

PRAKSISOVERSIGT · SØ- OG TRANSPORTRET

Praksisoversigt over speditørens ansvar (NSAB)

Transportør eller formidler, netværksprincippet og ansvarsbegrænsning under NSAB 2000/2015

Version 2 Opdateret 6. sep. 2026 46 afgørelser · 2000-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Speditørens erstatningsansvar over for ordregiveren for bortkomst, beskadigelse, forsinkelse og fejlekspedition af gods er i dansk praksis næsten altid reguleret af Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser – NSAB 2015, tidligere NSAB 2000 – der vedtages som privatretlige aftalevilkår mellem professionelle parter. Praksis kredser om tre akser: om speditøren i den konkrete opgave hæfter som **transportør** (ansvar for godset i varetægtsperioden med omvendt bevisbyrde) eller alene som **formidler** (culpaansvar med en beløbsgrænse på 50.000 SDR), om skaden kan lokaliseres til en bestemt transportstrækning, så netværksklausulen kanalisere ansvaret over i [CMR-loven](#), [sølovens](#) kapitel 13 eller [luftfartsloven](#), og om ansvarsbegrænsningen kan brydes ved forsæt eller grov uagtsomhed. Sø- og Handelsretten er den helt dominerende instans, og kravene rejses typisk af vareforsikrere som regres.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** NSAB anses som et »agreed document« mellem professionelle parter og vedtages gyldigt ved henvisning i bookingbekræftelse, arrival notice eller faktura modtaget inden transporten – men bevisbyrden for vedtagelsen påhviler speditøren, og uden vedtagelse hæftes efter dansk rets almindelige regler uden beløbsbegrænsning.
- 02** Er der ikke indgået aftale om transport af netop det pågældende gods, er speditøren ikke transportør efter NSAB 2000 § 2 A, men formidler efter § 2 C in fine, med ansvarsbegrænsning til 50.000 SDR pr. ordre efter § 26.
- 03** En samarbejdsaftale, hvor speditøren afregner underleverandørernes kostpris plus et fast ekspeditionsgebyr, og hvor ordregiveren står som shipper på transportdokumentet, skaber en »særdeles stærk formodning« for formidlerstatus.
- 04** Omvendt bliver den, der fakturerer i eget navn med henvisning til NSAB og egen tilbageholdsret, anset for kontraktpart og dermed rette sagsøgte – uanset at bookingbekræftelse og konnossement er udstedt af et koncernselskab.
- 05** Hæfter speditøren som kontraktpart, hæfter den også for de medkontrahenter, den har antaget til opgavens udførelse, jf. NSAB 2015 § 3 B, nr. 1 – solidarisk med undertransportøren over for ordregiveren.

- 06** Netværksklausulen i NSAB 2000 § 23 forudsætter, at skadestedet kan lokaliseres til en bestemt transportform; kan det ikke bevises, gælder den almindelige grænse på 8,33 SDR pr. kg bruttovægt.
- 07** Den kontraherende transportør kan ikke ensidigt ændre rammeaftalen ved at antage undertransportører på andre vilkår – manglende back-to-back-dækning er speditørens egen risiko.
- 08** Varetægtsperioden ophører først, når godset faktisk stilles til modtagerens disposition; henstilling af en læsset trailer på en ubemandet plads udgør ikke aflevering, medmindre en aftale herom bevises.
- 09** Ansvarsbegrænsningen brydes ved forsæt og – efter dansk rets almindelige regel – ved grov uagtsomhed, men grov uagtsomhed kræver kvalificerede fejl, typisk i selve tilrettelæggelsen af transporten eller tilsidesættelse af en udtrykkeligt aftalt sikringspligt.
- 10** Erstatningen dækker godsets værdi eller værdiforringelse samt fragt, told og andre udlæg i forbindelse med transporten af det tabte – herunder demurrage – men ikke afledte genanskaffelses- eller produktionsomkostninger.
- 11** Ordregiveren har en tabsbegrænsningspligt, og et bjærgnings- eller dækningssalg accepteres, når det er en adækvat disposition under de foreliggende markedsforhold.
- 12** Den etårige forældelsesfrist i NSAB 2015 § 28 (NSAB 2000 § 30) er ikke en ansvarsbegrænsning og fortrænges derfor ikke af reglen om grov uagtsomhed i § 6, stk. 2.
- 13** Forsinkelsesansvaret er skarpt begrænset – efter [søloven § 280, stk. 2](#) til 2½ gange fragten, og efter [CMR-loven § 32](#) til fragtbetøbet.

§ 1 NSAB som privatretligt aftalegrundlag – vedtagelse, rækkevidde og forholdet til den ufravigelige transportlovgivning

Speditøransvaret hviler ikke på en speciallov. NSAB er et branchevedtaget standardvilkår – et »agreed document« – der får virkning, fordi parterne aftaler det. Praksis er derfor i første række en vedtagelsespraksis.

Domstolene stiller ikke skærpede krav til vedtagelsen mellem professionelle. I [H-18-14](#) og [H-16-14](#) havde speditøren alene henvist til NSAB 2000 med småtryk i en »arrival notice« og en faktura; Sø- og Handelsretten fandt vilkårene vedtaget, fordi dokumenterne var modtaget inden transporten, ordregiveren ikke havde gjort indsigelse, og NSAB har karakter af et agreed document. Tilsvarende lagde retten i [BS-19711/2023-SHR](#) til grund, at NSAB 2015 var vedtaget i sin helhed, fordi henvisningen fremgik af bookingbekræftelserne og begge parter var professionelle aktører.

Men vedtagelsen er ikke automatisk. Bevisbyrden ligger hos den, der påberåber sig vilkårene, og i [BS-322/2008-VLR](#) stadfæstede Vestre Landsret en byretskendelse om, at NSAB 2000 netop **ikke** var aftalt mellem parterne – og fastslog, at afgørelsen af det udskilte spørgsmål havde bindende virkning for sagens videre behandling, også ved dommerskift, jf. [retsplejeloven § 253, stk. 1-2](#).

Konsekvensen af manglende vedtagelse er markant. I **H-0068-99** havde en luftfragtspeditør fejludleveret 45 af 105 mobiltelefoner. Aftalen var undervejs gået fra transport til ren opbevaring, og speditøren havde hverken ved indleveringen eller senere henvist til NSAB eller luftfartslovens grænser. Retten udtalte:

Da der ikke er vedtaget nogen ansvarsberegnings- eller -begrænsningsregler, har Tele Vanløse krav på fuld erstatning, herunder for den indtjening, som Tele Vanløse ville have haft, hvis opbevaringsaftalen var blevet opfyldt efter sit indhold.

NSAB viger desuden for ufravigelig transportlovgivning. **CMR-loven § 1** gør aftaler, der fraviger loven – herunder om ændret bevisbyrde – ugyldige, og **søloven § 254, stk. 1** erklærer enhver bestemmelse i en transportaftale ugyldig, i det omfang den afviger fra stykgodskapitlet og forældelseskapitlet. Det slog igennem i **H-72-15**, hvor en henvisning til NSAB 2000 § 24 (formidleransvar) blev tilsidesat:

Det forhold, at der nederst i aftalen af 28. marts 2014 er henvist til NSAB 2000 § 24 (om speditørens ansvar som formidler) kan ikke føre til noget andet resultat, idet en aftale med det sigte at fritage en befordrer for ansvar, er ugyldig, jf. luftfartslovens § 112.

