

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

Praksisoversigt over søforsikring (kasko, transport og havari)

Dækningsomfang, sødygtighed og havarifordeling efter FAL kap. 7-8 og sølovens havariregler

Version 2 · Opdateret 6. sep. 2026 · 29 afgørelser · 2000-2025

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Søforsikring – kasko, fragt, vare-/transport- og rederansvarsdækning – er reguleret i forsikringsaftalelovens kapitel om søforsikring, [FAL §§ 59-73](#), suppleret af sølovens regler om almindeligt og særligt havari i [§§ 461-466](#). Reglerne er i alt væsentligt videreført uændret fra Lov om Forsikringsaftaler af 1930, og fordi de fleste af dem er deklaratoriske, bæres den praktiske retsanvendelse af standardvilkårene – Dansk Søforsikrings-Konvention af 1934, de danske kaskobetingelser og Vareforsikring, Udvidede danske betingelser 2010. Praksis kommer derfor primært fra Sø- og Handelsretten og Ankenævnet for Forsikring og handler i overvejende grad om tre ting: rækkevidden af de objektive dækningsundtagelser (slid, ælde, godsets egen beskaffenhed, usødygtighed), bevisbyrdens fordeling mellem sikrede og assurandør, og forsikringens tidsmæssige udstrækning.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Søforsikring omfatter efter [FAL § 59](#) al fare, som den forsikrede interesse udsættes for under søtransport – og efter stk. 2 også skibe, der er oplagt, på bedding, i dok eller ellers stilleliggende, samt gods om bord i sådanne skibe.
- 02** Samtransportreglen i § 59, stk. 1, 2. pkt., betyder, at en forsikring, der ud over søfare også dækker anden fare i tilknytning til transporten, i sin helhed behandles som søforsikring.
- 03** Udgangspunktet er allrisk: efter [FAL § 60](#) dækkes enhver art af fare, medmindre der er gjort undtagelse i lov eller aftale – undtagelserne skal derfor godtgøres af selskabet.
- 04** Ankenævnet for Forsikring pålægger konsekvent selskabet bevisbyrden for undtagelsen, når sikrede først har sandsynliggjort en pludselig, dækket begivenhed; en taksatorvurdering baseret alene på billedmateriale er ikke tilstrækkelig.
- 05** Skade, der alene er en følge af slid, alder eller råddenskab, er undtaget efter [FAL § 62](#), og standardvilkårene for lystfartøjer gentager undtagelsen som "tæring, rust, råd, svamp, slid og ælde".

- 06** Skade, der rammer gods på grund af mangler ved indpakningen eller godsets egen beskaffenhed – herunder kondens, svind og sædvanlig udlækning – er undtaget efter [FAL § 62](#) og efter Udvidede danske betingelser 2010 § 4, stk. 2.
- 07** Sødygtighedsreglen i [FAL § 63](#) fritager kun selskabet, hvis rederen eller skibsføreren vidste eller burde have indset manglen; har Søfartsstyrelsen gentagne gange synet skibet uden anmærkning, kan ejeren normalt indrette sig i tillid hertil.
- 08** Standardvilkårenes krav om, at et fartøj skal være "tilstrækkeligt tæt og sødygtigt", kan efter Ankenævnets praksis være formuleret som en OBJEKTIV dækningsbetingelse – og så er sikredes gode tro uden betydning.
- 09** Krav om, at fartøjet skal være "forsvarligt lænset", behandles derimod som en sikkerhedsforskrift efter [FAL § 51](#), hvor selskabet skal godtgøre forsømmelse, og sikrede kan frigøre sig ved at vise, at overtrædelsen var uden årsagsbetydning.
- 10** Ved søforsikring og anden transportforsikring gælder efter [FAL § 45, stk. 3](#) en særlig fareforøgelsesregel: selskabet hæfter kun i det omfang, fareforøgelsen har været uden indflydelse på forsikringsbegivenhedens indtræden eller skadens størrelse.
- 11** Ved grov uagtsomhed er det selskabet, der skal løfte bevisbyrden; Sø- og Handelsretten har afvist, at søvejsreglerne (antikollisionsregler) uden videre kan bruges som målestok for forsvarlig sejladsplanlægning.
- 12** Transportforsikringen løber typisk "fra lager til lager", og en henstilling af godset, der hverken er sædvanlig eller nødvendig for transportens afvikling, kan medføre, at forsikringen slet ikke er trådt i kraft.
- 13** Afvigelse fra den aftalte rute eller skift af skib bringer efter [FAL §§ 67-68](#) selskabets ansvar til ophør, medmindre afvigelsen skete uden sikredes samtykke eller var nødvendig som følge af en dækket begivenhed.
- 14** Kaskoen dækker efter [FAL § 61](#) også rederens kollisionsansvar over for tredjemand – men ikke ansvaret for skade på gods, der befandt sig om bord i det forsikrede skib.
- 15** Bidrag til almindeligt havari erstattes efter [FAL § 64](#), når havariet er opgjort på behørigt sted og lovlig måde; sølovens [§ 461](#) henviser til York-Antwerpen-reglerne af 1974 som ændret i 1990.
- 16** Sikrede kan efter [FAL § 66](#) kræve skaden erstattet straks som partikulært havari uden at afvente dispassen, hvorefter selskabet fuldt ud indtræder i sikredes ret mod de øvrige havarideltagere.
- 17** Erstatning som for totalskade kan kræves efter [FAL §§ 70-72](#) ved ustandsætteligt eller ubjærgeligt skib, ved manglende efterretning i de angivne frister og ved embargo/opbringelse i mere end 6 måneder – men bevisbyrden for, at skibet reelt ville være gået tabt, ligger hos sikrede.
- 18** Ved underforsikring reduceres både kollisionsansvar, havaribidrag og subrogationsandel forholdsmæssigt efter [FAL § 40](#).

19 Vareassurandøren indtræder ved betaling i vareejerens krav mod transportøren, og regreskravet afgøres derefter efter sølovens transportansvars- og begrænsningsregler, herunder kollobegrænsningen i [sølovens §§ 280-281](#).

20 Assurandørens regres er underlagt sølovens korte forældelsesfrister – bl.a. ét år for havaribidrag efter [sølovens § 501, stk. 1, nr. 7](#) – og et regreskrav kan ikke forlænges ud over den samlede toårsgrænse uden regresdebitors accept.

Hvad er "søforsikring"? Afgrænsningen og samtransportreglen i FAL § 59

§ 1

Søforsikringskapitlets anvendelsesområde er defineret bredt og funktionelt. Efter [forsikringsaftalelovens § 59, stk. 1](#) forstås ved søforsikring "forsikring mod fare, for hvilken den forsikredes interesse udsættes under søtransport". Det er altså faren – ikke policens navn eller den forsikrede genstand – der er afgørende.

Bestemmelsen indeholder to udvidelser, som har stor praktisk betydning:

Omfatter en forsikring foruden søfare tillige anden fare der står i forbindelse med transporten, anses forsikringen i sin helhed som søforsikring.

Stk. 2. Som søforsikring anses også forsikring, der knytter sig til skib, som er oplagt eller befinder sig på bedding eller i dok, eller som ellers er stilleliggende, samt forsikring af gods, der befinder sig i sådant skib.

Samtransportreglen i stk. 1, 2. pkt., gør, at en kombineret dør-til-dør-dækning, hvor kun en del af strækningen er søtransport, i sin helhed bedømmes efter søforsikringsreglerne. Reglen forklarer, hvorfor Dansk Søforsikrings-Konvention og Vareforsikring, Udvidede danske betingelser 2010, i praksis også anvendes på skader, der opstår på lager eller under landtransport i tilknytning til søbenet – se hertil Ankenævnet for Forsikrings kendelse i sag [92648](#) om en 40-fods container med flyttegods, hvor både konventionens § 176 om den, til hvem retten til varerne er, og § 78 om reklamation blev lagt til grund.

