharm. Rs forklaring må det lægges til grund, at resultatet af Cs urinprøve hverken var udtryk for, at C var været påvirket af cannabis på undersøgelsestidspunktet, eller at han havde indtaget cannabis efter påmønstringen.

Retten anerkendte udtrykkeligt rederiets ret til urinprøvekontrol og til at sanktionere overtrædelser, men stillede to krav: den ansatte skal have lejlighed til at udtale sig om prøven, og der skal foretages en proportionalitetsvurdering, hvor advarsel overvejes som alternativ. Konklusionen var kontant:

Den skete bortvisning (afskedigelse) findes herefter ikke at være en saglig begrundet reaktion, der står i rimeligt forhold til forseelsen.

Retten fastslog samtidig – trods en tidligere voldgiftskendelse om, at ferieafmønstring normalt afbryder ansættelsesforholdet – at forholdet i den konkrete sag måtte sidestilles med et bestående ansættelsesforhold, bl.a. fordi rederiet i sin egen skrivelse brugte udtrykket »opsigelse«, og fordi assistenten ikke havde afleveret nøgler eller personlige genstande. Rederiet skulle derfor iagttage opsigelsesvarslet efter [§ 5](#) og betale dagpengegodtgørelse for 1. og 2. ledighedsdag. Krav om tortgodtgørelse efter [erstatningsansvarsloven § 26](#) blev derimod afvist, da rederiet kun havde meddelt årsagen til den ansatte personligt og ikke udstillet ham som misbruger.

I **S-0023-98** var det en skibsfører, der efter en uanmeldt urinprøve viste en urinalkoholkoncentration på 0,83 promille, mens rederiets alkoholpolitik satte grænsen ved 0,4 promille i blodet. Retslægerådet vurderede, at blodpromillen med overvejende sandsynlighed havde oversteget 0,4, anslået omkring 0,6. Retten fandt derfor grænsen overskredet, men underkendte alligevel bortvisningen med henvisning til rederiets egen formulering i [S-0023-98](#):

De af sagsøgte fastsatte bestemmelser om indtagelse af alkohol i tjenesten [...] giver efter deres formulering indtryk af, at mindre overtrædelser efter omstændighederne vil blive mødt med mildere sanktioner end den afsked (immediate dismissal), der efter ordlyden kan (may) blive resultatet af en overtrædelse.

En sådan formulering af reglerne må anses for bindende for rederen, således at der i tilfælde som det foreliggende må foretages en nøjere vurdering af forseelsen.

Det er en vigtig pointe: en »kan«-formuleret politik binder arbejdsgiveren til et konkret skøn. Retten vejede skibsførerens særlige ansvar for at håndhæve politikken over for besætningen – hvilket talte for streng bedømmelse – mod graden af påvirkning og omstændighederne (skibet lå for anker ud for Kalundborg og ventede på lods) og konkluderede, at der ikke forelå en så kvalificeret misligholdelse, at betingelserne for afsked efter [§ 47, stk. 2](#) var opfyldt. Derimod ville en **almindelig opsigelse** have været rimeligt begrundet, og skibsføreren fik hyre i opsigelsesperioden og fratrædelsesgodtgørelse svarende til i alt otte måneders løn – 415.531,51 kr.

Mønstret er identisk med det, der er udviklet i den almindelige arbejdsret. I faglig voldgift **faglig voldgift (2013.0068)** blev en jernbanearbejders bortvisning for overtrædelse af alkoholpolitikken underkendt som uproportional henset til meget lang anciennitet, men opsigelse blev anerkendt, jf. [faglig voldgift \(2013.0068\)](#). Samme tostrengede resultat nåede opmanden i [2018.0326](#) og [2018.0330](#) om to serviceteknikere, der

havde drukket en lille fadøl i arbejdstiden: bortvisning uberettiget, opsigelse saglig, løn i opsigelsesperioden og fratrædelsesgodtgørelse tilkendt, men ingen godtgørelse for usaglig afskedigelse. Arbejdsretten afviste efterfølgende i [2019-232](#) at pålægge arbejdsgiveren bod, netop fordi vurderingen var skønspregt og ikke udtryk for bevidst overenskomstbrud. Og i [BS-45652/2019-SHR](#) fandt Sø- og Handelsretten bortvisningen af en alkoholafhængig medarbejder uberettiget, fordi hun var sygemeldt og under misbrugsbehandling, uden at handicapbeskyttelsen dog var godtgjort.

Den samlede lære er, at kontrolforanstaltninger og nultolerance-politikker er lovlige om bord, men at sanktionen skal fastsættes efter en individuel afvejning af forseelsens grovhed, den ansattes stilling og anciennitet samt den faktiske risiko for sikkerheden.

LOV

Erstatningsansvarsloven § 26

Sømandsloven § 5

Sømandsloven § 17, stk. 1

Sømandsloven § 47, stk. 2

PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Dom om bortvisning af alkoholiseret medarbejder: Handicapbegrebet og helbredsoplysninger	03.12.2020
	Sø- og Handelsretten · Uberettiget bortvisning af søfarende passagerassistent efter positiv narkotest	12.04.2002
	Sø- og Handelsretten · Sag om uberettiget afskedigelse af skibsfører efter positiv alkoholtest	06.12.2001
	Arbejdsretten · Bodskrav mod TDC for uberettiget bortvisning efter overtrædelse af alkoholpolitik	06.02.2020
	Arbejdsretten · Bortvisning for indtagelse af lille fadøl i arbejdstiden var uberettiget, men opsigelse var saglig	19.07.2018
	Arbejdsretten · Jernbanearbejder bortvist for alkohol i tjenesten: Bortvisning underkendes grundet lang anciennitet og manglende sikkerhedsarbejde	02.01.2014

Skibsføreren: afskedigelse »til enhver tid« og grænsen for hyretab efter § 47

Skibsføreren indtager en særstilling. Efter [§ 47, stk. 1](#) kan rederen »til enhver tid afskedige skibsføreren« – dog med forbehold for [§ 19 a](#) om gidseltagne søfarende og for ligebehandlingslovens graviditets- og barselsbeskyttelse. Adgangen til at bringe tjenesteforholdet til ophør er altså fri, men den økonomiske konsekvens er ikke. Efter [§ 47, stk. 2](#) mister skibsføreren først hyren for tiden efter tjenestens ophør, hvis afskeden sker »på grund af udelighed, uredelighed eller grov eller oftere gentagen fejl eller forsømmelse i tjenesten«, og efter [§ 47, stk. 3](#) finder §§ 37-38 om opsigelse og §§ 40-45 om ret til hyre m.v. i øvrigt anvendelse.

Sø- og Handelsretten præciserede i **S-0023-98**, at [§ 17](#) om grovere forseelser for menige søfolk **ikke** finder anvendelse på skibsførere – vurderingen sker udelukkende efter [§ 47, stk. 2](#). Dommen viser samtidig, at tærsklen dér er høj: en konstateret overskridelse af rederiets egen alkoholgrænse med anslået 0,6 promille i blodet var ikke i sig selv en »så kvalificeret misligholdelse«, at hyren for opsigelsesperioden bortfaldt.

Ved forlis gælder [§ 48](#): går skibet tabt ved søulykke eller anses det for uistandsætteligt, ophører skibsføreren tjenesteforhold, men mod hyre og underhold skal han blive på stedet og sørge for ordningen af de anliggender, der vedrører skibet, de ombordværende eller lasten. [§ 19, stk. 2 og 3](#) om fri hjemrejse og hyre under arbejdsløshed finder tilsvarende anvendelse. Hertil kommer den særlige regel i [§ 50](#) om forholdsmæssig afregning af kaplak, andel i rejseindtægt og tantieme, når tjenesteforholdet ophører før rejsens slutning eller regnskabsårets udløb.

Skibsføreren er endelig via henvisningskataloget i § 49 omfattet af bl.a. §§ 3 a-3 e om prøvetid og arbejdsvilkår, §§ 21, 22 og 24-26 om hyre og fradrag, §§ 27-30 om sygdom og pleje, § 64 om klage og værneting samt § 73 a om finansiel sikkerhed ved efterladelse.

LOV

Sømandsloven § 17

Sømandsloven § 19, stk. 2, 3

Sømandsloven § 47, stk. 1-3

Sømandsloven § 48, stk. 1, 2

Sømandsloven § 49

Sømandsloven § 50, stk. 1, 2

PRAKSIS Sø- og Handelsretten · Sag om uberettiget afskedigelse af skibsfører efter positiv alkoholtest

06.12.2001

§ 6 Minimalerstatningen efter § 45 – kun ved uberettiget afsked, ikke ved saglig opsigelse med fritstilling

Den mest omtvistede bestemmelse i sømandslovens officerskapitel er § 45, der i dag lyder:

Afskediges en skibsofficer uden sådan grund som nævnt i § 17, har skibsofficeren ret til hyre for 3 måneder efter tjenesteforholdets ophør, medmindre almindelige erstatningsregler hjemler ret til et større beløb. I øvrigt finder § 18 om ret til fri rejse og om fratrædelse før opsigelsesfristens udløb anvendelse.

De to ledende domme blev afsagt, mens bestemmelsen tillige henviste til den dagældende § 44, stk. 2. Sondringen mellem **afsked** og **opsigelse** er dog den samme i dag, og det er den, sagerne falder på.

I **S 30/00** blev en skibsfører opsagt med seks måneders varsel, fordi ejerne udflagede skibene til norsk flag og udskiftede de danske officerer med indiske. Opsigelsesskrivelsen indeholdt en definitiv fritstilling (»det er ikke vores hensigt at benytte os af din tjeneste i opsigelsesperioden«), og officeren fik straks nyt arbejde hos et andet rederi. Han krævede hyre for hele opsigelsesperioden, subsidiært tabsafhængig minimalerstatning på tre måneders hyre. Sø- og Handelsretten frifandt rederiet i **S 30/00**:

... den lovlige og sagligt begrundede opsigelse af FF kan imidlertid ikke sidestilles med et af de i § 17 nævnte tilfælde.

Hverken efter bestemmelsens ordlyd eller forarbejder er der grundlag for at antage, at bestemmelsen om tabsafhængig minimalerstatning i sømandslovens § 45 skal finde anvendelse uden for tilfælde af afsked – i den forstand dette udtryk anvendes i sømandsloven – af en skibsofficerer med henvisning til officerens grove misligholdelse af ansættelsesforholdet, uden at en sådan misligholdelse forelå.

Retten afviste udtrykkeligt, at fritstilling kunne omkvalificere en lovlig opsigelse til misligholdelse (fordringshaveremora), og at heller ikke almindelige obligationsretlige regler kunne give krav på tabsafhængig erstatning. Konsekvensen er, at officeren har almindelig tabsbegrænsningspligt, og at indtægt fra nyt arbejde modregnes.

Samme resultat i **S 3/01**, hvor tre maskinmestre blev opsagt på grund af rederiets betalingsvanskeligheder og fandt nyt arbejde inden opsigelsesperiodens udløb. Lønmodtagernes Garantifond fratrak den nye indtægt, og maskinmestrene krævede fuld minimalerstatning. Sø- og Handelsretten frifandt fonden i **S 3/01**:

Efter ordlyden af sømandslovens § 45, 1. pkt., omfatter bestemmelsens regler om minimalerstatning kun afskedigelse af en skibsofficerer under henvisning til de grunde der er nævnt i § 17 eller § 44, stk. 2., uden at disse grunde foreligger.

Sagsøgerne havde påberåbt sig **Betænkning nr. 643/1972 om revision af sømandsloven**, hvorefter man ønskede at bringe skibsofficerernes retsstilling »i princippet« på linje med funktionærlovens § 3, og henvist til

funktionærretlig praksis om, at fritstilling og betalingsmisligholdelse udløser minimalerstatning. Retten fandt dog, at tilnærmelsen kun var sket i princippet, og at der ikke var foreslået regler om minimalerstatning ud over de opregnede tilfælde.

Kontrasten til funktionærretten er markant. Efter [funktionærloven § 3](#) udløser en uberettiget bortvisning minimalerstatning, jf. fx [P-0014-02](#), hvor en tekniker bevarede sin funktionærstatus og dermed retten til minimalerstatning efter § 3, stk. 1. I [F-34-05](#) blev en salgsdirektørs lønkrav efter en uberettiget bortvisning netop begrænset til [funktionærloven § 3, stk. 2](#)-minimalerstatning på grund af manglende tabsbegrænsning. Skibsofficerer nyder altså **ikke** en tilsvarende bred adgang: § 45 er en snæver reaktionsregel, der kun aktiveres, når rederen har ophævet ansættelsen med henvisning til grov misligholdelse, som ikke forelå.

At kravet fortsat rejses, viser [FV2026-4](#), hvor styrmanden påberåbte sig både § 45 og [§ 43, stk. 1](#) med et samlet krav på 352.506 kr. – men fik intet, fordi bortvisningen var berettiget.

For menige søfarende findes den parallelle regel i [§ 18, stk. 1](#): afskediges en søfarende uden sådan grund som nævnt i § 16 eller § 17, har han ret til hyre for **2 måneder** efter tjenesteforholdets ophør, hvis almindelige erstatningsregler ikke hjemler et større beløb, samt fri rejse med underhold til bopælen for rederens regning efter [§ 18, stk. 2](#).

LOV	Funktionærloven § 3, stk. 1, 2	Sømandsloven § 17	Sømandsloven § 18, stk. 1-3
	Sømandsloven § 43, stk. 1	Sømandsloven § 45	
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Dom om uberettiget bortvisning af salgsdirektør og krav på provision efter virksomhedskøb 20.11.2007 Sø- og Handelsretten · Funktionærstatus efter virksomhedsoverdragelse – Krav på minimalerstatning 19.06.2003 Sø- og Handelsretten · Søofficers krav på hyre efter fritstilling og nyt arbejde - Fortolkning af sømandslovens § 45 02.01.2002 Sø- og Handelsretten · Sag om minimalerstatning efter opsigelse af maskinmestre grundet rederis betalingsvanskeligheder 18.12.2001 Arbejdsretten · Bortvisning af styrmand for rømning efter uoverensstemmelse om arbejdsopgaver og besætningssammensætning 05.01.2026		

Godtgørelse for urimelig opsigelse (§ 43) og fratrædelsesgodtgørelse (§ 42)

Ud over minimalerstatningen giver officerskapitlet to anciennitetsbaserede pengekrav, der i struktur svarer til funktionærlovens §§ 2 a og 2 b, men som er selvstændigt hjemlet i sømandsloven.

[§ 43](#) giver godtgørelse for urimelig opsigelse: hvis opsigelsen af en skibsofficer med mindst 1 års uafbrudt beskæftigelse i rederiet ikke kan anses for rimeligt begrundet i officerens eller rederiets forhold, skal rederen betale en godtgørelse, der fastsættes efter ansættelsestid og sagens omstændigheder, men højst kan udgøre 3 måneders hyre. Efter [§ 43, stk. 2](#) hæves loftet til 4 måneders hyre efter 10 års uafbrudt beskæftigelse og til 6 måneders hyre efter 15 år, og efter [§ 43, stk. 3](#) gælder reglerne også, hvis officeren afskediges uberettiget.

[§ 42](#) giver fratrædelsesgodtgørelse: ved opsigelse af en skibsofficer med 12 henholdsvis 17 års uafbrudt beskæftigelse i samme rederi skal rederen udrede 1 henholdsvis 3 måneders løn, og efter [§ 42, stk. 2](#) gælder dette også ved uberettiget afskedigelse.

Begge bestemmelser blev aktiveret i **S-0023-98**, hvor skibsføreren efter den underkendte bortvisning fik tilkendt løn i opsigelsesperioden og fratrædelsesgodtgørelse – i alt otte måneders løn. Retten anerkendte samtidig, at en opsigelse ville have været rimeligt begrundet, hvilket afskar godtgørelse for urimelig opsigelse. Kombinationen illustrerer den praktiske hovedregel: når bortvisning underkendes, men opsigelse ville have været saglig, får den ansatte hyre i opsigelsesperioden og de anciennitetsbaserede godtgørelser, men ikke usaglighedsgodtgørelse.

Det er netop ancienniteten under § 42, der ikke kan bæres med over i en senere landansættelse, jf. [Sag BS-32933/2020-SHR](#), hvor retten afviste, at § 42 og [funktionærloven § 2a](#) som parallelle regler kunne begrunde automatisk overførsel.

Til sammenligning viser den almindelige arbejdsret, hvor bredt underkendelse af en bortvisning slår igennem: i [BS-61810/2023-VLR](#) fandt Vestre Landsret både opsigelsen usaglig og bortvisningen uberettiget, mens opmanden i [FV 2023-1120](#) godkendte en bortvisning, hvor den ansatte ikke tog afstand fra truende adfærd mod ledelsen. Om selve virkningstidspunktet fastslog Højesteret i [BS-61132/2023-HJR](#), at en bortvisning som udgangspunkt ikke kan tillægges tilbagevirkende kraft – lønmodtageren har krav på løn frem til selve bortvisningsafgørelsen. Sagen var forinden tilladt indbragt for Højesteret ved [23/38429](#). Princippet har direkte overføringsværdi til § 17-afsked, hvor hyren efter [§ 21, stk. 2](#) løber til og med den dag, tjenesten ophører.

LOV

[Funktionærloven § 2a](#)[Sømandsloven § 21, stk. 2](#)[Sømandsloven § 42, stk. 1, 2](#)[Sømandsloven § 43, stk. 1-3](#)

PRAKSIS	Højesteret · Højesteretsdom: Lønkrav i forbindelse med bortvisning – spørgsmål om bortvisningens lønmæssige virkning	03.09.2024
	Landsretten · Usaglig opsigelse og uberettiget bortvisning af afdelingsleder – Vestre Landsret stadfæster erstatning efter funktionærloven	19.03.2025
	Sø- og Handelsretten · Ingen overførsel af anciennitet fra Sømandsloven til Funktionærloven ved skift fra sø til land	01.03.2021
	Sø- og Handelsretten · Sag om uberettiget afskedigelse af skibsfører efter positiv alkoholtest	06.12.2001
	Arbejdsretten · Bortvisning godkendt, da medarbejder ikke tog afstand fra kærestens truende adfærd mod ledelsen	07.10.2024
	Procesbevillingsnævnet · Procesbevillingsnævnet: 3.-instansbevilling om virkningstidspunktet for bortvisning af offentligt ansat omsorgsmedhjælper	21.11.2023

§ 8 Sygdom om bord: afskedsadgangen efter § 16, sygehyre og pleje

Sygdom er den ene ophørsgrund, der ikke forudsætter misligholdelse. Efter [§ 16](#) kan skibsføreren afskedige en søfarende, der som følge af sygdom eller legemsskade for længere tid er uskikket til at udføre sit arbejde, eller som lider af en sygdom, der medfører fare for de ombordværende – dog med forbehold for ligebehandlingslovens § 9. Bestemmelsen henviser udtrykkeligt til §§ 29 og 30 om ret til hyre m.v., så afskeden ikke afskærer sygeydelse. For skibsofficerer gælder i stedet [§ 38](#), hvorefter langvarig sygdom eller smittefare kun kan mødes med **opsigelse**, uanset hvad tjenesteaftalen bestemmer om fratrædelsessted; sygdom er efter [§ 44](#) lovligt forfald, medmindre officeren svingagtigt har fortiet sygdommen ved ansættelsen eller forsætligt eller groft uagtsomt har pådraget sig den.

Sygehyrereglen i [§ 29](#) er detaljeret. Under tjenesten har den søfarende ret til hyre trods uarbejdsdygtighed, [§ 29, stk. 1](#). Er han syg eller skadet ved skibstjenestens ophør, løber sygehyren videre, så længe uarbejdsdygtigheden

består, dog højst i 16 uger – også selv om ansættelsesforholdet ophører forinden, jf. § 29, stk. 2. Ophører ansættelsen først efter 16 uger, løber sygehyren til ansættelsens ophør. Retten bortfalder efter § 29, stk. 4 ved svigagtig fortielse ved ansættelsen eller forsætlig/groft uagtsom selvforskyldt skade.

§ 30 pålægger rederen at bære alle udgifter ved plejen under tjenesten og i indtil 16 uger efter tjenestens ophør, dog ikke ud over 2 uger efter ankomsten til bopælslandet, samt fri rejse med underhold til hjemstedet, når den søfarende fratræder på grund af sygdom. Ved dødsfald løber hyren efter § 33 til og med dødsdagen, og efterlevende ægtefælle eller børn under 18 år, over for hvem den søfarende havde forsørgerpligt, har ret til 1-3 måneders efterhyre afhængigt af ansættelsestidens længde. § 32 pålægger skibsføreren at underrette pårørende, sørge for begravelse eller ligbrænding og optage fortegnelse over efterladte ejendele.

Rederiansættelse er reguleret i § 35: er det aftalt, at tjenesteforholdet er knyttet til rederiet, således at ansættelsen fortsætter, selv om tjenesten på det enkelte skib ophører, finder reglerne om tjenestefrihed, hyre, sygehyre og efterhyre anvendelse, selv om den søfarende ikke gør tjeneste på et af rederiets skibe, da uarbejdsdygtigheden eller dødsfaldet indtrådte. Retten til pleje uden for hjemlandet er dog begrænset til 16 uger. For skibsofficerer udvides dette yderligere ved § 41, hvorefter sygehyrereglerne gælder, selv om officerens tjenesteforhold ikke er rederiknyttet, og ved § 40, der giver sygehyre, når tjenesteforholdet var opsagt, da uarbejdsdygtigheden indtrådte, eller opsiges herefter.

Samspillet mellem § 16 og overenskomsternes sygehyre- og opsigelsesregler var netop tvistetemaet i S-22-08, hvor en rederiansat sømand hos Esvagt A/S blev afskediget efter et længerevarende sygdomsforløb under henvisning til § 16, mens han gjorde gældende, at overenskomsten gav 3 måneders opsigelsesvarsel og 3 måneders sygehyre. Sagen blev afgjort på kompetencespørgsmålet, jf. næste afsnit.

De helbredsmæssige adgangskrav til skibstjeneste følger af § 4, stk. 2, hvorefter ingen må tiltræde eller gøre tjeneste om bord uden med tilfredsstillende resultat at have gennemgået den foreskrevne lægeundersøgelse, som arbejdsgiveren betaler. De nærmere regler er fastsat i bekendtgørelse om lægeundersøgelse af søfarende og fiskere, hvorefter resultatet af lægeundersøgelsen kan indbringes for Ankenævnet for Søfartsforhold af den undersøgte, rederiet eller Søfartsstyrelsen.

LOV

Sømandsloven § 4, stk. 2

Sømandsloven § 16

Sømandsloven § 29, stk. 1-4

Sømandsloven § 30, stk. 1-6

Sømandsloven § 33, stk. 1-3

Sømandsloven § 35, stk. 1, 2

Sømandsloven § 38

Sømandsloven § 44

PRAKSIS **Sø- og Handelsretten** · Sø- og Handelsretten: Afskedigelse af rederiansat sømand i henhold til Sømandslovens § 16

02.07.2010

§ 9 Forlis, sørøveri og efterladte søfarende – hyre, hjemrejse og finansiel sikkerhed

Sømandsloven indeholder en række regler, der beskytter den søfarende, når tjenesteforholdet bringes til ophør af begivenheder uden for parternes kontrol.

Ved **forlis** ophører tjenesteforholdet efter § 19, stk. 1, hvis skibet går tabt ved søulykke eller efter søulykke anses for uistandsætteligt – medmindre andet følger af aftalen. Mod hyre og underhold skal den søfarende dog deltage i bjærgningen og blive på stedet, indtil søforklaring er afgivet. Han har efter § 19, stk. 2 ret til nødvendig beklædning samt fri rejse med underhold til bopælen for rederens regning, og efter § 19, stk. 3 ret til hyre under

hjemrejsen **og** for den tid, han er arbejdsløs som følge af forliset, dog højst i 2 måneder ud over den periode, hvor han får hyre efter stk. 1. Den parallelle regel for skibsføreren står i § 48.

Ved **sørøveri** gælder § 19 a: søfarende, der holdes som gidsler, kan ikke opsiges, og ansættelsesforholdet ophører ikke, selv om skibet går tabt i forbindelse med sørøveri, eller rederen ikke længere kan disponere over det. Gidslerne har ved frigivelsen ret til fri rejse med underhold til egen bopæl for rederens regning. Bestemmelsen er, som det fremgår af lovhistorikken til § 37, ved en konsekvensændring gjort gældende også for skibsofficerer. Efter § 10 a, stk. 2 kan Søfartsstyrelsen desuden yde tilskud til rimeligt underhold af gidslets ægtefælle og mindreårige børn.

Ved **fratræden i udenlandsk havn** giver § 6, stk. 5 den søfarende ret til rejse med underhold til bopælen for rederens regning, når fratrædelsen sker efter rederens opsigelse eller ved udløbet af en tidsbegrænset tjenesteaftale i en havn uden for den søfarendes hjemland. § 8 giver derudover en generel hjemrejseret for danskbosatte søfarende, der har været 6 måneder uafbrudt i tjeneste uden i de sidste 3 måneder at have haft adgang til at fratræde i dansk havn; staten og rederen deler udgiften.

Den mest indgribende nyskabelse er § 73 a om finansiell sikkerhed ved efterladelse, indført med MLC 2006. Efter § 73 a, stk. 1 skal rederen tegne en af Søfartsstyrelsen godkendt forsikring eller stille anden tilsvarende finansiell sikkerhed, og § 73 a, stk. 2 definerer, hvornår en søfarende anses for efterladt: når rederen undlader at dække hjemsendelsesomkostningerne, har efterladt den søfarende uden det fornødne til underhold, eller på anden måde ensidigt og uberettiget har afbrudt forbindelsen – herunder når der ikke er udbetalt løn i mindst 2 måneder. Sikkerheden skal efter § 73 a, stk. 3 dække grundlæggende behov indtil hjemkomsten samt **4 måneders udestående løn**, i det omfang kravene ikke er dækket af Lønmodtagernes Garantifond.

De nærmere regler er udmøntet i **bekendtgørelse om forsikring eller anden garanti til dækning af rederens ansvar over for de søfarende og skibsføreren i tilfælde af misligholdelse af ansættelsesforholdet**, der gælder for alle danske skibe bortset fra fiskeskibe og fritidsfartøjer. Bekendtgørelsen giver i § 6 den ansatte et **direkte krav** mod forsikrings- eller garantigiveren, som kun kan påberåbe sig ansvarsfritagelsesgrunde, rederen selv kunne have gjort gældende – men ikke indsigelser, som garantigiveren ville have mod rederen. Overtrædelse straffes med bøde.

Lovgivers begrundelse fremgår af de almindelige bemærkninger til gennemførelsesloven fra 2010:

Sømandslovens regler lever generelt op til de konventionens bestemmelser om den søfarendes ret til gratis hjemsendelse [...] Det gælder dog ikke kravet om gratis hjemrejse for den søfarende som følge af rederens opsigelse af tjenesteaftalen eller en tidsbegrænset tjenesteaftales ophør i fremmed havn uden for den søfarendes hjemland. [...] Loven indeholder heller ikke nogen regel om, at den søfarende har ret til gratis hjemrejse ved rederens konkurs m.v.

Endelig sikrer **bekendtgørelse om minimumsbeskyttelse af visse kategorier af personer på skibe**, at personer om bord, der ikke anses som søfarende, alligevel omfattes af reglerne om hviletid, pleje, arbejdsmiljø, fri hjemrejse med underhold, fratræden ved krigsfare, graviditet og tvingende familiemæssige årsager samt erstatning for ejendele tabt ved forlis. Efter bekendtgørelsens § 7 skal disse personer have en skriftlig ansættelseskontrakt.

LOV	Sømandsloven § 6, stk. 5	Sømandsloven § 8, stk. 1-4	Sømandsloven § 10a, stk. 1, 2
	Sømandsloven § 19, stk. 1-3	Sømandsloven § 19a, stk. 1, 2	Sømandsloven § 48, stk. 1, 2
	Sømandsloven § 73a, stk. 1-6		

§ 10 Tvistløsning: klage om bord, faglig voldgift, § 64 og Bruxelles I

Sømandslovens tvistkapitel blev grundlæggende omskrevet i 2010. [§ 64, stk. 1](#) giver den søfarende ret til at klage til rederen over afregningen, skibstjenesten, ansættelsesforholdet – herunder hyre- og ansættelseskontrakten – eller forholdene om bord, og pålægger rederen at sørge for tilstrækkelig undersøgelse og at udarbejde og gennemføre procedurer om bord for en retfærdig, effektiv og hurtig klagebehandling. Tilføjelsen om hyre- og ansættelseskontrakten kom ind ved gennemførelsen af arbejdsvilkårsdirektivet i 2023 og skal sikre søfarende en klageadgang svarende til den, andre lønmodtagere har efter ansættelsesbevisloven.

Den gamle ordning, hvor Søfartsstyrelsen og danske konsuler kunne afgøre afregningstvister, blev afskaffet. Forarbejderne begrunder det principielt:

Baggrunden herfor er, at det ikke forekommer tidssvarende, at konkrete uoverensstemmelser om løn og ansættelse mellem en lønmodtager og en privat arbejdsgiver, herunder spørgsmål som vedrører fortolkning af overenskomster, skal afgøres af en statslig administrativ myndighed. Dette ville kunne opfattes som et indgreb i det fagretlige system.

Og videre:

Det betyder, at uenigheder om lønforhold, der ikke kan løses ved hjælp af den nye procedure for klagebehandling om bord [...] som udgangspunkt må afgøres i det fagretlige system eller indbringes for en dansk domstol, herunder arbejdsretten, afhængigt af tvistens indhold.

Søfartsstyrelsen kan dog fortsat udtale sig i »helt oplagte sager«, fx hvor der foreligger dokumentation for manglende lønudbetaling i flere måneder uden overenskomstmæssig uenighed.

Denne kompetencefordeling er præcis det, **S-22-08** afgjorde. En rederiansat sømand hos Esvagt A/S sagsøgte rederiet om opsigelsesvarsel og sygehyre efter overenskomsten. Rederiet påstod sagen afvist til faglig voldgift. Sø- og Handelsretten fastslog i **S-22-08**, at retten **ex officio** har pligt til at påse, om en tvist henhører under faglig voldgift, og at det principielt er uden betydning, at afvisningspåstanden fremsættes sent. Da tvisten primært angik overenskomstfortolkning, var udgangspunktet faglig voldgift efter [lov-om-arbejdsretten-og-faglige-voldgiftsretters § 21](#). Men efter rettens opfordring fremlagde sømanden en erklæring fra Sømændenes Forbund om, at forbundet ikke agtede at iværksætte fagretlig behandling, og sagen kunne derfor fremmes ved Sø- og Handelsretten. Afgørelsen er den praktiske nøgle for søfarende, hvis faglige organisation ikke vil føre sagen.

Værnetingsreglen i [§ 64, stk. 2](#) forbyder, at tvister om afregningen, skibstjenesten, ansættelsesforholdet eller forholdene om bord indbringes for fremmed domstol, og giver – hvis den søfarende ikke har andet værneting i Danmark – værneting ved skibets hjemting. Forbuddet er sanktioneret i [§ 17, stk. 1, nr. 7](#), der gør overtrædelse til afskedsgrund. Rækkevidden er imidlertid indsnævret to gange. Ved [lov nr. 1563 af 20. december 2006](#) blev bestemmelsen tilpasset Bruxelles I-samarbejdet; forarbejderne fastslår:

Det er således ikke afskedigelsesgrund, såfremt en sømand indbringer tvisten for en udenlandsk ret i tilfælde, hvor denne ret i henhold til bestemmelserne i f.eks. Bruxelles I-forordningen er kompetent til at påkende sagen.