Den offentligretlige regulering af transporterhvervet berører derimod ikke ansvarsforholdet; **bekendtgørelse om godskørsel** kræver blot, at transportlederen kender CMR-konventionens regler og kan bedømme en ordregivers klage over tab, beskadigelse eller forsinket levering. Bemærk endelig, at CMR-loven ikke er konsolideret siden 2015: en ordændring af **§ 6** om elektronisk fragtbrev – hvor henvisningen til lov om elektroniske signaturer blev erstattet af eIDAS-forordningen ved **lov om supplerende bestemmelser til forordning om elektronisk identifikation og tillidstjenester** – trådte i kraft 1. juli 2016 uden at være rullet ind i lovbekendtgørelsen.

LOV

CMR-loven § 1, stk. 3

Luftfartsloven § 112

Retsplejeloven § 253, stk. 1-2

Søloven § 254, stk. 1

PRAKSIS	Landsretten · Kendelse om NSAB 2000's gyldighed stadfæstes	04.04.2008
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning	21.02.2025
	Sø- og Handelsretten · Transportansvar for skade på mink under lufttransport: Stigshøj ApS mod Scan Global Logistics A/S, Intradco Cargo Service Ltd og ABX Air Inc.	13.02.2018
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på støbemaskine under vejtransport – Fortolkning af NSAB 2000 og kontrolforpligtelse ved særtransport	26.06.2015
	Sø- og Handelsretten · Sag om erstatning for fejludlevering af mobiltelefoner; Ansvarsbegrænsning (NSAB); Opbevaringsaftale	24.07.2000

Den centrale sontring: speditøren som transportør eller som formidler

§ 2

Hele ansvarsbilledet afhænger af, hvilken rolle speditøren har påtaget sig i den konkrete opgave. Som transportør efter NSAB 2000 § 2 A hæfter speditøren for godset i sin varetægt med omvendt bevisbyrde og en grænse på 8,33 SDR pr. kg. Som formidler efter § 2 C in fine hæfter den alene for egen culpa – og med en helt anden beløbsgrænse.

Den ledende afgørelse er **H-71-16**. En vognmands chauffør ændrede egenhændigt containernummeret på køresedlen og fik udleveret en forkert container med frosne rejer, der efter brud på plommen blev afvist af

Fødevarestyrelsen – et tab på over 1,5 mio. kr. Retten fandt handlingen ansvarspådragende, men afgjorde rollen således:

Under hensyn til at der mellem Safe Shipping og ERA-Transport ikke var indgået en aftale vedrørende den pågældende transport af rejer, og til de tilsvarende bestemmelser i NSAB 1985 og 2015 samt forarbejderne hertil, finder retten, at ERA-Transport ikke er ansvarlig som transportør, jf. NSAB 2000 § 2 A, men at ERA-Transports ansvar derimod er reguleret af NSAB 2000 § 2 C in fine, hvorefter speditøren i alle andre tilfælde har ansvar som formidler.

Ansaret blev derfor begrænset efter NSAB 2000 § 26, som retten citerede ordret: »Speditørens ansvar som formidler, samt i de i §§ 2 C, 4, 5, 6, 7, 8 og 9 nævnte tilfælde, er begrænset til 50.000 SDR for hver ordre.«

I **S-17-16** blev en projektspeditør frifundet for et tab på 622.123 kr., da en rotor væltede i Houston havn. En samarbejdsaftale gav speditørens direktør – tidligere shippingmanager hos ordregiveren – adgang til ordregiverens lokaler, IT og e-mail mod 12,5 % ekspeditionsgebyr oven på fragttregningerne. Retten formulerede den skarpeste test i praksis:

Der er på ovennævnte baggrund en særdeles stærk formodning for, at NTG Projects i relation til den konkrete transport varetog en opgave som formidler og ikke transportør.

At fakturaen lød på ét samlet beløb ændrede intet, fordi beløbet **præcist** svarede til underleverandørernes omkostninger plus det aftalte honorar, og fordi søfragtsedlen angav ordregiveren som shipper. Samme mønster i **S-7-17**, hvor en »cost+«-model med gennemsnitlige nettofragtrater plus et fast handling fee – og forbehold for »plads- og equipmentmangel« – førte til frifindelse for meromkostninger på 1,44 mio. kr., da rederiet afviste containere. Også i **H-8-17** blev en speditør bedømt i formidlerrollen, men blev dømt til at betale 1,25 mio. kr., fordi den havde medvirket til telex release af containere med metalskrot i Indien uden fornøden instruks – formidlerrollen fritager ikke for culpaansvar for egne dispositioner.

Omvendt kan speditøren skrive sig ind i transportørrollen ved sin egen adfærd. I **BS-41954/2019-SHR** var booking og konnossement håndteret af et Hongkong-søsterselskab, men det danske selskab fakturerede i eget navn med henvisning til NSAB og til egen tilbageholdsret i godset:

Under de ovenfor anførte omstændigheder finder retten, at Kuehne & Nagel A/S må anses at have haft position som Alimex Seafood A/S' kontraktspartner i relation til den omhandlede søtransport.

I **H-72-15** blev speditøren anset for kontraherende befordrer, fordi den havde fastsat egen fragtpriis (205.000 USD for et helt fly) og indgået aftalen i eget navn. Og i **S-10-14** om forliset af *Mol Comfort* måtte retten selvstændigt afgøre, hvem der var kontraherende transportør, før ansaret efter **søloven § 275** kunne placeres.

Sondringen genfindes uden for transportretten: **Autorisationsvejledningen** definerer speditører som virksomheder »uden kontakt med fødevarer, men som alene formidler kontakt mellem fødevareraktiviteter ... og transportører« – en administrativ pendant til det formidlerbegreb, NSAB bygger på.

Indikator	Peger mod transportør	Peger mod formidler
Prisfastsættelse	Samlet, selvstændig fragtpriis	Underleverandørers kostpris + fast gebyr
Fakturering	I eget navn, egen margin	Gennemsnitlig viderefakturerings
Transportdokument	Speditøren som carrier/shipper	Ordregiveren som shipper
Aftale om netop denne sending	Ja	Nej (§ 2 C in fine)

Vilkårshenvisning	NSAB + egen tilbageholdsret	Samarbejdsaftale om bistand
-------------------	-----------------------------	-----------------------------

LOV	Søloven § 274	Søloven § 275, stk. 1	
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Delafgørelse om kontraherende transportør - Kuehne + Nagel A/S' ansvar for temperaturskade på frossen laks		18.06.2020
	Sø- og Handelsretten · Sag om erstatningsansvar for uberettiget udlevering af containere med metalskrot		23.11.2018
	Sø- og Handelsretten · Erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning for speditør ved fejludlevering af container (NSAB 2000)		30.05.2018
	Sø- og Handelsretten · Transportansvar for skade på mink under lufttransport: Stigshøj ApS mod Scan Global Logistics A/S, Intradco Cargo Service Ltd og ABX Air Inc.		13.02.2018
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Speditør ikke erstatningsansvarlig for tab ved afvist containerplads - Formidlerrolle		13.12.2017
	Sø- og Handelsretten · Sondringen mellem transportør og formidler ved søtransport af maskindel til USA		08.11.2017
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for transportør efter skibsforsikring (Mol Comfort)		19.02.2016

§ 3 Speditørens hæftelse for medkontrahenter og undertransportører

Når speditøren først er kontraktpart, hæfter den for de aktører, den selv har antaget. NSAB 2015 § 3 B, nr. 1, 2. pkt. blev citeret ordret i [BS-19711/2023-SHR](#):

Speditøren er ansvarlig for medkontrahenter, som speditøren har antaget til udførelsen af opgaven.