Stilleliggende skibe efter stk. 2 er ikke et teoretisk hjørne. I [S-24-01](#) var det gamle træfyrskib "Fyrskib X" forsikret under henliggen på en anvist og godkendt plads i St. Katharine's Dock i London, da det sank ved kajen – en klassisk § 59, stk. 2-situation, hvor policen tilmed indeholdt en særskilt undtagelse for skade under oplægning. Tilsvarende angik Ankenævnets kendelse i sag [103357](#) en klinkbygget træhusbåd fra 1959, der havde ligget stille i havn i 4½ år, og hvor policen først blev udvidet til at dække under sejlads umiddelbart før den skæbnesvangre overførsel.

At søforsikringen typisk er grænseoverskridende, viser Højesterets kendelse i [BS-588/2020-HJR](#): en dansk bådejer havde ladet sin motorbåd indregistrere i det tyske skibsregister og forsikre hos et tysk selskab. Højesteret fastslog, at bådejeren som blot "sikret" – og ikke forsikringstager – ikke var bundet af lovvalgsklausulen i de tysksprogede betingelser, men at båden var omfattet af begrebet "transportmidler af enhver art", så risikoen var beliggende i registreringslandet, og tvisten skulle afgøres efter tysk ret. Kendelsen understreger, at man ved søforsikring aldrig må springe lovvalgsanalysen over, blot fordi skibet fysisk ligger i en dansk havn.

LOV

[Forsikringsaftaleloven § 1, stk. 1](#)

[Forsikringsaftaleloven § 59, stk. 1, 2](#)

PRAKSIS

Højesteret · Højesterets afgørelse om lovvalg og værneting i sag om tysk kaskoforsikring af lystbåd

08.04.2021

Sø- og Handelsretten · Sag om kaskoforsikringsdækning for sunket fyrskib	28.06.2004
Ankenævnet for Forsikring · Afslag på dækning af kaskoskade på husbåd grundet manglende sødygtighed og utætheder som objektiv dækningsbetingelse	05.11.2025
Ankenævnet for Forsikring · Sag om transportforsikring: Dækning af skader på flyttegods	26.06.2019

Allrisk-udgangspunktet i § 60 – og hvad standardvilkårene gør ved det

§ 2

FAL § 60 opstiller et rent allrisk-udgangspunkt:

Søforsikring omfatter, for så vidt ingen særlig undtagelse er gjort i lov eller aftale, enhver art af fare, for hvilken den forsikrede interesse udsættes.

Bestemmelsen er deklatorisk, og forbeholdet "eller aftale" er nøglen til hele retsområdet. I praksis har standardvilkårene i vidt omfang bevæget sig væk fra det rene allrisk-princip og over mod en positiv opregning af dækkede farer. Det ses tydeligst på lystfartøjsområdet: i Ankenævnets kendelse i sag [97667](#) havde en båd ejer ved en fejl påfyldt motorolie i kølesystemet, hvorefter motoren overophedede og topstykket flækkede. Klageren gjorde netop gældende, at kaskoforsikringen måtte forstås som en "all risk"-dækning. Nævnet afviste dette og fastslog, at dækningen var begrænset til de i betingelserne positivt oplyste forsikringsbegivenheder, at punkt 3.1.1 alene dækker pludselige skader på **skroget**, og at skaden var direkte omfattet af maskineriundtagelsen. Nævnet tilføjede, at et produktarks kortfattede løfte om dækning af "pludselige skader" ikke kan give en forbruger en berettiget forventning, der tilsidesætter betingelsernes præcise afgrænsning.

Samme sondring mellem skrog og maskineri var afgørende i sag [100632](#), hvor et defekt remhjul udløste brand i en motorbåd, men hvor skaden var opstået i og begrænset til mekaniske eller elektroniske dele, og i sag [102262](#), hvor en vandskadet bådmotor faldt ind under betingelsernes undtagelse for nedbør, og hvor selskabet tillige lovligt kunne opsige bådforsikringen.

På erhvervssiden er billedet det modsatte: i den vareforsikring, der behandlede i [BS-21615/2022-SHR](#), var vilkåret formuleret bredt – "fysisk skade på eller tab af de forsikrede genstande som følge af, at en ulykkelig hændelse rammer disse" – dog med de undtagelser, der følger af §§ 4-6 i Udvidede danske betingelser 2010. Retten lagde uden videre til grund, at omfattende fugt og mug **var** en ulykkelig hændelse; tvisten drejede sig derfor udelukkende om undtagelsen.

Den praktiske lære er, at § 60 sjældent afgør en sag alene. Den flytter derimod tyngdepunktet til undtagelserne – og dermed til selskabets bevisbyrde.

LOV

[Forsikringsaftaleloven § 60](#)[Forsikringsaftaleloven § 62](#)

PRAKSIS

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Afvisning af forsikringsdækning for skader på varer under søtransport grundet manglende dækningstilsagn og varernes egen beskaffenhed.	05.04.2023
Ankenævnet for Forsikring · Afvisning af dækning for vandskadet bådmotor på grund af undtagelse for nedbør og efterfølgende opsigelse af forsikring	11.06.2025
Ankenævnet for Forsikring · Defekt remhjul førte til motorbrand: Ingen dækning grundet undtagelse for mekaniske og elektroniske dele	29.05.2024
Ankenævnet for Forsikring · Afvisning af dækning for totalskadet bådmotor efter fejlpåfyldning af olie	27.04.2022

De objektive undtagelser i § 62: slid og ælde på skibet, godsets egen beskaffenhed

FAL § 62 indeholder to selvstændige undtagelser, som i praksis udgør de hyppigste afvisningsgrunde:

Selskabet hæfter ikke for skade på skib, der alene er en følge af slid, alder eller råddenskab, eller for skade, som rammer gods på grund af mangler ved dettes indpakning eller dets egen beskaffenhed, såsom indre skade, svind, sædvanlig udlækning eller dyrs død.

Godsets egen beskaffenhed. Den klassiske illustration er [BS-21615/2022-SHR](#). Et parti brugskunst fra Bali ankom efter en usædvanlig lang transport på 2½ måned til Smørum med vanddråber i containerloftet, vand på gulvet og mug på store dele af godset. Surveyoren fandt ingen tegn på vandindtrængning udefra, og containervaskeriet havde ikke konstateret huller. Sø- og Handelsretten fastslog, at surveyrapporten fra tredjemand måtte danne udgangspunkt, og konkluderede:

Da det således må lægges til grund, at der ikke har været vandindtrængning i containeren udefra, må det videre lægges til grund, at kondensvandet i containeren skyldes varernes egen beskaffenhed. Skaderne er derfor ikke dækket af Bylivings transportforsikring hos Topdanmark, jf. Udvidede danske betingelser 2010 § 4, stk. 2.

Dommen viser, at kondensskade i en tæt container som udgangspunkt henføres til godsets egen beskaffenhed, og at sikrede for at komme uden om undtagelsen må bevise en ydre skadeårsag – hul, revne, saltvandsindtrængning. Samme sag afviste også et anbringende om, at surveyoren havde afgivet et bindende dækningstilsagn; retten fandt det ikke godtgjort, at sikredes indtryk af et tilsagn var **berettiget**, hvilket er en forudsætning for binding.

Omvendt kan undtagelsen ikke bruges som en generel bekvemmelighed. I Ankenævnets kendelse i sag [92648](#) havde selskabet afvist dækning for en havekrukke og et bundkar under henvisning til genstandenes vægt og til § 4.2 om egen beskaffenhed. Nævnet fandt hverken, at policen sondrede mellem "almindeligt" og "særligt" flyttegods, eller at det var godtgjort, at skaderne skyldtes genstandenes egen beskaffenhed – tømningssrapporten dokumenterede tværtimod "ureglementeret pakning". Undtagelsen i § 4.9 om uegnede containere kunne heller ikke bruges, allerede fordi lastningen var foretaget af transportørens folk og ikke af sikrede.

Slid, alder og råddenskab. På kaskosiden gentages lovens undtagelse i standardvilkårene. I Ankenævnets kendelse i sag [102200](#) rev det indvendige røstjernsknæ på en sejlbad fra 1974 sig delvist fri af skrogsiden under sejlads, så masten var ved at vælte. Selskabet afviste med henvisning til vilkårenes undtagelse for "klimapåvirkning, tæring, rust, frostsprængning, råd, svamp, slid og ælde". Nævnet konstaterede først, at der forelå en pludselig skade på skroget ved en ulykkelig hændelse – og lagde herefter bevisbyrden for undtagelsen hos selskabet:

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at selskabet ikke har bevist, at skaden skyldes slid og ælde eller de øvrige undtagelsesomstændigheder, der er nævnt i punkt 3.2.3.