Og ved MLC-gennemførelsen i 2010 blev forbuddet begrænset fra »fremmed myndighed« til »fremmed domstol«, så det ikke længere er afskedsgrund, at den søfarende klager til havnestatskontrolmyndigheden i en anløbshavn. Det er nu udtrykkeligt hjemlet i [§ 64, stk. 3](#), at stk. 2 ikke gælder, hvis andet følger af Bruxelles

I-forordningen. Forarbejderne understreger samtidig, at en klage til havnestaten ikke i sig selv skaber værning dér.

De EU-retlige kompetenceregler for individuelle arbejdsaftaler findes i [Bruxelles I-forordningens artikel 21](#). EU-Domstolen fastslog i [C-804/19](#), at disse regler finder anvendelse, selv når arbejdet aldrig blev påbegyndt, og at nationale kompetenceregler, der er mere gunstige for arbejdstageren, ikke kan anvendes; ved en uopfyldt aftale er værning det sted, hvor arbejdstageren efter aftalen i det væsentlige skulle opfylde sine forpligtelser. Grænserne for havnestatens kontrol af arbejds- og levevilkår om bord blev afklaret i [C-14/21](#), hvor Domstolen understregede, at tilbageholdelse forudsætter konkret og åbenbar fare og skal ske i loyalt samarbejde med flagstaten.

Den internationale ramme er ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold (MLC 2006), håndhævet i EU gennem [direktiv 2013/54/EU om flagstatens ansvar](#) og [direktiv 2013/38/EU om havnestatskontrol](#), foruden [direktiv 2009/13/EF](#) og ændringsdirektivet [2018/131/EU](#), der iværksætter arbejdsmarkedsparternes aftale om konventionen. Kravet om fair behandling af søfarende efter søulykker er udmøntet i [cirkulæreskrivelse om fair behandling af søfarende i forbindelse med skibsykker i danske farvande](#), hvis retningslinjer bl.a. forpligter flagstaten til at sikre, at redere indfrier deres forpligtelser over for søfarende, og at søfarende ikke diskrimineres eller udsættes for gengældelseshandlinger på grund af deres deltagelse i undersøgelser.

At DIS-flagede skibe fortsat er underlagt dansk regulering af arbejdskraften om bord, blev bekræftet i [C-71/20-](#), hvor EU-Domstolen fandt, at udlændingelovens krav om arbejdstilladelse for tredjelandsstatsborgere på DIS-skibe ikke stred mod etableringsfriheden.

LOV	Sømandsloven § 17, stk. 1	Sømandsloven § 64, stk. 1-3	
PRAKSIS	EU-Domstolen · Humanitære skibes status under havnestatskontrol: Grænser for medlemsstaternes kontrol af NGO-redningsskibe		01.08.2022
	EU-Domstolen · Krav om arbejdstilladelse til tredjelandsstatsborgere på skibe i forhold til etableringsfriheden		08.07.2021
	EU-Domstolen · Competence i sager om arbejdsaftaler: Når arbejdet aldrig er påbegyndt (Sag C-804/19)		25.02.2021
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Afskedigelse af rederiansat sømand i henhold til Sømandslovens § 16		02.07.2010

§ 11 Nye ansættelsesvilkårsrettigheder: prøvetid, tilkaldeansættelse og repressaliebeskyttelse (§§ 3 a-3 e)

Med gennemførelsen af arbejdsvilkårsdirektivet i 2023 fik sømandsloven et sæt nye materielle rettigheder, der på flere punkter går ud over den klassiske forhyringsret.

[§ 3 a](#) fastsætter, at prøvetiden ikke kan overstige 6 måneder, og i tidsbegrænsede tjenesteforhold højst en fjerdedel af ansættelsestiden. Opsigelsesvarslene i [§§ 5, 37 og 47](#) berøres ikke heraf, og der kan efter [§ 3 a, stk. 2](#) ikke aftales yderligere prøvetid ved forlængelse eller fornyelse af et tidsbegrænset tjenesteforhold.

[§ 3 b](#) indfører en bevisbyrderegel ved tilkaldeansættelse: er ansættelsesforholdet indgået på tilkaldebasis el.lign. og varer det ud over 3 måneder, påhviler det rederen, skibsføreren eller arbejdsgiveren at godtgøre, at der ikke er indgået aftale om et minimumsantal betalte timer svarende til det arbejde, der faktisk er udført i den seneste måned.

§ 3 c bestemmer, at obligatorisk uddannelse skal tilbydes uden udgift for lønmodtageren, tælle som arbejdstid og så vidt muligt foregå i den sædvanlige arbejdstid.

Håndhævelsen sker gennem § 3 d, der både giver godtgørelse ved krænkelse af §§ 3 a-3 c og indeholder en **delt bevisbyrde ved repressalier**:

Kan den ansatte påvise faktiske omstændigheder, som giver anledning til at formode, at den ansatte har været udsat for afskedigelse eller en foranstaltning med tilsvarende virkning, fordi vedkommende har fremsat klage [...] påhviler det rederen, skibsføreren eller arbejdsgiveren at bevise, at afskedigelsen eller foranstaltningen med tilsvarende virkning ikke skyldes, at der er fremsat klage over manglende overholdelse af pligten til at sikre rettigheder efter §§ 3 a-3 c.

Beskyttelsen er dermed knyttet specifikt til klager over §§ 3 a-3 c – ikke til enhver klage over ansættelsesforholdet. Der er samtidig en betydelig overenskomstundtagelse: efter § 3 e finder §§ 3 a-3 c ikke anvendelse for ansatte omfattet af overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på det danske søfarts- eller fiskeriområde, hvorved den overordnede beskyttelse sikres, jf. arbejdsvilkårsdirektivets artikel 14. I praksis betyder det, at DIS- og DAS-overenskomstdækkede søfarende i vidt omfang er henvist til overenskomsternes beskyttelse frem for lovens.

Selve kontraktkravet følger af § 3, stk. 1, hvorefter erhvervsministeren fastsætter regler om pligten til at oprette skriftlig hyre- og ansættelseskontrakt og til at underrette den ansatte om arbejdsvilkårene – udmøntet i [bekendtgørelse om arbejdsgiverens pligt til at indgå skriftlig kontrakt med den søfarende om ansættelsesvilkårene](#). Efter § 3, stk. 3 skal den søfarende, inden aftalen underskrives, have mulighed for at gennemgå den og søge råd om vilkårene, og efter § 3, stk. 4 kan flere på hinanden følgende tidsbegrænsede tjenesteaftaler kun fornys, hvis betingelserne i lov om tidsbegrænset ansættelse er opfyldt.

Forhyringssiden er reguleret i § 8 b, der bl.a. kræver, at den søfarende under enhver forhandling om forhyring har ret til frit at vælge skib, at reder og skibsfører har ret til frit at vælge mandskab, og at det af hyre- og ansættelseskontrakten skal fremgå, at der er tilvejebragt sikkerhed for, at alle interesserede parter beskyttes. Reglerne afløste den tidligere lov om forhyring af skibsmandskab, som blev ophævet ved MLC-gennemførelsen i 2010.

LOV

[Sømandsloven § 3, stk. 1-4](#)[Sømandsloven § 3a, stk. 1-3](#)[Sømandsloven § 3b](#)[Sømandsloven § 3c](#)[Sømandsloven § 3d, stk. 1, 2](#)[Sømandsloven § 3e](#)[Sømandsloven § 8b](#)

Lovens tilblivelse og reformspor – fra kommissionsudkastet 1972 til § 12 MLC 2006

Den gældende sømandslovs struktur stammer fra 1973-loven, som byggede på **Betænkning nr. 643/1972 om revision af sømandsloven** fra Handelsministeriet. Betænkningen indeholdt et kommissionsudkast (K.U.), der blev udarbejdet i nordisk lovsamarbejde, og hvis nummerering stadig kan spores i forarbejderne – bemærkningerne til § 17 angiver således blot »Svarer til K.U. § 18«.

Betænkningen foreslog flere af de bærende elementer, der stadig gælder: at hjemrejseudgiften skulle afholdes af rederen frem for statskassen, at retten til pleje efter tjenestens ophør blev udvidet, at der blev fastsat mindsteopsigelsesvarsler for rederen over for skibsofficerer, at en syg skibsofficers tjenesteforhold kun kunne

afvikles ved **opsigelse** og ikke ved afsked, og at der blev indført »opsigelses- og afskedsløn samt godtgørelse for uberettiget opsigelse eller afsked af skibsofficerer«. Det er disse forslag, der blev til §§ 37-45.

De almindelige bemærkninger til lovforslaget er sparsomme, men fremhæver, at man ønskede at forbedre »den ved loven tilstedeværende sociale mindstebeskyttelse navnlig af unge søførende og bringe lovforslaget i bedre harmoni med moderne arbejdsretlig lovgivning«. Kapitlet om disciplinbod udgik som »utidssvarende og ikke stemmende med civile arbejdsforhold«, lavalderen for arbejde om bord blev hævet fra 15 til 16 år, og der blev indsat en færdselslovs-lignende bestemmelse om spiritus i sikkerhedsmæssigt betydningsfulde stillinger.

Vigtigt for fortolkningen af § 45 er, at kommissionen udtrykkeligt valgte selvstændige bestemmelser frem for en henvisning til funktionærloven, og at minimalerstatningen blev beskrevet som »i princippet svarende til funktionærlovens § 3«. Netop forbeholdet »i princippet« var afgørende, da Sø- og Handelsretten i S 3/01 afviste at udstrække § 45 til betalingsmisligholdelse ved analogi til funktionærretlig praksis.

Derefter er loven moderniseret ad tre hovedspor:

- **2004:** regler om tidsbegrænset ansættelse for søførende, der bl.a. lagde grunden for den nuværende definition i § 1, stk. 3 og de særlige varsler for tidsbegrænsede tjenesteaftaler i § 37, stk. 1.
- **2006:** tilpasning til Bruxelles I-samarbejdet ved lov nr. 1563 af 20. december 2006, der nyaffattede § 17, stk. 1, nr. 7 og justerede § 64.
- **2010:** gennemførelsen af MLC 2006 og ophævelsen af lov om forhyring af skibsmandskab, der indførte forbuddet mod hjemrejseforskud i § 25, klagebehandlingen om bord i § 64, den finansielle sikkerhed i § 73 a og de nye forhyringsregler i § 8 b.

Hertil kommer 2013-ændringen, der indsatte sørøveribeskyttelsen i § 19 a og gjorde den gældende for skibsofficerer, og 2023-ændringerne som følge af ansættelsesbevisloven og arbejdsvilkårsdirektivet, der indsatte §§ 3 a-3 e og udvidede klageretten i § 64, stk. 1 til at omfatte hyre- og ansættelseskontrakten.

Den gældende lovbekendtgørelse er konsolideret pr. 10. april 2024, og der er ikke vedtagne, endnu ikke konsoliderede ændringer af loven.

LOV

Sømandsloven § 1, stk. 3

Sømandsloven § 8b

Sømandsloven § 17, stk. 1

Sømandsloven § 19a

Sømandsloven § 25, stk. 2, 3

Sømandsloven § 37, stk. 1

Sømandsloven § 45

Sømandsloven § 64, stk. 1

Sømandsloven § 73a

PRAKSIS **Sø- og Handelsretten** · Sag om minimalerstatning efter opsigelse af maskinmestre grundet rederis betalingsvanskeligheder 18.12.2001

§ 13 Sammenfatning: seks bærende linjer i praksis

Praksis om søfarendes ansættelsesforhold er kvantitativt begrænset, men usædvanligt konsistent. Seks linjer kan udledes.

1. Ordlyden går forud for analogien. Både S 30/00 og S 3/01 afviste at overføre funktionærretlig praksis om minimalerstatning til § 45. Tabsuafhængig erstatning kræver klar lovhemmel, og hjemlen rækker kun til uberettiget **afsked**.

2. Fritstilling ændrer ikke ophørsformen. En definitiv fritstilling i en i øvrigt lovlig og sagligt begrundet opsigelsesperiode udgør ikke misligholdelse, og officeren har almindelig tabsbegrænsningspligt med modregning af ny indtægt.

3. Afsked kræver konkret proportionalitetsvurdering. [S10/2001](#) og [S-0023-98](#) underkender automatiske reaktioner: den ansatte skal høres, forseelsens grovhed vurderes, og advarsel eller opsigelse overvejes som mildere middel. En »kan«-formuleret rederipolitik binder rederen til netop dette skøn.

4. Underkendt bortvisning ≠ usaglig opsigelse. Det typiske resultat er hyre i opsigelsesperioden og anciennitetsgodtgørelse efter [§ 42](#), men ikke godtgørelse efter [§ 43](#), fordi en opsigelse ville have været rimeligt begrundet – jf. [S-0023-98](#) og parallelt i den almindelige arbejdsret [2018.0326](#) og [2018.0330](#).

5. Den søfarende bærer risikoen ved selvtægt. [FV2026-4](#) viser, at et krav om væsentlig misligholdelse fra rederiets side skal være dokumenteret og modent – knap syv timers vagt var ikke nok – og at ubeføjet afmønstring kvalificeres som rømning efter [§ 17, stk. 1](#) med bortfald af hyre efter [§ 21, stk. 3](#).

6. Regelsættene er lukkede over for hinanden. [Sag BS-32933/2020-SHR](#) og [funktionærloven § 1, stk. 3](#) betyder, at anciennitet, godtgørelsesniveauer og varsler skal beregnes inden for ét regelsæt ad gangen. Overførsel kræver udtrykkelig aftale.

Processuelt gælder, at Sø- og Handelsretten er den dominerende instans – ofte efter henvisning fra byretten – men at overenskomstfortolkning som udgangspunkt hører under faglig voldgift, jf. [S-22-08](#). Domstolsvejen åbnes først, når den faglige organisation erklærer ikke at ville rejse kravet fagretligt. Værnetinget følger [§ 64, stk. 2](#), men viger for Bruxelles I-forordningens regler om individuelle arbejdsaftaler, jf. [§ 64, stk. 3](#) og [C-804/19](#).

Området grænser op til – men adskiller sig fra – de almindelige principper om [usaglig opsigelse](#) og [bortvisning](#), som kan anvendes som fortolkningsbidrag, hvor sømandslovens egne regler er tavse. Personskade- og erstatningsopgørelse for søfarende behandles under [arbejdsskade-ankendelse](#) og [tabt-arbejdsfortjeneste](#), mens rederiets ansvar for gods og den globale ansvarsbegrænsning hører under [søret – transportøransvar og global ansvarsbegrænsning](#) og forsikringssiden under [søforsikring](#).

LOV	Funktionærloven § 1, stk. 3	Sømandsloven § 17, stk. 1	Sømandsloven § 21, stk. 3
	Sømandsloven § 42	Sømandsloven § 43	Sømandsloven § 45
			Sømandsloven § 64, stk. 2, 3
PRAKSIS	EU-Domstolen · Competence i sager om arbejdsaftaler: Når arbejdet aldrig er påbegyndt (Sag C-804/19)		
	Sø- og Handelsretten · Ingen overførsel af anciennitet fra Sømandsloven til Funktionærloven ved skift fra sø til land		
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Afskedigelse af rederiansat sømand i henhold til Sømandslovens § 16		
	Sø- og Handelsretten · Uberettiget bortvisning af søfarende passagerassistent efter positiv narkotest		
	Sø- og Handelsretten · Søofficers krav på hyre efter fritstilling og nyt arbejde - Fortolkning af sømandslovens § 45		
	Sø- og Handelsretten · Sag om minimalerstatning efter opsigelse af maskinmestre grundet rederis betalingsvanskeligheder		
	Sø- og Handelsretten · Sag om uberettiget afskedigelse af skibsfører efter positiv alkoholtest		
	Arbejdsretten · Bortvisning af styrmand for rømning efter uoverensstemmelse om arbejdsopgaver og besætningssammensætning		
	Arbejdsretten · Bortvisning for indtagelse af lille fadøl i arbejdstiden var uberettiget, men opsigelse var saglig		

REFERENCE Lovgrundlag

7 paragraffer

Funktionærloven § 1	stk. 3	Sømandsloven § 17	stk. 1-3
Sømandsloven § 21	stk. 1-3	Sømandsloven § 25	stk. 1-3
Sømandsloven § 45		Sømandsloven § 47	stk. 1-3
Sømandsloven § 64	stk. 1-3		

MATERIALE Citerede afgørelser

21 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

1

03.09.2024	Højesteretsdom: Lønkrav i forbindelse med bortvisning – spørgsmål om bortvisningens lønmæssige virkning	6085-7287
------------	---	-----------

EU-DOMSTOLEN · EUROPÆISK DOMSTOL

3

01.08.2022	Humanitære skibes status under havnestatskontrol: Grænser for medlemsstaternes kontrol af NGO-redningsskibe	C-14/21
08.07.2021	Krav om arbejdstilladelse til tredjelandsstatsborgere på skibe i forhold til etableringsfriheden	C-71/20
25.02.2021	Kompetence i sager om arbejdsaftaler: Når arbejdet aldrig er påbegyndt (Sag C-804/19)	C-804/19

LANDSRETTE · ANKEINSTANS

1

19.03.2025	Usaglig opsigelse og uberettiget bortvisning af afdelingsleder – Vestre Landsret stadfæster erstatning efter funktionærloven	10764-12802
------------	--	-------------

SØ- OG HANDELSRETTE · SPECIALRET

10

01.03.2021	Ingen overførsel af anciennitet fra Sømandsloven til Funktionærloven ved skift fra sø til land	Sag BS-32933/2020-SHR
03.12.2020	Dom om bortvisning af alkoholiseret medarbejder: Handicapbegrebet og helbredsoplysninger	BS-45652/2019-SHR
02.07.2010	Sø- og Handelsretten: Afskedigelse af rederiansat sømand i henhold til Sømandslovens § 16	S-22-08
20.11.2007	Dom om uberettiget bortvisning af salgsdirektør og krav på provision efter virksomhedskøb	F-34-05
19.06.2003	Funktionærstatus efter virksomhedsoverdragelse – Krav på minimalerstatning	P-0014-02
12.04.2002	Uberettiget bortvisning af søfarende passagerassistent efter positiv narkotest	S10/2001

02.01.2002	Søofficers krav på hyre efter fritstilling og nyt arbejde - Fortolkning af sømandslovens § 45	S 30/00
18.12.2001	Sag om minimalerstatning efter opsigelse af maskinmestre grundet rederis betalingsvanskeligheder	S 3/01
06.12.2001	Sag om uberettiget afskedigelse af skibsfører efter positiv alkoholtest	S-0023-98
15.12.2000	Sø- og Handelsretten: Sag om bjærgeløn ved slæbning af forulykket skib	Sag S-0001-00
ARBEJDSRETEN · SPECIALRET		5
05.01.2026	Bortvisning af styrmand for rømning efter uoverensstemmelse om arbejdsopgaver og besætnings sammensætning	FV2026-4
07.10.2024	Bortvisning godkendt, da medarbejder ikke tog afstand fra kærestens truende adfærd mod ledelsen	FV 2023-1120
06.02.2020	Bodskrav mod TDC for uberettiget bortvisning efter overtrædelse af alkoholpolitik	2019-232
19.07.2018	Bortvisning for indtagelse af lille fadøl i arbejdstiden var uberettiget, men opsigelse var saglig	2018.0326 og 2018.0330
02.01.2014	Jernbanearbejder bortvist for alkohol i tjenesten: Bortvisning underkendes grundet lang anciennitet og manglende sikkerhedsarbejde	faglig voldgift (2013.0068)
PROCESBEVILLINGSNÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		1
21.11.2023	Procesbevillingsnævnet: 3.-instansbevilling om virkningstidspunktet for bortvisning af offentligt ansat omsorgsmedhjælper	23/38429

FORARBEJDE Betænkninger

1 reference

Betænkning om revision af sømandsloven
nr. 643 · 1972 · Handelsministeriet

09

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

Praksisoversigt over søforsikring (kasko, transport og havari)

Dækningsomfang, sødygtighed og havarifordeling efter FAL kap. 7-8 og sølovens havariregler

Version 2 · Opdateret 6. sep. 2026 · 29 afgørelser · 2000-2025

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Søforsikring – kasko, fragt, vare-/transport- og rederansvarsdækning – er reguleret i forsikringsaftalelovens kapitel om søforsikring, [FAL §§ 59-73](#), suppleret af sølovens regler om almindeligt og særligt havari i [§§ 461-466](#). Reglerne er i alt væsentligt videreført uændret fra Lov om Forsikringsaftaler af 1930, og fordi de fleste af dem er deklaratoriske, bæres den praktiske retsanvendelse af standardvilkårene – Dansk Søforsikrings-Konvention af 1934, de danske kaskobetingelser og Vareforsikring, Udvidede danske betingelser 2010. Praksis kommer derfor primært fra SØ- og Handelsretten og Ankenævnet for Forsikring og handler i overvejende grad om tre ting: rækkevidden af de objektive dækningsundtagelser (slid, ælde, godsets egen beskaffenhed, usødygtighed), bevisbyrdens fordeling mellem sikrede og assurandør, og forsikringens tidsmæssige udstrækning.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Søforsikring omfatter efter [FAL § 59](#) al fare, som den forsikrede interesse udsættes for under søtransport – og efter stk. 2 også skibe, der er oplagt, på bedding, i dok eller ellers stilleliggende, samt gods om bord i sådanne skibe.
- 02** Samtransportreglen i § 59, stk. 1, 2. pkt., betyder, at en forsikring, der ud over søfare også dækker anden fare i tilknytning til transporten, i sin helhed behandles som søforsikring.
- 03** Udgangspunktet er allrisk: efter [FAL § 60](#) dækkes enhver art af fare, medmindre der er gjort undtagelse i lov eller aftale – undtagelserne skal derfor godtgøres af selskabet.
- 04** Ankenævnet for Forsikring pålægger konsekvent selskabet bevisbyrden for undtagelsen, når sikrede først har sandsynliggjort en pludselig, dækket begivenhed; en taksatorvurdering baseret alene på billedmateriale er ikke tilstrækkelig.
- 05** Skade, der alene er en følge af slid, alder eller råddenskab, er undtaget efter [FAL § 62](#), og standardvilkårene for lystfartøjer gentager undtagelsen som "tæring, rust, råd, svamp, slid og ælde".

- 06** Skade, der rammer gods på grund af mangler ved indpakningen eller godsets egen beskaffenhed – herunder kondens, svind og sædvanlig udlækning – er undtaget efter [FAL § 62](#) og efter Udvidede danske betingelser 2010 § 4, stk. 2.
- 07** Sødygtighedsreglen i [FAL § 63](#) fritager kun selskabet, hvis rederen eller skibsføreren vidste eller burde have indset manglen; har Søfartsstyrelsen gentagne gange synet skibet uden anmærkning, kan ejeren normalt indrette sig i tillid hertil.
- 08** Standardvilkårenes krav om, at et fartøj skal være "tilstrækkeligt tæt og sødygtigt", kan efter Ankenævnets praksis være formuleret som en OBJEKTIV dækningsbetingelse – og så er sikredes gode tro uden betydning.
- 09** Krav om, at fartøjet skal være "forsvarligt lænset", behandles derimod som en sikkerhedsforskrift efter [FAL § 51](#), hvor selskabet skal godtgøre forsømmelse, og sikrede kan frigøre sig ved at vise, at overtrædelsen var uden årsagsbetydning.
- 10** Ved søforsikring og anden transportforsikring gælder efter [FAL § 45, stk. 3](#) en særlig fareforøgelsesregel: selskabet hæfter kun i det omfang, fareforøgelsen har været uden indflydelse på forsikringsbegivenhedens indtræden eller skadens størrelse.
- 11** Ved grov uagtsomhed er det selskabet, der skal løfte bevisbyrden; Sø- og Handelsretten har afvist, at søvejsreglerne (antikollisionsregler) uden videre kan bruges som målestok for forsvarlig sejladsplanlægning.
- 12** Transportforsikringen løber typisk "fra lager til lager", og en henstilling af godset, der hverken er sædvanlig eller nødvendig for transportens afvikling, kan medføre, at forsikringen slet ikke er trådt i kraft.
- 13** Afvigelse fra den aftalte rute eller skift af skib bringer efter [FAL §§ 67-68](#) selskabets ansvar til ophør, medmindre afvigelsen skete uden sikredes samtykke eller var nødvendig som følge af en dækket begivenhed.
- 14** Kaskoen dækker efter [FAL § 61](#) også rederens kollisionsansvar over for tredjemand – men ikke ansvaret for skade på gods, der befandt sig om bord i det forsikrede skib.
- 15** Bidrag til almindeligt havari erstattes efter [FAL § 64](#), når havariet er opgjort på behørigt sted og lovlig måde; sølovens [§ 461](#) henviser til York-Antwerpen-reglerne af 1974 som ændret i 1990.
- 16** Sikrede kan efter [FAL § 66](#) kræve skaden erstattet straks som partikulært havari uden at afvente dispassen, hvorefter selskabet fuldt ud indtræder i sikredes ret mod de øvrige havarideltagere.
- 17** Erstatning som for totalskade kan kræves efter [FAL §§ 70-72](#) ved ustandsætteligt eller ubjærgeligt skib, ved manglende efterretning i de angivne frister og ved embargo/opbringelse i mere end 6 måneder – men bevisbyrden for, at skibet reelt ville være gået tabt, ligger hos sikrede.
- 18** Ved underforsikring reduceres både kollisionsansvar, havaribidrag og subrogationsandel forholdsmæssigt efter [FAL § 40](#).

19 Vareassurandøren indtræder ved betaling i vareejerens krav mod transportøren, og regreskravet afgøres derefter efter sølovens transportansvars- og begrænsningsregler, herunder kollobegrænsningen i [sølovens §§ 280-281](#).

20 Assurandørens regres er underlagt sølovens korte forældelsesfrister – bl.a. ét år for havaribidrag efter [sølovens § 501, stk. 1, nr. 7](#) – og et regreskrav kan ikke forlænges ud over den samlede toårsgrænse uden regresdebitors accept.

Hvad er "søforsikring"? Afgrænsningen og samtransportreglen i FAL § 59

§ 1

Søforsikringskapitlets anvendelsesområde er defineret bredt og funktionelt. Efter [forsikringsaftalelovens § 59, stk. 1](#) forstås ved søforsikring "forsikring mod fare, for hvilken den forsikredes interesse udsættes under søtransport". Det er altså faren – ikke policens navn eller den forsikrede genstand – der er afgørende.

Bestemmelsen indeholder to udvidelser, som har stor praktisk betydning:

Omfatter en forsikring foruden søfare tillige anden fare der står i forbindelse med transporten, anses forsikringen i sin helhed som søforsikring.

Stk. 2. Som søforsikring anses også forsikring, der knytter sig til skib, som er oplagt eller befinder sig på bedding eller i dok, eller som ellers er stilleliggende, samt forsikring af gods, der befinder sig i sådant skib.

Samtransportreglen i stk. 1, 2. pkt., gør, at en kombineret dør-til-dør-dækning, hvor kun en del af strækningen er søtransport, i sin helhed bedømmes efter søforsikringsreglerne. Reglen forklarer, hvorfor Dansk Søforsikrings-Konvention og Vareforsikring, Udvidede danske betingelser 2010, i praksis også anvendes på skader, der opstår på lager eller under landtransport i tilknytning til søbenet – se hertil Ankenævnet for Forsikrings kendelse i sag [92648](#) om en 40-fods container med flyttegods, hvor både konventionens § 176 om den, til hvem retten til varerne er, og § 78 om reklamation blev lagt til grund.

Stilleliggende skibe efter stk. 2 er ikke et teoretisk hjørne. I [S-24-01](#) var det gamle træfyrskib "Fyrskib X" forsikret under henliggen på en anvist og godkendt plads i St. Katharine's Dock i London, da det sank ved kajen – en klassisk § 59, stk. 2-situation, hvor policen tilmed indeholdt en særskilt undtagelse for skade under oplægning. Tilsvarende angik Ankenævnets kendelse i sag [103357](#) en klinkbygget træhusbåd fra 1959, der havde ligget stille i havn i 4½ år, og hvor policen først blev udvidet til at dække under sejlads umiddelbart før den skæbnesvangre overførsel.

At søforsikringen typisk er grænseoverskridende, viser Højesterets kendelse i [BS-588/2020-HJR](#): en dansk bådejer havde ladet sin motorbåd indregistrere i det tyske skibsregister og forsikre hos et tysk selskab. Højesteret fastslog, at bådejeren som blot "sikret" – og ikke forsikringstager – ikke var bundet af lovvalgsklausulen i de tysksprogede betingelser, men at båden var omfattet af begrebet "transportmidler af enhver art", så risikoen var beliggende i registreringslandet, og tvisten skulle afgøres efter tysk ret. Kendelsen understreger, at man ved søforsikring aldrig må springe lovvalgsanalysen over, blot fordi skibet fysisk ligger i en dansk havn.

LOV

[Forsikringsaftaleloven § 1, stk. 1](#)

[Forsikringsaftaleloven § 59, stk. 1, 2](#)

PRAKSIS

Højesteret · Højesterets afgørelse om lovvalg og værneting i sag om tysk kaskoforsikring af lystbåd

08.04.2021

Sø- og Handelsretten · Sag om kaskoforsikringsdækning for sunket fyrskib	28.06.2004
Ankenævnet for Forsikring · Afslag på dækning af kaskoskade på husbåd grundet manglende sødygtighed og utætheder som objektiv dækningsbetingelse	05.11.2025
Ankenævnet for Forsikring · Sag om transportforsikring: Dækning af skader på flyttegods	26.06.2019

Allrisk-udgangspunktet i § 60 – og hvad standardvilkårene gør ved det

§ 2

FAL § 60 opstiller et rent allrisk-udgangspunkt:

Søforsikring omfatter, for så vidt ingen særlig undtagelse er gjort i lov eller aftale, enhver art af fare, for hvilken den forsikrede interesse udsættes.

Bestemmelsen er deklatorisk, og forbeholdet "eller aftale" er nøglen til hele retsområdet. I praksis har standardvilkårene i vidt omfang bevæget sig væk fra det rene allrisk-princip og over mod en positiv opregning af dækkede farer. Det ses tydeligst på lystfartøjsområdet: i Ankenævnets kendelse i sag [97667](#) havde en båd ejer ved en fejl påfyldt motorolie i kølesystemet, hvorefter motoren overophedede og topstykket flækkede. Klageren gjorde netop gældende, at kaskoforsikringen måtte forstås som en "all risk"-dækning. Nævnet afviste dette og fastslog, at dækningen var begrænset til de i betingelserne positivt oplyste forsikringsbegivenheder, at punkt 3.1.1 alene dækker pludselige skader på **skroget**, og at skaden var direkte omfattet af maskineriundtagelsen. Nævnet tilføjede, at et produktarks kortfattede løfte om dækning af "pludselige skader" ikke kan give en forbruger en berettiget forventning, der tilsidesætter betingelsernes præcise afgrænsning.

Samme sondring mellem skrog og maskineri var afgørende i sag [100632](#), hvor et defekt remhjul udløste brand i en motorbåd, men hvor skaden var opstået i og begrænset til mekaniske eller elektroniske dele, og i sag [102262](#), hvor en vandskadet bådmotor faldt ind under betingelsernes undtagelse for nedbør, og hvor selskabet tillige lovligt kunne opsige bådforsikringen.

På erhvervssiden er billedet det modsatte: i den vareforsikring, der behandlede i [BS-21615/2022-SHR](#), var vilkåret formuleret bredt – "fysisk skade på eller tab af de forsikrede genstande som følge af, at en ulykkelig hændelse rammer disse" – dog med de undtagelser, der følger af §§ 4-6 i Udvidede danske betingelser 2010. Retten lagde uden videre til grund, at omfattende fugt og mug **var** en ulykkelig hændelse; tvisten drejede sig derfor udelukkende om undtagelsen.