Den danske speditør Log Man hæftede derfor for, at containere med ost stod ni døgn uden strøm i stedet for de forudsatte maksimalt tre, og for at en tysk underspeditørs rederi afskibede godset i strid med en klar instruks. Retten fastslog, at Log Man »i det indbyrdes forhold mellem HDI og Log Man ... fandtes nærmest til at bære risikoen for denne fejl«, og pålagde speditøren hele erstatningen på 1.367.433,74 kr.

Hæftelsen kan være solidarisk. I [BS-1112/2019-SHR](#) – vandskade på Ecco-sko under brandslukning på *MSC London* – hæftede speditøren Damco solidarisk med rederiet efter NSAB 2015 § 3 B, nr. 1, for det fælleshavaribidrag, ladningsejeren var afskåret fra. I [H-18-14](#) og [H-16-14](#) hæftede den kontraherende speditør solidarisk for den udførende vognmands chaufførs uagtsomhed, da en støbemaskine ramte en motorvejsbro:

Retten finder navnlig på baggrund af rettens sagkyndige medlemmers erfaring, at ANCOTRANS chauffør ... inden transporten blev iværksat, burde have kontrolleret transporthøjden ved opmåling ... Retten har herved navnlig lagt vægt på, at der var tale om en særtransport, og at det af særtransporttilladelsen fremgår, at den tilbageværende frihøjde var 3-10 cm.

I det indbyrdes forhold bar den udførende vognmand dog det endelige ansvar og skulle friholde speditøren fuldt ud. Samme regresmønster i [BS-47476/2021-SHR](#) og i [BS-55850/2025-SHR](#), hvor æggeprodukter blev løst i et defekt kølerum, og den udførende fragtfører skulle friholde den kontraherende for det fulde beløb, jf. [CMR-loven § 4](#) og [§ 24](#).

Hæftelsen har også en beskyttelsesside for underleverandøren. I [BS-20144/2020-SHR](#) kunne en lufthavn, som speditøren havde viderekontraheret sikkerhedskontrollen til, påberåbe sig Himalaya-klausulen i NSAB 2015 §

3 B, nr. 2, fordi cargo-centret var »en selvstændig kommerciel enhed og godkendt fragtaget«, der fakturerede speditøren for ydelsen – og dermed også vilkårenes forældelsesfrist.

Endelig gælder på søsiden, at undertransportøren efter [søloven § 286, stk. 1](#) er direkte ansvarlig efter samme regler som transportøren, mens transportøren efter [§ 285, stk. 1](#) forbliver ansvarlig, »som om denne selv havde udført hele transporten«.

LOV	CMR-loven § 4	CMR-loven § 24	Søloven § 285, stk. 1	Søloven § 286, stk. 1
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Transportskade på æggeprodukter: CMR-ansvar ved losning i defekt kølerum efter kemikalieheld 16.06.2026 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning 21.02.2025 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Kontraherende transportørs erstatningsansvar for tyveri af gods under landevejstransport – Varetagt og ansvarsfrihed efter NSAB 2000 22.08.2022 Sø- og Handelsretten · Sag om erstatningsansvar for skade på gods under sikkerhedskontrol i Billund Lufthavn – Anvendelse af NSAB 2015 og forældelse 28.06.2021 Sø- og Handelsretten · Dom om fælleshavari og speditøransvar efter vandskade under brandslukning på skib 02.07.2020 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på støbemaskine under vejtransport – Fortolkning af NSAB 2000 og kontrolforpligtelse ved særtransport 26.06.2015			

§ 4 Netværks- og kanaliseringsprincippet ved multimodal transport

Hæfter speditøren som transportør på en dør-til-dør-strækning, rejser sig spørgsmålet, om ansvaret skal bedømmes efter NSAB's egne regler eller efter det transportregime, der gælder for den strækning, hvor skaden skete. Netværksklausulen i NSAB 2000 § 23 (NSAB 2015's tilsvarende bestemmelse) tillader fravigelse – men kun på skarpe betingelser.

Højesteret trak grænsen i [Sag 36/2009](#), hvor en container med vindmølledele bortkom under vejtransport i Quebec. Højesteret fastslog, at § 23 kun kan påberåbes, hvis der er truffet særlig aftale, eller det bevises, at bortkomsten skete under en bestemt transportmåde, hvor andre lovbestemmelser eller **almindeligt anerkendte** transportvilkår gælder. Speditøren havde ikke fremlagt tilstrækkelige oplysninger om canadisk ret eller branchestandarder, og de påberåbte lavere grænser fandt ikke anvendelse. Om undertransportaftalerne udtalte Højesteret:

Sådanne begrænsninger i undertransportaftalerne indebærer ikke en ændring af de vilkår for transporten, der var aftalt i Rammeaftalen mellem Vestas og DHL, og det gælder også selv om undertransportaftalerne i form af konnossementer var sendt til Vestas.

Sø- og Handelsretten havde i den underliggende dom [S 12/07](#) formuleret princippet endnu bredere:

En ordregiver kan endvidere ikke uden særlige holdepunkter antages at indgå på væsentlige ændringer af den aftale, han har indgået med den kontraherende transportør, blot ved uden indsigelse at modtage konnossementer eller andre transportdokumenter, som en udførende transportør måtte have udstedt ...

At speditøren derved ikke opnår back-to-back conditions, er dens **egen risiko**. Det blev gentaget i [H-103-09](#) om en skorstenssektion, der faldt af en lastbil i Hamilton på grund af manglende surring:

Det er den kontraherende transportørs egen risiko og privilegium at tage stilling til, hvilke transportvilkår som skal gælde i forholdet mellem ham selv og de transportører, han måtte antage til at udføre den transport, om hvilken den kontraherende transportør har indgået aftale med transportordregiveren.

Canadisk provinsret (Ontario Regulation 643/05) kunne derfor ikke afskære kravet mellem ordregiver og speditør. Samme resultat i [H-41-10](#), hvor speditøren forgæves søgte at trække de engelske RHA 1998-betingelser ind via netværksklausulen i NSAB 2000 § 23.

En afgørende praktisk konsekvens: **bevisbyrden for skadestedet** ligger hos den, der vil have netværksreglen anvendt. I [BS-31174/2019-SHR](#) ønskede vareforsikreren netop at få skaden lokaliseret til søtransporten, fordi Haag-Visby-reglernes kollogrænse på 667 SDR ville have dækket hele kravet på 469.351,90 kr. Retten sagde nej:

Der foreligger således ikke ud fra skadens karakter og de foreliggende oplysninger om transportens forløb og vejret undervejs mv. noget sikkert grundlag for at fastslå, at skaden er sket under søtransporten.

