

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 kajanlæg, 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 vrage 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 begrunder 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 selvstyrehavn 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 færgen »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 misbrugssporet**, 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 23.06.2010
9 til under markedslejen – Konkurrencerådets afgørelse af 23. juni 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 Skatterådet · Havneselskabs overgang til skattepligt og brug af opsparet egenkapital Skatterådet · Fjernvarmeværks udlejning af lokaler og deling af målerdata		26.08.2026 09.11.2021 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 fartøjejereren 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 stevedorevirkomheden 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 bøjefafmærkningen 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	HavneLoVen § 6, stk. 1	HavneLoVen § 9, stk. 11	HavneLoVen § 15	KonkurrenceLoVen § 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

HavneLoVen § 1	stk. 1-2	HavneLoVen § 2	stk. 1
HavneLoVen § 5		HavneLoVen § 6	stk. 1
HavneLoVen § 9		HavneLoVen § 15	
HavneLoVen § 16	stk. 1	HavneLoVen § 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 kærtret 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