

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

Praksisoversigt over transportøransvar for gods og rederens globale ansvarsbegrænsning (søloven)

Sølovens kapitel 13 om godsansvaret og kapitel 9 om rederens globale ansvarsbegrænsning

Version 2 · Opdateret 6. sep. 2026 · 35 afgørelser · 2003-2025

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Søtransport af gods er reguleret af to indbyrdes forbundne, men selvstændige begrænsningssystemer i søloven: transportørens kontraktuelle godsansvar efter kapitel 13 (§§ 251-310), der bygger på Haag-Visby-reglerne med et presumptionsansvar og en beløbsgrænse pr. kollo eller kilo, og rederens globale ansvarsbegrænsning efter kapitel 9 (§§ 171-182), der bygger på London-konventionen af 1976 med 1996-protokollen og gælder uanset ansvarsgrundlag. Praksis udspilles næsten udelukkende ved Sø- og Handelsretten som specialinstans, og de tilbagevendende stridslinjer er ansvarsperiodens udstrækning, hvad der udgør et "kollo", konnossementets bevisvirkning over for godtroende tredjemand, den etårige søgsmålsfrist i § 501 og – for globalbegrænsningen – den nærmest ubrydelige gennembrudsregel i § 174. Nyaffattelsen af kapitel 13 til gennemførelse af Rotterdam-reglerne blev vedtaget i 2013, men er endnu ikke sat i kraft, og det er derfor fortsat det Haag-Visby-baserede regelsæt, der er gældende ret.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Transportørens ansvarsperiode løber fra modtagelsen af godset i lastehavnen til udleveringen i lossehavnen, jf. sølovens § 274 – aftalte leveringsklausuler som "liner in" kan afgrænse, hvornår varetægten begynder.
- 02** Ansvar efter § 275 er et presumptionsansvar (culpa med omvendt bevisbyrde): transportøren hæfter, medmindre den pågældende godtgør, at hverken egen eller ansattes fejl har forårsaget eller medvirket til tabet.
- 03** Sølovens ansvarsfrihedsgrunde for nautisk fejl og brand i § 276 er egentlige ansvarsfrihedsgrunde, ikke blot formodningsregler – men de viger for ansvaret for usødygtighed ved rejsens begyndelse, hvor transportøren har bevisbyrden for tilbørlig omhu.
- 04** Beløbsgrænsen er 667 SDR pr. kollo eller 2 SDR pr. kg bruttovægt, afhængigt af hvad der giver det højeste beløb, jf. § 280, stk. 1.

- 05 Ved containeriseret gods er det de kolli, der er anført i transportdokumentet som pakket i containeren, der tælles, jf. § 281 – uklarheder i konnossementets kolliangivelse går ud over transportøren som koncipist.
- 06 Ansvar for forsinket udlevering er begrænset til 2½ gange fragten for det forsinkede gods, jf. § 280, stk. 2, og kan aldrig overstige den samlede fragt.
- 07 Er godset ikke udleveret 60 dage efter det aftalte tidspunkt, kan der kræves erstatning som for totaltab, jf. § 278, stk. 3.
- 08 Godsansvarets begrænsning brydes kun ved den ansvarliges egen forsætlige eller groft uagtsomme adfærd "med forståelse af, at sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget", jf. § 283 – samme skærpede test som § 174.
- 09 Transport på dæk i strid med en udtrykkelig aftale om transport under dæk afskærer helt retten til ansvarsbegrænsning, jf. § 284, stk. 2.
- 10 Er der ikke taget forbehold i konnossementet, gælder det som bevis for, at godset var i tilsyneladende god stand ved lastning, jf. § 299, stk. 1 – og over for en godtroende indløser er modbevis helt afskåret efter § 299, stk. 3.
- 11 Udsteder transportøren et vildledende konnossement, hæfter denne over for den, der har indløst det i tillid til oplysningerne, og retten til ansvarsbegrænsning bortfalder, jf. § 300, stk. 1.
- 12 Udlevering af gods uden forevisning af originalkonnossement er ansvarspådragende, selv når udleveringen sker til den, der reelt er køber.
- 13 Både den kontraherende transportør og den udførende undertransportør hæfter solidarisk efter samme regler, jf. §§ 285-287 – og undertransportørens værnetings- og ansvarsbegrænsningsvilkår kan gøres gældende direkte over for ladningssiden, jf. §§ 282 og 286.
- 14 Retten til global ansvarsbegrænsning efter § 171 tilkommer ikke blot rederen, men også ejer, bruger, befragter, disponent, bjærgere, de personer disse svarer for og ansvarsforsikreren.
- 15 Globalbegrænsningen gælder uanset ansvarsgrundlaget for de krav, der er opregnet i § 172, mens bl.a. bjærgeløn, groshaveribidrag, oliforureningskrav, atomskader, ansattes personskade samt renter og sagsomkostninger falder uden for, jf. § 173.
- 16 Gennembrud af globalbegrænsningen efter § 174 kræver, at den ansvarlige SELV – dvs. rederiets ledelse, ikke skibsføreren – har handlet forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at skaden sandsynligvis ville ske; begrænsningen er i praksis "virtually unbreakable".
- 17 Ansvarsbegrænsningen beregnes efter de regler, der var gældende på skadestidspunktet, ikke på tidspunktet for fondens oprettelse.

- 18** En begæring om eksekution af en udenlandsk dom er et "andet retsligt skridt" efter § 177, der kan udløse oprettelse af en begrænsningsfond her i landet, uanset at der allerede foreligger en retskraftig udenlandsk dom.
- 19** Indsigelser mod retten til ansvarsbegrænsning, mod fondens størrelse og mod anmeldte krav afgøres af Sø- og Handelsretten, jf. § 242.
- 20** Krav på erstatning efter §§ 275-276 og for urigtige konnossementsoplysninger forældes efter ét år fra udleveringen, jf. § 501, stk. 1, nr. 6 – og rutinemæssig claims-håndtering hos transportøren udgør ikke en erkendelse, der afbryder fristen.
- 21** Forhåndsftaler om længere forældelsesfrister end sølovens er ugyldige, jf. § 501, stk. 4, mens kortere aftalte reklamations- og søgsmålsfrister i standardvilkår uden for sølovens område kan opretholdes.
- 22** Krav på fælleshavaribidrag er ikke omfattet af den etårige frist i § 501, stk. 1, nr. 6, men følger forældelseslovens treårige frist, jf. § 501, stk. 6.
- 23** Sølovens værnetingsværn i § 310 er præceptivt for stykgodstransport, men viger for Bruxelles Ia-forordningens artikel 25, når en gyldigt vedtaget værnetingsklausul påberåbes af en undertransportør.

§ 1 Sølovens to begrænsningssystemer: godsansvaret i kapitel 13 og globalbegrænsningen i kapitel 9

Søretten opererer med to selvstændige begrænsningsmekanismer, som ofte forveksles, men som har hver sit anvendelsesområde, hver sin beløbsberegning og hver sin gennembrudsregel.

Godsansvaret i kapitel 13 er et kontraktansvar over for ladningssiden. Det er præceptivt efter [søloven § 254, stk. 1](#), hvorefter enhver aftalebestemmelse er ugyldig i den udstrækning, den afviger fra kapitlet eller fra forældelseskapitlet – dog med de undtagelser, der er opregnet i [§ 254, stk. 2](#), og med adgang for transportøren til at udvide sit eget ansvar. Kapitlets geografiske rækkevidde følger af [§ 252](#), der omfatter dansk indenrigsfart, nordisk fart og international fart med tilstrækkelig tilknytning til en konventionsstat.

Globalbegrænsningen i kapitel 9 er derimod en beløbsmæssig loftsregel, der gælder for et bredt spektrum af søretlige krav uanset ansvarsgrundlag, jf. [§ 172, stk. 1](#), og som beregnes ud fra skibets tonnage efter [§ 175](#). Den bygger på London-konventionen af 1976 som ændret ved 1996-protokollen.

Begge systemer indeholder en identisk formuleret gennembrudsregel – [§ 283](#) for godsansvaret og [§ 174](#) for globalbegrænsningen – hvorefter begrænsningen bortfalder, hvis den ansvarlige *selv* har forvoldt tabet forsætligt eller groft uagtsomt "og med forståelse af, at sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget".

De to systemer kan virke kumulativt: en transportør, hvis ansvar allerede er begrænset efter kolloreglen i [§ 280](#), kan i egenskab af reder tillige påberåbe sig globalbegrænsningen, hvis kravet falder inden for [§ 172](#).

Hertil kommer, at rederhæftelsen som sådan følger af [§ 151, stk. 1](#), hvorefter rederen hæfter for fejl eller forsømmelse i tjenesten af skibsfører, mandskab, lods eller andre i skibets tjeneste. Højesteret har i [Sag 37/2011](#) om slæbebåden Sea Endeavour I taget stilling til afgrænsningen mellem den registrerede ejers og den faktiske

driftsleders (bareboatbefragterens) rederansvar og til søpantets betydning for arrestadgangen – en afgørelse, der illustrerer, at spørgsmålet om, *hvem* der er reder, er selvstændigt fra spørgsmålet om, *hvor meget* rederen hæfter for.

LOV

Søloven § 151, stk. 1

Søloven § 172, stk. 1

Søloven § 174

Søloven § 252

Søloven § 254, stk. 1-2

Søloven § 283

PRAKSIS Højesteret · Rederansvar, søpant og lovligheden af arrest i skib ved skade på havn

04.12.2012

Ansvarsperioden efter § 274: hvornår er godset i transportørens varetægt?