Resultatet blev den almindelige NSAB-grænse på 8,33 SDR pr. kg – 14.577,18 EUR. Netværksklausulen skærer altså begge veje.

Det lovbestemte netværksprincip gælder parallelt: efter [CMR-loven § 3, stk. 2](#) afgøres landevejsfragtførerens ansvar efter sø-, jernbane- eller luftfartsreglerne, hvis skaden skete under den strækning og skyldes begivenheder, der kun kunne indtræde dér – men kun i det omfang disse regler er ufravigelige.

LOV	CMR-loven § 3, stk. 2	Søloven § 280, stk. 1
PRAKSIS	Højesteret · Transportørs ansvar for bortkommet gods under multimodal transport og fortolkning af NSAB 2000 19.01.2012 Sø- og Handelsretten · Erstatningssag om vandskade på Lego-produkter under multimodal transport og anvendelse af NSAB 2000's netværksregel 16.06.2020 Sø- og Handelsretten · Erstatningssag vedrørende skade på vindmølle-nacelle under landevejstransport og tvist om mæglingssklausul 20.01.2015 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på gods under multimodal transport – NSAB 2000 14.01.2011 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvarsbegrænsning ved bortkomst af gods under multimodal transport 15.01.2009	

§ 5 Varetægtsperioden – hvem havde godset, da skaden skete

Speditørens transportøransvar gælder kun, mens godset er i dens varetægt. Grænsedragningen – særligt ved henstilling af trailere og containere – er et af de hyppigst førte temaer.

Udgangspunktet er strengt for transportøren. I [BS-47476/2021-SHR](#) blev en læsset trailer med VVS-artikler henstillet ulåst på modtagerens delvist byggepladshegnede plads hen over påsken og tømt af tyve. Retten fandt, at godset fortsat var i speditørens varetægt efter NSAB 2000 § 15, og lagde vægt på, at chaufføren mødte tilbage anden påskedag for at stille traileren til modtagerens disposition, og at fragtbrevet først da blev kvitteret – med forbehold. Ansvarsfrihed efter NSAB 2000 § 16 blev afvist:

Retten finder, at DSV Road ikke har godtgjort, at der foreligger forhold, som kan medføre ansvarsfrihed efter NSAB § 16. ... pladsen i Brøndby, som hverken var bemandet eller overvåget, ikke var omgivet af et fast hegn ... Det kan heller ikke lægges til grund, at Saint-Gobain havde anvist eller godkendt parkering på pladsen som en sikker parkering.

Samme resultat i **BS-3802/2018-SHR**, hvor en køletrailer med frostvarer blev stjålet foran et frysehus: fordi ankomsten var aflyst pr. e-mail, og traileren blot henstillet uden indtjekning, forblev varetægten hos vognmanden, og frysehuset blev frifundet. I **H-88-12** var en trailer med ferske skinker parkeret på offentlig vej i Padborg ved speditørens adresse og udstyret med GPS – heller ikke det flyttede varetægten, og vognmanden hæftede efter **CMR-loven § 24**.

Modsat kan en fast praksis mellem parterne føre til, at varetægten ophører. I **S 16-08** og **S 7/08** blev færgeselskabet frifundet for tyveri af træpiller fra en trailer på et aflåst havneområde, fordi henstillingen efter parternes praksis indebar, at varetægten ophørte – vurderet efter **søloven § 274, stk. 1**. Bestemmelsen definerer varetægten præcist: den begynder, når transportøren modtager godset, og ophører bl.a., når godset er udleveret til modtageren eller lagt op for modtagerens regning i overensstemmelse med aftalen eller lossehavnens lov og praksis, jf. **§ 274, stk. 3**.

Mønstret er, at bevisbyrden for varetægts ophør reelt ligger hos transportøren: en aftale om levering ved henstilling skal kunne bevises, og modstridende forklaringer falder ud til ordregiverens fordel.

LOV	CMR-loven § 24	Søloven § 274, stk. 1, 3	
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Kontraherende transportørs erstatningsansvar for tyveri af gods under landevejstransport – Varetagt og ansvarsfrihed efter NSAB 2000		22.08.2022
	Sø- og Handelsretten · Tyveri af køletrailer med frostvarer – Placering af varetægtsansvar mellem vognmand og frysehus samt spørgsmål om forældelse		12.02.2019
	Sø- og Handelsretten · Fragtførens erstatningsansvar efter tyveri af trailer med skinker – Spørgsmål om varetægtsovergang, GPS-overvågning og forsikrings selvrisiko		15.08.2014
	Sø- og Handelsretten · Dom om transportørens ansvarsperiode i havn og bevisbyrde for manglende plombering (Søloven § 274)		12.02.2009

§ 6 Ansvarsbegrænsningerne: 8,33 SDR pr. kg, 50.000 SDR for formidleren og de transportspecifikke grænser

Beløbsgrænserne er det, sagerne i praksis oftest afgøres på – og de varierer dramatisk efter rolle og regime.

Grundlag	Grænse	Eksempel fra praksis
NSAB 2000 § 22 / NSAB 2015 § 21 (transportør)	8,33 SDR pr. kg bruttovægt	BS-31174/2019-SHR : 14.577,18 EUR mod krav på 469.351,90 kr.
NSAB 2000 § 26 (formidler)	50.000 SDR pr. ordre	H-71-16 : 50.000 SDR mod krav på 1.545.423,18 kr.
CMR-loven § 29, stk. 2	8,33 SDR pr. kg manglende bruttovægt	H-28-13 : 30.456 SDR
Søloven § 280, stk. 1	667 SDR pr. kollo eller 2 SDR pr. kg – det højeste	BS-36988/2022-SHR : beregnet af 108 kartoner
Søloven § 280, stk. 2 (forsinkelse)	2½ gange fragten for det forsinkede gods	H-68-12
Luftfartsloven § 111	SDR pr. kg af de berørte godsstykker	H-72-15 : 551.551 SDR

Forskellen mellem transportør- og formidlergrænsen er ikke blot teknisk. I **H-71-16** ville transportøransvaret efter 8,33 SDR pr. kg have dækket hele tabet på over 1,5 mio. kr., mens formidlergrænsen på 50.000 SDR skar det ned. I den modsatte situation – lette, værdifulde varer – er det netop kilo-grænsen, der er byrdefuld for ordregiveren.

Opgørelsesgrundlaget er derfor centralt. I **BS-31174/2019-SHR** lagde retten den bruttovægt til grund, som ordregiveren selv oprindeligt havde oplyst (1.433,62 kg), ikke den højere vægt i forsikringens surveyrapport. I **H-35-16** og **H-49-16** blev både speditør og underfragtfører frifundet, fordi vareforsikreren slet ikke havde dokumenteret vægten af de beskadigede dele – som efter CMR-loven er afgørende for erstatningens størrelse. Og i **BS-36988/2022-SHR** blev kollobegrænsningen beregnet efter de 108 kartoner, konnossementets varebeskrivelse angav, og ikke efter de 5 paller transportøren gjorde gældende – hvorved grænsen oversteg kravet, og der blev dømt fuldt ud (235.125,21 kr.). Tilsvarende i **BS-30248/2022-SHR** og **BS-43778/2022-SHR**, hvor sølovens kollobegrænsning oversteg kravet, så vareforsikreren fik fuldt medhold.