Den praktiske lære er, at § 60 sjældent afgør en sag alene. Den flytter derimod tyngdepunktet til undtagelserne – og dermed til selskabets bevisbyrde.

LOV

[Forsikringsaftaleloven § 60](#)[Forsikringsaftaleloven § 62](#)

PRAKSIS

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Afvisning af forsikringsdækning for skader på varer under søtransport grundet manglende dækningstilsagn og varernes egen beskaffenhed.	05.04.2023
Ankenævnet for Forsikring · Afvisning af dækning for vandskadet bådmotor på grund af undtagelse for nedbør og efterfølgende opsigelse af forsikring	11.06.2025
Ankenævnet for Forsikring · Defekt remhjul førte til motorbrand: Ingen dækning grundet undtagelse for mekaniske og elektroniske dele	29.05.2024
Ankenævnet for Forsikring · Afvisning af dækning for totalskadet bådmotor efter fejlpåfyldning af olie	27.04.2022

De objektive undtagelser i § 62: slid og ælde på skibet, godsets egen beskaffenhed

FAL § 62 indeholder to selvstændige undtagelser, som i praksis udgør de hyppigste afvisningsgrunde:

Selskabet hæfter ikke for skade på skib, der alene er en følge af slid, alder eller råddenskab, eller for skade, som rammer gods på grund af mangler ved dettes indpakning eller dets egen beskaffenhed, såsom indre skade, svind, sædvanlig udlækning eller dyrs død.

Godsets egen beskaffenhed. Den klassiske illustration er [BS-21615/2022-SHR](#). Et parti brugskunst fra Bali ankom efter en usædvanlig lang transport på 2½ måned til Smørum med vanddråber i containerloftet, vand på gulvet og mug på store dele af godset. Surveyoren fandt ingen tegn på vandindtrængning udefra, og containervaskeriet havde ikke konstateret huller. Sø- og Handelsretten fastslog, at surveyrapporten fra tredjemand måtte danne udgangspunkt, og konkluderede:

Da det således må lægges til grund, at der ikke har været vandindtrængning i containeren udefra, må det videre lægges til grund, at kondensvandet i containeren skyldes varernes egen beskaffenhed. Skaderne er derfor ikke dækket af Bylivings transportforsikring hos Topdanmark, jf. Udvidede danske betingelser 2010 § 4, stk. 2.

Dommen viser, at kondensskade i en tæt container som udgangspunkt henføres til godsets egen beskaffenhed, og at sikrede for at komme uden om undtagelsen må bevise en ydre skadeårsag – hul, revne, saltvandsindtrængning. Samme sag afviste også et anbringende om, at surveyoren havde afgivet et bindende dækningstilsagn; retten fandt det ikke godtgjort, at sikredes indtryk af et tilsagn var **berettiget**, hvilket er en forudsætning for binding.

Omvendt kan undtagelsen ikke bruges som en generel bekvemmelighed. I Ankenævnets kendelse i sag [92648](#) havde selskabet afvist dækning for en havekrukke og et bundkar under henvisning til genstandenes vægt og til § 4.2 om egen beskaffenhed. Nævnet fandt hverken, at policen sondrede mellem "almindeligt" og "særligt" flyttegods, eller at det var godtgjort, at skaderne skyldtes genstandenes egen beskaffenhed – tømningssrapporten dokumenterede tværtimod "ureglementeret pakning". Undtagelsen i § 4.9 om uegnede containere kunne heller ikke bruges, allerede fordi lastningen var foretaget af transportørens folk og ikke af sikrede.

Slid, alder og råddenskab. På kaskosiden gentages lovens undtagelse i standardvilkårene. I Ankenævnets kendelse i sag [102200](#) rev det indvendige røstjernsknæ på en sejlbaad fra 1974 sig delvist fri af skrogsiden under sejlads, så masten var ved at vælte. Selskabet afviste med henvisning til vilkårenes undtagelse for "klimapåvirkning, tæring, rust, frostsprængning, råd, svamp, slid og ælde". Nævnet konstaterede først, at der forelå en pludselig skade på skroget ved en ulykkelig hændelse – og lagde herefter bevisbyrden for undtagelsen hos selskabet:

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at selskabet ikke har bevist, at skaden skyldes slid og ælde eller de øvrige undtagelsesomstændigheder, der er nævnt i punkt 3.2.3.

Afgørende var, at der ikke forelå en fysisk sagkyndig undersøgelse af laminatets tilstand; bådkonsulentens rapport hvilede alene på billedmateriale. Det er en generel lære: en undtagelse for slid og ælde skal understøttes af en reel teknisk undersøgelse, ikke af skrivebordsvurderinger.

LOV

[Forsikringsaftaleloven § 60](#)[Forsikringsaftaleloven § 62](#)

PRAKSIS

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Afvisning af forsikringsdækning for skader på varer under søtransport grundet manglende dækningstilsagn og varernes egen beskaffenhed.

05.04.2023

Ankenævnet for Forsikring · Anerkendelse af kaskodækning for skrogskade på sejlbåd efter svigt i røstjernsknæ under sejlads	11.12.2024
Ankenævnet for Forsikring · Sag om transportforsikring: Dækning af skader på flyttegoods	26.06.2019

§ 4 Sødygtighedsreglen i FAL § 63 og standardvilkårenes usødygtighedsklausul

Den centrale kaskoregel er [FAL § 63](#):

Skade, der hidrører fra, at skibet ved afgang fra sidste havn ikke var sødygtigt, tilbørlig udrustet og bemannet, forsynet med de fornødne skibsdokumenter eller forsvarlig lastet, er selskabet ved forsikring af rederens interesse ikke pligtig at erstatte, medmindre det må antages, at hverken rederen eller skibsføreren har vidst eller burdet indse, at mangelen forefandt.

Bestemmelsen er videreført uændret fra det oprindelige lovforslag til Lov om Forsikringsaftaler, fremsat 6. november 1929 ([Folketingstidende 1929-30, tillæg A, s. 1345](#)). Der er ikke digitaliserede paragrafspecifikke bemærkninger til hverken § 59 eller § 63, og der er ingen senere ændringslove til søforsikringskapitlet – det er derfor standardvilkårene, ikke forarbejderne, der bærer fortolkningen.

Tre træk kendetegner den nyere praksis.

1) Selskabet har bevisbyrden for usødygtighed. I [BS-15331/2018-SHR](#) forliste fiskefartøjet R 499 Mickenthø i maj 2017, da en uventet sø skyllede ind over dækket, mens lastluger og isdæksler var åbne for indtagning af fangst. Ejeren havde i 2011 foretaget en tilskæring i lastlugekarmen, og Fiskernes Forsikring afviste at udbetale restbeløbet på 681.486,26 kr. med henvisning til usødygtighed og til, at bevisbyrden for, at overtrædelsen havde været uden indflydelse, efter Dansk Søforsikrings Konvention § 116 påhvilede den forsikrede. Sø- og Handelsretten lagde imidlertid bevisbyrden hos selskabet og lagde afgørende vægt på myndighedernes gentagne syn:

... Jesper Jensen efter Søfartsstyrelsens gennemførte kontrolsyn og indholdet af synsrapporterne ikke har haft anledning til at tvivle på, om tilskæringen af lastlugen var imod forskrifterne og gjorde fartøjet usødygtigt.

Dommen er et markant udtryk for det subjektive forbehold i § 63: når et myndighedssyn gentagne gange er passeret uden anmærkning om netop den konstruktionsændring, selskabet påberåber sig, kan rederen normalt ikke siges at have "burdet indse" manglen.

2) Vilkårene kan gøre sødygtighed til en objektiv dækningsbetingelse. Ankenævnets kendelse i sag [103357](#) trækker den modsatte vej. En 1959-træhusbåd, der havde ligget stille i 4½ år, blev klargjort af et professionelt firma, som udarbejdede en "Forsikringsrapport" om, at skrog, motor og udstyr var forsvarlige – hvorpå selskabet udstedte en udvidet police med sejladsdækning. Under sejladsen tog båden vand ind, generatoren brød i brand, og motoren blev ødelagt. Policen indeholdt et forudsætningsvilkår:

"Forudsætning for dækning af træbåde, er at fartøjet er tilstrækkelig tæt samt sødygtigt."

To uafhængige taksatorrapporter konkluderede samstemmende, at vandindtrængningen skyldtes revner og lækage ved spundingen, der var til stede før sejladsen. Nævnet fastslog, at kravet om tæthed og sødygtighed for træbåde udgør en **objektiv dækningsbetingelse**, og at det derfor var uden betydning, om klageren eller hendes

rådgiver havde handlet i god tro. At selskabet havde udstedt policen på grundlag af rådgiverens sagkyndige erklæring, indebar ikke, at selskabet påtog sig risikoen for bådens faktiske tilstand.

Sondringen er praktisk afgørende: en klausul, der udformes som en **forudsætning for dækning**, virker uden hensyn til subjektiv tilregnelser, mens § 63 og de klassiske kaskobetingelsers usødygtighedsklausul indeholder det subjektive forbehold.

3) Usødygtighed og oplægning i samme police. I [S-24-01](#) var forsikringen tegnet på de reviderede Danske Kaskobetingelser af 1.1.1992 med reference til Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. april 1934 og indeholdt både § 4.5 om usødygtighed – formuleret næsten ordret som [FAL § 63](#) med det subjektive forbehold – og § 4.6 om, at skade under oplægning ikke dækkes, hvis skibet ikke er i forsvarlig stand, oplagt forsvarligt eller under forsvarligt opsyn, medmindre det ikke kan lægges den forsikrede til last. Assurandøren havde tilmed i en telefax måneder før forliset udtrykkeligt advaret om, at konstant pumpning som følge af lækage kunne medføre usødygtighed og reducere eller bortkaste dækningen. Retten nåede dog ikke frem til § 4.5, fordi sikrede allerede havde tabt på dækningssiden.

LOV	Forsikringsaftaleloven § 59, stk. 2	Forsikringsaftaleloven § 63	
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Forsikringsdækning for forlist fiskefartøj – Sødygtighed og overholdelse af sikkerhedsforskrifter		26.06.2019
	Sø- og Handelsretten · Sag om kaskoforsikringsdækning for sunket fyrskib		28.06.2004
	Ankenævnet for Forsikring · Afslag på dækning af kaskoskade på husbåd grundet manglende sødygtighed og utætheder som objektiv dækningsbetingelse		05.11.2025

Sikkerhedsforskrifter, grov uagtsomhed og den særlige fareforøgelsesregel i § 45, 3. pkt.

Ved siden af de søforsikringsspecifikke regler gælder forsikringsaftalelovens almindelige regler – men med én markant modifikation. [FAL § 45, stk. 3](#) fraviger den almindelige pro rata-regel i stk. 2:

Ved søforsikring og anden transportforsikring samt garantiforsikring gælder i stedet for den i 2det stykke nævnte regel, at selskabet kun er ansvarligt i det omfang fareforøgelsen har været uden indflydelse på forsikringsbegivenhedens indtræden eller skadens størrelse.

Reglen er en ren årsagsregel: ved søforsikring nedsættes erstatningen ikke forholdsmæssigt efter, hvad selskabet ville have krævet i præmie – den bortfalder helt, medmindre fareforøgelsen kan udskilles som årsagsmæssigt uden betydning. Det gør fareforøgelsesindsigelsen skarpere ved søforsikring end ved landbaserede forsikringer.

Sikkerhedsforskrifter efter [FAL § 51](#) følger derimod den almindelige model, hvor sikrede kan frigøre sig ved at godtgøre manglende årsagssammenhæng. Ankenævnets praksis om lystfartøjer viser begge udfald:

Sag	Vilkår	Kvalifikation	Udfald
97069	"forsvarligt lænsat"	Sikkerhedsforskrift, FAL § 51	Sikrede fik medhold – ikke uagtsomt at lade båden ligge med kaleche uden automatisk lensepumpe

95205	Krav om placering ved helårsbolig/aflåst bygning	Sikkerhedsforskrift, FAL § 51	Selskabet frifundet – sikrede kunne ikke antagelig gøre manglende årsagssammenhæng
103357	"tilstrækkelig tæt samt sødygtigt"	Objektiv dækningsbetingelse	Selskabet frifundet – sikredes gode tro uden betydning

I sag [97069](#) blev en båd fundet delvist sunket ved sin liggeplads. Nævnet fastslog, at selve fartøjets synken i sig selv er en dækningsberettiget begivenhed efter policen, at det derfor er **selskabet**, der har bevisbyrden for undtagelsen om langsomt indtrængende vand, og at denne bevisbyrde ikke var løftet, navnlig fordi båden lå stabilt i vandet både før og efter hændelsen. I sag [95205](#) om en båd på trailer, der blev stjålet fra en fremmed adresse, var forskriften derimod objektivt overtrådt og overtrædelsen uagtsom, og nævnet bemærkede kort, at "klageren ikke har antageliggjort, at det anmeldte tyveri af båden ikke skyldes overtrædelse af sikkerhedsforskriften".

Grov uagtsomhed. Her bærer selskabet bevisbyrden, og den er ikke let at løfte. I [BS-60061/2023-SHR](#) sejlede en erfaren grønlandsk bådejer med 15-16 knob ad den loggede Sisak-rute i mørke og tåge med 5-7 meters sigtbarhed, da båden ramte et undersøisk skær og sank. Chubb afviste dækning under betingelsernes § 6 om grov uagtsomhed og påberåbte sig søvejsreglernes regel 5, 6 og 7. Sø- og Handelsretten afviste både retsgrundlaget og bevisbedømmelsen:

Søvejsreglerne – som Chubb European Group har henvist til – knytter sig til ”Convention on the International Regulation for Preventing Collisions at Sea” og således er antikollisionsregler og vedtaget for at forhindre kollisioner i mødet mellem to skibe. Søvejsreglerne finder derimod ikke direkte anvendelse i forhold til almindelig sejladsplanlægning, herunder navigatørens løbende kontrol af fartøjets position i henhold til sejladsplanlægningen.

Under disse omstændigheder er det ikke godtgjort, at Hans Kristian Jensen Høj som følge af sejlrutens, nedsat sigtbarhed på grund af tåge, vejrforholdene i øvrigt, bådens fart eller andre forhold har udvist grov uagtsomhed som beskrevet i forsikringsbetingelserne.

Retten lagde vægt på, at skæret var usynligt uanset fart, at det ikke var godtgjort, at lavere hastighed ville have forhindret påsejlingen eller mindsket skaden, og at sikredes handlinger både før og efter forliset var relevante og kompetente. Selskabet blev dømt til at betale forsikringssummen på 876.000 kr. – og havde dermed også tabt ved ikke at følge Ankenævnets forudgående kendelse af 30. august 2023 i samme sag.

Modsat i Ankenævnets kendelse i sag [82685](#), hvor en motorbåd sank i havnen: nævnet fandt det groft uagtsomt, at ejeren havde undladt at følge anbefalinger om at undersøge tæring og havde afhjulpet vand i batterirummet uprofessionelt, hvorfor selskabet – der havde dækket bjærgning og konservering – kunne afvise selve istandsættelsen.

LOV	Forsikringsaftaleloven § 20	Forsikringsaftaleloven § 45, stk. 3	
	Forsikringsaftaleloven § 51, stk. 1, 2		
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sag om forsikringsdækning efter forlis - Grov uagtsomhed ved sejlads på Sisak-ruten		11.10.2024
	Ankenævnet for Forsikring · Afslag på dækning af kaskoskade på husbåd grundet manglende sødygtighed og utætheder som objektiv dækningsbetingelse		05.11.2025
	Ankenævnet for Forsikring · Forsikringsdækning ved synkning af lystfartøj og bevisbyrde for langsomt indtrængende vand		27.04.2022

Ankenævnet for Forsikring · Tyveri og afbrænding af båd opbevaret i strid med sikkerhedsforskrifter	11.08.2021
Ankenævnet for Forsikring · Sag om afvist dækning for sunket motorbåd: Grov uagtsomhed og manglende vedligeholdelse	21.01.2013

§ 6 Forsikringens tidsmæssige og geografiske udstrækning – påbegyndelse, deviation og skift af skib

Transportforsikringen dækker typisk "fra lager til lager", og grænsedragningen i begge ender er en klassisk tvistkilde.

Hvornår træder dækningen i kraft? I [H 53/06](#) var 17 trampoliner til 6,7 mio. kr. læsset på lastbil lørdag morgen på lageret i Viborg og kørt 17 km til virksomhedens administrationsbygning i Løgstrup, hvor vognen skulle henstå til mandag eftermiddag af hensyn til køre- og hviletidsreglerne og det tyske weekendkørselsforbud. Vognen blev stjålet lørdag formiddag. Policevilkåret bestemte, at dækningen træder i kraft, "når de forsikrede genstande for at begynde transporten forlader pakhus eller lager på det for forsikringen gældende afgangssted". Rettens flertal fandt, at transporten til Polen ikke var påbegyndt:

... Denne henstilling kan ikke anses som et led i transportens almindelige forløb, idet den hverken var sædvanlig eller nødvendig for at afvikle transporten, heller ikke når henses til Erik Eriksens ønske om at gennemføre i ét stræk.

Mindretallet ville have anset transporten for påbegyndt, da vognen forlod lageret, og henstillingen for at ligge inden for transportørens adgang til at tilrettelægge transporten hensigtsmæssigt. Dissensen viser, hvor fint spørgsmålet ligger – og hvor stor betydning det får, hvilket "afgangssted" der er anført i policen.

Hvornår ophører den? I Ankenævnets sag [92648](#) ophørte dækningen efter betingelsernes § 7, når godset var placeret på bestemmelsesstedet – her et lagerhotel. Da containeren blev tømt dér den 3.-4. august 2017, og skaderne blev konstateret ved tømningen, var de opstået inden for dækningsperioden.

Deviation og skift af skib. Loven regulerer forholdet i to bestemmelser. Efter [FAL § 67](#) er selskabet fri for ansvar, hvis transporten sker med et andet skib end aftalt, og det må antages, at selskabet ved kendskab hertil ikke ville have overtaget forsikringen eller ville have stillet andre vilkår; sker forandringen efter rejsens begyndelse uden sikredes samtykke, eller fordi en dækket begivenhed nødvendiggjorde den, hæfter selskabet dog – men sikrede skal give meddelelse, så snart han bliver vidende om forandringen. Efter [FAL § 68](#) ophører ansvaret ved ruteafvigelse, medmindre afvigelsen skete uden sikredes samtykke eller var nødvendig af hensyn til en dækket begivenhed eller til afværgelse af skade på person eller ejendom; genoptages den rette vej, genindtræder ansvaret, "for så vidt afvigelsen har været uden betydning for skadens indtræden eller omfang". Samme regel gælder efter § 68, stk. 4, når et skib er kommet uden for det farvand, forsikringen omfatter.

Sammenholdt med [FAL § 45, stk. 3](#) tegner der sig et fælles mønster i søforsikringens "risikøendringsregler": udgangspunktet er bortfald af ansvar, og sikredes redningsplanke er altid den samme – at vise, at ændringen var uden årsagsbetydning for skaden.

LOV	Forsikringsaftaleloven § 45, stk. 3	Forsikringsaftaleloven § 67, stk. 1, 2
	Forsikringsaftaleloven § 68, stk. 1-4	

PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Transportforsikring – Påbegyndelse af transport – Oplagring	09.03.2007
	Ankenævnet for Forsikring · Sag om transportforsikring: Dækning af skader på flyttegods	26.06.2019

Kaskoens kollisionsansvar efter FAL § 61 – og forholdet til sølovens sammenstødsregler

Kaskoen er ikke kun en tingsforsikring. Efter [FAL § 61](#) dækker den også et ansvarselement:

Ved forsikring af kasko eller fragt er selskabet ansvarligt for den erstatningspligt, der kan påhvile den sikrede imod trediemand, hvor skib eller fragt hæfter for ansvar, som skyldes sammenstød med skib eller stødning mod fast eller flydende genstand eller sådant forhold, som ifølge sølovens § 223a ligestilles med sammenstød. Foreligger underforsikring, finder bestemmelsen i § 40 anvendelse. Selskabet hæfter dog ikke for rederens ansvar for skade, der som følge af sammenstødet er overgået gods, som befinder sig om bord i det forsikrede skib.

Tre forhold skal fremhæves.

Henvisningen til "sølovens § 223a" er historisk. Bestemmelsen henviser til den søloven, der var gældende, da FAL blev vedtaget. I den nugældende søloven findes den tilsvarende regel i [§ 163](#), hvorefter kapitlets sammenstødsregler også anvendes, når "et skib ved sin sejlads eller på lignende måde forårsager skade på et andet skib eller ombordværende personer eller gods, uden at der har fundet sammenstød mellem skibene sted" – den såkaldte sugningsskade. Ansvarsgrundlaget er culpa med skyldfordeling efter [sølovens § 161](#), og ved hændeligt sammenstød bærer hvert skib sin egen skade efter [§ 162](#).

Underforsikring slår igennem. Er forsikringssummen lavere end interessens værdi, hæfter selskabet efter [FAL § 40](#) kun forholdsmæssigt – også for kollisionsansvaret. Den samme henvisning til § 40 findes i [§ 64](#) om havaribidrag og i [§ 66, stk. 2](#) om subrogation, og den er en systematisk nøgle til hele kapitlet.

Egen ladning er undtaget. Kaskoen dækker ikke rederens ansvar for skade på gods om bord i det forsikrede skib. Det ansvar hører hjemme i rederens ansvarsforsikring/P&I-dækning, og det er netop denne opdeling, der forklarer, hvorfor så mange sager om søtransportskader føres mellem en **vareassurandør** og en **transportør** – og ikke mellem sikrede og kaskoassurandøren. Se hertil [BS-17718/2019-SHR](#), hvor regreskravet blev rejst af rederiets P&I-klub, The North of England P&I Association, mod feederoperatøren.

De søretlige ansvarsbegrænsninger, som kaskoassurandøren og P&I-klubben i sidste ende hæfter inden for, illustreres af [S 16/01](#) om tab af dækslast under søtransport fra Antwerpen til Montreal, hvor speditøren blev holdt ansvarlig for utilstrækkelig surring, men bevarede retten til ansvarsbegrænsning efter søloven. Rederens ansvarsforsikring er i øvrigt lovpligtig på visse skibstyper, jf. [sølovens § 403 b](#) om klasse-C- og -D-passagerskibe og skibe med højst 12 passagerer i national fart.

LOV

[Forsikringsaftaleloven § 40](#)[Forsikringsaftaleloven § 61](#)[Søloven § 161, stk. 1-3](#)[Søloven § 163](#)[Søloven § 403b, stk. 1](#)

PRAKSIS

Sø- og Handelsretten · Dom om forældelse af regreskrav i søtransport: Fortolkning af sølovens § 501, stk. 2 16.06.2020

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for tab af dækslast - fortolkning af transportaftale og ansvarsbegrænsning 07.10.2005

Almindeligt havari: York-Antwerpen-reglerne, dispachen og assurandørens rolle efter §§ 64-66

Havarisporet er den del af søforsikringsretten, der har den tætteste kobling til søloven. [Sølovens § 461](#) bestemmer:

For almindeligt havari (havari grosse, groshavari, fælleshavari), der bæres af skib, fragt og gods i fællesskab, gælder, hvis ikke andet er aftalt, York-Antwerpen-reglerne af 1974, som ændret i 1990, herunder reglerne om, hvilke skader, tab og omkostninger der skal henregnes til almindeligt havari, og hvorledes dette skal fordeles.

Bestemmelsen blev indsat med den nye sølov i 1993; af de oprindelige bemærkninger fremgår, at den er "identisk med den nuværende § 211, dog er der nu sket henvisning til de gældende York-Antwerpen regler fra 1974" ([Folketingstidende 1993-94, tillæg A, s. 2405](#)). Tilføjelsen "som ændret i 1990" kom med ændringen af sømandsloven og søloven i januar 1997, hvor lovgiver begrundede opdateringen sådan ([lovforslaget som vedtaget](#)):

Som en direkte følge af bjærgningskonventionen fra 1989, der blev indarbejdet i søloven ved lov nr. 205 af 29. marts 1995, blev der i 1990 foretaget en revision af 1974 York-Antwerpen reglerne om almindeligt havari (fælleshavari). Det foreslås derfor, at der i søloven nu henvises til York-Antwerpen reglerne af 1974, som ændret i 1990.

Bemærkningerne præciserer samtidig den materielle konsekvens: 1990-ændringen fastsætter, at bjærgerens **særlige vederlag** for at forhindre eller begrænse miljøskade ikke fordeles efter reglerne om fælleshavari, men alene betales af skibets ejer. Det svarer til Regel VI (b) i reglerne, som er optaget som bilag til [bekendtgørelsen af York-Antwerpen reglerne af 1990](#).

Selve grundnormen findes i reglernes Regel A: der foreligger en havari grosse-handling, "når – og kun når – en ekstraordinær opofrelse eller udgift forsætligt og rimeligt foretages eller pådrages for til fælles frelse at redde værdier, der sammen er udsat for fare på søen". Regel E placerer bevisbyrden hos den, der fordrer godtgørelse.

Assurandørens forpligtelser hænger direkte på dette regelsæt:

- **FAL § 64:** er almindeligt havari opgjort på behørigt sted og på lovlig måde, skal selskabet betale det bidrag, der efter fordelingen falder på den forsikrede interesse – med forholdsmæssig nedsættelse ved underforsikring efter [§ 40](#). Beregnings- og fordelingsstedet bestemmes efter [sølovens § 462](#) af rederen, medmindre andet er aftalt, og besigtigelse og værdiansættelse foretages efter [§ 463](#) af beskikkede syns- og skønsmand.
- **FAL § 65:** selskabet frigøres ikke, selv om befragtningsaftalen henviser til andre opgørelsesregler end lovens, når blot de anvendte regler er "almindelig anerkendte i international forretningsbrug". Bestemmelsen er den direkte hjemmel for, at York-Antwerpen-klausuler i certepartier og konnossementer binder assurandøren.
- **FAL § 66:** sikrede kan uden at afvente havariopgørelsen kræve sin skade erstattet efter reglerne om partikulært havari, og selskabet indtræder da fuldt ud i sikredes ret mod de øvrige havarideltagere. Reglen er en praktisk likviditetsregel – den fritager sikrede for at vente på dispachen, som kan tage år.

Den negative afgrænsning findes i [sølovens § 466](#): al skade og omkostning for skib og gods, som hidrører fra ulykkelig hændelse på en sørejse, og som ikke henhører under almindeligt havari, bæres som **særligt (partikulært) havari** af den genstand, skaden rammer. Er omkostninger anvendt til fordel for flere, fordeles de forholdsmæssigt, og bjærgningsomkostninger på ladningen bæres af denne og af fragten.

Rederens sikkerhed for bidraget er reguleret i [sølovens § 465](#): ejeren hæfter med godset, men ikke personligt, og rederen **skal** nægte at udlevere ladningen, hvis ejeren ikke påtager sig personligt ansvar og stiller betryggende sikkerhed. Modtagerens ret til at nægte at betale bidrag afgøres efter [sølovens § 289](#) af

transportøransvarsreglerne i §§ 274-288 – er transportøren ansvarlig for skaden, kan modtageren afvise bidraget og kræve betalt bidrag erstattet.

Endelig gælder en kort forældelse: krav på bidrag til almindeligt havari eller til omkostninger fordelt efter § 466 forældes efter sølovens § 501, stk. 1, nr. 7 ét år efter, at der er indgået aftale om fordelingen, eller en domstol eller voldgiftsret har truffet afgørelse herom. Er forældelsen afbrudt ved anmeldelse for en dispachør, løber en ny frist fra dispachørens afgørelse, jf. § 501, stk. 5.

LOV

Forsikringsaftaleloven § 64

Forsikringsaftaleloven § 65

Forsikringsaftaleloven § 66, stk. 1, 2

Søloven § 289

Søloven § 461

Søloven § 462

Søloven § 463

Søloven § 465, stk. 1, 2

Søloven § 466, stk. 1, 2

Søloven § 501, stk. 1

§ 9 Totalskade, kondemnering, forsvundet skib og abandonnering efter §§ 70-73

Loven opstiller tre selvstændige totalskadesituationer, som alle giver sikrede ret til erstatning, **som om** der var indtrådt fuldstændigt tab:

1. **Uistandsætteligt eller ubjærgeligt skib**, [FAL § 70, stk. 1](#): skibet er sunket, strandet eller ramt af anden dækket begivenhed og er kommet i en sådan tilstand, at det ikke kan bjærges for rimelig bekostning, eller er så beskadiget, at det ikke er istandsættelse værd. Efter stk. 2 gælder det samme for gods, herunder gods, der er oplagt et sted, hvorfra det ikke inden rimelig tid eller for rimelig bekostning kan afhentes.
2. **Forsvundet skib**, [FAL § 71](#): der har manglet underretning i tre gange den gennemsnitlige rejsetid til nærmeste bestemmelsessted, dog mindst tre måneder – eller skibet er forladt af besætningen og ikke inden tre måneder derefter kommet i sikredes rådighed. Samme regel gælder for ombordværende gods.
3. **Embargo og opbringelse**, [FAL § 72](#): er skib eller gods af fremmed magt belagt med embargo, opbragt eller tilbageholdt ved lignende foranstaltning og ikke frigivet inden 6 måneder, kan sikrede kræve erstatning som for totalskade – men skal efter stk. 2 underrette selskabet inden 3 måneder efter, at han fik kendskab om de omstændigheder, der begrundet retten.

Den praktiske vanskelighed er bevismæssig, og det illustreres af [S-24-01](#). Fyrskibet sank ved kaj den 24. august 2000 og blev hævet af havnemyndighederne allerede den 30. august. Sikrede krævede erstatning for totalforlis, subsidiært for de omkostninger, der havde **afværget** et totalforlis, samt for hærværk, idet en surveyor havde antaget, at strømforsyningen til lænsepumperne var afbrudt af ukendte personer. Sø- og Handelsretten afviste begge grundlag: det var ikke godtgjort, at skibet totalforliste, eller at det ville være gået tabt uden indgriben, og surveyrapportens antagelse godtgjorde ikke i fornødent omfang, at der var udøvet hærværk. Selskabet blev frifundet, også for de afholdte redningsomkostninger.

Dommen viser tre ting: totalskadebegrebet i § 70 fortolkes strengt; en surveyrapports **formodning** om en forsætlig skadeforvoldelse er ikke bevis for hærværk; og en police, der er indskrænket til totaltab plus partielle skader ved brand, tyveri og hærværk, giver ikke dækning for de mellemliggende situationer, uanset at [FAL § 60](#) i sig selv er allrisk.

Udbetales erstatning for totalskade, indtræder selskabet efter [FAL § 73](#) i sikredes ret til det, som måtte være i behold af de erstattede genstande, og kan kræve alle relevante dokumenter og bevisligheder udleveret –

ved underforsikring dog kun med den forholdsmæssige andel. Dertil kommer den særlige regel i [FAL § 69](#), hvorefter selskabet er fri for at erstatte skade på rederens eget skib eller gods, i det omfang skaden må anses godtgjort gennem bjærgeløn – og kan kræve allerede udbetalt erstatning tilbage, hvis det efterfølgende viser sig, at skaden er godtgjort ad den vej. Bjærgelønnens selvstændige karakter fremgår af [Sag S-0001-00](#), hvor Sø- og Handelsretten fandt, at fem besætningsmedlemmers deltagelse i slæbningen af et forladt og forulykket skib udgjorde bjærgning efter søloven, og at rederiet ikke kunne afskære deres krav på andel i bjærgelønnen ved i stedet at indgå en slæbekontrakt med skibets forsikringsselskab.