Afgørende var, at der ikke forelå en fysisk sagkyndig undersøgelse af laminatets tilstand; bådkonsulentens rapport hvilede alene på billedmateriale. Det er en generel lære: en undtagelse for slid og ælde skal understøttes af en reel teknisk undersøgelse, ikke af skrivebordsvurderinger.

LOV

[Forsikringsaftaleloven § 60](#)[Forsikringsaftaleloven § 62](#)

PRAKSIS

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Afvisning af forsikringsdækning for skader på varer under søtransport grundet manglende dækningstilsagn og varernes egen beskaffenhed.

05.04.2023

Ankenævnet for Forsikring · Anerkendelse af kaskodækning for skrogskade på sejlbåd efter svigt i røstjernsknæ under sejlads	11.12.2024
Ankenævnet for Forsikring · Sag om transportforsikring: Dækning af skader på flyttegods	26.06.2019

Sødygtighedsreglen i FAL § 63 og standardvilkårenes usødygtighedsklausul

§ 4

Den centrale kaskoregel er [FAL § 63](#):

Skade, der hidrører fra, at skibet ved afgang fra sidste havn ikke var sødygtigt, tilbørlig udrustet og bemannet, forsynet med de fornødne skibsdokumenter eller forsvarlig lastet, er selskabet ved forsikring af rederens interesse ikke pligtig at erstatte, medmindre det må antages, at hverken rederen eller skibsføreren har vidst eller burdet indse, at mangelen forefandtes.

Bestemmelsen er videreført uændret fra det oprindelige lovforslag til Lov om Forsikringsaftaler, fremsat 6. november 1929 ([Folketingstidende 1929-30, tillæg A, s. 1345](#)). Der er ikke digitaliserede paragrafspecifikke bemærkninger til hverken § 59 eller § 63, og der er ingen senere ændringslove til søforsikringskapitlet – det er derfor standardvilkårene, ikke forarbejderne, der bærer fortolkningen.

Tre træk kendetegner den nyere praksis.

1) Selskabet har bevisbyrden for usødygtighed. I [BS-15331/2018-SHR](#) forliste fiskefartøjet R 499 Mickenthø i maj 2017, da en uventet sø skyllede ind over dækket, mens lastluger og isdæksler var åbne for indtagning af fangst. Ejeren havde i 2011 foretaget en tilskæring i lastlugekarmen, og Fiskernes Forsikring afviste at udbetale restbeløbet på 681.486,26 kr. med henvisning til usødygtighed og til, at bevisbyrden for, at overtrædelsen havde været uden indflydelse, efter Dansk Søforsikrings Konvention § 116 påhvilede den forsikrede. Sø- og Handelsretten lagde imidlertid bevisbyrden hos selskabet og lagde afgørende vægt på myndighedernes gentagne syn:

... Jesper Jensen efter Søfartsstyrelsens gennemførte kontrolsyn og indholdet af synsrapporterne ikke har haft anledning til at tvivle på, om tilskæringen af lastlugen var imod forskrifterne og gjorde fartøjet usødygtigt.

Dommen er et markant udtryk for det subjektive forbehold i § 63: når et myndighedssyn gentagne gange er passeret uden anmærkning om netop den konstruktionsændring, selskabet påberåber sig, kan rederen normalt ikke siges at have "burdet indse" manglen.

2) Vilkårene kan gøre sødygtighed til en objektiv dækningsbetingelse. Ankenævnets kendelse i sag [103357](#) trækker den modsatte vej. En 1959-træhusbåd, der havde ligget stille i 4½ år, blev klargjort af et professionelt firma, som udarbejdede en "Forsikringsrapport" om, at skrog, motor og udstyr var forsvarlige – hvorpå selskabet udstedte en udvidet police med sejladsdækning. Under sejladsen tog båden vand ind, generatoren brød i brand, og motoren blev ødelagt. Policen indeholdt et forudsætningsvilkår:

"Forudsætning for dækning af træbåde, er at fartøjet er tilstrækkelig tæt samt sødygtigt."

To uafhængige taksatorrapporter konkluderede samstemmende, at vandindtrængningen skyldtes revner og lækage ved spundingen, der var til stede før sejladsen. Nævnet fastslog, at kravet om tæthed og sødygtighed for træbåde udgør en **objektiv dækningsbetingelse**, og at det derfor var uden betydning, om klageren eller hendes

rådgiver havde handlet i god tro. At selskabet havde udstedt policen på grundlag af rådgiverens sagkyndige erklæring, indebar ikke, at selskabet påtog sig risikoen for bådens faktiske tilstand.

Sondringen er praktisk afgørende: en klausul, der udformes som en **forudsætning for dækning**, virker uden hensyn til subjektiv tilregnelser, mens § 63 og de klassiske kaskobetingelsers usødygtighedsklausul indeholder det subjektive forbehold.

3) Usødygtighed og oplægning i samme police. I [S-24-01](#) var forsikringen tegnet på de reviderede Danske Kaskobetingelser af 1.1.1992 med reference til Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. april 1934 og indeholdt både § 4.5 om usødygtighed – formuleret næsten ordret som [FAL § 63](#) med det subjektive forbehold – og § 4.6 om, at skade under oplægning ikke dækkes, hvis skibet ikke er i forsvarlig stand, oplagt forsvarligt eller under forsvarligt opsyn, medmindre det ikke kan lægges den forsikrede til last. Assurandøren havde tilmed i en telefax måneder før forliset udtrykkeligt advaret om, at konstant pumpning som følge af lækage kunne medføre usødygtighed og reducere eller bortkaste dækningen. Retten nåede dog ikke frem til § 4.5, fordi sikrede allerede havde tabt på dækningssiden.

LOV	Forsikringsaftaleloven § 59, stk. 2	Forsikringsaftaleloven § 63	
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Forsikringsdækning for forlist fiskefartøj – Sødygtighed og overholdelse af sikkerhedsforskrifter		26.06.2019
	Sø- og Handelsretten · Sag om kaskoforsikringsdækning for sunket fyrskib		28.06.2004
	Ankenævnet for Forsikring · Afslag på dækning af kaskoskade på husbåd grundet manglende sødygtighed og utætheder som objektiv dækningsbetingelse		05.11.2025

Sikkerhedsforskrifter, grov uagtsomhed og den særlige fareforøgelsesregel i § 45, 3. pkt.

§ 5

Ved siden af de søforsikringsspecifikke regler gælder forsikringsaftalelovens almindelige regler – men med én markant modifikation. [FAL § 45, stk. 3](#) fraviger den almindelige pro rata-regel i stk. 2:

Ved søforsikring og anden transportforsikring samt garantiforsikring gælder i stedet for den i 2det stykke nævnte regel, at selskabet kun er ansvarligt i det omfang fareforøgelsen har været uden indflydelse på forsikringsbegivenhedens indtræden eller skadens størrelse.

Reglen er en ren årsagsregel: ved søforsikring nedsættes erstatningen ikke forholdsmæssigt efter, hvad selskabet ville have krævet i præmie – den bortfalder helt, medmindre fareforøgelsen kan udskilles som årsagsmæssigt uden betydning. Det gør fareforøgelsesindsigelsen skarpere ved søforsikring end ved landbaserede forsikringer.