Ansvarsperioden er den første tærskel i enhver lastskadesag. Efter [søloven § 274, stk. 1](#) er transportøren ansvarlig for godset, "medens det er i dennes varetægt i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen". Varetægten begynder ved modtagelsen fra aflasteren eller fra myndighed, jf. [§ 274, stk. 2](#), og ophører ved udlevering til modtageren, ved oplægning for modtagerens regning eller ved overgivelse til myndighed, jf. [§ 274, stk. 3](#).

Aftalens leveringsklausul kan afgrænse varetægten. I **S-18-13** ([S-18-13](#)) blev transportøren frifundet for totalskade på to vindmøllevinger, fordi transportaftalens "Scope of Supply" alene omfattede ansvaret fra lastning til skib (»liner in«) – håndteringen på kajen i Esbjerg Havn lå forud herfor og var dermed uden for varetægten.

Omvendt strækkes varetægten, når transportørens folk faktisk håndterer godset. I **BS-18712/2019-SHR** ([BS-18712/2019-SHR](#)) blev transportøren holdt ansvarlig for skader på oktabiner, fordi chaufførens rangering af stykgodset inde i traileren skete i transportørens varetægt, selv om losningen efter standardvilkårene påhvilede modtageren.

Tilsvarende bevisbyrdefordeling ses i **BS-47476/2021-SHR** ([BS-47476/2021-SHR](#)), hvor transportøren ikke havde løftet bevisbyrden for en aftale om levering ved henstilling på modtagerens plads, hvorfor godset fortsat var i transportørens varetægt, da tyveriet skete over påskehelligdagene.

At varetægten fortsætter helt frem til den faktiske udlevering, illustreres også af **S 32/02** ([S 32/02](#)), hvor kabeltromler faldt ned under udkørsel fra en færgerampe: Sø- og Handelsretten fastslog, at sølovens regler – herunder forældelsesreglerne – skal anvendes på transportskader, når godset er i transportørens varetægt, uanset at uheldet fandt sted på et område omfattet af [færdselsloven](#).

LOV

Søloven § 274, stk. 1-3

PRAKSIS

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Kontraherende transportørs erstatningsansvar for tyveri af gods under landevejstransport – Varetægt og ansvarsfrihed efter NSAB 2000 22.08.2022

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Transportør ansvarlig for skade på gods under losning – Anvendelse af CMR-loven og NSAB 2015 27.03.2020

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvarsfordeling ved skade på vindmøllevinger under håndtering i havn – fortolkning af transportaftale 25.08.2015

Sø- og Handelsretten · Forældelse af erstatningskrav ved godsskade på færgerampe: Sølovens 1-årige frist vs. Færdselslovens regler 09.05.2003

Presumptionsansvaret i § 275 og de lovbestemte § 3 ansvarsfrihedsgrunde i § 276

[Søloven § 275, stk. 1](#) fastslår, at transportøren er ansvarlig for tab som følge af, at godset beskadiges eller går tabt i varetægtsperioden,

medmindre den pågældende godtgør, at fejl eller forsømmelse af vedkommende selv eller nogen, denne svarer for, ikke har forårsaget eller medvirket til tabet.

Det er altså et culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Forarbejderne til den nugældende sølov beskriver det i almindelige bemærkninger til lovforslaget fra 1993 som en bevidst opretholdelse af Haag-Visby-reglerne, fordi de nordiske sølovsudvalg ikke kunne enes om at basere ansvaret på Hamburg-reglerne:

Da der ikke i nogen af de nordiske udvalg kunne opnås enighed om at basere sig på de nye Hamburg-regler, valgte man indtil videre at opretholde Haag-Visby-reglerne som grundlaget for transportansvaret.

Samme forarbejder oplyser, at reglerne bygger på Sølovsudvalgets **betænkning nr. 1215/1991 om befordring af gods**, og at reglerne i øvrigt – hvor tilslutningen til Haag-Visby tillod det – blev udformet, så de svarer til Hamburg-reglerne.

Skadesårsagen skal derfor lokaliseres. I **BS-30248/2022-SHR** ([BS-30248/2022-SHR](#) og [BS-43778/2022-SHR](#)) fandt Sø- og Handelsretten det bevist, at vådskaden på 213 kartoner legetøjsbamser var indtruffet under søtransporten fra Shanghai til Aarhus, blandt andet fordi der ikke var taget forbehold i konnossementerne ved lastning, fordi vejrdato udelukkede nedbør ved både lastning og losning, og fordi mug- og skimmeldannelse udvikler sig over længere tid end få dage.

Er flere årsager i spil, fordeles ansvaret efter [§ 275, stk. 3](#), men bevisbyrden for, i hvilket omfang tabet *ikke* skyldes transportørens forhold, ligger hos transportøren. I **S-34-03 (S-34-03)** om beskadigede vindmøllevinger på vej fra Esbjerg til Portugal blev den kontraherende fragtfører fundet ansvarlig efter §§ 275 og 280, men erstatningen blev halveret som følge af afskiberens egen skyld ved valget af flat racks. Tilsvarende ansvarsdeling ses i **S-9-08 (S-9-08)**, hvor både afsenderens utilstrækkelige fastgørelse af industrimotorer i transportkasserne og den uafklarede surring på dæk havde medvirket til, at lasten gik overbord i Biscayan; ansvaret blev fordelt ligeligt.

Ansvaret gælder også ved forringelse uden fysisk ødelæggelse. I **BS-19561/2023-SHR** ([BS-19561/2023-SHR](#)) blev speditøren dømt til at betale 600.082 kr., fordi to reefer-containerer med ost stod uden aktiv køling i 10 dage i Wien; skaden bestod i en reduceret holdbarhed fra 12 til ca. 7 måneder.

Ansvarsfrihedsgrundene i [§ 276, stk. 1](#) er de klassiske Haag-Visby-undtagelser: fejl i navigeringen eller behandlingen af skibet (nautisk fejl) og brand, der ikke skyldes transportørens egen fejl. Forarbejderne til 2013-loven fremhæver, at disse punkter – til forskel fra de øvrige katalogpunkter – er *egentlige* ansvarsfrihedsgrunde og ikke blot formodningsregler. Undtagelserne viger dog for ansvaret for usødygtighed efter [§ 276, stk. 2](#), hvor bevisbyrden for tilbørlig omhu ved rejsens begyndelse påhviler transportøren.

Til sammenligning kan nævnes, at tilsvarende ansvarsfrihedsvurderinger ved brand foretages efter CMR-loven i landtransportleddet – se **BS-37431/2022-SHR** ([BS-37431/2022-SHR](#)), hvor fragtføreren blev frifundet, fordi branden opstod i en naboparkeret lastbil og var uundgåelig.

Særlige regler gælder for levende dyr, jf. [§ 277](#).

LOV	Søloven § 275, stk. 1-3	Søloven § 276, stk. 1-2	Søloven § 277	Søloven § 280
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Transportør erstatningsansvarlig for værditab på ost grundet manglende nedkøling 06.05.2025 Sø- og Handelsretten · Sag om ansvarsfrihed for fragtfører ved brandskade på gods under transport 08.03.2024 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamser under søtransport 19.02.2024 Sø- og Handelsretten · Søtransport: Ansvar for tab af dækslast – utilstrækkelig surring og mangelfuld fastgørelse i transportkasse 25.03.2011 Sø- og Handelsretten · Søtransport: Fordeling af ansvar for skade på vindmøller under transport - Befragterens egen skyld 21.03.2007			

§ 4 Beløbsbegrænsningen pr. kollo eller kilo – og striden om hvad der tælles

Efter [søloven § 280, stk. 1](#) skal transportørens ansvar ikke overstige

667 SDR for hvert kollo eller anden enhed af godset eller 2 SDR pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt, skadet eller forsinket, afhængigt af, hvad der giver det højeste beløb.

Erstatningen beregnes i øvrigt efter [§ 279](#) med udgangspunkt i børs- eller markedsprisen på udleveringsstedet.

Ved containeriseret gods afgøres kollotællingen af [§ 281](#): ethvert kollo eller enhver enhed, der er *anført i transportdokumentet* som pakket i indretningen, tælles som et kollo; ellers anses hele containerens indhold som én enhed. Bestemmelsen er derfor i praksis afgørende for, om begrænsningen bider.

Den centrale afgørelse er **BS-36988/2022-SHR** ([BS-36988/2022-SHR](#); samme sag også registreret som [BS-36988/2022-SHR](#)). Konnossementet angav under "Number and Kind of Packages" **5 pallet(s)**, men under varebeskrivelsen "5PLT=108CTNS". Transportøren gjorde gældende, at begrænsningen skulle beregnes på 5 kolli. Retten afviste det:

Retten finder på baggrund af indholdet i konnossementet, sammenholdt med instruktionerne fra Hongfa Europe GmbH. i "Packinglist" ... samt faktura ..., at parternes afiale vedrørte transport af de anførte 108 kartoner. Retten bemærker, at det havde været mest korrekt at anføre antal kolli på 108 under "Number and Kinds of Packages", men at uklarhederne i konnossementet må komme DSV Ocean Transport A/S til skade som koncipist af dette.

Da begrænsningen beregnet på 108 kolli langt oversteg kravet, blev transportøren dømt til at betale den fulde dokumenterede skade på 235.125,21 kr.

Samme mekanik i **BS-30248/2022-SHR** ([BS-30248/2022-SHR](#) og [BS-43778/2022-SHR](#)): 213 kartoner × 667 SDR = 142.071 SDR, hvilket oversteg kravet, hvorfor ansvaret ikke blev begrænset – og underleverandøren skulle friholde den kontraherende speditør fuldt ud.