Endelig: Ordregiveren kan købe sig ud af begrænsningen. Efter **CMR-loven § 30** kan afsenderen mod tillægsgodtgørelse angive en højere værdi i fragtbrevet, som da træder i stedet for grænsen i § 29, stk. 2 – men i praksis ses det sjældent gjort, og i **S 12/07** afskar netop den manglende angivelse af særlig interesse i rettidig aflevering et krav på ekstraomkostninger.

LOV	CMR-loven § 29, stk. 2	CMR-loven § 30	Luftfartsloven § 111	Søloven § 280, stk. 1, 2
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbamsen under søtransport 19.02.2024 Sø- og Handelsretten · Søtransport – Erstatning for totalskadede relæer – Ansvarsbegrænsning 21.04.2023 Sø- og Handelsretten · Erstatningssag om vandskade på Lego-produkter under multimodal transport og anvendelse af NSAB 2000's netværksregel 16.06.2020 Sø- og Handelsretten · Erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning for speditør ved fejludlevering af container (NSAB 2000) 30.05.2018 Sø- og Handelsretten · Transportansvar for skade på mink under lufttransport: Stigshøj ApS mod Scan Global Logistics A/S, Intradco Cargo Service Ltd og ABX Air Inc. 13.02.2018 Sø- og Handelsretten · Sag om transportskade på maskinanlæg: Spørgsmål om CMR-ansvar og ansvarsbegrænsning 31.08.2017 Sø- og Handelsretten · Sag om erstatningsansvar for tyveri af tøj under international transport 15.06.2017 Sø- og Handelsretten · Dom om erstatningsansvar for forsinkelse og fejlagtig udstedelse af konnossement ved multimodal transport 25.04.2013 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvarsbegrænsning ved bortkomst af gods under multimodal transport 15.01.2009			

§ 7 Ansvarsgennembrud ved forsæt og grov uagtsomhed

Beløbsgrænserne er ikke absolutte. NSAB 2000 § 5 nævner efter sin ordlyd kun forsæt, men Sø- og Handelsretten har tilsidesat begrænsningen ved grov uagtsomhed efter dansk rets almindelige regel. Den ledende afgørelse er **H-128-01**, hvor 47 computere blev stjålet fra en presenningstrailer henstillet i et uindhegnet industriområde i Risskov. Den udførende vognmand blev frifundet – hverken chaufføren eller vognmanden vidste, at der lå computere i lasten – men den kontraherende speditør blev dømt:

Retten finder derfor at DFDS ved tilrettelæggelsen af transporterne i helt utilstrækkelig omfang har undladt at sikre at transporten af tyveritækkelige varer blev gennemført med et godt resultat. Dette kan ikke blot anses for udslag af fejl fra ansattes side, men må betragtes som fejl i tilrettelæggelsen af transportforløbet.

Retten tilføjede, at en sådan tilsidesættelse ikke forstyrrer forudberegneligheden i transporterhvervet, da speditøren fortsat kan begrænse sit ansvar for **almindelig** uagtsomhed. Det er kernen: gennembruddet forudsætter systemfejl eller tilsidesættelse af en klar pligt, ikke blot et uheldigt valg af parkeringsplads.

Den skarpeste illustration er **BS-18973/2018-SHR** og **BS-23050/2018-SHR**: medicinalprodukter for 2.906.871 kr. blev stjålet, fordi fragtføreren tilsidesatte en **aftalt** pligt til at parkere på en sikret plads. Ansvarer kunne derfor ikke begrænses efter **CMR-loven § 37**. Tilsvarende i **BS-9991/2017-SHR**, hvor en disponent ignorerede tre temperaturalarmer på en kølesending lægemidler – det var groft uagtsomt for den ene forsendelse, mens ansvaret for den anden, hvor et IT-nedbrud forhindrede alarmering, forblev begrænset. Og i **H-265/98** havde chaufføren efterladt en trailer ubevogtet på en ukendt adresse i Moskva efter anvisning fra uidentificerede personer – ansvarsbegrænsningen faldt bort, og der blev dømt for hele godsværdien på 175.988,60 USD.

Men tærsklen er høj, og hovedreglen er, at begrænsningen holder:

- **H-28/00** – designertøj henstillet en weekend på en uindhegnet plads i Vejen: ikke grov uagtsomhed, da tøjet ikke var særlig tyveritækkeligt, og henstillingen fulgte sædvanlig stykgodspraksis.
- **BS-17637/2019-SHR** – ca. syv paller champagne stjålet fra en stykgodstransport fra Frankrig: ansvaret begrænset til 8,33 SDR pr. kg.
- **H-8-11** – tyveri af PlayStation-konsoller: hverken tyveri begået af undertransportørens ansatte eller grov uagtsomhed bevist.
- **H-108-09** – tyveri fra rasteplads: begrænset ansvar.
- **BS-31174/2019-SHR** – uopklaret vandindtrængning i container: ingen grov uagtsomhed, da årsagen var ukendt.

Bemærk, at gennembrudsreglen ikke rækker videre end sit formål. I **BS-20144/2020-SHR** afviste retten, at NSAB 2015 § 6, stk. 2, kunne udhule forældelsesfristen, med henvisning til at bestemmelsen alene angår regler, der »udelukker eller begrænser hans ansvar eller som ændrer bevisbyrden«.

En beslægtet – men selvstændig – konsekvens af grov uagtsomhed rammer speditørens egen dækning: i **H-46-09** mistede en speditør transportansvarsforsikringens dækning, fordi seks luftfragtsendinger var udleveret i strid med rembursbetingelserne. På søsiden findes den tilsvarende, endnu strengere regel i **søloven § 283**, der kræver, at den ansvarlige **selv** har handlet forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at tab sandsynligvis ville indtræde.