Sikkerhedsforskrifter efter [FAL § 51](#) følger derimod den almindelige model, hvor sikrede kan frigøre sig ved at godtgøre manglende årsagssammenhæng. Ankenævnets praksis om lystfartøjer viser begge udfald:

Sag	Vilkår	Kvalifikation	Udfald
97069	"forsvarligt lænsat"	Sikkerhedsforskrift, FAL § 51	Sikrede fik medhold – ikke uagtsomt at lade båden ligge med kaleche uden automatisk lænsepumpe

95205	Krav om placering ved helårsbolig/aflåst bygning	Sikkerhedsforskrift, FAL § 51	Selskabet frifundet – sikrede kunne ikke antageliggøre manglende årsagssammenhæng
103357	"tilstrækkelig tæt samt sødygtigt"	Objektiv dækningsbetingelse	Selskabet frifundet – sikredes gode tro uden betydning

I sag [97069](#) blev en båd fundet delvist sunket ved sin liggeplads. Nævnet fastslog, at selve fartøjets synken i sig selv er en dækningsberettiget begivenhed efter policen, at det derfor er **selskabet**, der har bevisbyrden for undtagelsen om langsomt indtrængende vand, og at denne bevisbyrde ikke var løftet, navnlig fordi båden lå stabilt i vandet både før og efter hændelsen. I sag [95205](#) om en båd på trailer, der blev stjålet fra en fremmed adresse, var forskriften derimod objektivt overtrådt og overtrædelsen uagtsom, og nævnet bemærkede kort, at "klageren ikke har antageliggjort, at det anmeldte tyveri af båden ikke skyldes overtrædelse af sikkerhedsforskriften".

Grov uagtsomhed. Her bærer selskabet bevisbyrden, og den er ikke let at løfte. I [BS-60061/2023-SHR](#) sejlede en erfaren grønlandsk bådejer med 15-16 knob ad den loggede Sisak-rute i mørke og tåge med 5-7 meters sigtbarhed, da båden ramte et undersøisk skær og sank. Chubb afviste dækning under betingelsernes § 6 om grov uagtsomhed og påberåbte sig søvejsreglernes regel 5, 6 og 7. Sø- og Handelsretten afviste både retsgrundlaget og bevisbedømmelsen:

Søvejsreglerne – som Chubb European Group har henvist til – knytter sig til ”Convention on the International Regulation for Preventing Collisions at Sea” og således er antikollisionsregler og vedtaget for at forhindre kollisioner i mødet mellem to skibe. Søvejsreglerne finder derimod ikke direkte anvendelse i forhold til almindelig sejladsplanlægning, herunder navigatørens løbende kontrol af fartøjets position i henhold til sejladsplanlægningen.

Under disse omstændigheder er det ikke godtgjort, at Hans Kristian Jensen Høj som følge af sejlrutens, nedsat sigtbarhed på grund af tåge, vejrforholdene i øvrigt, bådens fart eller andre forhold har udvist grov uagtsomhed som beskrevet i forsikringsbetingelserne.

Retten lagde vægt på, at skæret var usynligt uanset fart, at det ikke var godtgjort, at lavere hastighed ville have forhindret påsejlingen eller mindsket skaden, og at sikredes handlinger både før og efter forliset var relevante og kompetente. Selskabet blev dømt til at betale forsikringssummen på 876.000 kr. – og havde dermed også tabt ved ikke at følge Ankenævnets forudgående kendelse af 30. august 2023 i samme sag.

Modsat i Ankenævnets kendelse i sag [82685](#), hvor en motorbåd sank i havnen: nævnet fandt det groft uagtsomt, at ejeren havde undladt at følge anbefalinger om at undersøge tæring og havde afhjulpet vand i batterirummet uprofessionelt, hvorfor selskabet – der havde dækket bjærgning og konservering – kunne afvise selve istandsættelsen.

LOV	Forsikringsaftaleloven § 20	Forsikringsaftaleloven § 45, stk. 3	
	Forsikringsaftaleloven § 51, stk. 1, 2		
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sag om forsikringsdækning efter forlis - Grov uagtsomhed ved sejlads på Sisak-ruten		11.10.2024
	Ankenævnet for Forsikring · Afslag på dækning af kaskoskade på husbåd grundet manglende sødygtighed og utætheder som objektiv dækningsbetingelse		05.11.2025
	Ankenævnet for Forsikring · Forsikringsdækning ved synkning af lystfartøj og bevisbyrde for langsomt indtrængende vand		27.04.2022

Ankenævnet for Forsikring · Tyveri og afbrænding af båd opbevaret i strid med sikkerhedsforskrifter	11.08.2021
Ankenævnet for Forsikring · Sag om afvist dækning for sunket motorbåd: Grov uagtsomhed og manglende vedligeholdelse	21.01.2013

§ 6 Forsikringens tidsmæssige og geografiske udstrækning – påbegyndelse, deviation og skift af skib

Transportforsikringen dækker typisk "fra lager til lager", og grænsedragningen i begge ender er en klassisk tvistkilde.

Hvornår træder dækningen i kraft? I [H 53/06](#) var 17 trampoliner til 6,7 mio. kr. læsset på lastbil lørdag morgen på lageret i Viborg og kørt 17 km til virksomhedens administrationsbygning i Løgstrup, hvor vognen skulle henstå til mandag eftermiddag af hensyn til køre- og hviletidsreglerne og det tyske weekendkørselsforbud. Vognen blev stjålet lørdag formiddag. Policevilkåret bestemte, at dækningen træder i kraft, "når de forsikrede genstande for at begynde transporten forlader pakhus eller lager på det for forsikringen gældende afgangssted". Rettens flertal fandt, at transporten til Polen ikke var påbegyndt:

... Denne henstilling kan ikke anses som et led i transportens almindelige forløb, idet den hverken var sædvanlig eller nødvendig for at afvikle transporten, heller ikke når henses til Erik Eriksens ønske om at gennemføre i ét stræk.

Mindretallet ville have anset transporten for påbegyndt, da vognen forlod lageret, og henstillingen for at ligge inden for transportørens adgang til at tilrettelægge transporten hensigtsmæssigt. Dissensen viser, hvor fint spørgsmålet ligger – og hvor stor betydning det får, hvilket "afgangssted" der er anført i policen.

Hvornår ophører den? I Ankenævnets sag [92648](#) ophørte dækningen efter betingelsernes § 7, når godset var placeret på bestemmelsesstedet – her et lagerhotel. Da containeren blev tømt dér den 3.-4. august 2017, og skaderne blev konstateret ved tømningen, var de opstået inden for dækningsperioden.

Deviation og skift af skib. Loven regulerer forholdet i to bestemmelser. Efter [FAL § 67](#) er selskabet fri for ansvar, hvis transporten sker med et andet skib end aftalt, og det må antages, at selskabet ved kendskab hertil ikke ville have overtaget forsikringen eller ville have stillet andre vilkår; sker forandringen efter rejsens begyndelse uden sikredes samtykke, eller fordi en dækket begivenhed nødvendiggjorde den, hæfter selskabet dog – men sikrede skal give meddelelse, så snart han bliver vidende om forandringen. Efter [FAL § 68](#) ophører ansvaret ved ruteafvigelse, medmindre afvigelsen skete uden sikredes samtykke eller var nødvendig af hensyn til en dækket begivenhed eller til afværgelse af skade på person eller ejendom; genoptages den rette vej, genindtræder ansvaret, "for så vidt afvigelsen har været uden betydning for skadens indtræden eller omfang". Samme regel gælder efter § 68, stk. 4, når et skib er kommet uden for det farvand, forsikringen omfatter.

Sammenholdt med [FAL § 45, stk. 3](#) tegner der sig et fælles mønster i søforsikringens "risikøendringsregler": udgangspunktet er bortfald af ansvar, og sikredes redningsplanke er altid den samme – at vise, at ændringen var uden årsagsbetydning for skaden.

LOV	Forsikringsaftaleloven § 45, stk. 3	Forsikringsaftaleloven § 67, stk. 1, 2
	Forsikringsaftaleloven § 68, stk. 1-4	

PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Transportforsikring – Påbegyndelse af transport – Oplagring	09.03.2007
	Ankenævnet for Forsikring · Sag om transportforsikring: Dækning af skader på flyttegods	26.06.2019

Kaskoens kollisionsansvar efter FAL § 61 – og forholdet til sølovens sammenstødsregler

Kaskoen er ikke kun en tingsforsikring. Efter [FAL § 61](#) dækker den også et ansvarselement:

Ved forsikring af kasko eller fragt er selskabet ansvarligt for den erstatningspligt, der kan påhvile den sikrede imod trediemand, hvor skib eller fragt hæfter for ansvar, som skyldes sammenstød med skib eller stødning mod fast eller flydende genstand eller sådant forhold, som ifølge sølovens § 223a ligestilles med sammenstød. Foreligger underforsikring, finder bestemmelsen i § 40 anvendelse. Selskabet hæfter dog ikke for rederens ansvar for skade, der som følge af sammenstødet er overgået gods, som befinder sig om bord i det forsikrede skib.