Også i **S-7-02** ([S-7-02](#)) om to bortkomne containere på ruten Rotterdam-Sydney fastslog retten, at ansvarsbegrænsningen ifølge konnossementet på 2.427 kolli langt oversteg tabet, hvorfor begrænsningen var uden praktisk betydning; retten tog samtidig stilling til, at erstatningen skulle opgøres i australske dollars.

Sag	Godset	Tvistepunkt	Udfald

BS-36988/2022-SHR	108 kartoner relæer på 5 paller	5 eller 108 kolli?	108 kolli – begrænsning uden virkning
BS-30248/2022-SHR	213 kartoner bamser	Skete skaden under søleddet?	Ja – kollobegrænsning, men over kravet
S-7-02	2 containere	Begrænsning og valuta	2.427 kolli; erstatning i AUD
S-24-11	Designvarer fra Indien	Stuvning ved afsender	Ansvar, men begrænset til 30.000 kr.

At begrænsningen dog reelt kan bide, viser **S-24-11** og **S-9-12** (**S-24-11** og **S-9-12**), hvor transportøren blev fundet ansvarlig for vandskade på designvarer, men hvor erstatningen blev begrænset til 30.000 kr., og containerrederiet blev frifundet.

Den samlede begrænsning for tab og forsinkelse under ét kan ikke overstige den grænse, der ville gælde ved totaltab af hele godset, jf. [§ 280, stk. 3](#).

LOV

[Søloven § 279](#)
[Søloven § 280, stk. 1-3](#)
[Søloven § 281](#)

PRAKSIS

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamser under søtransport 19.02.2024

Sø- og Handelsretten · Afgørelse om erstatning for vandskade på relæer under søtransport 04.05.2023

Sø- og Handelsretten · Søtransport – Erstatning for totalskadede relæer – Ansvarsbegrænsning 21.04.2023

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Afgørelse om ansvar for vandskade på gods under transport - Lene Bjerre Design A/S mod LEMAN-International System Transport A/S og Hapaq-Lloyd Aktiengesellschaft 30.08.2013

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Sag om transportøransvar for tab af containere under søtransport 25.02.2004

§ 5 Forsinkelse, dækslast og gennembrud af godsansvarets begrænsning

Forsinkelse. Ansaret for forsinket udlevering følger af [§ 278](#): forsinkelse foreligger, når godset ikke udleveres til aftalt tid eller – uden aftalt frist – inden for det tidsrum, det er rimeligt at kræve af en omhyggelig transportør. Er godset ikke udleveret inden 60 dage efter det tidspunkt, kan der kræves erstatning som ved totaltab, jf. [§ 278, stk. 3](#). Erstatningen er dog beløbsbegrænset til 2½ gange fragten for det forsinkede gods, jf. [§ 280, stk. 2](#), og kan ikke overstige den samlede fragt.

Denne grænse blev anvendt i **H-68-12** (**H-68-12**), hvor et konnossement fejlagtigt angav, at godset var lastet på skib til Toronto, mens det reelt var efterladt i Bremen. Retten frifandt for modkravet om flyfragtomkostninger, blandt andet fordi ansaret for forsinkelsen efter søloven var begrænset til den allerede krediterede fragt.

Dækslast. Gods må kun transporteres på dæk, når det er tilladt efter transportaftalen, følger af handelsbrug eller kræves ved lov, jf. [§ 263, stk. 1](#). Er dæksbefordring aftalt, skal det anføres i transportdokumentet; sker det ikke, bærer transportøren bevisbyrden for aftalen – og kan under ingen omstændigheder påberåbe sig aftalen over for en godtroende konnossementserhverver, jf. [§ 263, stk. 2](#).

De skærpede ansvarsregler findes i [§ 284](#). Transport på dæk i strid med [§ 263](#) udløser ansvar for skader, der udelukkende er en følge af dæksbefordringen, og – afgørende – efter [§ 284, stk. 2](#) foreligger der **ingen ret til ansvarsbegrænsning**, når godset er transporteret på dæk i strid med en udtrykkelig aftale om transport under dæk.

I **S 16/01 (S 16/01)** om en converter basket på ruten Antwerpen-Montreal fandt Sø- og Handelsretten, at transport på dæk var aftalt, hvorfor § 284, stk. 2, ikke fandt anvendelse; speditøren blev ansvarlig for utilstrækkelig surring, men bevarede retten til ansvarsbegrænsning efter søloven. Sagen viser, at bevisbyrdespørgsmålet efter § 263, stk. 2, ofte afgør, om begrænsningen overhovedet er i spil.

Gennembrud. § 283 bestemmer:

Den ansvarlige kan ikke begrænse sit ansvar, hvis det godtgøres, at vedkommende selv har forvoldt tabet forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.

Tærsklen er som i § 174 meget høj, og i søtransportsager er den sjældent nået. Til sammenligning er tærsklen efter CMR-loven lavere – dér er det tilstrækkeligt med grov uagtsomhed hos fragtføreren eller dennes folk. I **H-50-17 (H-50-17)** mistede fragtføreren begrænsningsretten, fordi en 200 kg tung scanner faldt ud af en trailer, der blev kørt med åbne døre og uden fastgørelse; i **BS-17637/2019-SHR (BS-17637/2019-SHR)** blev begrænsningen derimod opretholdt ved tyveri af champagne, fordi grov uagtsomhed ikke var godtgjort. Forskellen i tærskel mellem CMR-regimet og sølovens §§ 174/283 er en af de vigtigste grunde til, at lokaliseringen af skaden til søleddet eller landleddet er så central i multimodale sager.

Endelig bortfalder begrænsningsretten helt efter § 300, stk. 1, når transportøren har udstedt et konnossement, der var vildledende for tredjemand – se næste afsnit.

LOV	Søloven § 263, stk. 1-2	Søloven § 278, stk. 1-3	Søloven § 280, stk. 2	Søloven § 283
	Søloven § 284, stk. 1-2	Søloven § 300, stk. 1		
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sag om fragtføreransvar: Tyveri af gods under transport - spørgsmål om grov uagtsomhed og ansvarsbegrænsning (CMR-loven) 04.09.2020 Sø- og Handelsretten · Erstatning for beskadiget scanner: Grov uagtsomhed ved terminaltransport med åbne trailerdøre 08.06.2018 Sø- og Handelsretten · Dom om erstatningsansvar for forsinkelse og fejlagtig udstedelse af konnossement ved multimodal transport 25.04.2013 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for tab af dækslast - fortolkning af transportaftale og ansvarsbegrænsning 07.10.2005			

§ 6 Konnossementets bevis- og legitimationsvirkning: forbehold, rene konnossementer og indemnitetserklæringer

Konnossementet er både bevisdokument, legitimationsdokument og – i kraft af sin negotiabilitet – grundlag for finansiering af international handel. Søloven bygger denne funktion op i fire led.

Indhold og underskrift. § 296 opregner de oplysninger, konnossementet skal indeholde, herunder godsets art, identitetsmærker, kolli- eller stykantal, vægt og godsets og indpakningens synlige tilstand. Er konnossementet underskrevet af skibsføreren på det transporterende skib, anses det efter § 295 for underskrevet på transportørens vegne.

Undersøgelses- og forbeholdspligt. Efter § 298 skal transportøren i rimelig udstrækning undersøge oplysningernes rigtighed og tage forbehold, hvis der er rimelig grund til tvivl, eller hvis der ikke har været rimelig mulighed for at undersøge. Forbeholdet er dermed transportørens forsvar mod bevisvirkningen.

Bevisvirkningen. § 299, stk. 1 gør konnossementet til bevis for, at godset er modtaget eller lastet som beskrevet, når der ikke er taget forbehold – og mangler oplysning om synlig tilstand, anses godset for tilsyneladende at have været i god stand. Denne regel var udslagsgivende i **BS-30248/2022-SHR** ([BS-30248/2022-SHR](#) og [BS-43778/2022-SHR](#)), hvor fraværet af forbehold på konnossementerne indgik som et tungtvejende moment for, at vådskaden var opstået under søtransporten og ikke ved lastningen i Shanghai.

Over for en godtroende indløser er modbeviset **helt afskåret**, jf. § 299, stk. 3, og en transportør, der vidste eller burde have indset, at en oplysning var urigtig, kan ikke påberåbe sig sit forbehold, medmindre forbeholdet udtrykkeligt bemærker, at oplysningen er urigtig.

Ansvar for vildledende konnossement og indemnitetserklæringer. § 300, stk. 1 pålægger transportøren ansvar over for tredjemand, der lider tab ved at indløse et konnossement i tillid til oplysningerne, når transportøren har eller burde have indset, at konnossementet var vildledende – og bestemmelsen slutter kategorisk:

Ret til ansvarsbegrænsning i medfør af dette kapitel foreligger herefter ikke.

Efter § 300, stk. 2 er transportøren, når godset ikke svarer til konnossementets oplysninger, forpligtet til på modtagerens forlangende at oplyse, om afsenderen har udstedt en **indemnitetserklæring** (en skadesløsholdelseserklæring for urigtige eller ufuldstændige oplysninger) – og i så fald at gøre modtageren bekendt med erklæringens indhold. Reglen er den lovgivningsmæssige reaktion på den kommercielle praksis, hvor et urent konnossement "renses" mod en back-to-back-erklæring fra afsenderen.

Legitimation og udlevering. Efter § 302, stk. 1 er den, der foreviser konnossementet og fremtræder som retmæssig indehaver, legitimeret som modtager, og efter § 304 kan modtageren kun kræve godset udleveret mod deponering af konnossementet og kvittering.

