

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

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

Sølovens §§ 91-96 i fogedretten, justificationssagen 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 undtagelsesrisiko 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** Oprettelse af 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 eksterritorial 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 lovbekendtgørelse 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	panterrettigheder i skib	(q)

En note om ordlyden: i den gældende lovebekendtgørelse (LBK nr. 776 af 18. juni 2025) er nr. 1 gengivet i afkortet form som »stød eller på anden måde«. Den fulde ordlyd fremgår af den tidligere [LBK nr. 39 af 20. januar 1998](#), hvor nr. 1 lyder »Skade på ejendom forårsaget af et skib ved sammenstød eller på anden måde« – svarende til konventionens artikel 1(1)(a). Det er også denne forståelse, Højesteret lagde til grund i **BS-37/2011-HJR**.

Praksis viser, hvordan de enkelte kategorier aktiveres i konkrete arrestsager:

- **Nr. 1 (tingsskade):** I [BS-37/2011-HJR](#) fastslog Højesteret om Assens Havns erstatningskrav efter slæbebåden *Sea Endeavour I*'s påsejling af havneanlægget: »Assens Havns eventuelle erstatningskrav for skader forårsaget af Sea Endeavour I er et særrets-krav i medfør af sølovens § 91, nr. 1«. Samme dom er registreret som [Sag 37/2011](#).
- **Nr. 4 (certepartikrav):** I [S-36-09](#) var arrestgrundlaget et erstatningskrav opstået under et certeparti på grund af motorproblemer på containerskibet *Baltimar Venus*.
- **Nr. 11 (bunkersleverancer):** Både [S-17-17](#), [S-37-08](#) og [BS-52912/2024-SHR](#) angår ubetalte bunkersleverancer bestilt af en befragter – den klassiske konfliktsituation, hvor leverandøren søger sikkerhed i skibet frem for hos den insolvente kontraktpart.
- **Nr. 12 (reparation og klargøring):** I [BS-40562/2020-SHR](#) var kravet værftets og havneagentens betaling for klargøringsarbejder på skibene *Ali Bey* og *Ersen Bey* forud for et planlagt dobbeltslæb til Tyrkiet.

Sondringen mellem nr. 1-14 og nr. 15-17 er ikke akademisk: den styrer både adgangen til søsterskibsarrest efter [§ 93, stk. 1](#) og retten til frigivelse mod sikkerhed efter [§ 95](#).

LOV	Søloven § 91	Søloven § 93, stk. 1	Søloven § 95
PRAKSIS	Højesteret · Rederansvar, søpant og lovligheden af arrest i skib ved skade på havn 04.12.2012 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 · Sag om gyldigheden af en forligsaftale indgået under trussel om arrest i skib 30.06.2010 Sø- og Handelsretten · Arrest efter Søloven - Forstikkelsesrisiko som betingelse? 11.06.2010		

§ 3 Sølovsarrest er et selvstændigt institut: forstikkelsesrisiko efter retsplejelovens § 627 er ikke en betingelse

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 bevistema, 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 bevistemaer 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 Balttime 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

§ 5 § 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, »hvad 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			04.12.2012
	Landsretten · Sag om søpant og rederansvar efter skade forårsaget af skib			18.11.2010
	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

§ 6 Forbudet 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 retsplejeloens § 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	Retsplejeloens § 629	Retsplejeloens § 634, stk. 6	Retsplejeloens § 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		
	Sø- og Handelsretten · Arrest efter Søloven - Forstikkelsesrisiko som betingelse?		
	11.06.2010		

§ 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

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.

LOV

[Retsplejeloven § 253](#)
[Retsplejeloven § 634, stk. 1, 4, 5](#)
[Søloven § 55, stk. 1-3](#)
[Søloven § 73, stk. 1](#)
[Søloven § 96](#)

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 fagedforbud. 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 henvisede 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		07.04.2026
	Sø- og Handelsretten · Lovligheden af arrest i skib og tvist om betaling for værftsarbejde		23.08.2021
	Sø- og Handelsretten · Sag om erstatning for uberettiget bevissikring og forbud vedrørende parkeringsskiver		07.01.2019
	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 fogedforbud mod generisk lægemiddel		24.01.2017

§ 11 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 bødekraft og sagsomkostninger i sager om overtrædelse af søsikkerhedsloven eller lov om skibes besætning. [Rigsadvokatmeddelelsen om sanktionspåstande m.v. i sager om spiritussejls](#) 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 spiritussejls kun forudsættes anvendt, hvis den skyldige er direkte involveret i skibets navigering.

Forskellene er gennemgående:

- **Formål:** sikring af det offentlige bøde- og omkostningskrav, ikke af et privat sørets krav.
- **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 skibulykker 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 sørets krav ofte er henvist til voldgift i London.

Ved arrestbegæringen. Rekvirenten skal kunne henvise 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 loftlagt 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 arretretten 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 fogedforbud 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
LANDSRETTE · 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 HANDELSRETTE · SPECIALRET		9
07.04.2026	Erstatningssag om påstået uretmæssig skibsarrest i Mozambique – Scandi Trading Denmark ApS frifundet	BS-52912/2024-SHR
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: Værnetings spørgsmål	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
BYRETTEEN · 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