LOV	Forsikringsaftaleloven § 69	Forsikringsaftaleloven § 70, stk. 1, 2
	Forsikringsaftaleloven § 71, stk. 1, 2	Forsikringsaftaleloven § 72, stk. 1, 2
	Forsikringsaftaleloven § 73, stk. 1, 2	

PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sag om kaskoforsikringsdækning for sunket fyrskib	28.06.2004
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Sag om bjærgeløn ved slæbning af forulykket skib	15.12.2000

§ 10 Vareassurandørens regres mod transportøren – søforsikringens praktiske hovedspor

Kvantitativt er langt de fleste søforsikringssager for Sø- og Handelsretten regressager, hvor vareassurandøren efter betaling til vareejer er indtrådt i dennes krav mod transportøren. Sagerne afgøres da ikke efter FAL kap. 7-8, men efter sølovens transportansvarsregler – og de er derfor det sted, hvor søforsikringen møder søretten.

Ansvarsbegrænsningen og kolli-beregningen. I [BS-36988/2022-SHR](#) havde Topdanmark som vareforsikrer dækket totalskade på 108 kartoner elektroniske relæer, der ankom fra Kina gennemvædede, muggne og med levende insekter. DSV bestred ikke erstatningspligten, men gjorde gældende, at ansvaret efter [sølovens §§ 280-281](#) skulle begrænses til fem paller. Konnossementet anførte under "Number and Kind of Packages" fem paller, men i varebeskrivelsen "5PLT=108CTNS". Retten fandt, at uklarheder i konnossementet måtte komme koncipisten (transportøren) til skade, og at begrænsningen derfor skulle beregnes efter 108 kolli – hvilket oversteg kravet, så begrænsningen ikke fandt anvendelse. Erstatningen blev fastsat til den dokumenterede fakturaværdi, 235.125,21 kr.

Samme mønster ses i [BS-30248/2022-SHR](#) og [BS-43778/2022-SHR](#), hvor Tokio Marine som subrogeret i Mailegs ret krævede erstatning for vådskaade på et parti legetøjsbamser fra Kina. Retten fandt skaden sket under **søtransporten**, hvilket udløste sølovens kollobegrænsning – men da begrænsningen oversteg kravet, fik assurandøren fuldt medhold, og underleverandøren skulle friholde den kontraherende transportør.

Hvem er rette sagsøgte? I [BS-41954/2019-SHR](#) havde Codan som assurandør betalt for temperaturskade på frossen laks og rejste regres mod Kuehne + Nagel, der bestred at være kontraherende transportør. Retten fandt, at selskabet ved sin fakturering og øvrige ageren havde fremstået som kontraktpart og derfor var rette sagsøgte. I [H-95/1999](#) om bortkomsten af en container med 8,2 mio. cigaretter under dør-til-dør-transport til Vilnius fastslog retten, at aftalen mellem vareejer og speditør var undergivet NSAB 2000 og ikke det senere udstedte konnossement med kortere forældelse og lavere begrænsning – et spørgsmål med direkte økonomisk konsekvens for den subrogerede assurandør, Tryg-Baltica.

Værneting og lovvalg. Regresmulighederne kan strandе på processuelle forhold. I [BS-53988/2019-SHR](#) var IF Skadeforsikring indtrådt i Vestas Deutschlands krav efter en transportskade på en vindmølle i Antwerpen og

påberåbte sig en dansk værnetingsklausul i en rammeaftale mellem transportøren og et andet Vestas-selskab. Retten fandt, at klausulen forudsatte en kontrakt med netop det Vestas-selskab, hvis krav var overtaget, og afviste sagen.

Forældelse er den hyppigste faldgrube. [BS-17718/2019-SHR](#) afklarer rækkevidden af [sølovens § 501, stk. 2](#): et regreskrav rejst af en P&I-klub næsten fire år efter skaden var forældet, fordi parterne i hovedforholdet ikke uden regresdebitors accept kan forlænge fristen ud over de samlede to år (ét år for hovedkravet plus ét år for regreskravet) regnet fra godsets udlevering. På forsikringssiden har Højesteret i [BS-28670/2021-HJR](#) fastslået, at skadelidte ved transportørens konkurs efter [FAL § 95, stk. 2](#) indtræder i transportørens forældelsesretlige stilling over for ansvarsassurandøren – herunder i den virkning, at en tidligere skadeanmeldelse havde afbrudt forældelsen. Sagens forudgående processuelle led fremgår af [BS-27352/2019-HJR](#).

Ansvarsforsikring på transportørsiden. Speditør- og fragtføreransvarsforsikringer er efter Skatterådets bindende svar i [SKM2013.256.SR](#) omfattet af begrebet "transportforsikring". Dækningen er imidlertid ikke ubetinget: i [Sag S 13/2000](#) blev assurandøren frifundet, fordi speditøren hverken havde bevist, at vandskaden på kartoffelmelet indtraf i hans varetægt, eller havde indhentet forsikringsselskabets samtykke, før han anerkendte ansvaret over for vareejeren:

Hertil kommer, at PR på egen hånd har anerkendt skaden og sit ansvar herfor uden at give SMU lejlighed til at varetage sine interesser i sagen, jf. forsikringspolicens bestemmelser herom.

At regressen ikke altid lykkes, viser endelig [BS-37431/2022-SHR](#), hvor Tryg som vareforsikrer tabte regressagen, fordi fragtføreren kunne godtgøre ansvarsfrihed for en brand, der spredte sig fra en naboparkeret lastbil, og [S-10-02](#), hvor skaden på en forsikret bus under færgeoverfart skyldtes chaufførens egen undladelse af at aktivere håndbremsen.

LOV

[Forsikringsaftaleloven § 95, stk. 2](#)[Søloven § 280](#)[Søloven § 281](#)[Søloven § 501, stk. 1, 2](#)

PRAKSIS

Højesteret · Højesterets afgørelse om skadelidtes indtræden i sikredes forældelsesretlige stilling efter Forsikringsaftalelovens § 95, stk. 2	24.02.2022
Højesteret · Højesterets afvisning af direkte anke fra Sø- og Handelsretten i sag om forsikringskrav og forældelse	04.12.2019
Sø- og Handelsretten · Sag om ansvarsfrihed for fragtfører ved brandskade på gods under transport	08.03.2024
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamser under søtransport	19.02.2024
Sø- og Handelsretten · Afgørelse om erstatning for vandskade på relæer under søtransport	04.05.2023
Sø- og Handelsretten · Spørgsmål om værneting i sag om transportskade på vindmølle (IF Skadeforsikring mod Rollit Cargo NV)	02.11.2020
Sø- og Handelsretten · Delafgørelse om kontraherende transportør - Kuehne + Nagel A/S' ansvar for temperaturskade på frossen laks	18.06.2020
Sø- og Handelsretten · Dom om forældelse af regreskrav i søtransport: Fortolkning af sølovens § 501, stk. 2	16.06.2020
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Transportør ikke ansvarlig for skade på bus under færgeoverfart - manglende aktivering af håndbremse	19.08.2003
Sø- og Handelsretten · Ansvarsfordeling ved bortkomst af cigaretcontainer under dør-til-dør transport	27.02.2002
Sø- og Handelsretten · Speditøransvarsforsikring - Dækning af skade på kartoffelmelet under transport	28.02.2001
Skatterådet · Fragtføreransvar og speditøransvar er transportforsikring	29.04.2013

§ 11 Bevisbyrdens fordeling – den røde tråd i søforsikringspraksis

Praksis lader sig sammenfatte i en forholdsvis fast bevisbyrde-model, som gælder på tværs af kasko-, vare- og lystfartøjsforsikring.

Trin 1 – sikrede skal godtgøre en dækket begivenhed. Efter almindelige forsikringsretlige principper påhviler det den, der rejser kravet, at bevise rigtigheden og størrelsen heraf. Det slog Ankenævnet fast i sag [102200](#), og det var netop dette trin, sikrede tabte på i [S-24-01](#) (hverken totalforlis eller hærværk godtgjort) og i sag [103357](#) (utætheder til stede før sejladsen, ingen pludselig ulykkelig hændelse).

Trin 2 – selskabet skal godtgøre undtagelsen. Er en pludselig, dækket begivenhed først sandsynliggjort, vender bevisbyrden. Det gælder undtagelsen for slid og ælde, jf. sag [102200](#), undtagelsen for langsomt indtrængende vand, jf. sag [97069](#), usødygtighedsindsigelsen, jf. [BS-15331/2018-SHR](#), og indsigelsen om grov uagtsomhed, jf. [BS-60061/2023-SHR](#).

Trin 3 – sikrede kan redde sig ved manglende årsagssammenhæng. Ved sikkerhedsforskrifter følger det direkte af [FAL § 51](#), og ved fareforøgelse af [FAL § 45, stk. 3](#) og [§ 68, stk. 3](#). Sag [95205](#) viser, at dette trin reelt afgør sagen, når forskriften først er objektivt overtrådt.

Uafhængige tekniske undersøgelser er tungtvejende. I [BS-21615/2022-SHR](#) udtalte retten udtrykkeligt, at der "henset til karakteren af surveyrapporter som den foreliggende, der er udarbejdet af tredjemand, må tages udgangspunkt heri", og i [BS-36988/2022-SHR](#) blev Dan Inspektions surveyrapport afgørende for, at godset måtte anses for totalskadet. Modsat blev en rapport uden fysisk undersøgelse tilsidesat i sag [102200](#), og en surveyors **antagelse** om hærværk rakte ikke i [S-24-01](#). Sølovens [§ 483](#) om obligatorisk besigtigelse ved ikke ubetydelig ladningsskade – og pligten til at underrette ladningsejeren, så denne kan deltage – understøtter den samme bevissikringstankegang.

Tilsagn om dækning binder kun, når indtrykket er berettiget. Både [BS-21615/2022-SHR](#) og Ankenævnets praksis viser, at det ikke er nok, at sikrede subjektivt opfattede en surveyor eller taksator som havende givet tilsagn; det skal have været **berettiget** at få det indtryk. Og efter [Sag S 13/2000](#) mister sikrede omvendt dækningen, hvis han selv anerkender ansvar uden assurandørens samtykke i strid med policevilkåret.

LOV

[Forsikringsaftaleloven § 22](#)
[Forsikringsaftaleloven § 45, stk. 3](#)
[Forsikringsaftaleloven § 51, stk. 1](#)
[Søloven § 483, stk. 1-3](#)

PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sag om forsikringsdækning efter forlis - Grov uagtsomhed ved sejlad på Sisak-ruten	11.10.2024
	Sø- og Handelsretten · Afgørelse om erstatning for vandskade på relæer under søtransport	04.05.2023
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Afvisning af forsikringsdækning for skader på varer under søtransport grundet manglende dækningstilsagn og varernes egen beskaffenhed.	05.04.2023
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Forsikringsdækning for forlist fiskefartøj – Sødygtighed og overholdelse af sikkerhedsforskrifter	26.06.2019
	Sø- og Handelsretten · Sag om kaskoforsikringsdækning for sunket fyrskib	28.06.2004
	Sø- og Handelsretten · Speditøransvarsforsikring - Dækning af skade på kartoffelmel under transport	28.02.2001
	Ankenævnet for Forsikring · Afslag på dækning af kaskoskade på husbåd grundet manglende sødygtighed og utætheder som objektiv dækningsbetingelse	05.11.2025
	Ankenævnet for Forsikring · Anerkendelse af kaskodækning for skrogskade på sejlbåd efter svigt i røstjernsknæ under sejlad	11.12.2024

Ankenævnet for Forsikring · Forsikringsdækning ved synkning af lystfartøj og bevisbyrde for langsomt indtrængende vand	27.04.2022
Ankenævnet for Forsikring · Tyveri og afbrænding af båd opbevaret i strid med sikkerhedsforskrifter	11.08.2021

§ 12 Sammenfatning og praktiske holdepunkter

Søforsikringsretten er kendetegnet ved en gammel, næsten uændret lovtekst og et meget levende aftaleretligt lag ovenpå. Praksis giver følgende holdepunkter.

For assurandøren:

- Vil man undtage slid, ælde eller godsets egen beskaffenhed, skal det underbygges af en reel teknisk undersøgelse – ikke af en skrivebordsvurdering på billedmateriale (sag [102200](#)).
- En usødygtighedsindsigelse holder sjældent over for gentagne myndighedssyn uden anmærkning (- [BS-15331/2018-SHR](#)).
- Ønskes en betingelse at virke objektivt, skal den formuleres som en **forudsætning for dækning** og ikke som en sikkerhedsforskrift (sag [103357](#) over for sag [97069](#)).
- Grov uagtsomhed ved sejlads kan ikke uden videre udledes af søvejsreglerne, som er antikollisionsregler ([BS-60061/2023-SHR](#)).

For sikrede og dennes rådgiver:

- Tjek policens "afgangssted" og dækningens tidsmæssige start og slut, før godset flyttes ([H 53/06](#)).
- Ved containerskade uden hul i containeren er kondens = godsets egen beskaffenhed; ydre skadeårsag skal dokumenteres straks og gerne under surveyorens besigtigelse ([BS-21615/2022-SHR](#)).
- Anerkend aldrig ansvar over for tredjemand uden ansvarsassurandørens samtykke ([Sag S 13/2000](#)).
- Vær opmærksom på sølovens korte forældelsesfrister, herunder ét år for havaribidrag efter [sølovens § 501, stk. 1, nr. 7](#) og den samlede toårsgrænse for regreskrav ([BS-17718/2019-SHR](#)).
- Ved international registrering af skibet skal lovvalgs- og værnetingsspørgsmålet afklares tidligt (- [BS-588/2020-HJR](#)).

Ved havari: kræv straks erstatning som partikulært havari efter [FAL § 66](#) i stedet for at vente på dispachen, og husk, at rederen efter [sølovens § 465, stk. 2](#) er **forpligtet** til at tilbageholde godset, indtil ejeren påtager sig personligt ansvar og stiller sikkerhed for bidraget.

Afgrænsningsmæssigt bemærkes, at de almindelige forsikringsaftaleretlige doktriner behandles selvstændigt i [oplysningspligt-fal](#), [ansvarsforsikring-forsaet-grov-uagtsomhed](#), [subrogation-regres-forsikring](#), [forsikringspolice-uklarhed](#) og [fal-29-forældelse-anmeldelsesfrist](#).

LOV	Forsikringsaftaleloven § 66, stk. 1	Søloven § 465, stk. 2	Søloven § 501, stk. 1
PRAKSIS	Højesteret · Højesterets afgørelse om lovvalg og værneting i sag om tysk kaskoforsikring af lystbåd		08.04.2021
	Sø- og Handelsretten · Sag om forsikringsdækning efter forlis - Grov uagtsomhed ved sejlads på Sisak-ruten		11.10.2024
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Afvisning af forsikringsdækning for skader på varer under søtransport grundet manglende dækningstilsagn og varernes egen beskaffenhed.		05.04.2023
	Sø- og Handelsretten · Dom om forældelse af regreskrav i søtransport: Fortolkning af sølovens § 501, stk. 2		16.06.2020

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Forsikringsdækning for forlist fiskefartøj – Sødygtighed og overholdelse af sikkerhedsforskrifter	26.06.2019
Sø- og Handelsretten · Transportforsikring – Påbegyndelse af transport – Oplagring	09.03.2007
Sø- og Handelsretten · Speditøransvarsforsikring - Dækning af skade på kartoffelmel under transport	28.02.2001
Ankenævnet for Forsikring · Afslag på dækning af kaskoskade på husbåd grundet manglende sødygtighed og utætheder som objektiv dækningsbetingelse	05.11.2025
Ankenævnet for Forsikring · Anerkendelse af kaskodækning for skrogskade på sejlbåd efter svigt i røstjernsknæ under sejlads	11.12.2024
Ankenævnet for Forsikring · Forsikringsdækning ved synkning af lystfartøj og bevisbyrde for langsomt indtrængende vand	27.04.2022

REFERENCE Lovgrundlag

8 paragraffer

Forsikringsaftaleloven § 45	stk. 3	Forsikringsaftaleloven § 59	stk. 1, 2
Forsikringsaftaleloven § 60		Forsikringsaftaleloven § 62	
Forsikringsaftaleloven § 63		Forsikringsaftaleloven § 64	
Søloven § 461		Søloven § 466	stk. 1, 2

MATERIALE Citerede afgørelser

29 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

3

24.02.2022	Højesterets afgørelse om skadelidtes indtræden i sikredes forældelsesretlige stilling efter Forsikringsaftalelovens § 95, stk. 2	bs-28670-2021-hjr
08.04.2021	Højesterets afgørelse om lovvalg og værneting i sag om tysk kaskoforsikring af lystbåd	bs-588-2020-hjr
04.12.2019	Højesterets afvisning af direkte anke fra Sø- og Handelsretten i sag om forsikringskrav og forældelse	bs-27352-2019-hjr

SØ- OG HANDELSRET TEN · SPECIALRET

16

11.10.2024	Sag om forsikringsdækning efter forlis - Grov uagtsomhed ved sejlads på Sisak-ruten	BS-60061/2023-SHR
08.03.2024	Sag om ansvarsfrihed for fragtfører ved brandskade på gods under transport	BS-37431/2022-SHR
19.02.2024	Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamser under søtransport	BS-30248/2022-SHR og BS-43778/2022-SHR
04.05.2023	Afgørelse om erstatning for vandskade på relæer under søtransport	3777-4539
05.04.2023	Sø- og Handelsretten: Afvisning af forsikringsdækning for skader på varer under søtransport grundet manglende dækningstilsagn og varernes egen beskaffenhed.	BS-21615/2022-SHR
02.11.2020	Spørgsmål om værneting i sag om transportskade på vindmølle (IF Skadeforsikring mod Rollit Cargo NV)	BS-53988/2019-SHR

18.06.2020	Delafgørelse om kontraherende transportør - Kuehne + Nagel A/S' ansvar for temperaturskade på frossen laks	BS-41954/2019-SHR
16.06.2020	Dom om forældelse af regreskrav i søtransport: Fortolkning af sølovens § 501, stk. 2	BS-17718/2019-SHR
26.06.2019	Sø- og Handelsretten: Forsikringsdækning for forlist fiskefartøj – Sødygtighed og overholdelse af sikkerhedsforskrifter	BS-15331/2018-SHR
09.03.2007	Transportforsikring – Påbegyndelse af transport – Oplagring	H 53/06
07.10.2005	Sø- og Handelsretten: Ansvar for tab af dækslast - fortolkning af transportaftale og ansvarsbegrænsning	S 16/01
28.06.2004	Sag om kaskoforsikringsdækning for sunket fyrskib	S-24-01
19.08.2003	Sø- og Handelsretten: Transportør ikke ansvarlig for skade på bus under færgeoverfart - manglende aktivering af håndbremse	S-10-02
27.02.2002	Ansvarsfordeling ved bortkomst af cigaretcontainer under dør-til-dør transport	H-95/1999
28.02.2001	Speditøransvarsforsikring - Dækning af skade på kartoffelmel under transport	Sag S 13/2000
15.12.2000	Sø- og Handelsretten: Sag om bjærgeløn ved slæbning af forulykket skib	Sag S-0001-00

SKATTERÅDET · ADMINISTRATIV MYNDIGHED

1

29.04.2013	Fragnetføreransvar og speditøransvar er transportforsikring	13-0059075
------------	---	------------

ANKENÆVNET FOR FORSIKRING · NÆVN / KLAGEINSTANS

9

05.11.2025	Afslag på dækning af kaskoskade på husbåd grundet manglende sødygtighed og utætheder som objektiv dækningsbetingelse	103357
11.06.2025	Afvisning af dækning for vandskadet bådmotor på grund af undtagelse for nedbør og efterfølgende opsigelse af forsikring	102262
11.12.2024	Anerkendelse af kaskodækning for skrogskade på sejlbåd efter svigt i røstjernsknæ under sejllads	102200
29.05.2024	Defekt remhjul førte til motorbrand: Ingen dækning grundet undtagelse for mekaniske og elektroniske dele	100632
27.04.2022	Forsikringsdækning ved synkning af lystfartøj og bevisbyrde for langsomt indtrængende vand	97069
27.04.2022	Afvisning af dækning for totalskadet bådmotor efter fejlpåfyldning af olie	97667
11.08.2021	Tyveri og afbrænding af båd opbevaret i strid med sikkerhedsforskrifter	95205
26.06.2019	Sag om transportforsikring: Dækning af skader på flyttegods	92648
21.01.2013	Sag om afvist dækning for sunket motorbåd: Grov uagtsomhed og manglende vedligeholdelse	82685

10

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

Praksisoversigt over taxikørsel: tilladelse, chaufførkort og tilbagekaldelse

Adgangsbetingelser, kørselskontorpligt, bødeniveauer og tilbagekaldelse efter taxiloven

Version 2 · Opdateret 6. sep. 2026 · 28 afgørelser · 2006-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Erhvervsmæssig persontransport i biler til højst ni personer er siden 1. januar 2018 reguleret af taxiloven, der bygger på ét samlet tilladelsesregime: vognmandstilladelse, kørselskontortilladelse og chaufførkort, kombineret med krav om kørselskontorsalg, dataindsamling, taxameter og et landsdækkende prisloft. Retspraksis er koncentreret om to spor: strafudmålingen for kørsel uden tilladelse, chaufførkort og godkendt bil – hvor Højesteret har fastholdt forarbejdernes bødeniveauer, men indført modereret kumulation ved flere overtrædelser under én kørsel – og den administrative tilbagekaldelse af tilladelser og chaufførkort ved grove eller gentagne overtrædelser, henholdsvis ved dom for forhold med "nærliggende fare for misbrug", jf. straffelovens § 78, stk. 2. Hertil kommer konfiskation af udbytte og af køretøjer samt en EU-retlig ramme, hvor app-formidlet persontransport efter EU-Domstolens praksis kan være en tjenesteydelse på transportområdet uden for servicedirektivet.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01 Erhvervsmæssig persontransport i biler til højst ni personer kræver tilladelse; samkørsel falder uden for loven, når der alene ydes godtgørelse for omkostninger direkte forbundet med kørslen.
- 02 En chauffør, der selvstændigt overtræder taxilovens tilladelses- og godkendelseskrav, ifalder fuldt ansvar, selv om kørslen formelt sker som led i et ansættelsesforhold hos en app-virksomhed, og selv om betalingen tilfalder virksomheden.
- 03 Forarbejdernes vejledende bødeniveauer – 5.000 kr., 15.000 kr. og 35.000 kr. for henholdsvis mindre alvorlige, alvorlige og meget alvorlige overtrædelser – fraviges ikke, blot fordi den økonomiske gevinst i det væsentlige tilfalder en formidlingsvirksomhed.
- 04 Ved flere taxilovsovertrædelser begået under én og samme kørsel med nær indbyrdes sammenhæng fastsættes den samlede bøde efter princippet om modereret kumulation, ikke ved absolut sammenlægning.
- 05 Taxilovens § 35, stk. 5, indebærer, at bøden ved skærpende omstændigheder – navnlig gentagne kørsler – kan fordobles eller tredobles og skal afspejle den uberettigede vinding; der gælder intet absolut bødeloft.

- 06** Ved systematisk ulovlig kørsel over længere tid udgør de enkelte ture én fortsat forbrydelse, så forældelsesfristen først løber fra den sidste kørsel.
- 07** Vognmanden kan straffes selvstændigt efter taxilovens § 35, stk. 2, for ikke at have sikret sig, at chaufføren har gyldigt chaufførkort – med et bødeniveau, der er dobbelt så højt som chaufførens.
- 08** Tilbagekaldelse af tilladelse eller chaufførkort forudsætter grove eller gentagne overtrædelser inden for nærmere opregnede lovområder, og der gives ifølge forarbejderne som udgangspunkt en forudgående advarsel, medmindre forholdet er så graverende, at en advarsel ikke er proportional.
- 09** Tilbagekaldelse begrundet i dom for strafbart forhold med nærliggende fare for misbrug prøves i strafferetsplejens former efter straffelovens § 78, stk. 3, mens øvrige tilbagekaldelser prøves civilt efter taxilovens § 16 – og anmodning om sagsanlæg har som hovedregel opsættende virkning.
- 10** Ved seksualforbrydelser begået under en taxitur frakendes retten til erhvervmæssig personbefordring typisk i 3 år efter straffelovens § 79, jf. hensynet til passagerernes trykke transport.
- 11** Lønindtægt optjent ved erhvervmæssig personbefordring i frakendelsestiden konfiskeres som udbytte efter straffelovens § 75, stk. 1, uanset om beløbet fortsat er i behold, mens løn ved kørsel uden generhvervet kørekort som udgangspunkt ikke konfiskeres.
- 12** Konfiskation af taxivirksomhedens bil efter en ansat chaufførs vanvidskørsel kan være uforholdsmæssigt indgribende, når virksomheden har udvist agtpågivenhed, regreskravet er illusorisk, og indgrebet medvirker til konkurs.
- 13** Kravet om 'god skik inden for branchen' er et bredt vandelskrav, der også rummer forhold uden strafferetlig tiltale – men skønnet er undergivet det forvaltningsretlige proportionalitetsprincip.
- 14** App-formidling af persontransport, hvor formidleren fastsætter prisen og udøver afgørende kontrol med chaufførerne, er en tjenesteydelse på transportområdet uden for servicedirektivet, mens en ren formidlingsapp til allerede godkendte taxier er en informationssamfundstjeneste, hvis tilladelseskra skal være objektive og proportionale.

Lovens anvendelsesområde og grænsen til omkostningsdækket

§ 1 samkørsel

Taxiloven gælder for **erhvervmæssig persontransport i dansk indregistrerede biler, der er indrettet til transport af højst ni personer inklusive chaufføren, hvor kørslen udføres for at opnå en fortjeneste**, jf. [taxiloven § 1, stk. 1](#). Afgrænsningen nedadtil ligger i [§ 1, stk. 2](#):

"Samkørsel anses ikke som erhvervmæssig persontransport efter stk. 1, hvis der alene ydes godtgørelse for omkostninger, der er direkte forbundne med kørslen."

Det afgørende er altså ikke, om kørslen formidles digitalt, men om der oppebæres en fortjeneste ud over de direkte omkostninger. Netop dette har været det centrale bevistema i sagerne om app-formidlet kørsel: i

[SS-10956/2020-KBH](#) var chaufføren formelt ansat til fragtkørsel hos en app-virksomhed, men blev standset med to passagerer mod betaling, og retten fandt, at der forelå erhvervsmæssig persontransport. Landsretten stadfæstede i [SS-1089/2021-OLR](#), hvor det blev lagt til grund, at virksomhedens introduktionsforløb udtrykkeligt havde forbudt chaufførerne at tage passagerer.

Tilladelsen efter [§ 3](#) dækker efter [§ 4, stk. 1](#) tre kørselstyper – kørsel for en offentlig myndighed, limousinekørsel og taxikørsel – og [§ 4, stk. 2](#) fastslår, at **taxikørsel kun må sælges af et kørselskontor**. Grænseoverskridende kørsel med udenlandsk indregistrerede biler kan efter [§ 2, stk. 1](#) alene ske i henhold til international aftale.

Den struktur, der ligger bag loven – ét tilladelsesbegreb, kørselskontorer i stedet for bestillingskontorer og bortfald af antals- og geografibegrænsning – blev forberedt i **Betænkning nr. 1542/2013 fra Udvalg om erhvervsmæssig befordring i personbiler**, der bl.a. behandlede kørselskontormodellen og tilslutningspligten.

Efter [§ 1, stk. 3](#) kan transportministeren undtage ikke bro- eller landfaste øer fra loven; ordningen er senest anvendt for Agersø, Avernakø og Lyø med virkning fra 1. januar 2025.

LOV

[Taxiloven § 1, stk. 1-3](#)[Taxiloven § 2, stk. 1](#)[Taxiloven § 4, stk. 1, 2](#)

PRAKSIS

Landsretten · Landsrettens dom i sag om ulovlig taxikørsel

03.12.2021

Byretten · Dom for ulovlig taxikørsel uden tilladelse og godkendelse

31.03.2021

§ 2 Vognmandstilladelsen, den ansvarlige leder og kravet om "god skik inden for branchen"

[Taxiloven § 3, stk. 2](#) opstiller seks kumulative betingelser for tilladelse til erhvervsmæssig persontransport: godkendt ansvarlig leder, der **faktisk og vedvarende** forestår driften, fast forretningssted på dansk område, ingen rekonstruktionsbehandling eller konkurs, ingen forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, egenkapital på mindst 40.000 kr. for den første tilladelse og 20.000 kr. for hver yderligere, samt sandsynliggørelse af, at virksomheden kan udøves forsvarligt og i overensstemmelse med **god skik inden for branchen**.

Godkendelsen som ansvarlig leder er efter [§ 3, stk. 3](#) betinget af myndighed, fravær af værgemål, konkurs og offentlig gæld over 50.000 kr., at vedkommende ikke er dømt for strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug, jf. [straffeloven § 78, stk. 2](#), og af det samme god skik-krav.

Forarbejderne til den oprindelige taxilov (lovforslag L 24 af 4. oktober 2017, senere **lov nr. 1538 af 19. december 2017**) definerer god skik-kravet bredt:

"Kravet om "god skik inden for branchen" indebærer, at personkredsen bag virksomheden skal kunne leve op til branchens gældende regler og kutymmer for god, sædvanlig og faglig kompetent drift af virksomhed."

Vurderingen kan efter forarbejderne omfatte "forhold, der ikke har medført strafferetlig tiltale", tilsidesættelse af hensynet til kunder i tidligere virksomhed, omstændighederne ved tidligere konkurser – og udtrykkeligt også oplysninger om, at ansøgeren tidligere har udført tilladelsespligtig kørsel **uden** tilladelse. Ved vandelsvurderingen efter [§ 3, stk. 3](#), skal det ifølge forarbejderne navnlig indgå, om det strafbare forhold er omfattet af straffelovens kapitel 24 (seksualforbrydelser), kapitel 25 (forbrydelser mod liv og legeme) og kapitel 28 (formueforbrydelser), fordi passagerer skal kunne lade sig transportere trygt.

§ 3, stk. 6 tillader, at der ved selskabsformer inddrages oplysninger om, at ledelsesmedlemmer eller personer med væsentlige interesser inden for de seneste 5 år er nægtet eller fratrædet godkendelse efter taxi-, bus- eller godskørselslovgivningen. Tilladelser udstedes for op til 10 år og kan hverken helt eller delvis overdrages, jf. § 8, og hver tilladelse kan kun være knyttet til én bil ad gangen, jf. § 3, stk. 8.

Bopælskravet om, at ejerkreds og ansvarlig leder skulle have bopæl i EU eller EØS, blev ophævet i 2021, fordi det efter ministeriets vurdering var i strid med EU-rettens regler om etableringsfrihed og kapitalens frie bevægelighed; kravet om fast forretningssted på dansk område og om god skik blev fastholdt uændret (ændringslov af 17. marts 2021, **lov nr. 433 af 16. marts 2021**).

Tilsynet med, at betingelserne fortsat er opfyldt, føres efter § 11, og tilladelsen bortfalder bl.a., hvis den godkendte ansvarlige leder fratræder, jf. § 18, stk. 2, med mulighed for midlertidig tilladelse i op til 6 måneder.

LOV

Straffeloven § 78, stk. 2

Taxiloven § 3, stk. 2, 3

Taxiloven § 8

Taxiloven § 11

Taxiloven § 18, stk. 2

Kørselskontortilladelsen og pligten til at sælge al taxikørsel gennem et kørselskontor

§ 3

Drift af kørselskontor kræver selvstændig tilladelse, jf. [taxiloven § 5, stk. 1](#). Betingelserne i [§ 5, stk. 2](#) svarer til vognmandstilladelsens, men med et skærpet kapitalkrav på **mindst 500.000 kr. i egenkapital**, og den ansvarlige leder skal opfylde de samme vandels- og god skik-krav som efter § 3, stk. 3, herunder betingelsen om, at vedkommende ikke er dømt for forhold med nærliggende fare for misbrug, jf. [straffeloven § 78, stk. 2](#).