Udlevering uden originaldokument er derfor ansvarspådragende. I **S-7-12** ([S-7-12](#)) blev et speditionsfirma dømt til at betale 27.330,85 USD, fordi det udleverede et parti dæk til køberen uden at afkræve det originale huskonnossement, som instruks fra det udstedende speditionsfirma klart og umisforståeligt krævede.

Modtagerens betalingspligt. Ved udlevering i henhold til konnossement bliver modtageren efter § 269, stk. 1 forpligtet til at betale fragt og andre krav ifølge konnossementet alene ved at modtage godset. Sker udleveringen på anden måde, hæfter modtageren kun ved varsel eller ond tro, jf. § 269, stk. 2. Efter § 299, stk. 2 gælder et konnossement, hvori fragten ikke er anført, som bevis for, at modtageren ikke skal betale fragt.

Hæftelsen for fragt og liggepenge under "collect freight"-forsendelser blev prøvet i **S-13-99** ([S-13-99](#)), hvor speditøren som "merchant" efter konnossementet hæftede for ubetalt fragt og demurrage, da den indiske modtager ikke indløste containerne – dog med nedsættelse af demurrageperioden på grund af manglende rettidig underretning. Nyere praksis om demurrage-, detention- og storage-omkostninger ses i **BS-17748/2023-SHR** ([BS-17748/2023-SHR](#)), hvor DDS skulle opgøres takstmæssigt efter speditørens takstark og ikke krone-til-krone.

LOV	Søloven § 269, stk. 1-2	Søloven § 295	Søloven § 296, stk. 1-3	Søloven § 298
	Søloven § 299, stk. 1-3	Søloven § 300, stk. 1-2	Søloven § 302, stk. 1	Søloven § 304
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Tvist om betaling af Demurrage, Detention og Storage (DDS) omkostninger i forbindelse med søfragt til Canada			21.05.2024
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamser under søtransport			19.02.2024

Sø- og Handelsretten · Speditionsfirma dømt for ansvarspådragende udlevering af gods uden forevisning af konnossement	14.03.2013
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Sag om fragt og demurrage – Partsansvar ved 'Collect Freight' forsendelse	19.12.2005

§ 7 Kontraherende transportør, undertransportør og netværksklausulerne i multimodale transporter

Kapitel 13's ansvarsfordeling mellem den kontraherende og den udførende transportør er reguleret i §§ 285-287 og har stor praktisk betydning, fordi de fleste søtransporter i dag er led i dør-til-dør-kæder med speditører, NVOCC'er og linjerederier.

Efter § 285, stk. 1 forbliver transportøren ansvarlig, som om denne selv havde udført hele transporten, selv om transporten helt eller delvis udføres af en undertransportør. Ansvarsfraskrivelse er kun mulig under de snævre betingelser i § 285, stk. 2-3, hvor en navngiven undertransportør er udtrykkeligt aftalt, og hvor retslige skridt kan tages mod denne ved en kompetent domstol.

Undertransportøren, der udfører transporten med skib, er efter § 286, stk. 1 ansvarlig for sin del af transporten efter samme regler som transportøren, og §§ 282 og 283 finder tilsvarende anvendelse. Efter § 287, stk. 1 hæfter transportør og undertransportør solidarisk, men det samlede ansvar kan ikke overstige grænserne i § 280, jf. § 287, stk. 2.

Et centralt træk er, at § 282, stk. 1 lader transportørens indsigelser og ansvarsbegrænsninger gælde, "selv om kravet ikke grundes på transportaftalen" – altså også ved deliktskrav – og efter § 282, stk. 2 tilsvarende for dem, transportøren hæfter for (Himalaya-virkning ex lege).

Denne mekanik fik afgørende betydning i **BS-19711/2023-SHR (BS-19711/2023-SHR)**. Sø- og Handelsretten afviste vareforsikrerens direkte krav mod containerrederiet under henvisning til rederiets værnetingsklausul om Hamborg:

Værnetingsklausulen i Hapag-Lloyds vilkår kan gøres gældende direkte overfor HDI Danmark i relation til de af HDI Danmark rejste krav, hvor HDI Danmark retter et direkte krav mod Hapag-Lloyd i Hapag-Lloyds egenskab som undertransportør efter reglen i sølovens § 286.

Speditøren blev derimod dømt til at betale 1.367.433,74 kr. for osteforringelse og demurrage, fordi kølekæden havde været brudt i ni dage, og fordi containerne blev afskibet mod en klar instruks.

Hvem er den kontraherende transportør? Spørgsmålet afgøres ud fra, hvordan parten har fremtrådt. I **BS-41954/2019-SHR (BS-41954/2019-SHR)** fandt retten ved delafgørelse, at speditøren ved sin fakturering og ageren havde fremstået som kontraktpart og dermed var rette sagsøgte for en temperaturskade på frossen laks. Tilsvarende blev en kontraherende fragtfører anset for ansvarlig for saltvandsskader på otte containerhåndteringsmaskiner i **S-26-13 og S-11-14 (S-26-13 og S-11-14)**, hvor rederiet blev pålagt at friholde fragtføreren.

Netværksklausulerne i standardvilkår (NSAB 2000 § 23 og NSAB 2015 § 2) trækker sølovens ansvarsregler ind i multimodale kontrakter, når skaden kan lokaliseres til søleddet. Det var netop denne konstruktion, der i **BS-30248/2022-SHR (BS-30248/2022-SHR og BS-43778/2022-SHR)** førte til, at

sølovens kollobegrænsning – og ikke den langt lavere vægtbaserede NSAB-grænse på 8,33 SDR pr. kg – fandt anvendelse, med det resultat at ladningssiden fik fuldt medhold.

Hvilket regelsæt der overhovedet gælder for en multimodal transport, afgøres af aftalens karakter. Højesteret fastslog i **BS-120/2005-HJR** ([BS-120/2005-HJR](#)) om et parti optøet lakserogn:

Højesteret tiltræder, at aftalen om hele denne transport derfor må anses for en aftale om flytransport og som sådan underlagt de regler, der gælder for flytransport.

Optionen til at benytte andre transportmidler ændrede ikke aftalens karakter, men tillod ladningsejeren at påberåbe sig ansvarsreglerne for det faktisk anvendte transportmiddel – et princip der har direkte parallel i søtransportens netværkstankegang.

LOV

[Søloven § 282, stk. 1-3](#)[Søloven § 285, stk. 1-3](#)[Søloven § 286, stk. 1-2](#)[Søloven § 287, stk. 1-3](#)

PRAKSIS	Højesteret · Højesteretsdom om ansvar for transportskade på lakserogn	23.04.2008
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning	21.02.2025
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamser under søtransport	19.02.2024
	Sø- og Handelsretten · Delafgørelse om kontraherende transportør - Kuehne + Nagel A/S' ansvar for temperaturskade på frossen laks	18.06.2020
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatning for skader på containerhåndteringsmaskiner under søtransport - Transportørens ansvar og værneting	16.12.2015

§ 8 Global ansvarsbegrænsning efter kapitel 9: kredsen af berettigede, omfattede krav og beløbene

Globalbegrænsningen efter kapitel 9 gennemfører London-konventionen af 1976 med 1996-protokollen og opererer på et helt andet niveau end godsansvaret: den lægger et samlet loft over alle krav, der udspringer af én og samme hændelse.

Kredsen af begrænsningsberettigede er bred. Efter [§ 171, stk. 1](#) tilkommer retten ikke blot rederen, men også "en ejer af et skib, som ikke er reder, en bruger, befragter, disponent samt enhver, der yder tjeneste i direkte forbindelse med bjærgningsarbejde". Efter [§ 171, stk. 2](#) omfatter retten tillige de personer, disse svarer for, og efter [§ 171, stk. 3](#) har **ansvarsforsikreren** samme ret til at begrænse ansvaret som den sikrede selv. Det er baggrunden for, at forsikringsselskabet i praksis optræder som selvstændig part i begrænsningssager – som i **BS-53565/2022-SHR** ([BS-53565/2022-SHR](#)), hvor både rederiet og dets P&I-forsikrer var sagsøgere.

Omfattede krav. [§ 172, stk. 1](#) fastslår, at begrænsningsretten foreligger "uanset ansvarsgrundlaget" for bl.a. person- og tingsskade opstået om bord eller i direkte forbindelse med driften af skibet eller med bjærgning (nr. 1), forsinkelsestab (nr. 2), krænkelse af ikke-kontraktmæssige rettigheder (nr. 3), vragsfjernelse (nr. 4), fjernelse af ladning (nr. 5) og afværgeforanstaltninger (nr. 6). Har den ansvarlige et modkrav fra samme hændelse, kan der kun begrænses for nettobeløbet, jf. [§ 172, stk. 2](#).

Undtagne krav. § 173 holder seks kravtyper uden for begrænsningen: bjærgeløn og groshaveribidrag (nr. 1), olie- og HNS-forureningskrav omfattet af kapitel 10-11 (nr. 2), atomskadekrav (nr. 3-4), person- og tingsskade påført ansatte hos de i § 171, stk. 1, nævnte personer (nr. 5) samt renter og sagsomkostninger (nr. 6).

Beløbene. § 175 fastsætter ansvarsgrænserne i SDR og gradueret efter skibets tonnage. For skibets egne passagerer er grænsen 400.000 SDR gange det tilladte passagertal, jf. § 175, stk. 1. For andre personsskadekrav er udgangspunktet 3,02 mio. SDR for skibe på 2.000 tons og derunder, jf. § 175, stk. 2, for vragsfjernelse 2.000.000 SDR efter § 175, stk. 3, og for alle øvrige krav 1,51 mio. SDR for skibe på 2.000 tons og derunder med tonnagetillæg efter § 175, stk. 4. Ansvarsgrænserne gælder summen af alle krav fra samme hændelse mod hele kredsen af begrænsningsberettigede, jf. § 175, stk. 5.