LOV	CMR-loven § 37	Søloven § 283	
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sag om erstatningsansvar for skade på gods under sikkerhedskontrol i Billund Lufthavn – Anvendelse af NSAB 2015 og forældelse		28.06.2021
	Sø- og Handelsretten · Sag om fragtføreransvar: Tyveri af gods under transport - spørgsmål om grov uagtsomhed og ansvarsbegrænsning (CMR-loven)		04.09.2020
	Sø- og Handelsretten · Erstatningssag om vandskade på Lego-produkter under multimodal transport og anvendelse af NSAB 2000's netværksregel		16.06.2020
	Sø- og Handelsretten · Erstatningsansvar for temperaturskader på lægemidler under transport		25.11.2019

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Dom om grov uagtsomhed og ansvarsbegrænsning ved tyveri af medicinalprodukter under CMR-transport	07.08.2019
Sø- og Handelsretten · Sag om transportøransvar ved tyveri af gods under CMR-transport	31.10.2012
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for tyveri af tøjvarer under CMR-transport - Begrænset ansvar uden grov uagtsomhed	08.06.2011
Sø- og Handelsretten · Manglende forsikringsdækning ved grov uagtsomhed i forbindelse med fejludlevering af gods under remburs	09.05.2011
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Fragtfører ansvarlig for tyveri af computere – Tilsidesættelse af NSAB § 5 ved grov uagtsomhed i transporttilrettæggelsen	19.06.2003
Sø- og Handelsretten · Sag om erstatning for stjålet designertøj under transport – spørgsmål om grov uagtsomhed efter CMR-loven	05.02.2002
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretssag om ansvar for bortkomst af gods under international transport	31.08.2000

Ansvarsfrihedsgrundene: godsets beskaffenhed, emballage og ordregiverens egne oplysninger

§ 8

Speditørens transportøransvar er et præsumptionsansvar: den er ansvarlig, medmindre den godtgør en ansvarsfrihedsgrund. NSAB 2000 § 16 (NSAB 2015 § 16) opregner grundene, og de svarer i vidt omfang til [CMR-loven § 24, stk. 2](#) og [§ 25](#) samt [søloven § 275, stk. 1](#).

Bevisbyrden er reel og løftes sjældent. I [H-103-09](#) påberåbte speditøren sig godsets »let skadelige beskaffenhed« og mangelfuld emballage efter NSAB 2000 § 16, stk. 1, litra c og d. Retten afviste det:

Retten bemærker, at godset af Rockwool (VL Staal A/S) var forsynet med transportbeslag, der var egnede til at understøtte godset. Når godset væltede af traileren i forbindelse med landevejstransporten, skyldtes det efter de sagkyndige dommers vurdering ... at skorstenssektion 3 slet ikke blev surret fast på den pågældende lastbil, hvilket den burde have været.

I [S-24-07](#) hæftede en projektspeditør solidarisk med et spansk stevedoreselskab for en totalskadet vindmøllevinge, fordi den ikke havde godtgjort, at skaden var uundgåelig, jf. NSAB § 16, stk. 1, litra g. Og i [H-18-14](#) og [H-16-14](#) blev indsigelsen om, at skaden skyldtes ordregiverens fejlagtige højdeoplysninger (NSAB 2000 § 16, stk. 1, litra a og f, sammenholdt med § 28), afvist – det var ikke godtgjort, at de urigtige mål stammede fra nogen, ordregiveren kunne identificeres med.

Den aftalte ydelses **indhold** afgrænser derimod ansvaret effektivt. I [H-64-11](#) stod silodele i containere på havnen i Constanta i næsten et år og påførte ordregiveren 242.120 EUR i storage og demurrage. Retten frifandt speditøren: transportaftalen omfattede levering til havn og indfortoldning – ikke oplagring – og speditøren havde faktisk oplyst om muligheden for bonded warehouse, hvorefter ordregiveren ikke vendte tilbage. Speditøren havde dermed ikke tilsidesat omhusnormen i NSAB 2000 § 5, jf. § 24.

Endelig kan ansvarsfrihed følge af, at godset i realiteten var i afsenderens sfære: i [S-24-11](#) og [S-9-12](#) blev speditøren dog fundet ansvarlig trods indsigelsen om, at containeren var lastet og stuvet af afsenderen – men erstatningen blev stærkt begrænset. Transportørens undersøgelsespligt går heller ikke længere end rimeligt: efter [søloven § 256, stk. 1](#) er transportøren ikke forpligtet til at undersøge en container indvendigt, medmindre der er grund til at tro, at den er mangelfuldt pakket.

LOV

[CMR-loven § 24, stk. 2](#)[CMR-loven § 25](#)[Søloven § 256, stk. 1](#)[Søloven § 275, stk. 1](#)

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på støbemaskine under vejtransport – Ret til skade på vindmøllevinge under transport – Ansvarsvurdering og ansvarsbegrænsning
Speditørens ansvar (NSAB)

26.06.2015
17.06.2009

PRAKSIS

Erstatningens opgørelse: værdi, værdiforringelse, følgeomkostninger og tabsbegrænsningspligt

NSAB opdeler opgørelsen: ved bortkomst erstattes godsets værdi plus fragt, told og andre udlæg i forbindelse med transporten af det tabte (NSAB 2000 § 17, NSAB 2015 § 17); ved beskadigelse erstattes værdiforringelsen (NSAB 2000 § 18).

Rækkevidden af »andre udlæg« blev udvidet betydeligt i [BS-19711/2023-SHR](#), hvor demurrage til både rederi og modtager blev tilkendt fuldt ud:

de opkrævede demurrage må anses for at udgøre »andre udlæg i forbindelse med transport af det tabte«.

Grænsen går derimod ved afledte genanskaffelsesomkostninger. I [S 12/07](#) blev udgifter til ny fragt og luftfragt for at undgå projektforsinkelse afvist, fordi § 17, stk. 2, kun dækker den **oprindelige** transports omkostninger, og fordi ingen særlig interesse i rettidig aflevering var angivet.

Ved beskadigelse dækker værdiforringelsen som udgangspunkt reparationsomkostningerne, når reparation er den fornuftigste løsning. I [H-103-09](#) blev også følgeomkostninger til ventepenge, rejse og hotel anset for en del af værdiforringelsen, fordi den individuelt udformede skorstenssektion uden reparation kun havde skrotværdi. Men rene interne tillæg skæres fra: i [H-18-14](#) og [H-16-14](#) fratrak retten et 12 %-tillæg til indirekte produktionsomkostninger, »da dette ikke kan anses for tab forårsaget af den skete skade«. Vestre Landsret gik samme vej i [BS-176/2021-VLR](#) om skadede egeplanker: transportøransvaret blev fastholdt, men det samlede erstatningskrav nedsat betydeligt ved en prøvelse af, hvilke omkostningsposter (sortering, fragt, besigtigelse) der kunne henføres til kravet efter [CMR-loven § 29](#).

Tabsbegrænsningspligten er reel, men bedømmes pragmatisk. I [BS-19711/2023-SHR](#) blev et bjærgningssalg af osten til den oprindelige køber med 50 % rabat accepteret som adækvat, fordi der var tale om private label-varer under eksklusivaftale, og fordi der ikke kunne findes et bonded warehouse i New York – men varetabet blev skønsmæssigt nedsat med 25 %, fordi der ikke var foretaget survey af netop de tre containere. I [BS-31174/2019-SHR](#) blev destruktion af over 330.000 Lego-dele uden forudgående besigtigelse accepteret af hensyn til kontamineringsrisiko og strenge kvalitetskrav – og fordi rammeaftalen gav ordregiveren eneretten til at bestemme, om dækningssalg skulle iværksættes. I [H-71-16](#) blev et dækningssalg af rejerne tilbage til den amerikanske leverandør efter mislykkede salgsforsøg til tredjelande lagt til grund som fradrag i tabsopgørelsen.

Omvendt kan speditørens egen adfærd fjerne grundlaget for at bebrejde ordregiveren manglende tabsbegrænsning: i [H-0068-99](#) tilbageholdt speditøren de resterende 60 mobiltelefoner som pressionsmiddel for at få accept af den begrænsede erstatning – og det efterfølgende prisfald kunne derfor ikke belastes ordregiveren.