Kørselskontoret er reguleringens omdrejningspunkt. Forarbejderne til [§ 35](#) betegner kravet i § 4, stk. 2, om, at taxikørsel kun må sælges af et kørselskontor, som "en af grundstenene i den nye regulering", og begrundet det høje bødeniveau med, at

"Overtrædelse vil medføre, at kunder, der kører med en bil, som ikke er tilsluttet et kørselskontor, ikke er sikret mod snyd i forhold til prisloftet og ej heller har mulighed for at klage. Endvidere vil en overtrædelse medføre, at der ikke bliver sikret data til brug for myndighedernes kontrol af korrekt skattebetaling m.v."

Kørselskontorets pligter fremgår af [§ 20](#): løbende digital indsamling af turdata (registreringsnummer, chaufførkortnummer, dato, start- og sluttidspunkt, kilometer, betaling og gps-koordinater), vagtdata pr. chauffør, data til samordnede digitale trafikløsninger og statistik, årlig systemrevision med revisorerklæring, kvittering med klagevejledning til kunden, indsendelse af data til myndighederne efter anmodning, tilslutning til et uafhængigt landsdækkende klagenævn, ansvar for at prisloftet ikke overskrides, og ansvar for erhvervsansvarsforsikring på tilknyttede biler.

Datakravene har også afledt kontrolværdi uden for taxiretten: i [16-0747786](#) tilsidesatte skattemyndighederne en taxivognmands regnskab og fastsatte omsætningen skønsmæssigt netop ud fra taxameterets registreringer, der viste 1.784.887 kr. indkørt mod en selvangivet omsætning på 859.756 kr.

Det i [§ 20, stk. 7](#) forudsatte landsdækkende klagenævn er efterfølgende blevet udmøntet administrativt; By-, Land- og Transportministeriet sendte den 7. juli 2026 [udkast til bekendtgørelse om landsdækkende taxiklagenævn](#) i høring.

Selve forholdet mellem vognmand og kørselskontor er derimod civilretligt. I [BS-26394/2022-LYN](#) fik en vognmand delvist medhold i krav om tilbagebetaling af pladsleje og arbejdsskadeforsikring på i alt 168.621 kr. efter samarbejdsaftalen med kørselskontoret, mens krav om yderligere pladsleje og bonus blev afvist ud fra aftalens opsigelses- og bonusvilkår.

LOV	Taxiloven § 4, stk. 2	Taxiloven § 5, stk. 1, 2	Taxiloven § 20
PRAKSIS	Byretten · Vognmand fik delvist medhold i sag mod Dantaxi om uberettiget opkrævning af pladsleje og arbejdsskadeforsikring 14.06.2023 Landsskatteretten · Skønsmæssig forhøjelse af overskud af taxivirksomhed 24.04.2023		

§ 4 Prisloft, taxameter, kontroludstyr og bilens godkendelse

Taxikørsel er efter [taxiloven § 21, stk. 1](#) underlagt et **landsdækkende prisloft**, der beregnes ud fra en starttakst og samtidig anvendelse af tids- og afstandstakst, og som fastsættes i tre takstgrupper for henholdsvis hverdagskørsel kl. 6-18, aften/nat og weekend samt særlige dage, jf. [§ 21, stk. 2](#). Kørselskontoret skal beregne sine priser efter samme struktur og må kun ændre dem kvartalsvis eller sjældnere, jf. [§ 21, stk. 3](#), og der må ikke opkræves betaling for medbragte kørestole, førerhunde og lignende, jf. [§ 21, stk. 4](#).

Selve loftet udmøntes i [taxibekendtgørelsen § 12](#), hvorefter prisloftet fremgår af bekendtgørelsens bilag 2, indeholder tre takster samt et storvognstillæg ved mere end fire passagerer, og reguleres én gang årligt pr. 1. januar med Finansministeriets generelle pris- og lønindeks; det til enhver tid gældende loft offentliggøres på Færdselsstyrelsens hjemmeside. Fastprisaftaler er tilladt efter [§ 22](#), men skal kunne dokumenteres og samlet ligge under kontorets annoncerede priser, og priserne skal fremgå af kørselskontorets hjemmeside, jf. [§ 23](#).

På køretøjssiden fastslår [§ 24](#), at erhvervsmæssig persontransport kun må udføres med biler, der er **godkendt og registreret** hertil, og [§ 25](#) kræver, at taxameter og andet kontroludstyr altid er i funktion under kørslen, at prisen vises løbende (henholdsvis at fastprisen vises under hele turen), og at bilen er forsynet med indvendig kameraovervågning.

De tekniske krav er udmøntet i [bekendtgørelse om særlige krav til biler til erhvervsmæssig persontransport](#), hvis [§ 2](#) gentager godkendelses- og registreringskravet, mens [§ 4](#) kræver taxameter, kontroludstyr og hændelseslog. Installation, justering og reparation må efter [§ 15](#) kun foretages af en taxameterinstallatør og i overensstemmelse med bekendtgørelsens bilag 3, og installatøren må efter [§ 19](#) hverken være taxichauffør eller have interesser i vognmandsvirksomhed eller kørselskontorer. Bekendtgørelsens bilag 2 gengiver måleinstrumentdirektivets bilag IX om taxametre, herunder kravet om sikrede indstillinger og ikke-justerbare sumværk.

Forarbejderne begrunder det høje bødeniveau for slukket kontroludstyr med, at det er "umuligt for myndighederne at føre kontrol", og at en chauffør, der slukker udstyret, "både kan snyde sin arbejdsgiver og samtidig have mulighed for en indtjening uden om myndighedernes kontrol" – derfor 8.000 kr. til chaufføren mod 15.000 kr. til tilladelsesindehaveren.

Endelig indeholder [§ 10](#) en pligt for tilladelsesindehaveren til at følge de kollektive overenskomsters løn- og arbejdsvilkår. Om den tilsvarende bestemmelse i den tidligere taxilov fastslog Højesteret i [Sag 146/2013](#) rækkevidden af kravet om at følge "de pågældende kollektive overenskomster" og gav vognmanden medhold i hovedspørgsmålet over for tilsynsmyndigheden.

LOV	Taxiloven § 10	Taxiloven § 21, stk. 1-4	Taxiloven § 22	Taxiloven § 24
-----	--------------------------------	--	--------------------------------	--------------------------------

Taxiloven § 25

PRAKSIS

Højesteret · Fortolkning af kravet om løn- og arbejdsvilkår i bus- og taxilovgivningens vedrørende kollektive overenskomster

04.02.2015

§ 5 Chaufførkortet: udstedelsesbetingelser og selvstændigt strafansvar

Efter [taxiloven § 7, stk. 1](#) kræves **chaufførkort for at føre en bil, der benyttes til erhvervmæssig persontransport**. Udstedelsesbetingelserne i [§ 7, stk. 2](#) er kumulative: mindst 21 år, myndighed, kørekort til kategori B i mindst 3 år, at ansøgeren ikke er dømt for strafbart forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af chaufførkortet, jf. [straffeloven § 78, stk. 2](#), sandsynliggørelse af, at erhvervet kan udøves forsvarligt og i overensstemmelse med god skik, gennemført og bestået kursus samt opfyldelse af helbreds krav. Afslag begrundet i vandelskravet skal på ansøgerens begæring indbringes for domstolene af anklagemyndigheden i strafferetsplejens former, jf. [§ 7, stk. 3](#).

Kortet udstedes med gyldighed i op til 5 år og skal medbringes i bilen og anbringes synligt for passagererne, jf. [§ 9](#). Formålet er ifølge forarbejderne dobbelt: passagererne skal kunne konstatere, at chaufføren er godkendt, og kunne identificere chaufføren i forbindelse med en klage.

Praksis viser, at kortets **gyldighed** er chaufførens eget ansvar. I [V.L. S-1066-19](#) havde en chauffør i 116 tilfælde ført taxi, efter at førerkortet var udløbet. Chaufføren forklarede, at han troede, kortet først udløb et år senere, og at den digitale fornyelsesproces virkede uoverskuelig. Landsretten stadfæstede byrettens bødefastsættelse, hvor de vejledende takster blev fordoblet – 8.000 kr. til chaufføren og 16.000 kr. til vognmanden – under henvisning til, at

"Under hensyn til, at T1 har haft kørekort og førerkort til taxikørsel og således lovligt har kunnet føre taxa tidligere, finder retten, at bøderne for de tiltalte alene skal forhøjes til det dobbelte."

Anklagemyndighedens påstand om 50.000 kr. henholdsvis 100.000 kr. blev dermed ikke fulgt. Afgørelsen illustrerer både, at det store antal gentagelser er en skærpende omstændighed efter [§ 35, stk. 5](#), og at en undskyldelig misforståelse om udløbsdatoen trækker i formildende retning.

Under den tidligere taxilov blev bøden for kørsel uden gyldigt førerkort nedsat i både [SS-2169/2010-VLR](#), hvor Vestre Landsret fastsatte bøden til 5.000 kr., og i [SS-1608/2009-VLR](#). Omvendt blev bøden skærpet i [SS-2680/2006-VLR](#), hvor det centrale stridspunkt var, om kørslen kunne betragtes som privat.

LOV

[Straffeloven § 78, stk. 2](#)[Taxiloven § 7, stk. 1-3](#)[Taxiloven § 9](#)[Taxiloven § 35, stk. 5](#)

PRAKSIS

Landsretten · Stadfæstelse af bøder for gentagen taxikørsel uden gyldigt chaufførkort (Taxiloven) 12.03.2020

Landsretten · Domændring vedrørende taxichauffør uden gyldigt førerkort 26.01.2011

Landsretten · Ankesag om bøde for kørsel uden gyldigt førerkort til taxikørsel 23.10.2009

Landsretten · Bødeforhøjelse i sag om erhvervmæssig personbefordring 11.12.2006

§ 6 Bødesystemet i taxilovens § 35 og Rigsadvokatmeddelelsens takster

[Taxiloven § 35, stk. 1](#) straffer med bøde den, der overtræder de opregnede bestemmelser eller vilkår i tilladelser og godkendelser. [§ 35, stk. 2](#) rammer tilladelsesindehaveren, der ikke har sikret sig, at chaufførerne har chaufførkort, [stk. 4](#) hjemler selskabsansvar efter straffelovens 5. kapitel, og [stk. 5](#) bestemmer, at der ved

strafudmålingen kan lægges vægt på **de opnåede eller tilsigtede økonomiske gevinster og overtrædelsens karakter**.

Forarbejderne til § 35 fastlægger et tredelt niveau, der bevidst blev bragt op på niveau med bus- og godskørselsområdet:

"Det foreslås således at indføre bøder på 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser, på 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser og på 35.000 kr. for meget alvorlige overtrædelser."

Hertil kommer særskilte chaufførsatser på 2.000, 4.000 og 8.000 kr. Om skærpende omstændigheder hedder det:

"Som udgangspunkt skal bøden ved skærpende omstændigheder afspejle det unddragne beløb eller den uberettigede vinding, som er opnået ved overtrædelsen. Dette vil kunne medføre, at bøden for en overtrædelse, hvor der foreligger skærpende omstændigheder, fx gentagne kørsler uden tilladelse, vil kunne fordobles eller tredobles."

Rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om taxikørsel, pkt. 5 omsætter dette til bødepåstande. Udvalgte takster:

Bestemmelse	Overtrædelse	Bøde
§ 2, stk. 1	Kørsel med udenlandsk indregistreret bil	35.000 kr.
§ 3, stk. 1	Kørsel uden tilladelse	35.000 kr.
§ 4, stk. 2	Taxikørsel uden om et kørselskontor	35.000 kr.
§ 5, stk. 1	Kørselskontor uden tilladelse	35.000 kr.
§ 10	Manglende overholdelse af overenskomstvilkår	35.000 kr.
§ 20, stk. 1	Kørselskontor indhenter ikke data	35.000 kr.
§ 20, stk. 8	Højere priser end prisloftet	15.000 kr.
§ 24	Bil ikke godkendt til erhvervsmæssig persontransport	15.000 kr.
§ 25, stk. 1	Kontroludstyr ikke aktiveret (vognmand)	15.000 kr.
§ 3, stk. 8	Ikke registreret som bruger af bilen	5.000 kr.
§ 23	Ingen priser på hjemmesiden	5.000 kr.

For chauffører gælder særskilte satser: kørsel uden erhvervet chaufførkort 4.000 kr. (vognmanden 8.000 kr.), chaufførkort ikke medbragt 2.000 kr., og kontroludstyr ikke aktiveret 8.000 kr.

Rigsadvokatmeddelelsen understreger samtidig, at niveauet ikke er bindende for domstolene:

"Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne straffniveau vil kunne fraviges i op- og nedgående retning..."

Efter pkt. 2.1 og pkt. 3.1 skal politi og anklagemyndighed som udgangspunkt rette sigtelse og tiltale mod den juridiske person, men samtidig vurdere, om vognmanden er medansvarlig, og om der er grundlag for tiltale mod fysiske personer, der har handlet forsætligt eller groft uagtsomt.

§ 7 Højesterets praksis om app-formidlet pirattaxi – Uber-dommen og bødeloftet

Den principielle afgørelse om omfanget af bødeansvaret ved systematisk ulovlig kørsel er Højesterets dom i [Sag 64/2018](#). En chauffør havde i 2015 udført 5.427 ture via Uber-plattformen i Storkøbenhavn og modtaget 497.735 kr. uden tilladelse, godkendt køretøj eller erhvervskørekort. Sagen rejste fire spørgsmål, som alle blev afgjort til ugunst for chaufføren:

- **Anklageskriftets præcision:** Beskrivelsen "løbende i 2015 fortrinsvis i Storkøbenhavn" med angivelse af antal ture, registreringsnummer og indtjening var tilstrækkelig, og tiltalte "har haft reel mulighed for at vide, hvad tiltalen går ud på, og således har kunnet tilrettelægge sit forsvar forsvarligt".
- **Forældelse:** De mange ensartede og kontinuerlige kørsler udgjorde **én fortsat forbrydelse**, så fristen efter [straffeloven § 93, stk. 1, nr. 1](#) først løb fra den sidste kørsel. Byrettens bevisvurdering af, at mindst én kørsel lå efter skæringsdatoen, var ikke en formodningsregel, men "en konkret bevisbedømmelse baseret på objektive funderede forhold".
- **Bevisernes lovlighed:** Oplysningerne fra de hollandske skattemyndigheder om Ubers udbetalinger kunne videregives til politiet og anvendes som bevis.
- **Strafudmålingen:** Bøden på 486.500 kr. med forvandlingsstraf af fængsel i 60 dage blev fastsat med udgangspunkt i det udbetalte beløb, da der ikke var nedlagt påstand om konfiskation.

Særligt centralt er, at Højesteret afviste synspunktet om, at taxilovens § 35 med forarbejdernes tale om fordobling eller tredobling skulle indebære et **absolut bødeloft** på ca. 105.000 kr. Fordoblings-/tredoblingsangivelsen er et udgangspunkt, ikke et maksimum, og der var derfor ikke grundlag for at nedsætte bøden efter [straffeloven § 3, stk. 1](#). Påstanden om strafbortfald for undskyldelig uvidenhed efter [straffeloven § 83](#) blev ligeledes afvist.

Dommen er den bærende præcedens for, at bøden ved længerevarende, systematisk ulovlig persontransport fastsættes ud fra den faktiske indtjening – så overtrædelsen ikke kan betale sig. Samme logik ses uden for taxiområdet, fx i [SS-2690/2007-VIB](#), hvor ulovlig godskørsel gennem syv år udløste bøde kombineret med skønsmæssig konfiskation af udbyttet efter [straffeloven § 75, stk. 1](#).

LOV	Straffeloven § 3, stk. 1	Straffeloven § 83	Straffeloven § 93, stk. 1
	Taxiloven § 35, stk. 1, 5		
PRAKSIS	Højesteret · Uber-chauffør dømt for 5.427 ulovlige taxikørsler – Højesteret stadfæster bøde på 486.500 kr.		13.09.2018
	Byretten · Dom for ulovlig godskørsel uden tilladelse og konfiskation af udbytte		04.12.2007

§ 8 Modereret kumulation ved flere overtrædelser under én kørsel – U.2023.1081

Den anden principielle højesteretsdom er dommen af 15. december 2022 (U.2023.1081), refereret som [51/2022](#) og [SS-51/2022-HJR](#). En chauffør blev standset kl. 01.42 med en passager i sin private bil, bestilt gennem en app-virksomheds platform. Han manglede både tilladelse efter [§ 3, stk. 1](#), chaufførkort efter [§ 7, stk.](#)

1 og bilgodkendelse efter § 24. Byret og landsret lagde takstniveauerne 35.000 + 15.000 + 4.000 kr. sammen absolut og nåede til 54.000 kr.

Procesbevillingsnævnet meddelte i 21/27952 begrænset 3.-instansbevilling, alene om spørgsmålet om kumulation.

Højesteret afviste først, at ansættelsesforholdet og app-formidlingen kunne begrunde en lempeligere bedømmelse:

"Landsrettens bevisresultat, hvorefter Tiltalte selvstændigt har overtrådt taxilovens § 3, stk. 1, og § 24, indebærer, at han er anset for at have drevet vognmandsvirksomhed i personligt regi i relation til den persontransport, som sagen angår, og at persontransporten således ikke er udført som led i hans ansættelse hos Virksomhed."

"På den baggrund finder Højesteret, at det forhold, at persontransporten blev bestilt via Virksomheds app, og at betaling for turen skete til Virksomhed, ikke kan begrunde en fravigelse af de bødeniveauer ved overtrædelse af taxilovens § 3, stk. 1, og § 24, der er angivet i forarbejderne."

Derefter fastslog Højesteret kumulationsprincippet:

"Efter karakteren af overtrædelserne i den foreliggende sag, herunder at overtrædelserne er begået under én kørsel og har en nær sammenhæng, finder Højesteret, at den samlede bødestraf må fastsættes ud fra princippet om modereret kumulation."

Bøden blev nedsat fra 54.000 kr. til **40.000 kr.** med forvandlingsstraf af fængsel i 20 dage. Afgørelsen er nu indarbejdet i [Rigsadvokatmeddelelsens pkt. 5](#), hvor det fremhæves, at det "må bero på en konkret vurdering, om den samlede bøde bør fastsættes ved sammenlægning af bødetaksten for hver enkelt overtrædelse eller under anvendelse af princippet om modereret kumulation", jf. [straffeloven § 88](#).

De underliggende instanser illustrerer forløbet: byretten fandt i [SS-10956/2020-KBH](#) chaufføren skyldig i tre forhold og fastsatte bøden til 54.000 kr., selv om ansættelseskontrakten formelt kun omhandlede fragt, fordi han havde udvist den fornødne uagtksomhed ved at transportere passagerer mod betaling uden at undersøge reglerne. I den parallelle sag [SS-1089/2021-OLR](#) stadfæstede Østre Landsret bødestraffen med den begrundelse:

"Navnlig henset til de bødetakster, der er forudsat i de specielle bemærkninger til taxilovens § 35, jf. lovforslag nr. L 24 af 4. oktober 2017, til karakteren af de konstaterede lovovertrædelser, og da der ikke foreligger formildende omstændigheder, findes bødestraffen passende udmålt."

LOV	Straffeloven § 88	Taxiloven § 3, stk. 1	Taxiloven § 7, stk. 1	Taxiloven § 24
	Taxiloven § 35, stk. 1, 5			
PRAKSIS	Højesteret · Højesterets nedsættelse af bøde for ulovlig taxikørsel gennem anvendelse af modereret kumulation			15.12.2022
	Landsretten · Landsrettens dom i sag om ulovlig taxikørsel			03.12.2021
	Byretten · Dom for ulovlig taxikørsel uden tilladelse og godkendelse			31.03.2021
	Procesbevillingsnævnet · 3.-instansbevilling til prøvelse af bødeakumulering for simultane taxilovsovertrædelser begået under én kørsel			28.06.2022

Tilbagekaldelse af tilladelse, lederkendelse og chaufførkort efter §§ 12-14

Taxilovens sanktionssystem har en administrativ side ved siden af strafansvaret. Efter § 12, stk. 1, nr. 1 kan en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde god skik-kravet i § 3, stk. 2, nr. 6, fordi vedkommende **groft eller gentagne gange** i forbindelse med erhvervsudøvelsen har overtrådt bestemmelser inden for nærmere afgrænsede lovområder. Rigsadvokatmeddelelsens pkt. 4.1.2 opregner dem:

- taxiloven eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
- færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort og bilens indretning, udstyr og tilbehør,
- arbejdsmiljølovens kapitel 9 om hvileperiode og fridøgn,
- lovgivningen om euforiserende stoffer,
- skatte- og afgiftslovgivningen,
- udlændingeloven om menneskesmugling.

Hertil kommer tilbagekaldelse ved forfalden offentlig gæld på 100.000 kr. eller derover, manglende egenkapital og – for tilladelser bundet til nulemissionsbiler – manglende nulemissionsbil, jf. § 12, stk. 1, nr. 2-4.

Tærsklen er ikke ens: efter § 12, stk. 2 kræves for forhold begået af en chauffør eller anden, der optræder i indehaverens interesse, at der er tale om overtrædelser, der er både **grove og gentagne**, og ifølge forarbejderne i almindelighed begået af samme person. Ved chaufførkortet er kravet efter § 14, stk. 1 derimod **grove eller** gentagne overtrædelser inden for fem kategorier (taxiloven, de nævnte færdselsregler, euforiserende stoffer, skatte- og afgiftslovgivningen samt menneskesmugling). Rigsadvokatmeddelelsen præciserer, at der ved grovhedsvurderingen særlig skal lægges vægt på, om overtrædelserne udgør en fare for færdselssikkerheden, at salg eller distribution af euforiserende stoffer i erhvervet som udgangspunkt er grovt, og at menneskesmugling som udgangspunkt må anses for en grov overtrædelse – mens straffelovens § 262 a om menneskehandel ikke er nævnt i § 12, stk. 1, nr. 1, og derfor falder uden for bestemmelsen.

Parallele regler gælder for kørselskontortilladelsen i § 13. Godkendelse som ansvarlig leder kan tilbagekaldes både på god skik-grundlaget og – efter § 12, stk. 3, 2. pkt. og § 13, stk. 3, 2. pkt. – hvis vedkommende er dømt for strafbart forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug, jf. straffeloven § 78, stk. 2. Det samme gælder chaufførkortet, jf. § 14, stk. 2. Tilbagekaldelse sker i alle tilfælde for **1 til 5 år eller indtil videre**.

To forhold er praktisk afgørende. For det første bevisbyrden og advarselskravet:

"Det er Færdselsstyrelsen, som skal godtgøre, at en tilladelse kan tilbagekaldes som følge af omstændighederne i en konkret sag. Det er forudsat i bemærkningerne til lovforslaget, at der i praksis som udgangspunkt vil blive tildelt en forudgående advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse. Dette er dog ikke tilfældet, hvis der foreligger en overtrædelse, som skønnes at være af en sådan graverende karakter, at den forudsætter en umiddelbar sanktion..."

For det andet informationsstrømmen: efter Rigsadvokatmeddelelsens pkt. 6.3 skal anklagemyndigheden altid underrette Færdselsstyrelsen om tiltalefrafald, bødeforelæg og domme, der kan have betydning for tilbagekaldelsesspørgsmålet – også domme, hvor en påstand om rettighedsfrakendelse ikke er taget til følge – da styrelsen ellers ikke ville få kendskab til grundlaget. Videregivelsen skal ske efter retshåndhævelseslovens regler og begrænses til relevante og nødvendige personoplysninger.

Færdselsstyrelsen har som tilladelses- og tilsynsmyndighed i august 2026 offentliggjort en **skærpet håndhævelsespraksis over for vognmænd og chauffører i den erhvervsmæssige persontransport**.

[Taxiloven § 14, stk. 1-3](#)

Domstolsprøvelse af tilbagekaldelse – § 16, opsættende virkning og prøvelsens intensitet

[Taxiloven § 16, stk. 1](#) giver adressaten ret til inden **4 uger** at forlange en tilbagekaldelse indbragt for domstolene; transportministeren anlægger da sag i den borgerlige retsplejes former. Er tilbagekaldelsen derimod begrundet i en dom for forhold med nærliggende fare for misbrug – [§ 12, stk. 3, 2. pkt.](#), [§ 13, stk. 3, 2. pkt.](#) eller [§ 14, stk. 2](#) – indbringes sagen af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i [straffeloven § 78, stk. 3](#) og behandles i strafferetsplejens former, jf. [§ 16, stk. 2](#).

Retsvirkningen af anmodningen er differentieret. Efter [§ 16, stk. 3](#) har anmodning om sagsanlæg **opsættende virkning** ved de vandels- og adfærdsbaserede tilbagekaldelser, medmindre retten bestemmer andet, og retten kan i dommen bestemme, at anke ikke har opsættende virkning. Ved de økonomisk begrundede tilbagekaldelser (gæld og egenkapital) er udgangspunktet det modsatte efter [§ 16, stk. 4](#): ingen opsættende virkning, men retten kan ved kendelse tillade fortsat virksomhedsudøvelse under sagen.

Domstolsprøvelsen af de adfærdsbaserede tilbagekaldelser illustreres bedst af sagskomplekset om et tilbagekaldt førerkort under den tidligere taxilov. I [BS-1198/2013-KBH](#) var grundlaget seksuelt krænkende bemærkninger til to kvindelige passagerer, gentagen ulovlig hyresøgning i Københavns Lufthavn, forsøg på kørselsvægring samt en tur med forudbetaling over taxametervisningen, høj musik og hastigheder på 150-160 km/t. Byretten fandt det bevist, at chaufføren

"groft har tilsidesat hensynet til kunderne og derved groft har overtrådt reglerne i taxilovgivningen og reglerne i øvrigt for god skik indenfor taxikørsel"

og at han ikke længere var kvalificeret til at have førerkort. To tidligere tilbagekaldelser talte imod at forkorte perioden.

Østre Landsret stadfæstede i [BS-3024/2014-OLR](#). Dommen er navnlig instruktiv om tre forvaltningsretlige indsigelser:

- **Forældelse og passivitet:** Nævnet var ikke afskåret fra at inddrage en klage fra 2009, fordi det allerede samme år udtrykkeligt havde oplyst, at klagen blev lagt i chaufførens sag til fremtidig brug – og klagens karakter og alvor begrundede fremgangsmåden.
- **Partshøring:** Manglende partshøring forud for tre påtaler blev anerkendt som udgangspunkt at være en væsentlig sagsbehandlingsfejl, men da der blev foretaget en **samlet partshøring** over rapporterne, inden afgørelsen blev truffet, var manglen ikke konkret væsentlig og medførte ikke ugyldighed.
- **Efterfølgende advarsel:** En advarsel givet efter tilbagekaldelsen ændrede ikke den samlede vurdering af, at chaufføren ikke længere var kvalificeret.

Den generelle forvaltningsretlige prøvelse af tilbagekaldelser er nærmere behandlet i [proportionalitetsprincippet-forvaltning](#).

LOV

[Straffeloven § 78, stk. 3](#)[Taxiloven § 16, stk. 1-4](#)

PRAKSIS

Landsretten · Stadfæstelse af dom om tilbagekaldelse af førerret til taxikørsel

31.03.2016

Byretten · Dom om tilbagekaldelse af taxiførerkort grundet upassende adfærd og overtrædelse af taxilovgivningen

23.10.2014

Rettighedsfrakendelse efter straffelovens § 79 ved forbrydelser

§ 11 begået under kørslen

Ved siden af den administrative tilbagekaldelse kan retten frakende retten til at udøve erhvervsmæssig personbefordring efter [straffeloven § 79, stk. 1](#), når det udviste forhold begrundet nærliggende fare for misbrug af stillingen. Frakendelse sker efter [§ 79, stk. 3](#) på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre, og retten kan efter [§ 79, stk. 4](#) allerede under sagen ved kendelse udelukke den pågældende fra erhvervet, ligesom det kan bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

[Rigsadvokatmeddelelsens pkt. 3.2](#) pålægger anklageren at overveje frakendelsespåstand i alle taxisager og – ved domfældelse med frakendelse – også at overveje påstand om, at anke ikke har opsættende virkning. Om den midlertidige udelukkelse under sagen hedder det i [pkt. 2.1](#):

"Straffelovens § 79, stk. 4, skal anvendes restriktivt, og der skal foreligge nærliggende fare for misbrug af stillingen (se U. 2001.1638/2). Bestemmelsen sigter til sager, hvor forholdet er så groft og åbenbart, at der bør rejses krav om midlertidig frakendelse med henblik på at hindre den sigtede (eller tiltalte) i fortsat erhvervsudøvelse..."

Vurderingen sker individuelt på grundlag af det strafbare forholds karakter, den forløbne tid og gerningsmandens personlige forhold, og hensynet til, at kunder trygt skal kunne lade sig transportere, indgår – navnlig når forholdet falder under straffelovens kapitel 24, 25 eller 28.

Praksis er tydeligst ved seksualforbrydelser begået under en taxitur. I [SS-6636/2023-ODE](#) blev en taxachauffør, der kørte en beruset kvindelig kunde rundt i ca. en time, befølte hende, tildækkede kameraet og fratog hende mobiltelefonen, idømt 1 års ubetinget fængsel og **frakendelse af retten til erhvervsmæssig personbefordring i 3 år**. Samme sanktionskombination – 1 års fængsel og 3 års frakendelse – blev efter dissens fastsat i [SS-1042/2024-OLR](#). I den grovere sag [S-2197-22](#) skærpede Østre Landsret straffen for voldtægt af en beruset passager til 3 års fængsel og stadfæstede såvel udvisningen som frakendelsen af retten til erhvervsmæssig personbefordring, mens indrejseforbuddet af hensyn til **EMRK artikel 8** blev nedsat fra bestandig til 12 år.

At det indvendige kamera efter [taxiloven § 25, stk. 4](#) skal være i funktion, har i denne type sager selvstændig bevismæssig betydning – i [SS-6636/2023-ODE](#) indgik netop tildækningen af kameraet i gerningsbeskrivelsen.

LOV	Straffeloven § 79, stk. 1-4	Taxiloven § 25, stk. 4	
PRAKSIS	Landsretten · Taxachauffør idømt fængselsstraf for seksuelle overgreb og forsøg på voldtægt		26.02.2025
	Landsretten · Voldtægt i taxa: Skærpet fængselsstraf og udvisning – Landsret reducerer indrejseforbud til 12 år af hensyn til EMRK artikel 8		20.12.2022
	Byretten · Taxachauffør idømt fængselsstraf for forsøg på voldtægt og blufærdighedskrænkelser under taxatur		15.04.2024

§ 12 Konfiskation af lønindtægt og af køretøjer i taxierhvervet

Konfiskation rammer taxiområdet ad to veje.

Udbyttekonfiskation af chaufførens indtægt. I [Sag 73/2018](#) havde en provisionslønnet taxichauffør foretaget 342 kørsler dels i to frakendelsesperioder, dels i den mellemliggende periode uden generhvervet kørekort. Højesteret sondrede skarpt:

"Højesteret finder, at generalpræventive hensyn med betydelig vægt taler for, at en person, der er frakendt førerretten, ikke kan beholde en indtægt, der er opnået ved arbejde i frakendelsestiden, når arbejdet i det væsentlige består i at føre motorkøretøj. Dette gælder, uanset om den pågældende kører taxi eller f.eks. lastbil eller bus, og uanset om vedkommende er provisionslønnet eller f.eks. timelønnet eller aflønnet med en fast månedsløn. Det kan som udgangspunkt ikke føre til et andet resultat, at indtægten ikke længere er i behold."