Erhvervsministeren er efter § 175, stk. 7 bemyndiget til at ændre grænserne i overensstemmelse med 1996-protokollens artikel 8 og til at fastsætte særlige grænser for skibe under 300 tons. Denne hjemmel er udmøntet i [bekendtgørelse om en særlig ansvarsgrænse for skibe under 300 tons](#), hvorefter grænsen for andre krav end personsskadekrav er 775.000 SDR for skibe på 100 tons og derunder og 1 mio. SDR for skibe fra 101 til 299 tons – dog 1,51 mio. SDR ved skader forvoldt af speedbåde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer med uddannelseskrav til føreren.

Tidsmæssig anvendelse. Hvilket regelsæt der gælder, afgøres af skadestidspunktet. I **S-10-04 (S-10-04)** – om M/S Unos kollision i Kielerkanalen i juli 2002 og de tyske myndigheders vragsfjernelsesomkostninger – fastslog Sø- og Handelsretten, at ansvaret skulle begrænses efter 1976-konventionens beløbsgrænser, fordi 1996-protokollen først trådte i kraft internationalt den 13. maj 2004, altså efter både skadestidspunktet og fondsoprettelsen. Retten lagde afgørende vægt på protokollens artikel 9, stk. 3, og på ikrafttrædelsesbemærkningerne til den danske ændringslov:

I overensstemmelse med det anførte må det antages at det herved tilsigtedes at lade de ændrede bestemmelser vedrørende andet end personsskader træde i kraft, dvs. få anvendelse på hændelser indtruffet efter det tidspunkt som er angivet i protokollen.

LOV	Søloven § 171, stk. 1-3	Søloven § 172, stk. 1-2	Søloven § 173	Søloven § 175, stk. 1-7
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Rederi fik medhold i ansvarsbegrænsning efter påsejling af søkabel ved Bornholm			04.07.2025
	Sø- og Handelsretten · Ansvarsbegrænsning for Søretlige Krav: Forholdet mellem Søloven, 1976-Konventionen og 1996-Protokollen			11.05.2005

Gennembrud af globalbegrænsningen efter § 174 – Samus

§ 9 Swan-kendelsen som ledende praksis

[Søloven § 174](#) er den centrale stridslinje i globalbegrænsningssager:

Den ansvarlige kan ikke begrænse sit ansvar, hvis det bevises, at denne selv har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Den udførligste danske behandling af bestemmelsen er Sø- og Handelsrettens kendelse af 4. juli 2025 i **BS-53565/2022-SHR** ([BS-53565/2022-SHR](#)). Tankskibet M/T Samus Swan tabte i hårdt vejr sit bagbords anker, slæbte det i ca. 31 timer og rev den 26. februar 2022 Energinets eltransmissionskabel til Bornholm over, så ca. 20.000 forbrugere mistede strømmen. Rederiet anerkendte ansvarsgrundlaget efter [§ 151, stk.](#)

1, men fastholdt begrænsningsretten. Begrænsningsfonden var forhøjet til SDR 2.921.657,29, svarende til 27.254.095,70 kr., mens det samlede krav var opgjort til 53.068.354,71 kr.

Tre kumulative betingelser. Rederiet gjorde gældende – og retten lagde til grund – at gennembrud kræver (1) mindst grov uagtsomhed, (2) forståelse af, at skaden sandsynligvis ville ske, og (3) at adfærden kan henføres til *den ansvarlige selv*, dvs. rederiets ledelse.

Fortolkningsgrundlaget. Retten inddrog IMO's fortolkningsresolution til LLMC 1976 artikel 4 fra januar 2022, hvorefter begrænsningen er

virtually unbreakable in nature, i.e. breakable only in very limited circumstances

og hvorefter testen ligger "a level higher than the concept of gross negligence", ligesom "the conduct of parties other than the shipowner, for example the master, crew or servants of the shipowner, is irrelevant". Konventionen skulle fortolkes efter Wienerkonventionens artikel 31-32.

Identifikationsspørgsmålet. Retten citerede forarbejderne til den bestemmelse, der i dag er § 174 (Sølovsudvalgets **betænkning nr. 924/1981**, som byggede videre på **betænkning nr. 642/1972**):

Som nævnt i betænkning nr. 642/1972 ... må man med rederen selv sidestille hans overordnede medarbejdere med selvstændigt ansvar for ledelsen. Rederen vil dog ikke kunne identificeres med skibsføreren i denne relation ...

Det er altså ikke tilstrækkeligt for gennembrud, at rederiet ville kunne pålægges erstatningsansvar efter § 151.

Resultatet. Alle tre dommere lagde til grund, at skibet var sødygtigt ved afgang, at ankeret var korrekt surret, og at besætningen udviklede et "tunnelsyn" fokuseret på hovedmotoren. Flertallet fandt, at kaptajnens adfærd

i betydelig grad var uagtsom, men at den ikke indebar en så indlysende fare for, at et søkabel ville blive revet over, at kaptajnen kan anses for at have forvoldt skaden ... ved grov uagtsomhed i den forstand, som dette begreb må forstås i sølovens § 174.

Mindretallet fandt derimod, at kaptajnens ageren var "yderst kritisabel og i strid med godt sømandskab" og udgjorde grov uagtsomhed – men nåede samme resultat, fordi denne uagtsomhed ikke kunne henføres til rederiet. Om rederiets tekniske superintendent (TSI) udtalte retten:

Per Vestergaard var som TSI ansvarlig for skibets maskine. For at kunne have identificeret at skibets anker var ude, skulle han have haft indsigt i de konkrete nautiske forhold, hvilket falder uden for Per Vestergaards ansvarsområde.

Det var heller ikke godtgjort, at rederiets ledelse havde begået fejl på organisatorisk eller systematisk niveau. Rederiet og forsikreren fik derfor medhold i, at ansvaret var begrænset, og Energinet blev pålagt sagsomkostninger på i alt 1.024.460 kr.

Kendelsen bekræfter dermed den nordiske retstilstand: **globalbegrænsningen brydes reelt kun ved dokumenterede ledelsesfejl**, ikke ved nautiske fejl om bord – uanset hvor kritisabel besætningens adfærd måtte være.

At kontraktuelle ansvarsbegrænsninger uden for søloven kan opretholdes efter mildere kriterier, illustreres af **BS-8527/2022-SHR** ([BS-8527/2022-SHR](#) og [BS-8530/2022-SHR](#)) om den kæntrede flydedok i Hirtshals: værftet havde handlet uagtsomt ved utilstrækkelig vedligeholdelse, men ansvaret var efter de aftalte standardvilkår begrænset til kontraktsummen, og ledelsen blev frifundet for personligt ansvar.

LOV	Søloven § 151, stk. 1	Søloven § 171, stk. 1	Søloven § 172, stk. 1	Søloven § 174
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Rederi fik medhold i ansvarsbegrænsning efter påsejling af søkabel ved Bornholm			04.07.2025
	Sø- og Handelsretten · Ansvar for kæntræt flydedok og ledelsesansvar i Hirtshals Yard			25.04.2025

§ 10 Begrænsningsfonden og Sø- og Handelsrettens enekompetence

Begrænsningen kan gøres gældende på to måder: ved oprettelse af en begrænsningsfond eller ved indsigelse under den enkelte erstatningssag.

Fondsoprettelse. Efter [§ 177, stk. 1](#) kan der oprettes en begrænsningsfond ved Sø- og Handelsretten, når der her i landet "begæres arrest, anlægges sag eller begæres foretaget andre retslige skridt" i anledning af begrænsbare krav. Fonden anses efter [§ 177, stk. 2](#) for oprettet med virkning for alle begrænsningsberettigede og til dækning af alle begrænsbare krav – og efter [§ 177, stk. 3](#) kan særskilt sag om begrænsbare krav eller om selve begrænsningsretten ikke anlægges her i landet, når fonden først er oprettet. Fondens størrelse fastsættes efter [§ 232, stk. 1](#) til det fulde begrænsningsbeløb efter § 175 med tillæg af procesrente fra hændelsen til oprettelsen.

Begrænsning uden fond. Efter [§ 180, stk. 1](#) kan den ansvarlige begrænse ansvaret, selv om der ikke er oprettet fond; retten tager da alene hensyn til de krav, der er gjort gældende under sagen, men kan på begæring optage et forbehold om, at også andre begrænsbare krav medregnes.

Kompetencen. [§ 242](#) er kort og kategorisk:

Indsigelse mod retten til ansvarsbegrænsning, fondens størrelse eller et anmeldt krav afgøres ved dom af Sø- og Handelsretten efter retsplejelovens regler om borgerlige sager.

Det er baggrunden for, at samtlige danske globalbegrænsningssager føres i København.

S-10-04 (S-10-04) afklarede tre principielle spørgsmål om fonden. For det første fastslog retten, at en anmodning om **eksekution af en udenlandsk dom** er et "andet retsligt skridt" i § 177's forstand:

En modsat opfattelse ville føre til det uacceptable resultat at området for anvendelse af reglerne om ansvarsbegrænsning gennem oprettelse af en fond kunne blive elimineret i et ikke uvæsentligt omfang, hvilket ville stride mod formålet med 1976-konventionen og 1996-protokollen.