Erstatningsberegningen efter de lovbestemte regimer følger samme logik: [CMR-loven § 29, stk. 1](#) tager udgangspunkt i godsets værdi på overtagelsesstedet og -tidspunktet efter børs- eller markedspris, mens [søloven § 279](#) regner efter værdien på udleveringsstedet.

LOV

[CMR-loven § 29, stk. 1](#)[Søloven § 279](#)

PRAKSIS

Landsretten · Landsrettens dom i sag om transportansvar for skader på golvplanker

01.11.2021

Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning	21.02.2025
Sø- og Handelsretten · Erstatningssag om vandskade på Lego-produkter under multimodal transport og anvendelse af NSAB 2000's netværksregel	16.06.2020
Sø- og Handelsretten · Erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning for speditør ved fejludlevering af container (NSAB 2000)	30.05.2018
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på støbemaskine under vejtransport – Fortolkning af NSAB 2000 og kontrolforpligtelse ved særtransport	26.06.2015
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på gods under multimodal transport – NSAB 2000	14.01.2011
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvarsbegrænsning ved bortkomst af gods under multimodal transport	15.01.2009
Sø- og Handelsretten · Sag om erstatning for fejludlevering af mobiltelefoner; Ansvarsbegrænsning (NSAB); Opbevaringsaftale	24.07.2000

§ 10 Forsinkelse, fejlekspedition og speditørens rådgivnings- og formidlingsansvar

Ud over den klassiske godsskade rammes speditøren af tre andre kravstyper: forsinkelse, fejlekspedition og mangelfuld rådgivning eller formidling.

Forsinkelse er skarpt begrænset. I **H-68-12** havde en speditør udstedt et ombordkonnossement, der urigtigt angav, at godset var lastet på skibet til Toronto, mens det reelt var efterladt på et lager i Bremen. Modkravet på flyfragtomkostninger blev afvist: der var ingen aftale om, at modparten skulle dække flyfragten, og forsinkelsesansvaret efter søloven var begrænset til den allerede krediterede fragt, jf. [søloven § 280, stk. 2](#). Efter [CMR-loven § 32](#) gælder tilsvarende, at forsinkelseserstatning ikke kan overstige fragtbeløbet. Efter [søloven § 278, stk. 3](#) kan der dog kræves erstatning som for tab af godset, hvis det ikke er udleveret inden 60 dage efter det tidspunkt, det skulle have været.

Fejlekspedition – udlevering til forkert modtager eller uden fornøden dokumentation – er en af de hyppigste ansvarssituationer, og den falder typisk ind under formidler- eller culpaansvaret. Ud over **H-71-16** og **H-0068-99** viser **H-8-17** mønstret: speditøren blev dømt til at betale 1,25 mio. kr., fordi den medvirkede til telex release af containere med metalskrot i Indien uden at sikre sig fornøden instruks fra ordregiveren. I **H-47-08** var udgangspunktet en teksttiladning udleveret i strid med en udtrykkelig instruks – regreskravet mellem speditør og udførende vognmand blev henvist til den almindelige værnetingsregel i [CMR-loven § 39](#). Sølovens forældelsesregel for netop denne kravstype er særligt kort: ét år efter [§ 501, stk. 1, nr. 5](#) for gods udleveret uden konnossement eller til en forkert person.

Rådgivning og forsikringsformidling kan udløse et selvstændigt professionsansvar. I **S-27-12** blev speditøren dømt til at dække et tab på 1,3 mio. USD **fuldt ud** – ikke fordi transporten var mangelfuld, men fordi speditøren havde ladet godset forsikre som last under dæk, skønt det reelt var dækslast; transportørerne slap med sølovens begrænsningsbeløb. Kravet stilles dog ikke ubetinget: i **BS-52466/2024-SHR** blev både forsikringsselskabet og speditøren frifundet, da containere med FN-fødevarer strandede efter statskuppet i Niger – krigsklausulen var tidsmæssigt begrænset til søtransportperioden, og der var ikke ført bevis for mangelfuld forsikringsformidling. Og i **H-64-11** blev speditøren frifundet, fordi den faktisk havde oplyst om billigere opbevaringsalternativer, som ordregiveren ikke reagerede på.



LOV

[CMR-loven § 32](#)[CMR-loven § 39](#)[Søloven § 278, stk. 3](#)[Søloven § 280, stk. 2](#)[Søloven § 501, stk. 1](#)

PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · IWC(C)-krigs klausul dækkede ikke landtransport: Ecolog tabte forsikringskrav om strandede FN-fødevarercontainere efter Niger-kup	13.05.2026
	Sø- og Handelsretten · Sag om erstatningsansvar for uberettiget udlevering af containere med metalskrot	23.11.2018
	Sø- og Handelsretten · Erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning for speditør ved fejludlevering af container (NSAB 2000)	30.05.2018
	Sø- og Handelsretten · Erstatningssag vedrørende transportskade på dækslastede trailere og forsikringsmæglers ansvar	20.01.2015
	Sø- og Handelsretten · Sag om speditørs ansvar for rådgivning og oplagringsomkostninger i forbindelse med transport af gods til Rumænien	26.08.2013
	Sø- og Handelsretten · Dom om erstatningsansvar for forsinkelse og fejlagtig udstedelse af konnossement ved multimodal transport	25.04.2013
	Sø- og Handelsretten · Sag om fragtførers ansvar for udlevering af gods i strid med CMR-fragtbrev; manglende kausalitet og adækvans	03.05.2011
	Sø- og Handelsretten · Sag om erstatning for fejludlevering af mobiltelefoner; Ansvarsbegrænsning (NSAB); Opbevaringsaftale	24.07.2000

§ 11 Reklamation og den korte forældelsesfrist

Transportretten er kendetegnet ved korte frister, og en betydelig del af sagerne afgøres alene på dem.

NSAB 2015 § 28, stk. 1, fastsætter en etårsfrist regnet fra levering (NSAB 2000 § 30 tilsvarende). I [BS-20144/2020-SHR](#) blev en lufthavn frifundet uden at retten overhovedet tog stilling til ansvarsspørgsmålet, fordi stævningen kom mere end 16 måneder efter leveringen. Vareforsikreren gjorde gældende, at reglen om grov uagtsomhed i NSAB 2015 § 6, stk. 2, også måtte fjerne forældelsesfristen. Retten afviste det:

Herefter og efter ordlyden af NSAB § 28 og denne bestemmelses placering i regelsættet, finder retten ikke grundlag for at antage, at § 6, stk. 2, udelukker anvendelsen af forældelsesreglen i § 28.

Retten fremhævede, at § 6, stk. 2, alene angår bestemmelser, der »udelukker eller begrænser hans ansvar eller som ændrer bevisbyrden«, og at en forældelsesfrist er noget andet end en egentlig ansvarsbegrænsning – modsat [CMR-loven § 41, stk. 1](#), som netop indeholder en **udtrykkelig** undtagelse: fristen er ét år, men tre år ved forsæt eller grov uagtsomhed. CMR-loven har desuden i [§ 41, stk. 3](#) en særlig standsningsregel, hvorefter et skriftligt krav standser fristens løb, indtil fragtføreren skriftligt afviser kravet og returnerer dokumenterne.