Tre forhold skal fremhæves.

Henvisningen til "sølovens § 223a" er historisk. Bestemmelsen henviser til den søloven, der var gældende, da FAL blev vedtaget. I den nugældende søloven findes den tilsvarende regel i [§ 163](#), hvorefter kapitlets sammenstødsregler også anvendes, når "et skib ved sin sejlads eller på lignende måde forårsager skade på et andet skib eller ombordværende personer eller gods, uden at der har fundet sammenstød mellem skibene sted" – den såkaldte sugningsskade. Ansvarsgrundlaget er culpa med skyldfordeling efter [sølovens § 161](#), og ved hændeligt sammenstød bærer hvert skib sin egen skade efter [§ 162](#).

Underforsikring slår igennem. Er forsikringssummen lavere end interessens værdi, hæfter selskabet efter [FAL § 40](#) kun forholdsmæssigt – også for kollisionsansvaret. Den samme henvisning til § 40 findes i [§ 64](#) om havaribidrag og i [§ 66, stk. 2](#) om subrogation, og den er en systematisk nøgle til hele kapitlet.

Egen ladning er undtaget. Kaskoen dækker ikke rederens ansvar for skade på gods om bord i det forsikrede skib. Det ansvar hører hjemme i rederens ansvarsforsikring/P&I-dækning, og det er netop denne opdeling, der forklarer, hvorfor så mange sager om søtransportskader føres mellem en **vareassurandør** og en **transportør** – og ikke mellem sikrede og kaskoassurandøren. Se hertil [BS-17718/2019-SHR](#), hvor regreskravet blev rejst af rederiets P&I-klub, The North of England P&I Association, mod feederoperatøren.

De søretlige ansvarsbegrænsninger, som kaskoassurandøren og P&I-klubben i sidste ende hæfter inden for, illustreres af [S 16/01](#) om tab af dækslast under søtransport fra Antwerpen til Montreal, hvor speditøren blev holdt ansvarlig for utilstrækkelig surring, men bevarede retten til ansvarsbegrænsning efter søloven. Rederens ansvarsforsikring er i øvrigt lovpligtig på visse skibstyper, jf. [sølovens § 403 b](#) om klasse-C- og -D-passagerskibe og skibe med højst 12 passagerer i national fart.

LOV

[Forsikringsaftaleloven § 40](#)

[Forsikringsaftaleloven § 61](#)

[Søloven § 161, stk. 1-3](#)

[Søloven § 163](#)

[Søloven § 403b, stk. 1](#)

PRAKSIS

Sø- og Handelsretten · Dom om forældelse af regreskrav i søtransport: Fortolkning af sølovens § 501, stk. 2 16.06.2020

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for tab af dækslast - fortolkning af transportaftale og ansvarsbegrænsning 07.10.2005

Almindeligt havari: York-Antwerpen-reglerne, dispachen og assurandørens rolle efter §§ 64-66

Havarisporet er den del af søforsikringsretten, der har den tætteste kobling til søloven. [Sølovens § 461](#) bestemmer:

For almindeligt havari (havari grosse, groshavari, fælleshavari), der bæres af skib, fragt og gods i fællesskab, gælder, hvis ikke andet er aftalt, York-Antwerpen-reglerne af 1974, som ændret i 1990, herunder reglerne om, hvilke skader, tab og omkostninger der skal henregnes til almindeligt havari, og hvorledes dette skal fordeles.

Bestemmelsen blev indsat med den nye sølov i 1993; af de oprindelige bemærkninger fremgår, at den er "identisk med den nuværende § 211, dog er der nu sket henvisning til de gældende York-Antwerpen regler fra 1974" ([Folketingstidende 1993-94, tillæg A, s. 2405](#)). Tilføjelsen "som ændret i 1990" kom med ændringen af sømandsloven og søloven i januar 1997, hvor lovgiver begrundede opdateringen sådan ([lovforslaget som vedtaget](#)):

Som en direkte følge af bjærgningskonventionen fra 1989, der blev indarbejdet i søloven ved lov nr. 205 af 29. marts 1995, blev der i 1990 foretaget en revision af 1974 York-Antwerpen reglerne om almindeligt havari (fælleshavari). Det foreslås derfor, at der i søloven nu henvises til York-Antwerpen reglerne af 1974, som ændret i 1990.

Bemærkningerne præciserer samtidig den materielle konsekvens: 1990-ændringen fastsætter, at bjærgerens **særlige vederlag** for at forhindre eller begrænse miljøskade ikke fordeles efter reglerne om fælleshavari, men alene betales af skibets ejer. Det svarer til Regel VI (b) i reglerne, som er optaget som bilag til [bekendtgørelsen af York-Antwerpen reglerne af 1990](#).

Selve grundnormen findes i reglernes Regel A: der foreligger en havari grosse-handling, "når – og kun når – en ekstraordinær opofrelse eller udgift forsætligt og rimeligt foretages eller pådrages for til fælles frelse at redde værdier, der sammen er udsat for fare på søen". Regel E placerer bevisbyrden hos den, der fordrer godtgørelse.

Assurandørens forpligtelser hænger direkte på dette regelsæt:

- **FAL § 64:** er almindeligt havari opgjort på behørigt sted og på lovlig måde, skal selskabet betale det bidrag, der efter fordelingen falder på den forsikrede interesse – med forholdsmæssig nedsættelse ved underforsikring efter [§ 40](#). Beregnings- og fordelingsstedet bestemmes efter [sølovens § 462](#) af rederen, medmindre andet er aftalt, og besigtigelse og værdiansættelse foretages efter [§ 463](#) af beskikkede syns- og skønsmand.
- **FAL § 65:** selskabet frigøres ikke, selv om befragtningsaftalen henviser til andre opgørelsesregler end lovens, når blot de anvendte regler er "almindelig anerkendte i international forretningsbrug". Bestemmelsen er den direkte hjemmel for, at York-Antwerpen-klausuler i certepartier og konnossementer binder assurandøren.
- **FAL § 66:** sikrede kan uden at afvente havariopgørelsen kræve sin skade erstattet efter reglerne om partikulært havari, og selskabet indtræder da fuldt ud i sikredes ret mod de øvrige havarideltagere. Reglen er en praktisk likviditetsregel – den fritager sikrede for at vente på dispachen, som kan tage år.

Den negative afgrænsning findes i [sølovens § 466](#): al skade og omkostning for skib og gods, som hidrører fra ulykkelig hændelse på en sørejse, og som ikke henhører under almindeligt havari, bæres som **særligt (partikulært) havari** af den genstand, skaden rammer. Er omkostninger anvendt til fordel for flere, fordeles de forholdsmæssigt, og bjærgningsomkostninger på ladningen bæres af denne og af fragten.

Rederens sikkerhed for bidraget er reguleret i [sølovens § 465](#): ejeren hæfter med godset, men ikke personligt, og rederen **skal** nægte at udlevere ladningen, hvis ejeren ikke påtager sig personligt ansvar og stiller betryggende sikkerhed. Modtagerens ret til at nægte at betale bidrag afgøres efter [sølovens § 289](#) af

transportøransvarsreglerne i §§ 274-288 – er transportøren ansvarlig for skaden, kan modtageren afvise bidraget og kræve betalt bidrag erstattet.

Endelig gælder en kort forældelse: krav på bidrag til almindeligt havari eller til omkostninger fordelt efter § 466 forældes efter sølovens § 501, stk. 1, nr. 7 ét år efter, at der er indgået aftale om fordelingen, eller en domstol eller voldgiftsret har truffet afgørelse herom. Er forældelsen afbrudt ved anmeldelse for en dispachør, løber en ny frist fra dispachørens afgørelse, jf. § 501, stk. 5.