En retskraftig tysk dom afskar dermed ikke ansvarsbegrænsning i Danmark; retten henviste til EU-Domstolens dom i **C-39/02 (Mærsk Olie)** om, at en begæring om fondsoprettelse og et erstatningssøgsmål ikke har samme sagsgenstand og derfor ikke skaber litispændens. For det andet skulle begrænsningen ske efter reglerne på skadestidspunktet. For det tredje afskar fordringshaverens delvise frafald i den tyske sag ikke anmeldelse af det fulde krav i den danske fond, og et delkrav anmeldt før fordelingen var taget op til dom var ikke prækluderet efter [§ 238](#).

I Samus Swan-sagen fulgte forløbet den samme skabelon: anmodning om fondsoprettelse i november 2022, oprettelse ved kendelse i december 2022, forhøjelse af fondsbeløbet i februar 2023 og derefter udskillelse af spørgsmålet om selve begrænsningsretten til særskilt afgørelse – en procesform, der er praktisk, fordi den afklarer loftet, før erstatningsopgørelsen forhandles.

LOV	Søloven § 177, stk. 1-4	Søloven § 180, stk. 1-2	Søloven § 232, stk. 1	Søloven § 242
-----	---	---	---------------------------------------	-------------------------------

PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Rederi fik medhold i ansvarsbegrænsning efter påsejling af søkabel ved Bornholm	04.07.2025
	Sø- og Handelsretten · Ansvarsbegrænsning for Søretlige Krav: Forholdet mellem Søloven, 1976-Konventionen og 1996-Protokollen	11.05.2005

§ 11 Fælleshavari og York-Antwerp-reglerne

Fælleshavari (groshavari, havari grosse) er et selvstændigt søretligt institut, der ligger uden for både godsansvaret og globalbegrænsningen: når skib, fragt og gods trues af en fælles fare, og der bevidst opofres værdier for at redde helheden, fordeles tabet forholdsmæssigt mellem interesserne.

Retsgrundlaget er [søloven § 461](#), hvorefter York-Antwerpen-reglerne af 1974 som ændret i 1990 gælder, medmindre andet er aftalt. Efter [§ 465, stk. 1](#) hæfter ladningsejeren for havaribidraget **med godset, men ikke personligt** – og rederen skal derfor efter [§ 465, stk. 2](#) nægte at udlevere ladningen, hvis ejeren ikke påtager sig personligt ansvar og stiller betryggende sikkerhed. Kravet på bidrag falder uden for globalbegrænsningen, jf. [§ 173, nr. 1](#), og aftaler om fælleshavari kan indsættes i transportaftalen uanset kapitel 13's præceptivitet, jf. [§ 254, stk. 2](#).

Den ledende danske afgørelse er **BS-1112/2019-SHR (BS-1112/2019-SHR)** om branden i to containere med trækulsbriketter om bord på MSC London i oktober 2017. Slukningsarbejdet varede mindst 18 timer og efterlod ca. 10 cm vand i lastrum nr. 1, hvor en container med Ecco-sko var stuvet.

Retten fastslog, at brandslukningen udgjorde en fælleshavarihandling efter YAR regel A, fordi den var en fornuftig og proportional opofrelse for at redde skib og last fra en fælles fare – og at det forhold, at branden var begrænset til to containere, ikke ændrede herpå. Skade på ladning forvoldt af slukningsvand er omfattet af YAR regel III.

Rederiet havde ikke pligt til at *erklære* fælleshavari, men blev alligevel gjort ansvarligt:

Retten lægger på den baggrund til grund, at Dezzan Shipping senest den 7. oktober 2017 må have været bekendt med branden på skibet og de mulige skader på en del af skibets last som følge af brandslukningen. Selvom Dezzan Shipping ikke var forpligtet til at erklære fælleshavari, burde Dezzan Shipping have orienteret de berørte ladningsejere om, hvad der var sket, så de selv havde haft mulighed for at varetage deres interesser.

Fordi lasten var udleveret, og ladningsejerne kun hæfter med godset, jf. [§ 465, stk. 1](#), var ladningsejeren afskåret fra at opnå fælleshavaribidrag – og rederiet måtte dække tabet på EUR 54.009,15, med den kontraherende speditør som solidarisk hæftende medkontrahent efter NSAB 2015.

Afgørelsen har tillige betydning for forældelsen (se nedenfor): kravet var ikke et erstatningskrav efter [§ 275](#), men et krav knyttet til fælleshavariinstituttet, og forældedes derfor efter forældelseslovens treårige frist, jf. [§ 501, stk. 6](#), og ikke efter den etårige frist i [§ 501, stk. 1, nr. 6](#).

LOV

[Søloven § 173](#)[Søloven § 254, stk. 2](#)[Søloven § 461](#)[Søloven § 465, stk. 1-2](#)[Søloven § 501, stk. 6](#)

PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Dom om fælleshavari og speditøransvar efter vandskade under brandslukning på skib	02.07.2020
---------	---	------------

§ 12

Søgsmåls- og forældelsesfrister efter § 501

[Søloven § 501](#) er en af de mest praktisk betydningsfulde bestemmelser på området, fordi de korte frister ofte afgør sagen, før realiteten overhovedet prøves.

De centrale frister for godstransport er:

- **1 år** for krav på erstatning for tab som følge af, at gods er udleveret uden forevisning af konnossement eller til en forkert person, regnet fra den dag, godset skulle have været udleveret, eller fra den senere faktiske udlevering, jf. [§ 501, stk. 1, nr. 5](#).
- **1 år** for krav på erstatning efter §§ 275 og 276 eller for urigtige eller ufuldstændige konnossementsoplysninger, regnet fra den dag, godset blev eller skulle have været udleveret, jf. [§ 501, stk. 1, nr. 6](#).
- **1 år** for krav på bidrag til almindeligt havari, regnet fra aftale eller afgørelse om fordelingen, jf. [§ 501, stk. 1, nr. 7](#).
- **2 år** for bjærgeløn (nr. 1) og for sammenstøds- og søulykkeskader (nr. 2), og **3 år** for vragfjernelseskrav omfattet af § 172, stk. 1, nr. 4 (nr. 8).
- **1 år** for regreskrav i anledning af krav efter nr. 2, 5 og 6, regnet fra betalingen eller sagsanlægget, jf. [§ 501, stk. 2](#).

Fristen afbrydes efter [§ 501, stk. 3](#) ved retsskridt inden fristens udløb eller ved aftale om bindende opmandsafgørelse. Og – vigtigt for kontraktkonciperingen – er **enhver forhåndsvedtagelse om udelukkelse af forældelse eller om længere frister ugyldig**, jf. [§ 501, stk. 4](#). I øvrigt gælder forældelseslovens almindelige regler, jf. [§ 501, stk. 6](#).

Den praktiske hovedafgørelse er **BS-39480/2021-SHR** ([BS-39480/2021-SHR](#)) om et parti syltede grøntsager fra Iran. Godset var udleveret senest den 22. juni 2020, men stævning blev først indgivet den 2. august 2021. Ladningsejeren gjorde gældende, at transportørens adfærd – regresforbehold over for agenten i Iran, udsendelse af kravformular og anmeldelse til ansvarsforsikringen – udgjorde en erkendelse, der afbrød forældelsen efter [forældelsesloven § 15](#). Retten afviste det:

Retten lægger til grund, at det er sædvanligt, at man som transportør tager forbehold for regreskrav over for sine underleverandører, når man bliver mødt af et krav fra en transportkunde. Det er tilsvarende sædvanligt, at en transportvirksomhed sender en kravformular til udfyldelse af kunder, der mener at have et krav. Desuden er det sædvanligt, at man som forsikringstager anmelder et eventuelt forsikringskrav til sit forsikringsselskab.

Og videre:

Retten finder derfor, at Omid Aladadi ikke på grundlag af ovenstående med føje har kunnet få den opfattelse, at der ikke var tvist om kravet.

Kravet var forældet, og transportøren blev frifundet. **Rutinemæssig claims-håndtering afbryder altså ikke fristen.**

Sølovens forældelsesregler fortrænger anden lovgivning, når godset er i transportørens varetægt. I **S 32/02 (S 32/02)** om kabeltromler, der faldt ned på Mols-Liniens færgerampe, blev kravet anset for forældet efter søloven, selv om uheldet skete på et færdselslovsområde; retten lagde vægt på, at sølovens forældelsesregler skal anvendes på transportskader for at undgå uforudsigelighed.

Omvendt viser **BS-1112/2019-SHR (BS-1112/2019-SHR)**, at kravtypens kvalifikation er afgørende: et krav knyttet til fælleshavari faldt uden for § 501, stk. 1, nr. 6, og fulgte den treårige frist.

Uden for sølovens præceptive område kan **kortere** aftalte frister opretholdes. I **S-8-17 (S-8-17)** blev et krav mod en havneterminal for totalskade på to vindmøllevinger afvist som forældet efter DHAB 2007's 10-måneders frist, selv om terminalen havde handlet uagtsomt ved at stable vingerne i strid med producentens retningslinjer og i stærk vind.

Endelig illustrerer Højesterets dom i **BS-120/2005-HJR (BS-120/2005-HJR)**, at også parallelle transportregimers etårige frister rammer hårdt:

Japan Airlines har således ikke været i utilregnelig uvidenhed om sit krav mod Haugsted, og kravet er derfor forældet.

For krav mod Forsvaret for maritime skader har Forsvarsministeriet i sin egen [cirkulæreskrivelse om behandling af erstatningssager i Forsvaret](#) udtrykkeligt indskærpet, at "[k]rav på erstatning for maritime skader forældes efter 2 år, jf. sølovens § 501" – et eksempel på, at fristerne også styrer offentlige myndigheders sagsbehandling.