Derimod kunne lønnen for kørsel **uden generhvervet kørekort** ikke konfiskeres, fordi forholdet er mindre alvorligt og den økonomiske fordel allerede indgår ved bødefastsættelsen efter [færdselsloven § 117 d, stk. 2](#):

"Under disse omstændigheder finder Højesteret, at generalpræventive hensyn ikke i tilstrækkelig grad tilsiger, at Ts lønindtægt – som er forbrugt til den løbende forsørgelse af ham og hans familie – ved taxikørsel uden kørekort i perioden mellem de to frakendelser skal konfiskeres."

Højesteret tiltrådte samtidig et skønsmæssigt fradrag for betalt skat på 36 % og nedsatte konfiskationen fra 317.795 kr. til **190.000 kr.** Dommen supplerer bødepraksis: hvor der ikke nedlægges konfiskationspåstand, fastsættes bøden i stedet med udgangspunkt i indtjeningen, jf. Uber-dommen ovenfor.

Konfiskation af virksomhedens køretøj ved en ansats vanvidskørsel. Efter [færdselsloven § 133 a, stk. 2](#) konfiskeres køretøjet som udgangspunkt også hos en tredjemandsejer, men ikke hvis det er uforholdsmæssigt indgribende. Praksis er konkret afvejende og har flere gange faldet ud til taxivirksomhedens fordel. I [23/2025](#) ophævede Højesteret beslaglæggelsen af en leaset Mercedes-Benz hos en taxivirksomhed, fordi konfiskation ville føre til konkurs, og adgangen til erstatning hos chaufføren var illusorisk. Samme resultat i [Sag 94/2025](#), hvor selskabet havde udvist agtpågivenhed ved ansættelsen, regreskravet var illusorisk, og beslaglæggelsen havde medvirket væsentligt til selskabets konkurs. Afgørelserne ligger på linje med den tilsvarende praksis for transportvirksomheder, jf. [Sag 76/2022](#), hvor arbejdsgiverens omfattende agtpågivenhed og usikkerheden om erstatningskravet førte til ophævelse.

Selve færdselslovsovertrædelsen – spirituskørsel, narkotikakørsel og førerretsfrakendelse – behandles nærmere i [spirituskoersel](#), [narkotikakoersel](#) og [frakendelse-af-foererret](#).

LOV	Færdselsloven § 117d, stk. 2	Færdselsloven § 133a, stk. 2	Straffeloven § 75, stk. 1
PRAKSIS	Højesteret · Beslaglæggelse af taxiselskabs køretøj ophævet – konfiskation uforholdsmæssigt indgribende ved konkursramt virksomhed		14.04.2026
	Højesteret · Beslaglæggelse af leaset bil hos taxivirksomhed efter ansats vanvidskørsel ophævet som uforholdsmæssigt indgribende		25.08.2025
	Højesteret · Beslaglæggelse af lastbil ved vanvidskørsel: Proportionalitetsvurdering af arbejdsgivers agtpågivenhed		27.01.2023
	Højesteret · Nedsættelse af konfiskation af provisionsløn fra taxichauffør efter kørsel i frakendelsestiden og uden kørekort		02.11.2018
	Højesteret · Uber-chauffør dømt for 5.427 ulovlige taxikørsler – Højesteret stadfæster bøde på 486.500 kr.		13.09.2018

§ 13 Den EU-retlige ramme for app-formidlet persontransport

Tilladelsesordningens forenelighed med EU-retten afhænger af, hvordan formidlingstjenesten kvalificeres.

I [C-434/15](#) (Asociación Profesional Elite Taxi) fastslog EU-Domstolens Store Afdeling, at en tjeneste, der via en app sætter ikke-erhvervsdrivende chauffører i forbindelse med passagerer mod vederlag, er **uløseligt forbundet med en transportydelse** og derfor falder uden for e-handelsdirektivet og servicedirektivet (direktiv 2006/123/EF). Medlemsstaterne kan på EU-rettens nuværende udviklingstrin frit regulere sådanne tjenester. Sagen udsprang netop af, at Uber hverken havde de licenser eller tilladelser, der kræves for taxikørsel i Barcelona.

I [C-320/16](#) (Uber France) blev princippet overført til strafferetlig regulering: en fransk straffebestemmelse, der kriminaliserede Uber Pop, angik en tjenesteydelse på transportområdet og var derfor ikke undergivet notifikationspligt som en forskrift for informationssamfundets tjenester. Domstolen lagde afgørende vægt på, at Uber **fastsatte priser, opkrævede betaling og udøvede afgørende kontrol** med chaufførerne.

Grænsen blev trukket i [C-62/19](#) (Star Taxi App). En rumænsk app, der alene formidlede kontakt mellem kunder og **allerede godkendte** taxachauffører uden at fastsætte priser eller udvælge chauffører, var en informationssamfundstjeneste. Nationale regler, der pålagde en sådan tjeneste en forudgående tilladelsesordning med uforholdsmæssige tekniske krav (bl.a. radiosendere), var uforenelige med servicedirektivets krav til etableringsfrihed. Tilladelsesordninger skal med andre ord hvile på objektive, ikke-diskriminerende og proportionale kriterier.

Overført på dansk ret betyder dette, at taxilovens krav om vognmandstilladelse, chaufførkort og kørselskontor kan opretholdes over for platforme, der reelt organiserer selve transporten, mens rene formidlingsapps til allerede godkendte vognmænd står i en anden retlig position. Dansk retspraksis har hidtil ikke haft anledning til at prøve dette selvstændigt, fordi sagerne – [Sag 64/2018](#) og [51/2022](#) – har været rejst mod chaufføren som selvstændig erhvervsudøver og ikke mod platformen.

LOV	Taxiloven § 3, stk. 1	Taxiloven § 5, stk. 1	
PRAKSIS	Højesteret · Højesterets nedsættelse af bøde for ulovlig taxikørsel gennem anvendelse af modereret kumulation		15.12.2022
	Højesteret · Uber-chauffør dømt for 5.427 ulovlige taxikørsler – Højesteret stadfæster bøde på 486.500 kr.		13.09.2018
	EU-Domstolen · Kvalificering af taxi-applikationer som tjenester i informationssamfundet og grænser for nationale tilladelsesordninger		03.12.2020
	EU-Domstolen · Uber Pop: Kvalificering af app-baseret formidlingstjeneste som transportydelse udelukket fra direktiverne om informationssamfundets tjenester		09.04.2018
	EU-Domstolen · Uber-dommen: Kvalificering af formidlingstjenester som transportydelser i EU-retten		20.12.2017

Proportionalitet i god skik-skønnet – ombudsmandspraksis og ældre domme

§ 14

God skik-kravet giver tilladelsesmyndigheden et bredt skøn, men skønnet er bundet af de almindelige forvaltningsretlige grundsætninger. Den centrale udtalelse er Folketingets Ombudsmands sag om [afslag på ansøgning om udstedelse af vognmandstilladelse](#), der angik godskørselslovens parallelle god skik-krav. En vognmand havde i knap to år udført tilladelsespligtig slamsugningskørsel uden tilladelse, fordi han ikke var bekendt med en regelændring; Vejtransportrådet meddelte afslag under henvisning til, at han ikke havde gjort det antageligt, at han kunne udøve virksomhed i overensstemmelse med god skik.

Ombudsmanden lagde vægt på, at afslaget reelt havde virkning som en tilbagekaldelse af en erhvervstilladelse og lukkede en 25 år gammel virksomhed, at overtrædelsen var **uagtsom og ikke forsætlig**, at ansøgeren af egen drift havde søgt tilladelse, da han blev opmærksom på kravet, og at der ikke forelå oplysninger om, at han havde handlet i strid med de formål – lige konkurrencevilkår, sociale vilkår og færdselssikkerhed – som tilladelsessystemet skal varetage:

"Selv om jeg er enig i betydningen af de hensyn som Vejtransportrådet og Færdselsstyrelsen har fremført, er det efter en samlet bedømmelse af sagen min opfattelse at en afgørelse med så alvorlige konsekvenser for (B) ikke kan anses for at være i overensstemmelse med den almindelige forvaltningsretlige grundsætning om proportionalitet."

Ombudsmanden **henstillede**, at sagen blev genoptaget. Udtalelsen understøtter to punkter, der har direkte betydning på taxiområdet: at forsæt/uagtsomhed er relevant ved valget af reaktion, og at advarslen – som forarbejderne til taxilovens §§ 12-14 forudsætter som normalreaktion – er den mindre indgribende foranstaltning, der skal overvejes først.

Udtalelsen gengiver samtidig Højesterets dom i U.1991.130, hvor tilbagekaldelse af vognmandstilladelser efter 25 bøder og domme for overlæs, køre-hviletid og spirituskørsel blev underkendt, bl.a. fordi der ikke var givet nogen forudgående advarsel. Modsat viser praksis om fiskerilicenser, at inddragelse står ved magt, når overtrædelsen objektivt er grov og ikke skyldes undskyldelige forhold.

Ombudsmanden har i sagen om [tilbagekaldelse af transporttilladelse](#) tilsvarende beskrevet kernen i tilbagekaldelsesvurderingen som en afvejning mellem adressatens berettigede forventninger og de modstående – normalt offentlige – interesser, hvor en myndighed, der vil tilbagekalde en begunstigende forvaltningsakt, skal have en saglig begrundelse, og hvor stærke grunde vedrørende liv, sundhed og sikkerhed vejer tungest.

I taxisammenhæng er det netop hensynet til passagerernes sikkerhed og til færdselssikkerheden, der bærer de grove tilbagekaldelsessager – som i [BS-1198/2013-KBH](#) og [BS-3024/2014-OLR](#), hvor kontinuerlige overtrædelser og to tidligere tilbagekaldelser gjorde en tidsubestemt tilbagekaldelse forholdsmæssig.

LOV

[Taxiloven § 3, stk. 2](#)[Taxiloven § 12, stk. 1](#)

PRAKSIS

Landsretten · Stadfæstelse af dom om tilbagekaldelse af førerret til taxikørsel

31.03.2016

Byretten · Dom om tilbagekaldelse af taxiførerkort grundet upassende adfærd og overtrædelse af taxilovgivningen

23.10.2014

§ 15 Sammenfatning og aktuelle udviklingslinjer

Praksis på taxiområdet kan sammenfattes i fem hovedlinjer.

1. Tilladelseskravet er absolut, og ansvaret er personligt. Den, der mod betaling transporterer passagerer i egen bil, driver vognmandsvirksomhed i personligt regi, uanset at kørslen bestilles via en app og betalingen tilgår platformen. Det er kernen i [51/2022](#) og bekræftes af [SS-1089/2021-OLR](#) og [SS-10956/2020-KBH](#).

2. Bødeniveauerne er forarbejdsstyrede, men ikke mekaniske. Udgangspunktet er 5.000/15.000/35.000 kr. og chaufførsatserne 2.000/4.000/8.000 kr. Ved gentagelse fordobles eller tredobles beløbet, jf. [§ 35, stk. 5](#) – som i [V.L. S-1066-19](#) – og ved systematisk kørsel over lang tid fastsættes bøden ud fra indtjeningen uden loft, jf. [Sag 64/2018](#). Omvendt kumuleres flere overtrædelser under én kørsel modereret.

3. Vognmandens kontrolpligt er selvstændigt sanktioneret. [§ 35, stk. 2](#) rammer den tilladelsesindehaver, der ikke har sikret sig chaufførkortets gyldighed, med et bødeniveau, der er dobbelt så højt som chaufførens – begrundet i forarbejderne med, at "det vægtes højt, at vognmanden påser, at de ansatte chauffører har de påkrævede kvalifikationer".

4. Administrativ tilbagekaldelse og strafferetlig frakendelse supplerer hinanden. Færdselsstyrelsen bærer bevisbyrden, advarsel er normalreaktionen, og kun graverende forhold begrunder øjeblikkelig tilbagekaldelse. Anklagemyndigheden skal overveje frakendelse efter [straffeloven § 79](#) og under alle omstændigheder underrette styrelsen om afgørelser af betydning for tilbagekaldelsesspørgsmålet. Ved seksualforbrydelser under kørslen er 3 års frakendelse den typiske reaktion, jf. [SS-6636/2023-ODE](#) og [SS-1042/2024-OLR](#).

5. Økonomiske sanktioner rammer bredt, men proportionalt. Lønindtægt ved kørsel i frakendelsestiden konfiskeres efter [Sag 73/2018](#), mens konfiskation af virksomhedens bil efter en ansats vanvidskørsel ophæves, når indgrebet reelt lukker virksomheden, jf. [23/2025](#) og [Sag 94/2025](#).

Aktuelt. Reguleringen er fortsat i bevægelse. Ved ændringslov af 26. marts 2025 blev der indsat et nyt stk. 5 i [§ 37](#), hvorefter gyldige sygetransporttilladelser udstedt efter den tidligere taxilov forlænges med 18 måneder, dog maksimalt til og med den 31. december 2027 – en ændring, der trådte i kraft 1. april 2025, men endnu ikke er konsolideret i lovbekendtgørelsen; en yderligere forlængelse har været i høring i [august 2026](#). Samtidig er det landsdækkende klagenævn efter [§ 20, stk. 7](#) under udmøntning, og Færdselsstyrelsen har varslet en skærpet håndhævelsespraksis over for vognmænd og chauffører.

Uden for denne oversigt falder moms- og registreringsafgiftsspørgsmål (se [moms-fortolkning](#)) samt udbud af offentlig servicetrafik og flextrafik (se [udbudsret](#) og [klagenævnet-for-udbud-procedure](#)).

LOV	Straffeloven § 79, stk. 1	Taxiloven § 35, stk. 1, 2, 5	Taxiloven § 37, stk. 5
PRAKSIS			
	Højesteret · Beslaglæggelse af taxiselskabs køretøj ophævet – konfiskation uforholdsmæssigt indgribende ved konkursramt virksomhed		14.04.2026
	Højesteret · Beslaglæggelse af leaset bil hos taxivirksomhed efter ansats vanvidskørsel ophævet som uforholdsmæssigt indgribende		25.08.2025
	Højesteret · Højesterets nedsættelse af bøde for ulovlig taxikørsel gennem anvendelse af modereret kumulation		15.12.2022
	Højesteret · Nedsættelse af konfiskation af provisionsløn fra taxichauffør efter kørsel i frakendelsestiden og uden kørekort		02.11.2018
	Højesteret · Uber-chauffør dømt for 5.427 ulovlige taxikørsler – Højesteret stadfæster bøde på 486.500 kr.		13.09.2018
	Landsretten · Taxichauffør idømt fængselsstraf for seksuelle overgreb og forsøg på voldtægt		26.02.2025
	Landsretten · Landsrettens dom i sag om ulovlig taxikørsel		03.12.2021
	Landsretten · Stadfæstelse af bøder for gentagen taxikørsel uden gyldigt chaufførkort (Taxiloven)		12.03.2020

Byretten · Taxachauffør idømt fængselsstraf for forsøg på voldtægt og blufærdighedskrænkelser under taxatur 15.04.2024

Byretten · Dom for ulovlig taxikørsel uden tilladelse og godkendelse 31.03.2021

REFERENCE Lovgrundlag

10 paragraffer

Straffeloven § 75	stk. 1	Straffeloven § 78	stk. 2
Straffeloven § 79	stk. 1	Taxiloven § 1	stk. 2
Taxiloven § 3	stk. 2	Taxiloven § 7	stk. 2
Taxiloven § 12		Taxiloven § 14	
Taxiloven § 16		Taxiloven § 35	stk. 1

MATERIALE Citerede afgørelser

27 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

7

14.04.2026	Beslaglæggelse af taxiselskabs køretøj ophævet – konfiskation uforholdsmæssigt indgribende ved konkursramt virksomhed	94-2025
25.08.2025	Beslaglæggelse af leaset bil hos taxivirksomhed efter ansats vanvidskørsel ophævet som uforholdsmæssigt indgribende	23-2025
27.01.2023	Beslaglæggelse af lastbil ved vanvidskørsel: Proportionalitetsvurdering af arbejdsgivers agtpågivenhed	76-2022
15.12.2022	Højesterets nedsættelse af bøde for ulovlig taxikørsel gennem anvendelse af modereret kumulation	51/2022
02.11.2018	Nedsættelse af konfiskation af provisionsløn fra taxichauffør efter kørsel i frakendelsestiden og uden kørekort	Sag 73/2018
13.09.2018	Uber-chauffør dømt for 5.427 ulovlige taxikørsler – Højesteret stadfæster bøde på 486.500 kr.	Sag 64/2018
04.02.2015	Fortolkning af kravet om løn- og arbejdsvilkår i bus- og taxilovgivningen vedrørende kollektive overenskomster	146-2013

EU-DOMSTOLEN · EUROPÆISK DOMSTOL

3

03.12.2020	Kvalificering af taxi-applikationer som tjenester i informationssamfundet og grænser for nationale tilladelsesordninger	C-62/19
09.04.2018	Uber Pop: Kvalificering af app-baseret formidlingstjeneste som transportydelse udelukket fra direktiverne om informationssamfundets tjenester	C-320/16
20.12.2017	Uber-dommen: Kvalificering af formidlingstjenester som transportydelser i EU-retten	C-434/15

LANDSRETTE · ANKEINSTANS

8

26.02.2025	Taxachauffør idømt fængselsstraf for seksuelle overgreb og forsøg på voldtægt	10068-11794
20.12.2022	Voldtægt i taxa: Skærpet fængselsstraf og udvisning – Landsret reducerer indrejseforbud til 12 år af hensyn til EMRK artikel 8	S-2197-22
03.12.2021	Landsrettens dom i sag om ulovlig taxikørsel	2225-2649
12.03.2020	Stadfæstelse af bøder for gentagen taxikørsel uden gyldigt chaufførkort (Taxiloven)	V.L. S-1066-19
31.03.2016	Stadfæstelse af dom om tilbagekaldelse af førerret til taxikørsel	1267-1526
26.01.2011	Domændring vedrørende taxichauffør uden gyldigt førerkort	409-466
23.10.2009	Ankesag om bøde for kørsel uden gyldigt førerkort til taxikørsel	5354-6421
11.12.2006	Bødeforhøjelse i sag om erhvervsmæssig personbefordring	8309-9813
BYRETTEEN · FØRSTE INSTANS		6
15.04.2024	Taxachauffør idømt fængselsstraf for forsøg på voldtægt og blufærdighedskrænkelser under taxatur	10049-11769
14.06.2023	Vognmand fik delvist medhold i sag mod Dantaxi om uberettiget opkrævning af pladsleje og arbejdsskadeforsikring	10103-11851
31.03.2021	Dom for ulovlig taxikørsel uden tilladelse og godkendelse	2202-2624
23.10.2014	Dom om tilbagekaldelse af taxifører kort grundet upassende adfærd og overtrædelse af taxilovgivningen	1239-1497
07.09.2010	Bødestraf for ulovlig taxikørsel uden godkendelse - 21.000 kr. for overtrædelse af bekendtgørelse om taxikørsel	410-467
04.12.2007	Dom for ulovlig godskørsel uden tilladelse og konfiskation af udbytte	6066-7256
LANDSSKATTERETTEN · ADMINISTRATIV KLAGEINSTANS		1
24.04.2023	Skønmæssig forhøjelse af overskud af taxivirksomhed	16-0747786
PARKERINGSKLAGE ÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		1
13.03.2025	Annullering af kontrolafgift udstedt via ANPR-system uden fysisk påsætning på køretøjet	park-9813
PROCESBEVILLINGSNÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		1
28.06.2022	3.-instansbevilling til prøvelse af bødekumulering for simultane taxilovsovertrædelser begået under én kørsel	21/27952

FORARBEJDE Betænkninger

1 reference

Betænkning nr. 1542 fra Udvalg om erhvervsmæssig befordring i personbiler
nr. 1542 · 2013 · Transportministeriet

11

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

Praksisoversigt over transportøransvar for gods og rederens globale ansvarsbegrænsning (søloven)

Sølovens kapitel 13 om godsansvaret og kapitel 9 om rederens globale ansvarsbegrænsning

Version 2 · Opdateret 6. sep. 2026 · 35 afgørelser · 2003-2025

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Søtransport af gods er reguleret af to indbyrdes forbundne, men selvstændige begrænsningssystemer i søloven: transportørens kontraktuelle godsansvar efter kapitel 13 (§§ 251-310), der bygger på Haag-Visby-reglerne med et presumptionsansvar og en beløbsgrænse pr. kollo eller kilo, og rederens globale ansvarsbegrænsning efter kapitel 9 (§§ 171-182), der bygger på London-konventionen af 1976 med 1996-protokollen og gælder uanset ansvarsgrundlag. Praksis udspilles næsten udelukkende ved Sø- og Handelsretten som specialinstans, og de tilbagevendende stridslinjer er ansvarsperiodens udstrækning, hvad der udgør et "kollo", konnossementets bevisvirkning over for godtroende tredjemand, den etårige søgsmålsfrist i § 501 og – for globalbegrænsningen – den nærmest ubrydelige gennembrudsregel i § 174. Nyaffattelsen af kapitel 13 til gennemførelse af Rotterdam-reglerne blev vedtaget i 2013, men er endnu ikke sat i kraft, og det er derfor fortsat det Haag-Visby-baserede regelsæt, der er gældende ret.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01 Transportørens ansvarsperiode løber fra modtagelsen af godset i lastehavnen til udleveringen i lossehavnen, jf. sølovens § 274 – aftalte leveringsklausuler som "liner in" kan afgrænse, hvornår varetægten begynder.
- 02 Ansvar efter § 275 er et presumptionsansvar (culpa med omvendt bevisbyrde): transportøren hæfter, medmindre den pågældende godtgør, at hverken egen eller ansattes fejl har forårsaget eller medvirket til tabet.
- 03 Sølovens ansvarsfrihedsgrunde for nautisk fejl og brand i § 276 er egentlige ansvarsfrihedsgrunde, ikke blot formodningsregler – men de viger for ansvaret for usødygtighed ved rejsens begyndelse, hvor transportøren har bevisbyrden for tilbørlig omhu.
- 04 Beløbsgrænsen er 667 SDR pr. kollo eller 2 SDR pr. kg bruttovægt, afhængigt af hvad der giver det højeste beløb, jf. § 280, stk. 1.

- 05 Ved containeriseret gods er det de kolli, der er anført i transportdokumentet som pakket i containeren, der tælles, jf. § 281 – uklarheder i konnossementets kolliangivelse går ud over transportøren som koncipist.
- 06 Ansvar for forsinket udlevering er begrænset til 2½ gange fragten for det forsinkede gods, jf. § 280, stk. 2, og kan aldrig overstige den samlede fragt.
- 07 Er godset ikke udleveret 60 dage efter det aftalte tidspunkt, kan der kræves erstatning som for totaltab, jf. § 278, stk. 3.
- 08 Godsansvarets begrænsning brydes kun ved den ansvarliges egen forsætlige eller groft uagtsomme adfærd "med forståelse af, at sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget", jf. § 283 – samme skærpede test som § 174.
- 09 Transport på dæk i strid med en udtrykkelig aftale om transport under dæk afskærer helt retten til ansvarsbegrænsning, jf. § 284, stk. 2.
- 10 Er der ikke taget forbehold i konnossementet, gælder det som bevis for, at godset var i tilsyneladende god stand ved lastning, jf. § 299, stk. 1 – og over for en godtroende indløser er modbevis helt afskåret efter § 299, stk. 3.
- 11 Udsteder transportøren et vildledende konnossement, hæfter denne over for den, der har indløst det i tillid til oplysningerne, og retten til ansvarsbegrænsning bortfalder, jf. § 300, stk. 1.
- 12 Udlevering af gods uden forevisning af originalkonnossement er ansvarspådragende, selv når udleveringen sker til den, der reelt er køber.
- 13 Både den kontraherende transportør og den udførende undertransportør hæfter solidarisk efter samme regler, jf. §§ 285-287 – og undertransportørens værnetings- og ansvarsbegrænsningsvilkår kan gøres gældende direkte over for ladningssiden, jf. §§ 282 og 286.
- 14 Retten til global ansvarsbegrænsning efter § 171 tilkommer ikke blot rederen, men også ejer, bruger, befragter, disponent, bjærgere, de personer disse svarer for og ansvarsforsikreren.
- 15 Globalbegrænsningen gælder uanset ansvarsgrundlaget for de krav, der er opregnet i § 172, mens bl.a. bjærgeløn, groshaveribidrag, oliforureningskrav, atomskader, ansattes personskade samt renter og sagsomkostninger falder uden for, jf. § 173.
- 16 Gennembrud af globalbegrænsningen efter § 174 kræver, at den ansvarlige SELV – dvs. rederiets ledelse, ikke skibsføreren – har handlet forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at skaden sandsynligvis ville ske; begrænsningen er i praksis "virtually unbreakable".
- 17 Ansvarsbegrænsningen beregnes efter de regler, der var gældende på skadestidspunktet, ikke på tidspunktet for fondens oprettelse.

- 18** En begæring om eksekution af en udenlandsk dom er et "andet retsligt skridt" efter § 177, der kan udløse oprettelse af en begrænsningsfond her i landet, uanset at der allerede foreligger en retskraftig udenlandsk dom.
- 19** Indsigelser mod retten til ansvarsbegrænsning, mod fondens størrelse og mod anmeldte krav afgøres af Sø- og Handelsretten, jf. § 242.
- 20** Krav på erstatning efter §§ 275-276 og for urigtige konnossementsoplysninger forældes efter ét år fra udleveringen, jf. § 501, stk. 1, nr. 6 – og rutinemæssig claims-håndtering hos transportøren udgør ikke en erkendelse, der afbryder fristen.
- 21** Forhåndsftaler om længere forældelsesfrister end sølovens er ugyldige, jf. § 501, stk. 4, mens kortere aftalte reklamations- og søgsmålsfrister i standardvilkår uden for sølovens område kan opretholdes.
- 22** Krav på fælleshavaribidrag er ikke omfattet af den etårige frist i § 501, stk. 1, nr. 6, men følger forældelseslovens treårige frist, jf. § 501, stk. 6.
- 23** Sølovens værnetingsværn i § 310 er præceptivt for stykgodstransport, men viger for Bruxelles Ia-forordningens artikel 25, når en gyldigt vedtaget værnetingsklausul påberåbes af en undertransportør.

§ 1 Sølovens to begrænsningssystemer: godsansvaret i kapitel 13 og globalbegrænsningen i kapitel 9

Søretten opererer med to selvstændige begrænsningsmekanismer, som ofte forveksles, men som har hver sit anvendelsesområde, hver sin beløbsberegning og hver sin gennembrudsregel.

Godsansvaret i kapitel 13 er et kontraktansvar over for ladningssiden. Det er præceptivt efter [søloven § 254, stk. 1](#), hvorefter enhver aftalebestemmelse er ugyldig i den udstrækning, den afviger fra kapitlet eller fra forældeskapitlet – dog med de undtagelser, der er opregnet i [§ 254, stk. 2](#), og med adgang for transportøren til at udvide sit eget ansvar. Kapitlets geografiske rækkevidde følger af [§ 252](#), der omfatter dansk indenrigsfart, nordisk fart og international fart med tilstrækkelig tilknytning til en konventionsstat.

Globalbegrænsningen i kapitel 9 er derimod en beløbsmæssig loftsregel, der gælder for et bredt spektrum af søretlige krav uanset ansvarsgrundlag, jf. [§ 172, stk. 1](#), og som beregnes ud fra skibets tonnage efter [§ 175](#). Den bygger på London-konventionen af 1976 som ændret ved 1996-protokollen.

Begge systemer indeholder en identisk formuleret gennembrudsregel – [§ 283](#) for godsansvaret og [§ 174](#) for globalbegrænsningen – hvorefter begrænsningen bortfalder, hvis den ansvarlige *selv* har forvoldt tabet forsætligt eller groft uagtsomt "og med forståelse af, at sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget".

De to systemer kan virke kumulativt: en transportør, hvis ansvar allerede er begrænset efter kolloreglen i [§ 280](#), kan i egenskab af reder tillige påberåbe sig globalbegrænsningen, hvis kravet falder inden for [§ 172](#).

Hertil kommer, at rederhæftelsen som sådan følger af [§ 151, stk. 1](#), hvorefter rederen hæfter for fejl eller forsømmelse i tjenesten af skibsfører, mandskab, lods eller andre i skibets tjeneste. Højesteret har i [Sag 37/2011](#) om slæbebåden Sea Endeavour I taget stilling til afgrænsningen mellem den registrerede ejers og den faktiske

driftsleders (bareboatbefragterens) rederansvar og til søpantets betydning for arrestadgangen – en afgørelse, der illustrerer, at spørgsmålet om, *hvem* der er reder, er selvstændigt fra spørgsmålet om, *hvor meget* rederen hæfter for.

LOV

Søloven § 151, stk. 1

Søloven § 172, stk. 1

Søloven § 174

Søloven § 252

Søloven § 254, stk. 1-2

Søloven § 283

PRAKSIS

Højesteret · Rederansvar, søpant og lovligheden af arrest i skib ved skade på havn

04.12.2012

Ansvarsperioden efter § 274: hvornår er godset i transportørens varetægt?

Ansvarsperioden er den første tærskel i enhver lastskadesag. Efter [søloven § 274, stk. 1](#) er transportøren ansvarlig for godset, "medens det er i dennes varetægt i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen". Varetægten begynder ved modtagelsen fra aflasteren eller fra myndighed, jf. [§ 274, stk. 2](#), og ophører ved udlevering til modtageren, ved oplægning for modtagerens regning eller ved overgivelse til myndighed, jf. [§ 274, stk. 3](#).

Aftalens leveringsklausul kan afgrænse varetægten. I **S-18-13** ([S-18-13](#)) blev transportøren frifundet for totalskade på to vindmøllevinger, fordi transportaftalens "Scope of Supply" alene omfattede ansvaret fra lastning til skib (»liner in«) – håndteringen på kajen i Esbjerg Havn lå forud herfor og var dermed uden for varetægten.

Omvendt strækkes varetægten, når transportørens folk faktisk håndterer godset. I **BS-18712/2019-SHR** ([BS-18712/2019-SHR](#)) blev transportøren holdt ansvarlig for skader på oktabiner, fordi chaufførens rangering af stykgodset inde i traileren skete i transportørens varetægt, selv om losningen efter standardvilkårene påhvilede modtageren.

Tilsvarende bevisbyrdefordeling ses i **BS-47476/2021-SHR** ([BS-47476/2021-SHR](#)), hvor transportøren ikke havde løftet bevisbyrden for en aftale om levering ved henstilling på modtagerens plads, hvorfor godset fortsat var i transportørens varetægt, da tyveriet skete over påskehelligdagene.

At varetægten fortsætter helt frem til den faktiske udlevering, illustreres også af **S 32/02** ([S 32/02](#)), hvor kabeltromler faldt ned under udkørsel fra en færgerampe: Sø- og Handelsretten fastslog, at sølovens regler – herunder forældelsesreglerne – skal anvendes på transportskader, når godset er i transportørens varetægt, uanset at uheldet fandt sted på et område omfattet af [færdselsloven](#).

LOV

Søloven § 274, stk. 1-3

PRAKSIS

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Kontraherende transportørs erstatningsansvar for tyveri af gods under landevejstransport – Varetægt og ansvarsfrihed efter NSAB 2000 22.08.2022

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Transportør ansvarlig for skade på gods under losning – Anvendelse af CMR-loven og NSAB 2015 27.03.2020

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvarsfordeling ved skade på vindmøllevinger under håndtering i havn – fortolkning af transportaftale 25.08.2015

Sø- og Handelsretten · Forældelse af erstatningskrav ved godsskade på færgerampe: Sølovens 1-årige frist vs. Færdselslovens regler 09.05.2003

Presumptionsansvaret i § 275 og de lovbestemte § 3 ansvarsfrihedsgrunde i § 276

Søloven § 275, stk. 1 fastslår, at transportøren er ansvarlig for tab som følge af, at godset beskadiges eller går tabt i varetægtsperioden,

medmindre den pågældende godtgør, at fejl eller forsømmelse af vedkommende selv eller nogen, denne svarer for, ikke har forårsaget eller medvirket til tabet.