LOV

Forsikringsaftaleloven § 64

Forsikringsaftaleloven § 65

Forsikringsaftaleloven § 66, stk. 1, 2

Søloven § 289

Søloven § 461

Søloven § 462

Søloven § 463

Søloven § 465, stk. 1, 2

Søloven § 466, stk. 1, 2

Søloven § 501, stk. 1

§ 9 Totalskade, kondemnering, forsvundet skib og abandonnering efter §§ 70-73

Loven opstiller tre selvstændige totalskadesituationer, som alle giver sikrede ret til erstatning, **som om** der var indtrådt fuldstændigt tab:

1. **Uistandsætteligt eller ubjærgeligt skib**, [FAL § 70, stk. 1](#): skibet er sunket, strandet eller ramt af anden dækket begivenhed og er kommet i en sådan tilstand, at det ikke kan bjærges for rimelig bekostning, eller er så beskadiget, at det ikke er istandsættelse værd. Efter stk. 2 gælder det samme for gods, herunder gods, der er oplagt et sted, hvorfra det ikke inden rimelig tid eller for rimelig bekostning kan afhentes.
2. **Forsvundet skib**, [FAL § 71](#): der har manglet underretning i tre gange den gennemsnitlige rejsetid til nærmeste bestemmelsessted, dog mindst tre måneder – eller skibet er forladt af besætningen og ikke inden tre måneder derefter kommet i sikredes rådighed. Samme regel gælder for ombordværende gods.
3. **Embargo og opbringelse**, [FAL § 72](#): er skib eller gods af fremmed magt belagt med embargo, opbragt eller tilbageholdt ved lignende foranstaltning og ikke frigivet inden 6 måneder, kan sikrede kræve erstatning som for totalskade – men skal efter stk. 2 underrette selskabet inden 3 måneder efter, at han fik kundskab om de omstændigheder, der begrundet retten.

Den praktiske vanskelighed er bevismæssig, og det illustreres af [S-24-01](#). Fyrskibet sank ved kaj den 24. august 2000 og blev hævet af havnemyndighederne allerede den 30. august. Sikrede krævede erstatning for totalforlis, subsidiært for de omkostninger, der havde **afværget** et totalforlis, samt for hærværk, idet en surveyor havde antaget, at strømforsyningen til lænsepumperne var afbrudt af ukendte personer. Sø- og Handelsretten afviste begge grundlag: det var ikke godtgjort, at skibet totalforliste, eller at det ville være gået tabt uden indgriben, og surveyrapportens antagelse godtgjorde ikke i fornødent omfang, at der var udøvet hærværk. Selskabet blev frifundet, også for de afholdte redningsomkostninger.

Dommen viser tre ting: totalskadebegrebet i § 70 fortolkes strengt; en surveyrapports **formodning** om en forsætlig skadeforvoldelse er ikke bevis for hærværk; og en police, der er indskrænket til totaltab plus partielle skader ved brand, tyveri og hærværk, giver ikke dækning for de mellemliggende situationer, uanset at [FAL § 60](#) i sig selv er allrisk.

Udbetales erstatning for totalskade, indtræder selskabet efter [FAL § 73](#) i sikredes ret til det, som måtte være i behold af de erstattede genstande, og kan kræve alle relevante dokumenter og bevisligheder udleveret –

ved underforsikring dog kun med den forholdsmæssige andel. Dertil kommer den særlige regel i [FAL § 69](#), hvorefter selskabet er fri for at erstatte skade på rederens eget skib eller gods, i det omfang skaden må anses godtgjort gennem bjærgeløn – og kan kræve allerede udbetalt erstatning tilbage, hvis det efterfølgende viser sig, at skaden er godtgjort ad den vej. Bjærgelønnens selvstændige karakter fremgår af [Sag S-0001-00](#), hvor Sø- og Handelsretten fandt, at fem besætningsmedlemmers deltagelse i slæbningen af et forladt og forulykket skib udgjorde bjærgning efter søloven, og at rederiet ikke kunne afskære deres krav på andel i bjærgelønnen ved i stedet at indgå en slæbekontrakt med skibets forsikringsselskab.

LOV	Forsikringsaftaleloven § 69	Forsikringsaftaleloven § 70, stk. 1, 2
	Forsikringsaftaleloven § 71, stk. 1, 2	Forsikringsaftaleloven § 72, stk. 1, 2
	Forsikringsaftaleloven § 73, stk. 1, 2	

PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sag om kaskoforsikringsdækning for sunket fyrskib	28.06.2004
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Sag om bjærgeløn ved slæbning af forulykket skib	15.12.2000

Vareassurandørens regres mod transportøren – søforsikringens § 10 praktiske hovedspor

Kvantitativt er langt de fleste søforsikringssager for Sø- og Handelsretten regressager, hvor vareassurandøren efter betaling til vareejer er indtrådt i dennes krav mod transportøren. Sagerne afgøres da ikke efter FAL kap. 7-8, men efter sølovens transportansvarsregler – og de er derfor det sted, hvor søforsikringen møder søretten.

Ansvarsbegrænsningen og kolli-beregningen. I [BS-36988/2022-SHR](#) havde Topdanmark som vareforsikrer dækket totalskade på 108 kartoner elektroniske relæer, der ankom fra Kina gennemvædede, muggne og med levende insekter. DSV bestred ikke erstatningspligten, men gjorde gældende, at ansvaret efter [sølovens §§ 280-281](#) skulle begrænses til fem paller. Konnossementet anførte under "Number and Kind of Packages" fem paller, men i varebeskrivelsen "5PLT=108CTNS". Retten fandt, at uklarheder i konnossementet måtte komme koncipisten (transportøren) til skade, og at begrænsningen derfor skulle beregnes efter 108 kolli – hvilket oversteg kravet, så begrænsningen ikke fandt anvendelse. Erstatningen blev fastsat til den dokumenterede fakturaværdi, 235.125,21 kr.

Samme mønster ses i [BS-30248/2022-SHR](#) og [BS-43778/2022-SHR](#), hvor Tokio Marine som subrogeret i Mailegs ret krævede erstatning for vådskade på et parti legetøjsbamser fra Kina. Retten fandt skaden sket under **søtransporten**, hvilket udløste sølovens kollobegrænsning – men da begrænsningen oversteg kravet, fik assurandøren fuldt medhold, og underleverandøren skulle friholde den kontraherende transportør.

Hvem er rette sagsøgte? I [BS-41954/2019-SHR](#) havde Codan som assurandør betalt for temperaturskade på frossen laks og rejste regres mod Kuehne + Nagel, der bestred at være kontraherende transportør. Retten fandt, at selskabet ved sin fakturering og øvrige ageren havde fremstået som kontraktpart og derfor var rette sagsøgte. I [H-95/1999](#) om bortkomsten af en container med 8,2 mio. cigaretter under dør-til-dør-transport til Vilnius fastslog retten, at aftalen mellem vareejer og speditør var undergivet NSAB 2000 og ikke det senere udstedte konnossement med kortere forældelse og lavere begrænsning – et spørgsmål med direkte økonomisk konsekvens for den subrogerede assurandør, Tryg-Baltica.

Værneting og lovvalg. Regresmulighederne kan strandе på processuelle forhold. I [BS-53988/2019-SHR](#) var IF Skadeforsikring indtrådt i Vestas Deutschlands krav efter en transportskade på en vindmølle i Antwerpen og

påberåbte sig en dansk værnetingsklausul i en rammeaftale mellem transportøren og et andet Vestas-selskab. Retten fandt, at klausulen forudsatte en kontrakt med netop det Vestas-selskab, hvis krav var overtaget, og afviste sagen.

Forældelse er den hyppigste faldgrube. [BS-17718/2019-SHR](#) afklarer rækkevidden af [sølovens § 501, stk. 2](#): et regreskrav rejst af en P&I-klub næsten fire år efter skaden var forældet, fordi parterne i hovedforholdet ikke uden regresdebitors accept kan forlænge fristen ud over de samlede to år (ét år for hovedkravet plus ét år for regreskravet) regnet fra godsets udlevering. På forsikringssiden har Højesteret i [BS-28670/2021-HJR](#) fastslået, at skadelidte ved transportørens konkurs efter [FAL § 95, stk. 2](#) indtræder i transportørens forældelsesretlige stilling over for ansvarsassurandøren – herunder i den virkning, at en tidligere skadeanmeldelse havde afbrudt forældelsen. Sagens forudgående processuelle led fremgår af [BS-27352/2019-HJR](#).