LOV	Forældelsesloven § 15	Søloven § 501, stk. 1-6	
PRAKSIS	Højesteret · Højesteretsdom om ansvar for transportskade på lakserogn		23.04.2008
	Sø- og Handelsretten · Sag om forældelse af erstatningskrav vedrørende skade på gods under søtransport		07.11.2022
	Sø- og Handelsretten · Dom om fælleshavari og speditøransvar efter vandskade under brandslukning på skib		02.07.2020
	Sø- og Handelsretten · Sag om ansvar for skade på vindmøllevinger og forældelse af krav		09.05.2018
	Sø- og Handelsretten · Forældelse af erstatningskrav ved godsskade på færgerampe: Sølovens 1-årige frist vs. Færdselslovens regler		09.05.2003

§ 13 Værneting, voldgift og lovvalg i søtransportkontrakter

Fordi konnossementer og certepartier næsten altid indeholder værnetings- eller voldgiftsklausuler, afgøres mange danske søtransportssager reelt ved en procesforudsætningskendelse.

Sølovens præceptive værnetingsværn. § 310, stk. 1 gør enhver forhåndsaftale ugyldig, i det omfang den begrænser sagsøgerens ret til efter eget valg at anlægge sag på sagsøgtes hovedkontor, aftaleindgåelsesstedet, det aftalte leveringssted eller det aftalte eller faktiske udleveringssted. Er konnossementet udfærdiget ifølge et certeparti med værnetingsbestemmelse, uden at konnossementet udtrykkeligt angiver, at bestemmelsen binder indehaveren, kan transportøren efter § 310, stk. 3 ikke påberåbe sig den over for en godtroende konnossementsindehaver. Værnet gælder dog ikke, når hverken leverings- eller udleveringsstedet ligger i Norden, og det viger efter § 310, stk. 5 for EU's og Lugano-konventionens regler.

Voldgift. § 311, stk. 1 tillader skriftlig aftale om voldgift, hvis sagen efter sagsøgerens valg kan rejses i en af de stater, hvor et af § 310-stederne ligger, og voldgiftsretten skal efter § 311, stk. 2 anvende kapitel 13's

bestemmelser. Ligger hverken leverings- eller udleveringsstedet i Norden, er parterne efter [§ 311, stk. 4](#) frit stillet.

At voldgiftsklausuler i rammeaftaler faktisk håndhæves, viser **BS-35272/2022-SHR** ([BS-35272/2022-SHR](#)), hvor Sø- og Handelsretten afviste en erstatningssag, fordi et konkret fragtbrev ikke tilsidesatte rammeaftalens voldgiftsbestemmelse.

EU-rettens forrang. I praksis er Bruxelles Ia-forordningens artikel 25 blevet den afgørende hjemmel. Sø- og Handelsretten fastslog i **BS-19711/2023-SHR** ([BS-19711/2023-SHR](#)), at [artikel 25 i Bruxelles Ia-forordningen](#) har forrang for kumulationsværnetinget i artikel 8, og at et rederis værnetingsklausul om Hamborg derfor kunne gøres gældende både over for vareforsikreren og over for den kontraherende speditør – under henvisning til bl.a. EU-Domstolens dom i **C-387/98 (Coreck Maritime)**.

EU-Domstolen har senest afklaret spørgsmålet direkte for konnossementer i **C-345/22 (C-345/22)** (Maersk og MACS). Domstolen fastslog, at en værnetingsklausul i et konnossement kan gøres gældende over for en tredjemand, der erhverver konnossementet, når denne efter national ret indtræder i alle den oprindelige aflasters rettigheder og forpligtelser – og at national lovgivning, der kræver individuel og særskilt forhandling af klausulen og dermed udelukker den fra rettighedsoverdragelsen, er i strid med forordningen.

Omvendt kan standardvilkår ikke uden videre trækkes ind i aftaleforholdet. I **BS-1112/2019-SHR** ([BS-1112/2019-SHR](#)) kunne rederiet ikke støtte ret på søfragtbrevets engelske værnetingsklausul, fordi speditørens faktura henviste til NSAB 2015 uden at nævne søfragtbrevet, og fordi klausulen ikke fandtes at være et "almindeligt forekommende transportvilkår". Og i **BS-30248/2022-SHR** ([BS-30248/2022-SHR](#) og [BS-43778/2022-SHR](#)) kunne underleverandøren ikke påberåbe sig sin kinesiske agents værnetings- og forældelsesvilkår, fordi den pågældende havde handlet i eget navn uden at præcisere sin formidlerrolle.

Afgrænsningen mod almindelig international procesret behandles nærmere i [international-jurisdiktion](#)-, voldgiftsbehandlingen i [voldgift](#) og forældelsesafbrydelsen i [forældelse-pengekrav-afbrydelse](#).

LOV	Søloven § 310, stk. 1-6	Søloven § 311, stk. 1-4	
PRAKSIS	EU-Domstolen · Værnetingsklausuler i konnossementer: Eksigibilitet over for tredjemand og EU-rettens forrang		25.04.2024
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning		21.02.2025
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamsen under søtransport		19.02.2024
	Sø- og Handelsretten · Afgørelse om voldgiftsaftale i transportskadesag		27.02.2023
	Sø- og Handelsretten · Dom om fælleshavari og speditøransvar efter vandskade under brandslukning på skib		02.07.2020

Rotterdam-reglerne: den vedtagne, men endnu ikke ikrafttrådte nyaffattelse af kapitel 13

En central – og ofte overset – pointe er, at Folketinget allerede i 2013 vedtog en fuldstændig nyaffattelse af sølovens kapitel 13, men at reglerne fortsat ikke er sat i kraft.

Ved [lov nr. 618 af 12. juni 2013](#) blev FN-konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvis til søs (Rotterdam-reglerne) gennemført som et nyt kapitel 13. Af de almindelige bemærkninger fremgår formålet:

Formålet med gennemførelsen af FN-konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne) er at modernisere sølovens regler om stykgodstransport.

Konventionen bygger på det såkaldte "maritime plus"-begreb og omfatter dermed dør-til-dør-transporter med et søled. Lovforslaget hvilede på Sølovsudvalgets 4. betænkning om aftaler om transport af gods helt eller delvist til søs af 18. april 2012, og vedtagelsen indebar samtidig samtykke til ratifikation.

De væsentligste materielle nyskabelser i det vedtagne kapitel fremgår af forarbejderne og lovhistorikken:

- **Ansvarsfrihedsgrundene for nautisk fejl ophæves**, og brandundtagelsen modificeres. Bemærkningerne beskriver det direkte: "Med forslaget til § 274 videreføres disse ansvarsfrihedsgrunde vedrørende navigationsfejl og fejl i behandlingen af skibet ikke, mens ansvaret for brand er modificeret." Hovedreglen om culpa med omvendt bevisbyrde opretholdes.
- **Beløbsgrænsen hæves** fra 667 SDR/2 SDR pr. kg til 875 SDR pr. kollo eller 3 SDR pr. kg.
- **Netværksprincippet** kodificeres, så andre unimodale konventioners ansvarsregler kan finde anvendelse på skader, der lokaliseres til et ikke-søled.
- **Elektroniske transportdokumenter** sidestilles med papirdokumenter, forudsat at parterne er enige.
- **Envejspræceptivitet** fastslås som princip, og en generel voldgifts- og værnetingsordning indføres.
- **Ansvaret for undertransportører kan ikke længere fraskrives**; forarbejderne bemærker, at en videreførelse af den gældende § 285, stk. 2, "vil være i strid med Rotterdam-reglerne".

Forarbejderne understreger endvidere, at en dansk ratifikation forudsætter opsigelse af Haag-Visby-reglerne, og at Danmark efter ratifikation ville være bundet af fire transportkontraktkonventioner: Rotterdam-reglerne, CMR-konventionen, COTIF-CIM og Montreal-konventionen.

Ikrafttrædelsen er dog udskudt. Efter § 10, stk. 2, i lov nr. 618 af 12. juni 2013 fastsætter erhvervs- og vækstministeren tidspunktet for ikrafttræden af netop de bestemmelser, der udgør det nye kapitel 13, og ministeren kan lade dem træde i kraft på forskellige tidspunkter. Konventionen selv træder efter sine egne regler først i kraft et år efter det tyvende lands ratifikation. Den konsoliderede sølov (senest lovbekendtgørelse konsolideret pr. 24. juni 2025) indeholder derfor fortsat de Haag-Visby-baserede §§ 274-286 – og [søloven § 274](#), [§ 275](#), [§ 276](#) og [§ 280](#) har uændret det indhold, der er gennemgået ovenfor.

Praktisk konsekvens: enhver rådgivning og enhver dom på området skal fortsat bygge på det gældende kapitel 13. Rotterdam-reglerne er relevante som fortolkningsbidrag og som varsel om en kommende retstilstand, men de er ikke gældende ret.

Afgrænsning mod passagertransport. Kapitel 13 dækker alene gods. Ansvar for søtransport af passagerer og deres rejsegods reguleres af sølovens kapitel 15 sammenholdt med [Athen-forordningen, forordning \(EF\) nr. 392/2009](#), og globalbegrænsningen for passagerkrav følger den særlige regel i [søloven § 175, stk. 1](#).

LOV

[Søloven § 175, stk. 1](#)
[Søloven § 274](#)
[Søloven § 275](#)
[Søloven § 280](#)

§ 15 Sammenfatning: hvad afgør sagerne i praksis

Gennemgangen af praksis fra Sø- og Handelsretten, landsretterne, Højesteret og EU-Domstolen tegner et forholdsvis klart mønster.