Det er altså et culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Forarbejderne til den nugældende sølov beskriver det i almindelige bemærkninger til lovforslaget fra 1993 som en bevidst opretholdelse af Haag-Visby-reglerne, fordi de nordiske sølovsudvalg ikke kunne enes om at basere ansvaret på Hamburg-reglerne:

Da der ikke i nogen af de nordiske udvalg kunne opnås enighed om at basere sig på de nye Hamburg-regler, valgte man indtil videre at opretholde Haag-Visby-reglerne som grundlaget for transportansvaret.

Samme forarbejder oplyser, at reglerne bygger på Sølovsudvalgets **betænkning nr. 1215/1991 om befordring af gods**, og at reglerne i øvrigt – hvor tilslutningen til Haag-Visby tillod det – blev udformet, så de svarer til Hamburg-reglerne.

Skadesårsagen skal derfor lokaliseres. I **BS-30248/2022-SHR** ([BS-30248/2022-SHR](#) og [BS-43778/2022-SHR](#)) fandt Sø- og Handelsretten det bevist, at vådskaden på 213 kartoner legetøjsbamser var indtruffet under søtransporten fra Shanghai til Aarhus, blandt andet fordi der ikke var taget forbehold i konnossementerne ved lastning, fordi vejrdato udelukkede nedbør ved både lastning og losning, og fordi mug- og skimmeldannelse udvikler sig over længere tid end få dage.

Er flere årsager i spil, fordeles ansvaret efter § 275, stk. 3, men bevisbyrden for, i hvilket omfang tabet *ikke* skyldes transportørens forhold, ligger hos transportøren. I **S-34-03** ([S-34-03](#)) om beskadigede vindmøllevinger på vej fra Esbjerg til Portugal blev den kontraherende fragtfører fundet ansvarlig efter §§ 275 og 280, men erstatningen blev halveret som følge af afskiberens egen skyld ved valget af flat racks. Tilsvarende ansvarsdeling ses i **S-9-08** ([S-9-08](#)), hvor både afsenderens utilstrækkelige fastgørelse af industrimotorer i transportkasserne og den uafklarede surring på dæk havde medvirket til, at lasten gik overbord i Biscayan; ansvaret blev fordelt ligeligt.

Ansvaret gælder også ved forringelse uden fysisk ødelæggelse. I **BS-19561/2023-SHR** ([BS-19561/2023-SHR](#)) blev speditøren dømt til at betale 600.082 kr., fordi to reefer-containerer med ost stod uden aktiv køling i 10 dage i Wien; skaden bestod i en reduceret holdbarhed fra 12 til ca. 7 måneder.

Ansvarsfrihedsgrundene i § 276, stk. 1 er de klassiske Haag-Visby-undtagelser: fejl i navigeringen eller behandlingen af skibet (nautisk fejl) og brand, der ikke skyldes transportørens egen fejl. Forarbejderne til 2013-loven fremhæver, at disse punkter – til forskel fra de øvrige katalogpunkter – er *egentlige* ansvarsfrihedsgrunde og ikke blot formodningsregler. Undtagelserne viger dog for ansvaret for usødygtighed efter § 276, stk. 2, hvor bevisbyrden for tilbørlig omhu ved rejsens begyndelse påhviler transportøren.

Til sammenligning kan nævnes, at tilsvarende ansvarsfrihedsvurderinger ved brand foretages efter CMR-loven i landtransportleddet – se **BS-37431/2022-SHR** ([BS-37431/2022-SHR](#)), hvor fragtføreren blev frifundet, fordi branden opstod i en naboparkeret lastbil og var uundgåelig.

Særlige regler gælder for levende dyr, jf. § 277.

LOV	Søloven § 275, stk. 1-3	Søloven § 276, stk. 1-2	Søloven § 277	Søloven § 280
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Transportør erstatningsansvarlig for værditab på ost grundet manglende nedkøling 06.05.2025 Sø- og Handelsretten · Sag om ansvarsfrihed for fragtfører ved brandskade på gods under transport 08.03.2024 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamser under søtransport 19.02.2024 Sø- og Handelsretten · Søtransport: Ansvar for tab af dækslast – utilstrækkelig surring og mangelfuld fastgørelse i transportkasse 25.03.2011 Sø- og Handelsretten · Søtransport: Fordeling af ansvar for skade på vindmøller under transport - Befragterens egen skyld 21.03.2007			

§ 4 Beløbsbegrænsningen pr. kollo eller kilo – og striden om hvad der tælles

Efter [søloven § 280, stk. 1](#) skal transportørens ansvar ikke overstige

667 SDR for hvert kollo eller anden enhed af godset eller 2 SDR pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt, skadet eller forsinket, afhængigt af, hvad der giver det højeste beløb.

Erstatningen beregnes i øvrigt efter [§ 279](#) med udgangspunkt i børs- eller markedsprisen på udleveringsstedet.

Ved containeriseret gods afgøres kollotællingen af [§ 281](#): ethvert kollo eller enhver enhed, der er *anført i transportdokumentet* som pakket i indretningen, tælles som et kollo; ellers anses hele containerens indhold som én enhed. Bestemmelsen er derfor i praksis afgørende for, om begrænsningen bider.

Den centrale afgørelse er **BS-36988/2022-SHR** ([BS-36988/2022-SHR](#); samme sag også registreret som [BS-36988/2022-SHR](#)). Konnossementet angav under "Number and Kind of Packages" **5 pallet(s)**, men under varebeskrivelsen "5PLT=108CTNS". Transportøren gjorde gældende, at begrænsningen skulle beregnes på 5 kolli. Retten afviste det:

Retten finder på baggrund af indholdet i konnossementet, sammenholdt med instruktionerne fra Hongfa Europe GmbH. i "Packinglist" ... samt faktura ..., at parternes afiale vedrørte transport af de anførte 108 kartoner. Retten bemærker, at det havde været mest korrekt at anføre antal kolli på 108 under "Number and Kinds of Packages", men at uklarhederne i konnossementet må komme DSV Ocean Transport A/S til skade som koncipist af dette.

Da begrænsningen beregnet på 108 kolli langt oversteg kravet, blev transportøren dømt til at betale den fulde dokumenterede skade på 235.125,21 kr.

Samme mekanik i **BS-30248/2022-SHR** ([BS-30248/2022-SHR](#) og [BS-43778/2022-SHR](#)): 213 kartoner × 667 SDR = 142.071 SDR, hvilket oversteg kravet, hvorfor ansvaret ikke blev begrænset – og underleverandøren skulle friholde den kontraherende speditør fuldt ud.

Også i **S-7-02** ([S-7-02](#)) om to bortkomne containere på ruten Rotterdam-Sydney fastslog retten, at ansvarsbegrænsningen ifølge konnossementet på 2.427 kolli langt oversteg tabet, hvorfor begrænsningen var uden praktisk betydning; retten tog samtidig stilling til, at erstatningen skulle opgøres i australske dollars.

Sag	Godset	Tvistepunkt	Udfald

BS-36988/2022-SHR	108 kartoner relæer på 5 paller	5 eller 108 kolli?	108 kolli – begrænsning uden virkning
BS-30248/2022-SHR	213 kartoner bamser	Skete skaden under søleddet?	Ja – kollobegrænsning, men over kravet
S-7-02	2 containere	Begrænsning og valuta	2.427 kolli; erstatning i AUD
S-24-11	Designvarer fra Indien	Stuvning ved afsender	Ansvar, men begrænset til 30.000 kr.

At begrænsningen dog reelt kan bide, viser **S-24-11** og **S-9-12** (**S-24-11** og **S-9-12**), hvor transportøren blev fundet ansvarlig for vandskade på designvarer, men hvor erstatningen blev begrænset til 30.000 kr., og containerrederiet blev frifundet.

Den samlede begrænsning for tab og forsinkelse under ét kan ikke overstige den grænse, der ville gælde ved totaltab af hele godset, jf. [§ 280, stk. 3](#).

LOV	Søloven § 279	Søloven § 280, stk. 1-3	Søloven § 281
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamser under søtransport 19.02.2024 Sø- og Handelsretten · Afgørelse om erstatning for vandskade på relæer under søtransport 04.05.2023 Sø- og Handelsretten · Søtransport – Erstatning for totalskadede relæer – Ansvarsbegrænsning 21.04.2023 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Afgørelse om ansvar for vandskade på gods under transport - Lene Bjerre Design A/S mod LEMAN-International System Transport A/S og Hapaq-Lloyd Aktiengesellschaft 30.08.2013 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Sag om transportøransvar for tab af containere under søtransport 25.02.2004		

§ 5 Forsinkelse, dækslast og gennembrud af godsansvarets begrænsning

Forsinkelse. Ansaret for forsinket udlevering følger af [§ 278](#): forsinkelse foreligger, når godset ikke udleveres til aftalt tid eller – uden aftalt frist – inden for det tidsrum, det er rimeligt at kræve af en omhyggelig transportør. Er godset ikke udleveret inden 60 dage efter det tidspunkt, kan der kræves erstatning som ved totaltab, jf. [§ 278, stk. 3](#). Erstatningen er dog beløbsbegrænset til 2½ gange fragten for det forsinkede gods, jf. [§ 280, stk. 2](#), og kan ikke overstige den samlede fragt.

Denne grænse blev anvendt i **H-68-12** (**H-68-12**), hvor et konnossement fejlagtigt angav, at godset var lastet på skib til Toronto, mens det reelt var efterladt i Bremen. Retten frifandt for modkravet om flyfragtomkostninger, blandt andet fordi ansaret for forsinkelsen efter søloven var begrænset til den allerede krediterede fragt.

Dækslast. Gods må kun transporteres på dæk, når det er tilladt efter transportaftalen, følger af handelsbrug eller kræves ved lov, jf. [§ 263, stk. 1](#). Er dæksbefordring aftalt, skal det anføres i transportdokumentet; sker det ikke, bærer transportøren bevisbyrden for aftalen – og kan under ingen omstændigheder påberåbe sig aftalen over for en godtroende konnossementserhverver, jf. [§ 263, stk. 2](#).

De skærpede ansvarsregler findes i [§ 284](#). Transport på dæk i strid med [§ 263](#) udløser ansvar for skader, der udelukkende er en følge af dæksbefordringen, og – afgørende – efter [§ 284, stk. 2](#) foreligger der **ingen ret til ansvarsbegrænsning**, når godset er transporteret på dæk i strid med en udtrykkelig aftale om transport under dæk.

I **S 16/01 (S 16/01)** om en converter basket på ruten Antwerpen-Montreal fandt Sø- og Handelsretten, at transport på dæk var aftalt, hvorfor § 284, stk. 2, ikke fandt anvendelse; speditøren blev ansvarlig for utilstrækkelig surring, men bevarede retten til ansvarsbegrænsning efter søloven. Sagen viser, at bevisbyrdespørgsmålet efter § 263, stk. 2, ofte afgør, om begrænsningen overhovedet er i spil.

Gennembrud. § 283 bestemmer:

Den ansvarlige kan ikke begrænse sit ansvar, hvis det godtgøres, at vedkommende selv har forvoldt tabet forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.

Tærsklen er som i § 174 meget høj, og i søtransportsager er den sjældent nået. Til sammenligning er tærsklen efter CMR-loven lavere – dér er det tilstrækkeligt med grov uagtsomhed hos fragtføreren eller dennes folk. I **H-50-17 (H-50-17)** mistede fragtføreren begrænsningsretten, fordi en 200 kg tung scanner faldt ud af en trailer, der blev kørt med åbne døre og uden fastgørelse; i **BS-17637/2019-SHR (BS-17637/2019-SHR)** blev begrænsningen derimod opretholdt ved tyveri af champagne, fordi grov uagtsomhed ikke var godtgjort. Forskellen i tærskel mellem CMR-regimet og sølovens §§ 174/283 er en af de vigtigste grunde til, at lokaliseringen af skaden til søleddet eller landleddet er så central i multimodale sager.

Endelig bortfalder begrænsningsretten helt efter § 300, stk. 1, når transportøren har udstedt et konnossement, der var vildledende for tredjemand – se næste afsnit.

LOV	Søloven § 263, stk. 1-2	Søloven § 278, stk. 1-3	Søloven § 280, stk. 2	Søloven § 283
	Søloven § 284, stk. 1-2	Søloven § 300, stk. 1		
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sag om fragtføreransvar: Tyveri af gods under transport - spørgsmål om grov uagtsomhed og ansvarsbegrænsning (CMR-loven) 04.09.2020			
	Sø- og Handelsretten · Erstatning for beskadiget scanner: Grov uagtsomhed ved terminaltransport med åbne trailerdøre 08.06.2018			
	Sø- og Handelsretten · Dom om erstatningsansvar for forsinkelse og fejlagtig udstedelse af konnossement ved multimodal transport 25.04.2013			
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for tab af dækslast - fortolkning af transportaftale og ansvarsbegrænsning 07.10.2005			

§ 6 Konnossementets bevis- og legitimationsvirkning: forbehold, rene konnossementer og indemnitetserklæringer

Konnossementet er både bevisdokument, legitimationsdokument og – i kraft af sin negotiabilitet – grundlag for finansiering af international handel. Søloven bygger denne funktion op i fire led.

Indhold og underskrift. § 296 opregner de oplysninger, konnossementet skal indeholde, herunder godsets art, identitetsmærker, kolli- eller stykantal, vægt og godsets og indpakningens synlige tilstand. Er konnossementet underskrevet af skibsføreren på det transporterende skib, anses det efter § 295 for underskrevet på transportørens vegne.

Undersøgelses- og forbeholdspligt. Efter § 298 skal transportøren i rimelig udstrækning undersøge oplysningernes rigtighed og tage forbehold, hvis der er rimelig grund til tvivl, eller hvis der ikke har været rimelig mulighed for at undersøge. Forbeholdet er dermed transportørens forsvar mod bevisvirkningen.

Bevisvirkningen. § 299, stk. 1 gør konnossementet til bevis for, at godset er modtaget eller lastet som beskrevet, når der ikke er taget forbehold – og mangler oplysning om synlig tilstand, anses godset for tilsyneladende at have været i god stand. Denne regel var udslagsgivende i **BS-30248/2022-SHR** ([BS-30248/2022-SHR](#) og [BS-43778/2022-SHR](#)), hvor fraværet af forbehold på konnossementerne indgik som et tungtvejende moment for, at vådskaden var opstået under søtransporten og ikke ved lastningen i Shanghai.

Over for en godtroende indløser er modbeviset **helt afskåret**, jf. § 299, stk. 3, og en transportør, der vidste eller burde have indset, at en oplysning var urigtig, kan ikke påberåbe sig sit forbehold, medmindre forbeholdet udtrykkeligt bemærker, at oplysningen er urigtig.

Ansvar for vildledende konnossement og indemnitetserklæringer. § 300, stk. 1 pålægger transportøren ansvar over for tredjemand, der lider tab ved at indløse et konnossement i tillid til oplysningerne, når transportøren har eller burde have indset, at konnossementet var vildledende – og bestemmelsen slutter kategorisk:

Ret til ansvarsbegrænsning i medfør af dette kapitel foreligger herefter ikke.

Efter § 300, stk. 2 er transportøren, når godset ikke svarer til konnossementets oplysninger, forpligtet til på modtagerens forlangende at oplyse, om afsenderen har udstedt en **indemnitetserklæring** (en skadesløsholdelseserklæring for urigtige eller ufuldstændige oplysninger) – og i så fald at gøre modtageren bekendt med erklæringens indhold. Reglen er den lovgivningsmæssige reaktion på den kommercielle praksis, hvor et urent konnossement "renses" mod en back-to-back-erklæring fra afsenderen.

Legitimation og udlevering. Efter § 302, stk. 1 er den, der foreviser konnossementet og fremtræder som retmæssig indehaver, legitimeret som modtager, og efter § 304 kan modtageren kun kræve godset udleveret mod deponering af konnossementet og kvittering.

Udlevering uden originaldokument er derfor ansvarspådragende. I **S-7-12** ([S-7-12](#)) blev et speditionsfirma dømt til at betale 27.330,85 USD, fordi det udleverede et parti dæk til køberen uden at afkræve det originale huskonnossement, som instruksen fra det udstedende speditionsfirma klart og umisforståeligt krævede.

Modtagerens betalingspligt. Ved udlevering i henhold til konnossement bliver modtageren efter § 269, stk. 1 forpligtet til at betale fragt og andre krav ifølge konnossementet alene ved at modtage godset. Sker udleveringen på anden måde, hæfter modtageren kun ved varsel eller ond tro, jf. § 269, stk. 2. Efter § 299, stk. 2 gælder et konnossement, hvori fragten ikke er anført, som bevis for, at modtageren ikke skal betale fragt.

Hæftelsen for fragt og liggepenge under "collect freight"-forsendelser blev prøvet i **S-13-99** ([S-13-99](#)), hvor speditøren som "merchant" efter konnossementet hæftede for ubetalt fragt og demurrage, da den indiske modtager ikke indløste containerne – dog med nedsættelse af demurrageperioden på grund af manglende rettidig underretning. Nyere praksis om demurrage-, detention- og storage-omkostninger ses i **BS-17748/2023-SHR** ([BS-17748/2023-SHR](#)), hvor DDS skulle opgøres takstmæssigt efter speditørens takstark og ikke krone-til-krone.

LOV	Søloven § 269, stk. 1-2	Søloven § 295	Søloven § 296, stk. 1-3	Søloven § 298
	Søloven § 299, stk. 1-3	Søloven § 300, stk. 1-2	Søloven § 302, stk. 1	Søloven § 304
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Tvist om betaling af Demurrage, Detention og Storage (DDS) omkostninger i forbindelse med søfragt til Canada			21.05.2024
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamser under søtransport			19.02.2024

Sø- og Handelsretten · Speditionsfirma dømt for ansvarspådragende udlevering af gods uden forevisning af konnossement	14.03.2013
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Sag om fragt og demurrage – Partsansvar ved 'Collect Freight' forsendelse	19.12.2005

§ 7 Kontraherende transportør, undertransportør og netværksklausulerne i multimodale transporter

Kapitel 13's ansvarsfordeling mellem den kontraherende og den udførende transportør er reguleret i §§ 285-287 og har stor praktisk betydning, fordi de fleste søtransporter i dag er led i dør-til-dør-kæder med speditører, NVOCC'er og linjerederier.

Efter § 285, stk. 1 forbliver transportøren ansvarlig, som om denne selv havde udført hele transporten, selv om transporten helt eller delvis udføres af en undertransportør. Ansvarsfraskrivelse er kun mulig under de snævre betingelser i § 285, stk. 2-3, hvor en navngiven undertransportør er udtrykkeligt aftalt, og hvor retslige skridt kan tages mod denne ved en kompetent domstol.

Undertransportøren, der udfører transporten med skib, er efter § 286, stk. 1 ansvarlig for sin del af transporten efter samme regler som transportøren, og §§ 282 og 283 finder tilsvarende anvendelse. Efter § 287, stk. 1 hæfter transportør og undertransportør solidarisk, men det samlede ansvar kan ikke overstige grænserne i § 280, jf. § 287, stk. 2.

Et centralt træk er, at § 282, stk. 1 lader transportørens indsigelser og ansvarsbegrænsninger gælde, "selv om kravet ikke grundes på transportaftalen" – altså også ved deliktskrav – og efter § 282, stk. 2 tilsvarende for dem, transportøren hæfter for (Himalaya-virkning ex lege).

Denne mekanik fik afgørende betydning i **BS-19711/2023-SHR (BS-19711/2023-SHR)**. Sø- og Handelsretten afviste vareforsikrerens direkte krav mod containerrederiet under henvisning til rederiets værnetingsklausul om Hamborg:

Værnetingsklausulen i Hapag-Lloyds vilkår kan gøres gældende direkte overfor HDI Danmark i relation til de af HDI Danmark rejste krav, hvor HDI Danmark retter et direkte krav mod Hapag-Lloyd i Hapag-Lloyds egenskab som undertransportør efter reglen i sølovens § 286.

Speditøren blev derimod dømt til at betale 1.367.433,74 kr. for osteforringelse og demurrage, fordi kølekæden havde været brudt i ni dage, og fordi containerne blev afskibet mod en klar instruks.

Hvem er den kontraherende transportør? Spørgsmålet afgøres ud fra, hvordan parten har fremtrådt. I **BS-41954/2019-SHR (BS-41954/2019-SHR)** fandt retten ved delafgørelse, at speditøren ved sin fakturering og ageren havde fremstået som kontraktpart og dermed var rette sagsøgte for en temperaturskade på frossen laks. Tilsvarende blev en kontraherende fragtfører anset for ansvarlig for saltvandsskader på otte containerhåndteringsmaskiner i **S-26-13 og S-11-14 (S-26-13 og S-11-14)**, hvor rederiet blev pålagt at friholde fragtføreren.

Netværksklausulerne i standardvilkår (NSAB 2000 § 23 og NSAB 2015 § 2) trækker sølovens ansvarsregler ind i multimodale kontrakter, når skaden kan lokaliseres til søleddet. Det var netop denne konstruktion, der i **BS-30248/2022-SHR (BS-30248/2022-SHR og BS-43778/2022-SHR)** førte til, at

sølovens kollobegrænsning – og ikke den langt lavere vægtbaserede NSAB-grænse på 8,33 SDR pr. kg – fandt anvendelse, med det resultat at ladningssiden fik fuldt medhold.

Hvilket regelsæt der overhovedet gælder for en multimodal transport, afgøres af aftalens karakter. Højesteret fastslog i **BS-120/2005-HJR** ([BS-120/2005-HJR](#)) om et parti optøet lakserogn:

Højesteret tiltræder, at aftalen om hele denne transport derfor må anses for en aftale om flytransport og som sådan underlagt de regler, der gælder for flytransport.

Optionen til at benytte andre transportmidler ændrede ikke aftalens karakter, men tillod ladningsejeren at påberåbe sig ansvarsreglerne for det faktisk anvendte transportmiddel – et princip der har direkte parallel i søtransportens netværkstankegang.

LOV

[Søloven § 282, stk. 1-3](#)
[Søloven § 285, stk. 1-3](#)
[Søloven § 286, stk. 1-2](#)
[Søloven § 287, stk. 1-3](#)

PRAKSIS	Højesteret · Højesteretsdom om ansvar for transportskade på lakserogn	23.04.2008
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning	21.02.2025
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamser under søtransport	19.02.2024
	Sø- og Handelsretten · Delafgørelse om kontraherende transportør - Kuehne + Nagel A/S' ansvar for temperaturskade på frossen laks	18.06.2020
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatning for skader på containerhåndteringsmaskiner under søtransport - Transportørens ansvar og værneting	16.12.2015

§ 8 Global ansvarsbegrænsning efter kapitel 9: kredsen af berettigede, omfattede krav og beløbene

Globalbegrænsningen efter kapitel 9 gennemfører London-konventionen af 1976 med 1996-protokollen og opererer på et helt andet niveau end godsansvaret: den lægger et samlet loft over alle krav, der udspringer af én og samme hændelse.

Kredsen af begrænsningsberettigede er bred. Efter [§ 171, stk. 1](#) tilkommer retten ikke blot rederen, men også "en ejer af et skib, som ikke er reder, en bruger, befragter, disponent samt enhver, der yder tjeneste i direkte forbindelse med bjærgningsarbejde". Efter [§ 171, stk. 2](#) omfatter retten tillige de personer, disse svarer for, og efter [§ 171, stk. 3](#) har **ansvarsforsikreren** samme ret til at begrænse ansvaret som den sikrede selv. Det er baggrunden for, at forsikringsselskabet i praksis optræder som selvstændig part i begrænsningssager – som i **BS-53565/2022-SHR** ([BS-53565/2022-SHR](#)), hvor både rederiet og dets P&I-forsikrer var sagsøgere.

Omfattede krav. [§ 172, stk. 1](#) fastslår, at begrænsningsretten foreligger "uanset ansvarsgrundlaget" for bl.a. person- og tingsskade opstået om bord eller i direkte forbindelse med driften af skibet eller med bjærgning (nr. 1), forsinkelsestab (nr. 2), krænkelse af ikke-kontraktmæssige rettigheder (nr. 3), vragsfjernelse (nr. 4), fjernelse af ladning (nr. 5) og afværgeforanstaltninger (nr. 6). Har den ansvarlige et modkrav fra samme hændelse, kan der kun begrænses for nettobeløbet, jf. [§ 172, stk. 2](#).

Undtagne krav. § 173 holder seks kravtyper uden for begrænsningen: bjærgeløn og groshaveribidrag (nr. 1), olie- og HNS-forureningskrav omfattet af kapitel 10-11 (nr. 2), atomskadekrav (nr. 3-4), person- og tingsskade påført ansatte hos de i § 171, stk. 1, nævnte personer (nr. 5) samt renter og sagsomkostninger (nr. 6).

Beløbene. § 175 fastsætter ansvarsgrænserne i SDR og gradueret efter skibets tonnage. For skibets egne passagerer er grænsen 400.000 SDR gange det tilladte passagertal, jf. § 175, stk. 1. For andre personsskadekrav er udgangspunktet 3,02 mio. SDR for skibe på 2.000 tons og derunder, jf. § 175, stk. 2, for vragsfjernelse 2.000.000 SDR efter § 175, stk. 3, og for alle øvrige krav 1,51 mio. SDR for skibe på 2.000 tons og derunder med tonnagetillæg efter § 175, stk. 4. Ansvarsgrænserne gælder summen af alle krav fra samme hændelse mod hele kredsen af begrænsningsberettigede, jf. § 175, stk. 5.

Erhvervsministeren er efter § 175, stk. 7 bemyndiget til at ændre grænserne i overensstemmelse med 1996-protokollens artikel 8 og til at fastsætte særlige grænser for skibe under 300 tons. Denne hjemmel er udmøntet i [bekendtgørelse om en særlig ansvarsgrænse for skibe under 300 tons](#), hvorefter grænsen for andre krav end personsskadekrav er 775.000 SDR for skibe på 100 tons og derunder og 1 mio. SDR for skibe fra 101 til 299 tons – dog 1,51 mio. SDR ved skader forvoldt af speedbåde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer med uddannelseskrav til føreren.

Tidsmæssig anvendelse. Hvilket regelsæt der gælder, afgøres af skadestidspunktet. I **S-10-04 (S-10-04)** – om M/S Unos kollision i Kielerkanalen i juli 2002 og de tyske myndigheders vragsfjernelsesomkostninger – fastslog Sø- og Handelsretten, at ansvaret skulle begrænses efter 1976-konventionens beløbsgrænser, fordi 1996-protokollen først trådte i kraft internationalt den 13. maj 2004, altså efter både skadestidspunktet og fondsoprettelsen. Retten lagde afgørende vægt på protokollens artikel 9, stk. 3, og på ikrafttrædelsesbemærkningerne til den danske ændringslov:

I overensstemmelse med det anførte må det antages at det herved tilsigtedes at lade de ændrede bestemmelser vedrørende andet end personsskader træde i kraft, dvs. få anvendelse på hændelser indtruffet efter det tidspunkt som er angivet i protokollen.

LOV	Søloven § 171, stk. 1-3	Søloven § 172, stk. 1-2	Søloven § 173	Søloven § 175, stk. 1-7
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Rederi fik medhold i ansvarsbegrænsning efter påsejling af søkabel ved Bornholm			04.07.2025
	Sø- og Handelsretten · Ansvarsbegrænsning for Søretlige Krav: Forholdet mellem Søloven, 1976-Konventionen og 1996-Protokollen			11.05.2005

Gennembrud af globalbegrænsningen efter § 174 – Samus

§ 9 Swan-kendelsen som ledende praksis

Søloven § 174 er den centrale stridslinje i globalbegrænsningssager:

Den ansvarlige kan ikke begrænse sit ansvar, hvis det bevises, at denne selv har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Den udførligste danske behandling af bestemmelsen er Sø- og Handelsrettens kendelse af 4. juli 2025 i **BS-53565/2022-SHR (BS-53565/2022-SHR)**. Tankskibet M/T Samus Swan tabte i hårdt vejr sit bagbords anker, slæbte det i ca. 31 timer og rev den 26. februar 2022 Energinets eltransmissionskabel til Bornholm over, så ca. 20.000 forbrugere mistede strømmen. Rederiet anerkendte ansvarsgrundlaget efter § 151, stk.

1, men fastholdt begrænsningsretten. Begrænsningsfonden var forhøjet til SDR 2.921.657,29, svarende til 27.254.095,70 kr., mens det samlede krav var opgjort til 53.068.354,71 kr.

Tre kumulative betingelser. Rederiet gjorde gældende – og retten lagde til grund – at gennembrud kræver (1) mindst grov uagtsomhed, (2) forståelse af, at skaden sandsynligvis ville ske, og (3) at adfærden kan henføres til *den ansvarlige selv*, dvs. rederiets ledelse.

Fortolkningsgrundlaget. Retten inddrog IMO's fortolkningsresolution til LLMC 1976 artikel 4 fra januar 2022, hvorefter begrænsningen er

virtually unbreakable in nature, i.e. breakable only in very limited circumstances

og hvorefter testen ligger "a level higher than the concept of gross negligence", ligesom "the conduct of parties other than the shipowner, for example the master, crew or servants of the shipowner, is irrelevant". Konventionen skulle fortolkes efter Wienerkonventionens artikel 31-32.

Identifikationsspørgsmålet. Retten citerede forarbejderne til den bestemmelse, der i dag er § 174 (Sølovsudvalgets **betænkning nr. 924/1981**, som byggede videre på **betænkning nr. 642/1972**):

Som nævnt i betænkning nr. 642/1972 ... må man med rederen selv sidestille hans overordnede medarbejdere med selvstændigt ansvar for ledelsen. Rederen vil dog ikke kunne identificeres med skibsføreren i denne relation ...

Det er altså ikke tilstrækkeligt for gennembrud, at rederiet ville kunne pålægges erstatningsansvar efter § 151.

Resultatet. Alle tre dommere lagde til grund, at skibet var sødygtigt ved afgang, at ankeret var korrekt surret, og at besætningen udviklede et "tunnelsyn" fokuseret på hovedmotoren. Flertallet fandt, at kaptajnens adfærd

i betydelig grad var uagtsom, men at den ikke indebar en så indlysende fare for, at et søkabel ville blive revet over, at kaptajnen kan anses for at have forvoldt skaden ... ved grov uagtsomhed i den forstand, som dette begreb må forstås i sølovens § 174.

Mindretallet fandt derimod, at kaptajnens ageren var "yderst kritisabel og i strid med godt sømandskab" og udgjorde grov uagtsomhed – men nåede samme resultat, fordi denne uagtsomhed ikke kunne henføres til rederiet. Om rederiets tekniske superintendent (TSI) udtalte retten:

Per Vestergaard var som TSI ansvarlig for skibets maskine. For at kunne have identificeret at skibets anker var ude, skulle han have haft indsigt i de konkrete nautiske forhold, hvilket falder uden for Per Vestergaards ansvarsområde.

Det var heller ikke godtgjort, at rederiets ledelse havde begået fejl på organisatorisk eller systematisk niveau. Rederiet og forsikreren fik derfor medhold i, at ansvaret var begrænset, og Energinet blev pålagt sagsomkostninger på i alt 1.024.460 kr.