Ansvarsforsikring på transportørsiden. Speditør- og fragtføreransvarsforsikringer er efter Skatterådets bindende svar i [SKM2013.256.SR](#) omfattet af begrebet "transportforsikring". Dækningen er imidlertid ikke ubetinget: i [Sag S 13/2000](#) blev assurandøren frifundet, fordi speditøren hverken havde bevist, at vandskaden på kartoffelmelet indtraf i hans varetægt, eller havde indhentet forsikringsselskabets samtykke, før han anerkendte ansvaret over for vareejeren:

Hertil kommer, at PR på egen hånd har anerkendt skaden og sit ansvar herfor uden at give SMU lejlighed til at varetage sine interesser i sagen, jf. forsikringspolicens bestemmelser herom.

At regressen ikke altid lykkes, viser endelig [BS-37431/2022-SHR](#), hvor Tryg som vareforsikrer tabte regressagen, fordi fragtføreren kunne godtgøre ansvarsfrihed for en brand, der spredte sig fra en naboparkeret lastbil, og [S-10-02](#), hvor skaden på en forsikret bus under færgeoverfart skyldtes chaufførens egen undladelse af at aktivere håndbremsen.

LOV

[Forsikringsaftaleloven § 95, stk. 2](#)
[Søloven § 280](#)
[Søloven § 281](#)
[Søloven § 501, stk. 1, 2](#)

PRAKSIS	Højesteret · Højesterets afgørelse om skadelidtes indtræden i sikredes forældelsesretlige stilling efter Forsikringsaftalelovens § 95, stk. 2	24.02.2022
	Højesteret · Højesterets afvisning af direkte anke fra Sø- og Handelsretten i sag om forsikringskrav og forældelse	04.12.2019
	Sø- og Handelsretten · Sag om ansvarsfrihed for fragtfører ved brandskade på gods under transport	08.03.2024
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamser under søtransport	19.02.2024
	Sø- og Handelsretten · Afgørelse om erstatning for vandskade på relæer under søtransport	04.05.2023
	Sø- og Handelsretten · Spørgsmål om værneting i sag om transportskade på vindmølle (IF Skadeforsikring mod Rollit Cargo NV)	02.11.2020
	Sø- og Handelsretten · Delafgørelse om kontraherende transportør - Kuehne + Nagel A/S' ansvar for temperaturskade på frossen laks	18.06.2020
	Sø- og Handelsretten · Dom om forældelse af regreskrav i søtransport: Fortolkning af sølovens § 501, stk. 2	16.06.2020
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Transportør ikke ansvarlig for skade på bus under færgeoverfart - manglende aktivering af håndbremse	19.08.2003
	Sø- og Handelsretten · Ansvarsfordeling ved bortkomst af cigaretcontainer under dør-til-dør transport	27.02.2002
	Sø- og Handelsretten · Speditøransvarsforsikring - Dækning af skade på kartoffelmelet under transport	28.02.2001
	Skatterådet · Fragtføreransvar og speditøransvar er transportforsikring	29.04.2013

§ 11 Bevisbyrdens fordeling – den røde tråd i søforsikringspraksis

Praksis lader sig sammenfatte i en forholdsvis fast bevisbyrde-model, som gælder på tværs af kasko-, vare- og lystfartøjsforsikring.

Trin 1 – sikrede skal godtgøre en dækket begivenhed. Efter almindelige forsikringsretlige principper påhviler det den, der rejser kravet, at bevise rigtigheden og størrelsen heraf. Det slog Ankenævnet fast i sag [102200](#), og det var netop dette trin, sikrede tabte på i [S-24-01](#) (hverken totalforlis eller hærværk godtgjort) og i sag [103357](#) (utætheder til stede før sejladsen, ingen pludselig ulykkelig hændelse).

Trin 2 – selskabet skal godtgøre undtagelsen. Er en pludselig, dækket begivenhed først sandsynliggjort, vender bevisbyrden. Det gælder undtagelsen for slid og ælde, jf. sag [102200](#), undtagelsen for langsomt indtrængende vand, jf. sag [97069](#), usødygtighedsindsigelsen, jf. [BS-15331/2018-SHR](#), og indsigelsen om grov uagtsomhed, jf. [BS-60061/2023-SHR](#).

Trin 3 – sikrede kan redde sig ved manglende årsagssammenhæng. Ved sikkerhedsforskrifter følger det direkte af [FAL § 51](#), og ved fareforøgelse af [FAL § 45, stk. 3](#) og [§ 68, stk. 3](#). Sag [95205](#) viser, at dette trin reelt afgør sagen, når forskriften først er objektivt overtrådt.

Uafhængige tekniske undersøgelser er tungtvejende. I [BS-21615/2022-SHR](#) udtalte retten udtrykkeligt, at der "henset til karakteren af surveyrapporter som den foreliggende, der er udarbejdet af tredjemand, må tages udgangspunkt heri", og i [BS-36988/2022-SHR](#) blev Dan Inspektions surveyrapport afgørende for, at godset måtte anses for totalskadet. Modsat blev en rapport uden fysisk undersøgelse tilsidesat i sag [102200](#), og en surveyors **antagelse** om hærværk rakte ikke i [S-24-01](#). Sølovens [§ 483](#) om obligatorisk besigtigelse ved ikke ubetydelig ladningsskade – og pligten til at underrette ladningsejeren, så denne kan deltage – understøtter den samme bevissikringstankegang.

Tilsagn om dækning binder kun, når indtrykket er berettiget. Både [BS-21615/2022-SHR](#) og Ankenævnets praksis viser, at det ikke er nok, at sikrede subjektivt opfattede en surveyor eller taksator som havende givet tilsagn; det skal have været **berettiget** at få det indtryk. Og efter [Sag S 13/2000](#) mister sikrede omvendt dækningen, hvis han selv anerkender ansvar uden assurandørens samtykke i strid med policevilkåret.

LOV

[Forsikringsaftaleloven § 22](#)
[Forsikringsaftaleloven § 45, stk. 3](#)
[Forsikringsaftaleloven § 51, stk. 1](#)
[Søloven § 483, stk. 1-3](#)

PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sag om forsikringsdækning efter forlis - Grov uagtsomhed ved sejlad på Sisak-ruten	11.10.2024
	Sø- og Handelsretten · Afgørelse om erstatning for vandskade på relæer under søtransport	04.05.2023
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Afvisning af forsikringsdækning for skader på varer under søtransport grundet manglende dækningstilsagn og varernes egen beskaffenhed.	05.04.2023
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Forsikringsdækning for forlist fiskefartøj – Sødygtighed og overholdelse af sikkerhedsforskrifter	26.06.2019
	Sø- og Handelsretten · Sag om kaskoforsikringsdækning for sunket fyrskib	28.06.2004
	Sø- og Handelsretten · Speditøransvarsforsikring - Dækning af skade på kartoffelmel under transport	28.02.2001
	Ankenævnet for Forsikring · Afslag på dækning af kaskoskade på husbåd grundet manglende sødygtighed og utætheder som objektiv dækningsbetingelse	05.11.2025
	Ankenævnet for Forsikring · Anerkendelse af kaskodækning for skrogskade på sejlbåd efter svigt i røstjernsknæ under sejlad	11.12.2024

Ankenævnet for Forsikring · Forsikringsdækning ved synkning af lystfartøj og bevisbyrde for langsomt indtrængende vand	27.04.2022
Ankenævnet for Forsikring · Tyveri og afbrænding af båd opbevaret i strid med sikkerhedsforskrifter	11.08.2021

§ 12 Sammenfatning og praktiske holdepunkter

Søforsikringsretten er kendetegnet ved en gammel, næsten uændret lovtekst og et meget levende aftaleretligt lag ovenpå. Praksis giver følgende holdepunkter.

For assurandøren:

- Vil man undtage slid, ælde eller godsets egen beskaffenhed, skal det underbygges af en reel teknisk undersøgelse – ikke af en skrivebordsvurdering på billedmateriale (sag [102200](#)).
- En usødygtighedsindsigelse holder sjældent over for gentagne myndighedssyn uden anmærkning (- [BS-15331/2018-SHR](#)).
- Ønskes en betingelse at virke objektivt, skal den formuleres som en **forudsætning for dækning** og ikke som en sikkerhedsforskrift (sag [103357](#) over for sag [97069](#)).
- Grov uagtsomhed ved sejlads kan ikke uden videre udledes af søvejsreglerne, som er antikollisionsregler ([BS-60061/2023-SHR](#)).