På godsansvarets side afgøres sagerne sjældent af selve ansvarsgrundlaget. Presumptionsansvaret i § 275 er så strengt, at transportøren i praksis er ansvarlig, når skaden kan lokaliseres til varetægtsperioden. De reelle stridspunkter er tre:

1. **Lokalisering.** Skete skaden i transportørens varetægt, og skete den under søledet? Netværksklausulerne i NSAB gør dette spørgsmål økonomisk afgørende, fordi sølovens kollobegrænsning ofte er langt gunstigere for ladningssiden end den vægtbaserede speditørgrænse – som i **BS-30248/2022-SHR**.
2. **Kollotælling.** Hvad står der i transportdokumentet? Efter § 281 er det dokumentets angivelse, der tæller, og uklarheder går ud over transportøren som koncipist, jf. **BS-36988/2022-SHR**. Konsekvensen er, at ansvarsbegrænsningen i containerfart ofte slet ikke bider.
3. **Frist.** Den etårige frist i § 501, stk. 1, nr. 6 fælder flere krav end nogen materiel indsigelse, og transportørens sædvanlige claims-håndtering afbryder den ikke, jf. **BS-39480/2021-SHR**.

På globalbegrænsningens side er billedet endnu klarere. Kredsen af begrænsningsberettigede efter § 171 er meget bred og omfatter også ansvarsforsikreren; kravkataloget i § 172 er omfattende; og gennembrudsreglen i § 174 er efter **BS-53565/2022-SHR** reelt forbeholdt tilfælde, hvor rederiets **ledelse** – ikke skibsføreren, ikke besætningen, ikke den tekniske superintendent – selv har handlet groft uagtsomt og med forståelse af, at skaden sandsynligvis ville ske. Selv en 31 timer lang ankerslæbning, der slukkede strømmen på en hel ø, og som af et rettens mindretal blev kvalificeret som grov uagtsomhed hos kaptajnen, brød ikke begrænsningen.

For den, der rådgiver ladningssiden, er de praktiske håndtag derfor:

- at sikre præcis kolliangivelse i konnossementet og reagere på forbehold efter § 298,
- at udnytte bevisvirkningen i § 299 og det absolutte modbevisforbud over for godtroende indlødere,
- at overveje, om der er grundlag for ansvar efter § 300, stk. 1, hvor begrænsningsretten helt bortfalder,
- at undersøge, om godset er transporteret på dæk i strid med aftale, jf. § 284, stk. 2,
- og frem for alt at anlægge sag inden for året.

For den, der rådgiver transportør- og rederisiden, er de tilsvarende håndtag at få leveringsklausuler og ansvarsperiode præcist afgrænset i aftalen (jf. **S-18-13**), at sikre at værnetings- og voldgiftsklausuler er gyldigt vedtaget i alle led af kæden (jf. **BS-19711/2023-SHR** og **BS-1112/2019-SHR**), og – ved større hændelser – hurtigt at oprette begrænsningsfond efter § 177, der spærre for særskilte søgsmål og samler afgørelsen ved Sø- og Handelsretten, jf. § 242.

LOV

[Søloven § 171](#)
[Søloven § 172](#)
[Søloven § 174](#)
[Søloven § 177](#)
[Søloven § 242](#)
[Søloven § 275](#)
[Søloven § 281](#)
[Søloven § 284, stk. 2](#)
[Søloven § 298](#)
[Søloven § 299](#)
[Søloven § 300, stk. 1](#)
[Søloven § 501, stk. 1](#)

PRAKSIS

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

04.07.2025

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning

21.02.2025

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamsen under søtransport

19.02.2024

Sø- og Handelsretten · Søtransport – Erstatning for totalskadede relæer – Ansvarsbegrænsning	21.04.2023
Sø- og Handelsretten · Sag om forældelse af erstatningskrav vedrørende skade på gods under søtransport	07.11.2022
Sø- og Handelsretten · Dom om fælleshavari og speditøransvar efter vandskade under brandslukning på skib	02.07.2020
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvarsfordeling ved skade på vindmøllevinger under håndtering i havn – fortolkning af transportaftale	25.08.2015

REFERENCE Lovgrundlag

6 paragraffer

Søloven § 171	stk. 1-3	Søloven § 174	
Søloven § 274	stk. 1-3	Søloven § 275	stk. 1
Søloven § 280	stk. 1-3	Søloven § 501	stk. 1

MATERIALE Citerede afgørelser

35 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

2

04.12.2012	Rederansvar, søpant og lovligheden af arrest i skib ved skade på havn	37-2011
23.04.2008	Højesteretsdom om ansvar for transportskade på lakserogn	3209-3811

EU-DOMSTOLEN · EUROPÆISK DOMSTOL

1

25.04.2024	Værnetingsklausuler i konnossementer: Eksigibilitet over for tredjemand og EU-rettens forrang	C-345/22
------------	---	----------

SØ- OG HANDELSRETTEEN · SPECIALRET

31

04.07.2025	Rederi fik medhold i ansvarsbegrænsning efter påsejling af søkabel ved Bornholm	BS-53565/2022-SHR
06.05.2025	Sø- og Handelsretten: Transportør erstatningsansvarlig for værditab på ost grundet manglende nedkøling	BS-19561/2023-SHR
25.04.2025	Ansvar for kærtret flydedok og ledelsesansvar i Hirtshals Yard	BS-8527/2022-SHR og BS-8530/2022-SHR
21.02.2025	Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning	BS-19711/2023-SHR
21.05.2024	Sø- og Handelsretten: Tvist om betaling af Demurrage, Detention og Storage (DDS) omkostninger i forbindelse med søfragt til Canada	BS-17748/2023-SHR
08.03.2024	Sag om ansvarsfrihed for fragtfører ved brandskade på gods under transport	BS-37431/2022-SHR
19.02.2024	Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamsen under søtransport	BS-30248/2022-SHR og BS-43778/2022-SHR
04.05.2023	Afgørelse om erstatning for vandskade på relæer under søtransport	3777-4539

21.04.2023	Søtransport – Erstatning for totalskadede relæer – Ansvarsbegrænsning	BS-36988/2022-SHR
27.02.2023	Afgørelse om voldgiftsaftale i transportskadesag	3751-4501
07.11.2022	Sag om forældelse af erstatningskrav vedrørende skade på gods under søtransport	BS-39480/2021-SHR
22.08.2022	Sø- og Handelsretten: Kontraherende transportørs erstatningsansvar for tyveri af gods under landevejstransport – Varetagt og ansvarsfrihed efter NSAB 2000	BS-47476/2021-SHR
04.09.2020	Sag om fragtføreransvar: Tyveri af gods under transport - spørgsmål om grov uagtsomhed og ansvarsbegrænsning (CMR-loven)	BS-17637/2019-SHR
02.07.2020	Dom om fælleshavari og speditøransvar efter vandskade under brandslukning på skib	BS-1112/2019-SHR
18.06.2020	Delafgørelse om kontraherende transportør - Kuehne + Nagel A/S' ansvar for temperaturskade på frossen laks	BS-41954/2019-SHR
27.03.2020	Sø- og Handelsretten: Transportør ansvarlig for skade på gods under losning – Anvendelse af CMR-loven og NSAB 2015	BS-18712/2019-SHR
08.06.2018	Erstatning for beskadiget scanner: Grov uagtsomhed ved terminaltransport med åbne trailerdøre	H-50-17
09.05.2018	Sag om ansvar for skade på vindmøllevinger og forældelse af krav	S-8-17
16.12.2015	Sø- og Handelsretten: Erstatning for skader på containerhåndteringsmaskiner under søtransport - Transportørens ansvar og værneting	S-26-13 og S-11-14
25.08.2015	Sø- og Handelsretten: Ansvarsfordeling ved skade på vindmøllevinger under håndtering i havn – fortolkning af transportaftale	S-18-13
30.08.2013	Sø- og Handelsretten: Afgørelse om ansvar for vandskade på gods under transport - Lene Bjerre Design A/S mod LEMAN-International System Transport A/S og Hapaq-Lloyd Aktiengesellschaft	S-24-11 og S-9-12
25.04.2013	Dom om erstatningsansvar for forsinkelse og fejlagtig udstedelse af konnossement ved multimodal transport	H-68-12
14.03.2013	Speditionsfirma dømt for ansvarspådragende udlevering af gods uden forevisning af konnossement	S-7-12
25.03.2011	Søtransport: Ansvar for tab af dækslast – utilstrækkelig surring og mangelfuld fastgørelse i transportkasse	S-9-08
06.02.2008	Søtransport af forurennet jord – Afvisning af last på grund af for højt væskeindhold – Dødfragt – Demurrage – Erstatning	S 11/07
21.03.2007	Søtransport: Fordeling af ansvar for skade på vindmøller under transport - Befragterens egen skyld	S-34-03
19.12.2005	Sø- og Handelsretten: Sag om fragt og demurrage – Partsansvar ved 'Collect Freight' forsendelse	S-13-99
07.10.2005	Sø- og Handelsretten: Ansvar for tab af dækslast - fortolkning af transportaftale og ansvarsbegrænsning	S 16/01

11.05.2005	Ansvarsbegrænsning for Søretlige Krav: Forholdet mellem Søloven, 1976-Konventionen og 1996-Protokollen	S-10-04
25.02.2004	Sø- og Handelsretten: Sag om transportøransvar for tab af containere under søtransport	S-7-02
09.05.2003	Forældelse af erstatningskrav ved godsskade på færgerampe: Sølovens 1-årige frist vs. Færdselslovens regler	S 32/02
PARKERINGSKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		1
13.09.2023	Modstridende skiltning om beboerlicens og naboundtagelse på privat parkeringsområde i Klampenborg	park-4501