Kendelsen bekræfter dermed den nordiske retstilstand: **globalbegrænsningen brydes reelt kun ved dokumenterede ledelsesfejl**, ikke ved nautiske fejl om bord – uanset hvor kritisabel besætningens adfærd måtte være.

At kontraktuelle ansvarsbegrænsninger uden for søloven kan opretholdes efter mildere kriterier, illustreres af **BS-8527/2022-SHR** (**BS-8527/2022-SHR** og **BS-8530/2022-SHR**) om den kæntrede flydedok i Hirtshals: værftet havde handlet uagtsomt ved utilstrækkelig vedligeholdelse, men ansvaret var efter de aftalte standardvilkår begrænset til kontraktsummen, og ledelsen blev frifundet for personligt ansvar.

LOV	Søloven § 151, stk. 1	Søloven § 171, stk. 1	Søloven § 172, stk. 1	Søloven § 174
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Rederi fik medhold i ansvarsbegrænsning efter påsejling af søkabel ved Bornholm			04.07.2025
	Sø- og Handelsretten · Ansvar for kæntræt flydedok og ledelsesansvar i Hirtshals Yard			25.04.2025

§ 10 Begrænsningsfonden og Sø- og Handelsrettens enekompetence

Begrænsningen kan gøres gældende på to måder: ved oprettelse af en begrænsningsfond eller ved indsigelse under den enkelte erstatningssag.

Fondsoprettelse. Efter [§ 177, stk. 1](#) kan der oprettes en begrænsningsfond ved Sø- og Handelsretten, når der her i landet "begæres arrest, anlægges sag eller begæres foretaget andre retslige skridt" i anledning af begrænsbare krav. Fonden anses efter [§ 177, stk. 2](#) for oprettet med virkning for alle begrænsningsberettigede og til dækning af alle begrænsbare krav – og efter [§ 177, stk. 3](#) kan særskilt sag om begrænsbare krav eller om selve begrænsningsretten ikke anlægges her i landet, når fonden først er oprettet. Fondens størrelse fastsættes efter [§ 232, stk. 1](#) til det fulde begrænsningsbeløb efter § 175 med tillæg af procesrente fra hændelsen til oprettelsen.

Begrænsning uden fond. Efter [§ 180, stk. 1](#) kan den ansvarlige begrænse ansvaret, selv om der ikke er oprettet fond; retten tager da alene hensyn til de krav, der er gjort gældende under sagen, men kan på begæring optage et forbehold om, at også andre begrænsbare krav medregnes.

Kompetencen. [§ 242](#) er kort og kategorisk:

Indsigelse mod retten til ansvarsbegrænsning, fondens størrelse eller et anmeldt krav afgøres ved dom af Sø- og Handelsretten efter retsplejelovens regler om borgerlige sager.

Det er baggrunden for, at samtlige danske globalbegrænsningssager føres i København.

S-10-04 (S-10-04) afklarede tre principielle spørgsmål om fonden. For det første fastslog retten, at en anmodning om **eksekution af en udenlandsk dom** er et "andet retsligt skridt" i § 177's forstand:

En modsat opfattelse ville føre til det uacceptable resultat at området for anvendelse af reglerne om ansvarsbegrænsning gennem oprettelse af en fond kunne blive elimineret i et ikke uvæsentligt omfang, hvilket ville stride mod formålet med 1976-konventionen og 1996-protokollen.

En retskraftig tysk dom afskar dermed ikke ansvarsbegrænsning i Danmark; retten henviste til EU-Domstolens dom i **C-39/02 (Mærsk Olie)** om, at en begæring om fondsoprettelse og et erstatningssøgsmål ikke har samme sagsgenstand og derfor ikke skaber litispendens. For det andet skulle begrænsningen ske efter reglerne på skadestidspunktet. For det tredje afskar fordringshaverens delvise frafald i den tyske sag ikke anmeldelse af det fulde krav i den danske fond, og et delkrav anmeldt før fordelingen var taget op til dom var ikke prækluderet efter [§ 238](#).

I Samus Swan-sagen fulgte forløbet den samme skabelon: anmodning om fondsoprettelse i november 2022, oprettelse ved kendelse i december 2022, forhøjelse af fondsbeløbet i februar 2023 og derefter udskillelse af spørgsmålet om selve begrænsningsretten til særskilt afgørelse – en procesform, der er praktisk, fordi den afklarer loftet, før erstatningsopgørelsen forhandles.

LOV	Søloven § 177, stk. 1-4	Søloven § 180, stk. 1-2	Søloven § 232, stk. 1	Søloven § 242
-----	---	---	---------------------------------------	-------------------------------

PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Rederi fik medhold i ansvarsbegrænsning efter påsejling af søkabel ved Bornholm	04.07.2025
	Sø- og Handelsretten · Ansvarsbegrænsning for Søretlige Krav: Forholdet mellem Søloven, 1976-Konventionen og 1996-Protokollen	11.05.2005

§ 11 Fælleshavari og York-Antwerp-reglerne

Fælleshavari (groshavari, havari grosse) er et selvstændigt søretligt institut, der ligger uden for både godsansvaret og globalbegrænsningen: når skib, fragt og gods trues af en fælles fare, og der bevidst opofres værdier for at redde helheden, fordeles tabet forholdsmæssigt mellem interesserne.

Retsgrundlaget er [søloven § 461](#), hvorefter York-Antwerpen-reglerne af 1974 som ændret i 1990 gælder, medmindre andet er aftalt. Efter [§ 465, stk. 1](#) hæfter ladningsejeren for havaribidraget **med godset, men ikke personligt** – og rederen skal derfor efter [§ 465, stk. 2](#) nægte at udlevere ladningen, hvis ejeren ikke påtager sig personligt ansvar og stiller betryggende sikkerhed. Kravet på bidrag falder uden for globalbegrænsningen, jf. [§ 173, nr. 1](#), og aftaler om fælleshavari kan indsættes i transportaftalen uanset kapitel 13's præceptivitet, jf. [§ 254, stk. 2](#).

Den ledende danske afgørelse er **BS-1112/2019-SHR (BS-1112/2019-SHR)** om branden i to containere med trækulsbriketter om bord på MSC London i oktober 2017. Slukningsarbejdet varede mindst 18 timer og efterlod ca. 10 cm vand i lastrum nr. 1, hvor en container med Ecco-sko var stuvet.

Retten fastslog, at brandslukningen udgjorde en fælleshavarihandling efter YAR regel A, fordi den var en fornuftig og proportional opofrelse for at redde skib og last fra en fælles fare – og at det forhold, at branden var begrænset til to containere, ikke ændrede herpå. Skade på ladning forvoldt af slukningsvand er omfattet af YAR regel III.

Rederiet havde ikke pligt til at *erklære* fælleshavari, men blev alligevel gjort ansvarligt:

Retten lægger på den baggrund til grund, at Dezzan Shipping senest den 7. oktober 2017 må have været bekendt med branden på skibet og de mulige skader på en del af skibets last som følge af brandslukningen. Selvom Dezzan Shipping ikke var forpligtet til at erklære fælleshavari, burde Dezzan Shipping have orienteret de berørte ladningsejerne om, hvad der var sket, så de selv havde haft mulighed for at varetage deres interesser.

Fordi lasten var udleveret, og ladningsejerne kun hæfter med godset, jf. [§ 465, stk. 1](#), var ladningsejeren afskåret fra at opnå fælleshavaribidrag – og rederiet måtte dække tabet på EUR 54.009,15, med den kontraherende speditør som solidarisk hæftende medkontrahent efter NSAB 2015.

Afgørelsen har tillige betydning for forældelsen (se nedenfor): kravet var ikke et erstatningskrav efter [§ 275](#), men et krav knyttet til fælleshavariinstituttet, og forældedes derfor efter forældelseslovens treårige frist, jf. [§ 501, stk. 6](#), og ikke efter den etårige frist i [§ 501, stk. 1, nr. 6](#).

LOV	Søloven § 173	Søloven § 254, stk. 2	Søloven § 461	Søloven § 465, stk. 1-2
	Søloven § 501, stk. 6			

PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Dom om fælleshavari og speditøransvar efter vandskade under brandslukning på skib	02.07.2020
---------	---	------------

Søgsmåls- og forældelsesfrister efter § 501

[Søloven § 501](#) er en af de mest praktisk betydningsfulde bestemmelser på området, fordi de korte frister ofte afgør sagen, før realiteten overhovedet prøves.

De centrale frister for godstransport er:

- **1 år** for krav på erstatning for tab som følge af, at gods er udleveret uden forevisning af konnossement eller til en forkert person, regnet fra den dag, godset skulle have været udleveret, eller fra den senere faktiske udlevering, jf. [§ 501, stk. 1, nr. 5](#).
- **1 år** for krav på erstatning efter §§ 275 og 276 eller for urigtige eller ufuldstændige konnossementsoplysninger, regnet fra den dag, godset blev eller skulle have været udleveret, jf. [§ 501, stk. 1, nr. 6](#).
- **1 år** for krav på bidrag til almindeligt havari, regnet fra aftale eller afgørelse om fordelingen, jf. [§ 501, stk. 1, nr. 7](#).
- **2 år** for bjærgeløn (nr. 1) og for sammenstøds- og søulykkeskader (nr. 2), og **3 år** for vragfjernelseskrav omfattet af § 172, stk. 1, nr. 4 (nr. 8).
- **1 år** for regreskrav i anledning af krav efter nr. 2, 5 og 6, regnet fra betalingen eller sagsanlægget, jf. [§ 501, stk. 2](#).

Fristen afbrydes efter [§ 501, stk. 3](#) ved retsskridt inden fristens udløb eller ved aftale om bindende opmandsafgørelse. Og – vigtigt for kontraktkonciperingen – er **enhver forhåndsvedtagelse om udelukkelse af forældelse eller om længere frister ugyldig**, jf. [§ 501, stk. 4](#). I øvrigt gælder forældelseslovens almindelige regler, jf. [§ 501, stk. 6](#).

Den praktiske hovedafgørelse er **BS-39480/2021-SHR** ([BS-39480/2021-SHR](#)) om et parti syltede grøntsager fra Iran. Godset var udleveret senest den 22. juni 2020, men stævning blev først indgivet den 2. august 2021. Ladningsejeren gjorde gældende, at transportørens adfærd – regresforbehold over for agenten i Iran, udsendelse af kravformular og anmeldelse til ansvarsforsikringen – udgjorde en erkendelse, der afbrød forældelsen efter [forældelsesloven § 15](#). Retten afviste det:

Retten lægger til grund, at det er sædvanligt, at man som transportør tager forbehold for regreskrav over for sine underleverandører, når man bliver mødt af et krav fra en transportkunde. Det er tilsvarende sædvanligt, at en transportvirksomhed sender en kravformular til udfyldelse af kunder, der mener at have et krav. Desuden er det sædvanligt, at man som forsikringstager anmelder et eventuelt forsikringskrav til sit forsikringsselskab.

Og videre:

Retten finder derfor, at Omid Aladadi ikke på grundlag af ovenstående med føje har kunnet få den opfattelse, at der ikke var tvist om kravet.

Kravet var forældet, og transportøren blev frifundet. **Rutinemæssig claims-håndtering afbryder altså ikke fristen.**

Sølovens forældelsesregler fortrænger anden lovgivning, når godset er i transportørens varetægt. I **S 32/02 (S 32/02)** om kabeltromler, der faldt ned på Mols-Liniens færgerampe, blev kravet anset for forældet efter søloven, selv om uheldet skete på et færdselslovsområde; retten lagde vægt på, at sølovens forældelsesregler skal anvendes på transportskader for at undgå uforudsigelighed.

Omvendt viser **BS-1112/2019-SHR (BS-1112/2019-SHR)**, at kravtypens kvalifikation er afgørende: et krav knyttet til fælleshavari faldt uden for § 501, stk. 1, nr. 6, og fulgte den treårige frist.

Uden for sølovens præceptive område kan **kortere** aftalte frister opretholdes. I **S-8-17 (S-8-17)** blev et krav mod en havneterminal for totalskade på to vindmøllevinger afvist som forældet efter DHAB 2007's 10-måneders frist, selv om terminalen havde handlet uagtsomt ved at stable vingerne i strid med producentens retningslinjer og i stærk vind.

Endelig illustrerer Højesterets dom i **BS-120/2005-HJR (BS-120/2005-HJR)**, at også parallelle transportregimers etårige frister rammer hårdt:

Japan Airlines har således ikke været i utilregnelig uvidenhed om sit krav mod Haugsted, og kravet er derfor forældet.

For krav mod Forsvaret for maritime skader har Forsvarsministeriet i sin egen [cirkulæreskrivelse om behandling af erstatningssager i Forsvaret](#) udtrykkeligt indskærpet, at "[k]rav på erstatning for maritime skader forældes efter 2 år, jf. sølovens § 501" – et eksempel på, at fristerne også styrer offentlige myndigheders sagsbehandling.

LOV	Forældelsesloven § 15	Søloven § 501, stk. 1-6	
PRAKSIS	Højesteret · Højesteretsdom om ansvar for transportskade på lakserogn		23.04.2008
	Sø- og Handelsretten · Sag om forældelse af erstatningskrav vedrørende skade på gods under søtransport		07.11.2022
	Sø- og Handelsretten · Dom om fælleshavari og speditøransvar efter vandskade under brandslukning på skib		02.07.2020
	Sø- og Handelsretten · Sag om ansvar for skade på vindmøllevinger og forældelse af krav		09.05.2018
	Sø- og Handelsretten · Forældelse af erstatningskrav ved godsskade på færgerampe: Sølovens 1-årige frist vs. Færdselslovens regler		09.05.2003

§ 13 Værneting, voldgift og lovvalg i søtransportkontrakter

Fordi konnossementer og certepartier næsten altid indeholder værnetings- eller voldgiftsklausuler, afgøres mange danske søtransportsager reelt ved en procesforudsætningskendelse.

Sølovens præceptive værnetingsværn. **§ 310, stk. 1** gør enhver forhåndsaftale ugyldig, i det omfang den begrænser sagsøgerens ret til efter eget valg at anlægge sag på sagsøgtens hovedkontor, aftaleindgåelsesstedet, det aftalte leveringssted eller det aftalte eller faktiske udleveringssted. Er konnossementet udfærdiget ifølge et certeparti med værnetingsbestemmelse, uden at konnossementet udtrykkeligt angiver, at bestemmelsen binder indehaveren, kan transportøren efter **§ 310, stk. 3** ikke påberåbe sig den over for en godtroende konnossementsindehaver. Værnet gælder dog ikke, når hverken leverings- eller udleveringsstedet ligger i Norden, og det viger efter **§ 310, stk. 5** for EU's og Lugano-konventionens regler.

Voldgift. **§ 311, stk. 1** tillader skriftlig aftale om voldgift, hvis sagen efter sagsøgerens valg kan rejses i en af de stater, hvor et af § 310-stederne ligger, og voldgiftsretten skal efter **§ 311, stk. 2** anvende kapitel 13's

bestemmelser. Ligger hverken leverings- eller udleveringsstedet i Norden, er parterne efter § 311, stk. 4 frit stillet.

At voldgiftsklausuler i rammeaftaler faktisk håndhæves, viser **BS-35272/2022-SHR** ([BS-35272/2022-SHR](#)), hvor Sø- og Handelsretten afviste en erstatningssag, fordi et konkret fragtbrev ikke tilsidesatte rammeaftalens voldgiftsbestemmelse.

EU-rettens forrang. I praksis er Bruxelles Ia-forordningens artikel 25 blevet den afgørende hjemmel. Sø- og Handelsretten fastslog i **BS-19711/2023-SHR** ([BS-19711/2023-SHR](#)), at [artikel 25 i Bruxelles Ia-forordningen](#) har forrang for kumulationsværnetinget i artikel 8, og at et rederis værnetingsklausul om Hamborg derfor kunne gøres gældende både over for vareforsikreren og over for den kontraherende speditør – under henvisning til bl.a. EU-Domstolens dom i **C-387/98 (Coreck Maritime)**.

EU-Domstolen har senest afklaret spørgsmålet direkte for konnossementer i **C-345/22 (C-345/22)** (Maersk og MACS). Domstolen fastslog, at en værnetingsklausul i et konnossement kan gøres gældende over for en tredjemand, der erhverver konnossementet, når denne efter national ret indtræder i alle den oprindelige aflasters rettigheder og forpligtelser – og at national lovgivning, der kræver individuel og særskilt forhandling af klausulen og dermed udelukker den fra rettighedsoverdragelsen, er i strid med forordningen.

Omvendt kan standardvilkår ikke uden videre trækkes ind i aftaleforholdet. I **BS-1112/2019-SHR** ([BS-1112/2019-SHR](#)) kunne rederiet ikke støtte ret på søfragtbrevets engelske værnetingsklausul, fordi speditørens faktura henviste til NSAB 2015 uden at nævne søfragtbrevet, og fordi klausulen ikke fandtes at være et "almindeligt forekommende transportvilkår". Og i **BS-30248/2022-SHR** ([BS-30248/2022-SHR](#) og [BS-43778/2022-SHR](#)) kunne underleverandøren ikke påberåbe sig sin kinesiske agents værnetings- og forældelsesvilkår, fordi den pågældende havde handlet i eget navn uden at præcisere sin formidlerrolle.

Afgrænsningen mod almindelig international procesret behandles nærmere i [international-jurisdiktion](#)-, voldgiftsbehandlingen i [voldgift](#) og forældelsesafbrydelsen i [forældelse-pengekrav-afbrydelse](#).

LOV	Søloven § 310, stk. 1-6	Søloven § 311, stk. 1-4	
PRAKSIS	EU-Domstolen · Værnetingsklausuler i konnossementer: Eksigibilitet over for tredjemand og EU-rettens forrang		25.04.2024
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning		21.02.2025
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamser under søtransport		19.02.2024
	Sø- og Handelsretten · Afgørelse om voldgiftsaftale i transportskadesag		27.02.2023
	Sø- og Handelsretten · Dom om fælleshavari og speditøransvar efter vandskade under brandslukning på skib		02.07.2020

Rotterdam-reglerne: den vedtagne, men endnu ikke ikrafttrådte nyaffattelse af kapitel 13

En central – og ofte overset – pointe er, at Folketinget allerede i 2013 vedtog en fuldstændig nyaffattelse af sølovens kapitel 13, men at reglerne fortsat ikke er sat i kraft.

Ved [lov nr. 618 af 12. juni 2013](#) blev FN-konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvis til søs (Rotterdam-reglerne) gennemført som et nyt kapitel 13. Af de almindelige bemærkninger fremgår formålet:

Formålet med gennemførelsen af FN-konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne) er at modernisere sølovens regler om stykgodstransport.

Konventionen bygger på det såkaldte "maritime plus"-begreb og omfatter dermed dør-til-dør-transporter med et søled. Lovforslaget hvilede på Sølovsudvalgets 4. betænkning om aftaler om transport af gods helt eller delvist til søs af 18. april 2012, og vedtagelsen indebar samtidig samtykke til ratifikation.

De væsentligste materielle nyskabelser i det vedtagne kapitel fremgår af forarbejderne og lovhistorikken:

- **Ansvarsfrihedsgrundene for nautisk fejl ophæves**, og brandundtagelsen modificeres. Bemærkningerne beskriver det direkte: "Med forslaget til § 274 videreføres disse ansvarsfrihedsgrunde vedrørende navigationsfejl og fejl i behandlingen af skibet ikke, mens ansvaret for brand er modificeret." Hovedreglen om culpa med omvendt bevisbyrde opretholdes.
- **Beløbsgrænsen hæves** fra 667 SDR/2 SDR pr. kg til 875 SDR pr. kollo eller 3 SDR pr. kg.
- **Netværksprincippet** kodificeres, så andre unimodale konventioners ansvarsregler kan finde anvendelse på skader, der lokaliseres til et ikke-søled.
- **Elektroniske transportdokumenter** sidestilles med papirdokumenter, forudsat at parterne er enige.
- **Envejspræceptivitet** fastslås som princip, og en generel voldgifts- og værnetingsordning indføres.
- **Ansvaret for undertransportører kan ikke længere fraskrives**; forarbejderne bemærker, at en videreførelse af den gældende § 285, stk. 2, "vil være i strid med Rotterdam-reglerne".

Forarbejderne understreger endvidere, at en dansk ratifikation forudsætter opsigelse af Haag-Visby-reglerne, og at Danmark efter ratifikation ville være bundet af fire transportkontraktkonventioner: Rotterdam-reglerne, CMR-konventionen, COTIF-CIM og Montreal-konventionen.

Ikrafttrædelsen er dog udskudt. Efter § 10, stk. 2, i lov nr. 618 af 12. juni 2013 fastsætter erhvervs- og vækstministeren tidspunktet for ikrafttræden af netop de bestemmelser, der udgør det nye kapitel 13, og ministeren kan lade dem træde i kraft på forskellige tidspunkter. Konventionen selv træder efter sine egne regler først i kraft et år efter det tyvende lands ratifikation. Den konsoliderede sølov (senest lovbekendtgørelse konsolideret pr. 24. juni 2025) indeholder derfor fortsat de Haag-Visby-baserede §§ 274-286 – og [søloven § 274](#), [§ 275](#), [§ 276](#) og [§ 280](#) har uændret det indhold, der er gennemgået ovenfor.

Praktisk konsekvens: enhver rådgivning og enhver dom på området skal fortsat bygge på det gældende kapitel 13. Rotterdam-reglerne er relevante som fortolkningsbidrag og som varsel om en kommende retstilstand, men de er ikke gældende ret.

Afgrænsning mod passagertransport. Kapitel 13 dækker alene gods. Ansvar for søtransport af passagerer og deres rejsegods reguleres af sølovens kapitel 15 sammenholdt med [Athen-forordningen, forordning \(EF\) nr. 392/2009](#), og globalbegrænsningen for passagerkrav følger den særlige regel i [søloven § 175, stk. 1](#).

LOV

[Søloven § 175, stk. 1](#)
[Søloven § 274](#)
[Søloven § 275](#)
[Søloven § 280](#)

§ 15 Sammenfatning: hvad afgør sagerne i praksis

Gennemgangen af praksis fra Sø- og Handelsretten, landsretterne, Højesteret og EU-Domstolen tegner et forholdsvis klart mønster.

På godsansvarets side afgøres sagerne sjældent af selve ansvarsgrundlaget. Presumptionsansvaret i § 275 er så strengt, at transportøren i praksis er ansvarlig, når skaden kan lokaliseres til varetægtsperioden. De reelle stridspunkter er tre:

1. **Lokalisering.** Skete skaden i transportørens varetægt, og skete den under søledet? Netværksklausulerne i NSAB gør dette spørgsmål økonomisk afgørende, fordi sølovens klobegrænsning ofte er langt gunstigere for ladningssiden end den vægtbaserede speditørgrænse – som i **BS-30248/2022-SHR**.
2. **Kollotælling.** Hvad står der i transportdokumentet? Efter § 281 er det dokumentets angivelse, der tæller, og uklarheder går ud over transportøren som koncipist, jf. **BS-36988/2022-SHR**. Konsekvensen er, at ansvarsbegrænsningen i containerfart ofte slet ikke bider.
3. **Frist.** Den etårige frist i § 501, stk. 1, nr. 6 fælder flere krav end nogen materiel indsigelse, og transportørens sædvanlige claims-håndtering afbryder den ikke, jf. **BS-39480/2021-SHR**.

På globalbegrænsningens side er billedet endnu klarere. Kredsen af begrænsningsberettigede efter § 171 er meget bred og omfatter også ansvarsforsikreren; kravkataloget i § 172 er omfattende; og gennembrudsreglen i § 174 er efter **BS-53565/2022-SHR** reelt forbeholdt tilfælde, hvor rederiets **ledelse** – ikke skibsføreren, ikke besætningen, ikke den tekniske superintendent – selv har handlet groft uagtsomt og med forståelse af, at skaden sandsynligvis ville ske. Selv en 31 timer lang ankerslæbning, der slukkede strømmen på en hel ø, og som af et rettens mindretal blev kvalificeret som grov uagtsomhed hos kaptajnen, brød ikke begrænsningen.

For den, der rådgiver ladningssiden, er de praktiske håndtag derfor:

- at sikre præcis kolliangivelse i konnossementet og reagere på forbehold efter § 298,
- at udnytte bevisvirkningen i § 299 og det absolutte modbevisforbud over for godtroende indlødere,
- at overveje, om der er grundlag for ansvar efter § 300, stk. 1, hvor begrænsningsretten helt bortfalder,
- at undersøge, om godset er transporteret på dæk i strid med aftale, jf. § 284, stk. 2,
- og frem for alt at anlægge sag inden for året.

For den, der rådgiver transportør- og rederisiden, er de tilsvarende håndtag at få leveringsklausuler og ansvarsperiode præcist afgrænset i aftalen (jf. **S-18-13**), at sikre at værnetings- og voldgiftsklausuler er gyldigt vedtaget i alle led af kæden (jf. **BS-19711/2023-SHR** og **BS-1112/2019-SHR**), og – ved større hændelser – hurtigt at oprette begrænsningsfond efter § 177, der spærre for særskilte søgsmål og samler afgørelsen ved Sø- og Handelsretten, jf. § 242.

LOV

[Søloven § 171](#)
[Søloven § 172](#)
[Søloven § 174](#)
[Søloven § 177](#)
[Søloven § 242](#)
[Søloven § 275](#)
[Søloven § 281](#)
[Søloven § 284, stk. 2](#)
[Søloven § 298](#)
[Søloven § 299](#)
[Søloven § 300, stk. 1](#)
[Søloven § 501, stk. 1](#)

PRAKSIS

Sø- og Handelsretten · Rederi fik medhold i ansvarsbegrænsning efter påsejling af søkabel ved Bornholm

04.07.2025

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning

21.02.2025

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamsen under søtransport

19.02.2024

Sø- og Handelsretten · Søtransport – Erstatning for totalskadede relæer – Ansvarsbegrænsning	21.04.2023
Sø- og Handelsretten · Sag om forældelse af erstatningskrav vedrørende skade på gods under søtransport	07.11.2022
Sø- og Handelsretten · Dom om fælleshavari og speditøransvar efter vandskade under brandslukning på skib	02.07.2020
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvarsfordeling ved skade på vindmøllevinger under håndtering i havn – fortolkning af transportaftale	25.08.2015

REFERENCE Lovgrundlag 6 paragraffer

Søloven § 171	stk. 1-3	Søloven § 174	
Søloven § 274	stk. 1-3	Søloven § 275	stk. 1
Søloven § 280	stk. 1-3	Søloven § 501	stk. 1

MATERIALE Citerede afgørelser 35 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS		2
04.12.2012	Rederansvar, søpant og lovligheden af arrest i skib ved skade på havn	37-2011
23.04.2008	Højesteretsdom om ansvar for transportskade på lakserogn	3209-3811
EU-DOMSTOLEN · EUROPÆISK DOMSTOL		1
25.04.2024	Værnetingsklausuler i konnossementer: Eksigibilitet over for tredjemand og EU-rettens forrang	C-345/22
SØ- OG HANDELSRET TEN · SPECIALRET		31
04.07.2025	Rederi fik medhold i ansvarsbegrænsning efter påsejling af søkabel ved Bornholm	BS-53565/2022-SHR
06.05.2025	Sø- og Handelsretten: Transportør erstatningsansvarlig for værditab på ost grundet manglende nedkøling	BS-19561/2023-SHR
25.04.2025	Ansvar for kærtret flydedok og ledelsesansvar i Hirtshals Yard	BS-8527/2022-SHR og BS-8530/2022-SHR
21.02.2025	Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning	BS-19711/2023-SHR
21.05.2024	Sø- og Handelsretten: Tvist om betaling af Demurrage, Detention og Storage (DDS) omkostninger i forbindelse med søfragt til Canada	BS-17748/2023-SHR
08.03.2024	Sag om ansvarsfrihed for fragtfører ved brandskade på gods under transport	BS-37431/2022-SHR
19.02.2024	Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamser under søtransport	BS-30248/2022-SHR og BS-43778/2022-SHR
04.05.2023	Afgørelse om erstatning for vandskade på relæer under søtransport	3777-4539

21.04.2023	Søtransport – Erstatning for totalskadede relæer – Ansvarsbegrænsning	BS-36988/2022-SHR
27.02.2023	Afgørelse om voldgiftsaftale i transportskadesag	3751-4501
07.11.2022	Sag om forældelse af erstatningskrav vedrørende skade på gods under søtransport	BS-39480/2021-SHR
22.08.2022	Sø- og Handelsretten: Kontraherende transportørs erstatningsansvar for tyveri af gods under landevejstransport – Varetagt og ansvarsfrihed efter NSAB 2000	BS-47476/2021-SHR
04.09.2020	Sag om fragtføreransvar: Tyveri af gods under transport - spørgsmål om grov uagtsomhed og ansvarsbegrænsning (CMR-loven)	BS-17637/2019-SHR
02.07.2020	Dom om fælleshavari og speditøransvar efter vandskade under brandslukning på skib	BS-1112/2019-SHR
18.06.2020	Delafgørelse om kontraherende transportør - Kuehne + Nagel A/S' ansvar for temperaturskade på frossen laks	BS-41954/2019-SHR
27.03.2020	Sø- og Handelsretten: Transportør ansvarlig for skade på gods under losning – Anvendelse af CMR-loven og NSAB 2015	BS-18712/2019-SHR
08.06.2018	Erstatning for beskadiget scanner: Grov uagtsomhed ved terminaltransport med åbne trailerdøre	H-50-17
09.05.2018	Sag om ansvar for skade på vindmøllevinger og forældelse af krav	S-8-17
16.12.2015	Sø- og Handelsretten: Erstatning for skader på containerhåndteringsmaskiner under søtransport - Transportørens ansvar og værneting	S-26-13 og S-11-14
25.08.2015	Sø- og Handelsretten: Ansvarsfordeling ved skade på vindmøllevinger under håndtering i havn – fortolkning af transportaftale	S-18-13
30.08.2013	Sø- og Handelsretten: Afgørelse om ansvar for vandskade på gods under transport - Lene Bjerre Design A/S mod LEMAN-International System Transport A/S og Hapaq-Lloyd Aktiengesellschaft	S-24-11 og S-9-12
25.04.2013	Dom om erstatningsansvar for forsinkelse og fejlagtig udstedelse af konnossement ved multimodal transport	H-68-12
14.03.2013	Speditionsfirma dømt for ansvarspådragende udlevering af gods uden forevisning af konnossement	S-7-12
25.03.2011	Søtransport: Ansvar for tab af dækslast – utilstrækkelig surring og mangelfuld fastgørelse i transportkasse	S-9-08
06.02.2008	Søtransport af forurennet jord – Afvisning af last på grund af for højt væskeindhold – Dødfragt – Demurrage – Erstatning	S 11/07
21.03.2007	Søtransport: Fordeling af ansvar for skade på vindmøller under transport - Befragterens egen skyld	S-34-03
19.12.2005	Sø- og Handelsretten: Sag om fragt og demurrage – Partsansvar ved 'Collect Freight' forsendelse	S-13-99
07.10.2005	Sø- og Handelsretten: Ansvar for tab af dækslast - fortolkning af transportaftale og ansvarsbegrænsning	S 16/01

11.05.2005	Ansvarsbegrænsning for Søretlige Krav: Forholdet mellem Søloven, 1976-Konventionen og 1996-Protokollen	S-10-04
25.02.2004	Sø- og Handelsretten: Sag om transportøransvar for tab af containere under søtransport	S-7-02
09.05.2003	Forældelse af erstatningskrav ved godsskade på færgerampe: Sølovens 1-årige frist vs. Færdselslovens regler	S 32/02
PARKERINGSKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		1
13.09.2023	Modstridende skiltning om beboerlicens og naboundtagelse på privat parkeringsområde i Klampenborg	park-4501