For sikrede og dennes rådgiver:

- Tjek policens "afgangssted" og dækningens tidsmæssige start og slut, før godset flyttes ([H 53/06](#)).
- Ved containerskade uden hul i containeren er kondens = godsets egen beskaffenhed; ydre skadeårsag skal dokumenteres straks og gerne under surveyorens besigtigelse ([BS-21615/2022-SHR](#)).
- Anerkend aldrig ansvar over for tredjemand uden ansvarsassurandørens samtykke ([Sag S 13/2000](#)).
- Vær opmærksom på sølovens korte forældelsesfrister, herunder ét år for havaribidrag efter [sølovens § 501, stk. 1, nr. 7](#) og den samlede toårsgrænse for regreskrav ([BS-17718/2019-SHR](#)).
- Ved international registrering af skibet skal lovvalgs- og værnetingsspørgsmålet afklares tidligt (- [BS-588/2020-HJR](#)).

Ved havari: krævet straks erstatning som partikulært havari efter [FAL § 66](#) i stedet for at vente på dispachen, og husk, at rederen efter [sølovens § 465, stk. 2](#) er **forpligtet** til at tilbageholde godset, indtil ejeren påtager sig personligt ansvar og stiller sikkerhed for bidraget.

Afgrænsningsmæssigt bemærkes, at de almindelige forsikringsaftaleretlige doktriner behandles selvstændigt i [oplysningspligt-fal](#), [ansvarsforsikring-forsæt-grov-uagtsomhed](#), [subrogation-regres-forsikring](#), [forsikringspolice-uklarhed](#) og [fal-29-forældelse-anmeldelsesfrist](#).

LOV	Forsikringsaftaleloven § 66, stk. 1	Søloven § 465, stk. 2	Søloven § 501, stk. 1
PRAKSIS	Højesteret · Højesterets afgørelse om lovvalg og værneting i sag om tysk kaskoforsikring af lystbåd Sø- og Handelsretten · Sag om forsikringsdækning efter forlis - Grov uagtsomhed ved sejlads på Sisak-ruten Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Afvisning af forsikringsdækning for skader på varer under søtransport grundet manglende dækningstilsagn og varernes egen beskaffenhed. Sø- og Handelsretten · Dom om forældelse af regreskrav i søtransport: Fortolkning af sølovens § 501, stk. 2		
			08.04.2021
			11.10.2024
			05.04.2023
			16.06.2020

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Forsikringsdækning for forlist fiskefartøj – Sødygtighed og overholdelse af sikkerhedsforskrifter	26.06.2019
Sø- og Handelsretten · Transportforsikring – Påbegyndelse af transport – Oplagring	09.03.2007
Sø- og Handelsretten · Speditøransvarsforsikring - Dækning af skade på kartoffelmel under transport	28.02.2001
Ankenævnet for Forsikring · Afslag på dækning af kaskoskade på husbåd grundet manglende sødygtighed og utætheder som objektiv dækningsbetingelse	05.11.2025
Ankenævnet for Forsikring · Anerkendelse af kaskodækning for skrogskade på sejlbad efter svigt i røstjernsknæ under sejlads	11.12.2024
Ankenævnet for Forsikring · Forsikringsdækning ved synkning af lystfartøj og bevisbyrde for langsomt indtrængende vand	27.04.2022

REFERENCE Lovgrundlag

8 paragraffer

Forsikringsaftaleloven § 45	stk. 3	Forsikringsaftaleloven § 59	stk. 1, 2
Forsikringsaftaleloven § 60		Forsikringsaftaleloven § 62	
Forsikringsaftaleloven § 63		Forsikringsaftaleloven § 64	
Søloven § 461		Søloven § 466	stk. 1, 2

MATERIALE Citerede afgørelser

29 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

3

24.02.2022	Højesterets afgørelse om skadelidtes indtræden i sikredes forældelsesretlige stilling efter Forsikringsaftalelovens § 95, stk. 2	bs-28670-2021-hjr
08.04.2021	Højesterets afgørelse om lovvalg og værneting i sag om tysk kaskoforsikring af lystbåd	bs-588-2020-hjr
04.12.2019	Højesterets afvisning af direkte anke fra Sø- og Handelsretten i sag om forsikringskrav og forældelse	bs-27352-2019-hjr

SØ- OG HANDELSRETTEEN · SPECIALRET

16

11.10.2024	Sag om forsikringsdækning efter forlis - Grov uagtsomhed ved sejlads på Sisak-ruten	BS-60061/2023-SHR
08.03.2024	Sag om ansvarsfrihed for fragtfører ved brandskade på gods under transport	BS-37431/2022-SHR
19.02.2024	Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamser under søtransport	BS-30248/2022-SHR og BS-43778/2022-SHR
04.05.2023	Afgørelse om erstatning for vandskade på relæer under søtransport	3777-4539
05.04.2023	Sø- og Handelsretten: Afvisning af forsikringsdækning for skader på varer under søtransport grundet manglende dækningstilsagn og varernes egen beskaffenhed.	BS-21615/2022-SHR
02.11.2020	Spørgsmål om værneting i sag om transportskade på vindmølle (IF Skadeforsikring mod Rollit Cargo NV)	BS-53988/2019-SHR

18.06.2020	Delafgørelse om kontraherende transportør - Kuehne + Nagel A/S' ansvar for temperaturskade på frossen laks	BS-41954/2019-SHR
16.06.2020	Dom om forældelse af regreskrav i søtransport: Fortolkning af sølovens § 501, stk. 2	BS-17718/2019-SHR
26.06.2019	Sø- og Handelsretten: Forsikringsdækning for forlist fiskefartøj – Sødygtighed og overholdelse af sikkerhedsforskrifter	BS-15331/2018-SHR
09.03.2007	Transportforsikring – Påbegyndelse af transport – Oplagring	H 53/06
07.10.2005	Sø- og Handelsretten: Ansvar for tab af dækslast - fortolkning af transportaftale og ansvarsbegrænsning	S 16/01
28.06.2004	Sag om kaskoforsikringsdækning for sunket fyrskib	S-24-01
19.08.2003	Sø- og Handelsretten: Transportør ikke ansvarlig for skade på bus under færgeoverfart - manglende aktivering af håndbremse	S-10-02
27.02.2002	Ansvarsfordeling ved bortkomst af cigaretcontainer under dør-til-dør transport	H-95/1999
28.02.2001	Speditøransvarsforsikring - Dækning af skade på kartoffelmel under transport	Sag S 13/2000
15.12.2000	Sø- og Handelsretten: Sag om bjærgeløn ved slæbning af forulykket skib	Sag S-0001-00

SKATTERÅDET · ADMINISTRATIV MYNDIGHED

1

29.04.2013	Fragtføreransvar og speditøransvar er transportforsikring	13-0059075
------------	---	------------

ANKENÆVNET FOR FORSIKRING · NÆVN / KLAGEINSTANS

9

05.11.2025	Afslag på dækning af kaskoskade på husbåd grundet manglende sødygtighed og utætheder som objektiv dækningsbetingelse	103357
11.06.2025	Afvisning af dækning for vandskadet bådmotor på grund af undtagelse for nedbør og efterfølgende opsigelse af forsikring	102262
11.12.2024	Anerkendelse af kaskodækning for skrogskade på sejlbåd efter svigt i røstjernsknæ under sejllads	102200
29.05.2024	Defekt remhjul førte til motorbrand: Ingen dækning grundet undtagelse for mekaniske og elektroniske dele	100632
27.04.2022	Forsikringsdækning ved synkning af lystfartøj og bevisbyrde for langsomt indtrængende vand	97069
27.04.2022	Afvisning af dækning for totalskadet bådmotor efter fejlpåfyldning af olie	97667
11.08.2021	Tyveri og afbrænding af båd opbevaret i strid med sikkerhedsforskrifter	95205
26.06.2019	Sag om transportforsikring: Dækning af skader på flyttegods	92648
21.01.2013	Sag om afvist dækning for sunket motorbåd: Grov uagtsomhed og manglende vedligeholdelse	82685