Omvendt er domstolene tilbageholdende med at lade fristen slå kravet ihjel, når parterne har forhandlet. I [H-64-11](#) blev kravet ikke anset for forældet, fordi parterne løbende havde drøftet sagen og mulige alternative løsninger, og fordi der efterfølgende var indgået en suspensionsaftale. I [BS-47476/2021-SHR](#) dækkede en mailkorrespondance om forlængelse af forældelsesfristen efter en samlet vurdering også kravet på ordregiverens selvrisko på 5.000 kr. Og i [BS-3802/2018-SHR](#) blev forældelsesindsigelsen forkastet.

Kravets **kvalifikation** afgør, hvilken frist der gælder. I [BS-1112/2019-SHR](#) var kravet ikke et erstatningskrav efter [søloven § 275](#), men et krav på fælleshavaribidrag; den etårige frist i [§ 501, stk. 1, nr. 6](#) fandt derfor ikke anvendelse, og kravet forældedes efter forældelseslovens almindelige treårsregel, jf. [§ 501, stk. 6](#).

Reklamation skal ske straks. I [H-103-09](#) reklamerede ordregiveren dagen efter skaden, hvilket opfyldte NSAB 2000 § 29, og sagen var anlagt inden etårsfristen i § 30 – speditørens forsøg på at påberåbe sig en canadisk

nimånedersfrist blev afvist, fordi NSAB regulerede parternes indbyrdes forhold. På luftsidens slap kravet igennem i **H-72-15**, fordi meddelelse til én befordrer efter **luftfartsloven § 119 d** har virkning over for alle.

LOV	CMR-loven § 41, stk. 1, 3	Søloven § 275	Søloven § 501, stk. 1	
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Kontraherende transportørs erstatningsansvar for tyveri af gods under landevejstransport – Varetagt og ansvarsfrihed efter NSAB 2000			22.08.2022
	Sø- og Handelsretten · Sag om erstatningsansvar for skade på gods under sikkerhedskontrol i Billund Lufthavn – Anvendelse af NSAB 2015 og forældelse			28.06.2021
	Sø- og Handelsretten · Dom om fælleshavari og speditøransvar efter vandskade under brandslukning på skib			02.07.2020
	Sø- og Handelsretten · Tyveri af køletrailer med frostvarer – Placering af varetægtsansvar mellem vognmand og frysehus samt spørgsmål om forældelse			12.02.2019
	Sø- og Handelsretten · Transportansvar for skade på mink under lufttransport: Stigshøj ApS mod Scan Global Logistics A/S, Intradco Cargo Service Ltd og ABX Air Inc.			13.02.2018
	Sø- og Handelsretten · Sag om speditørs ansvar for rådgivning og oplagingsomkostninger i forbindelse med transport af gods til Rumænien			26.08.2013
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på gods under multimodal transport – NSAB 2000			14.01.2011

§ 12 Processuelle rammer: værneting, voldgift og regres i transportkæden

Speditørsagerne er sjældent tosidede. Typisk står vareforsikreren som subrogeret sagsøger over for den kontraherende speditør, som adciterer sin undertransportør – og de processuelle spørgsmål bliver derfor selvstændigt afgørende.

Værneting. Sø- og Handelsretten er det naturlige forum, men værnetingsklausuler i undertransportørernes vilkår kan slå igennem. I **BS-19711/2023-SHR** blev både vareforsikrerens direkte krav og speditørens friholdelseskraav mod rederiet afvist på grund af en Hamborg-klausul i søfragtsedlerne:

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

Retten byggede på **søloven § 286, stk. 1**, jf. **§ 282, stk. 1**, og på at **Bruxelles I-forordningens artikel 25** har forrang for kumulationsværnetinget i artikel 8. Omvendt i **BS-1112/2019-SHR**, hvor et søfragtbrevs engelske værnetingsklausul ikke kunne gøres gældende, fordi fakturaen kun henviste til NSAB 2015, og vilkårene ikke var »almindeligt forekommende transportvilkår« efter NSAB 2015 § 2. Rammeaftalers værnetingsklausuler rækker heller ikke længere end aftaleforholdet: i **BS-53988/2019-SHR** blev sagen afvist, fordi klausulen forudsatte en kontrakt med netop det koncernselskab, hvis krav blev gjort gældende.

Voldgift. NSAB henviser traditionelt tvister til voldgift, og for CMR-transporter er en voldgiftsaftale gyldig efter **CMR-loven § 42**, når voldgiftsretten skal anvende konventionen eller en hermed stemmende lov. I **BS-35272/2022-SHR** blev en sag om skade på aluminiumsspoler afvist, fordi rammeaftalens voldgiftsklausul opfyldte § 42 og ikke var tilsidesat af et senere fragtbrev.

Regres. Hovedreglen er, at den, der forvoldte skaden, bærer det endelige tab. I **H-18-14** og **H-16-14** udtalte retten:

Under de foreliggende omstændigheder finder retten, at Vanguard/MTA ikke har udvist så betydelige fejl eller forsømmelser, at der set i forhold til den af ANCOTRANS udviste uagtsomhed er grundlag for at pålægge Vanguard/MTA en del af det endelige ansvar ...

Speditøren risikerer dog at hænge på forskellen mellem sit ansvar over for ordregiveren og sin regres nedad i kæden. I **BS-18973/2018-SHR** og **BS-23050/2018-SHR** hæftede den kontraherende fragtfører **ubegrænset** for tyveriet af medicinalprodukterne, mens underleverandøren alene skulle friholde for begrænsningsbeløbet – en difference på flere millioner kroner. Samme risiko fremhævede retten i **H-103-09**: det var speditørens egen risiko, at den havde påtaget sig et videregående ansvar over for ordregiveren, end den kunne opnå regres for. På CMR-siden kanaliserer **§ 45** desuden søgsmålet ved successive transporter til den første, den sidste eller den skadevoldende fragtfører.

Spørgsmålet om **rette sagsøgte** er ofte forudsætningen for det hele. **BS-41954/2019-SHR** blev afgjort ved delafgørelse efter **retsplejelovent § 253, stk. 2**, netop fordi identiteten af den kontraherende transportør var bestridt – og i **S-10-14** måtte retten selvstændigt afklare det samme spørgsmål efter *Mol Comforts* forlis.

LOV	CMR-loven § 42	CMR-loven § 45	Retsplejelovent § 253, stk. 2	Søloven § 282, stk. 1
	Søloven § 286, stk. 1			
PRAKSIS	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning			21.02.2025
	Sø- og Handelsretten · Afgørelse om gyldigheden af en voldgiftsaftale i en transportaftale underlagt CMR-konventionen			27.02.2023
	Sø- og Handelsretten · Spørgsmål om værneting i sag om transportskade på vindmølle (IF Skadeforsikring mod Rollit Cargo NV)			02.11.2020
	Sø- og Handelsretten · Dom om fælleshavari og speditøransvar efter vandskade under brandslukning på skib			02.07.2020
	Sø- og Handelsretten · Delafgørelse om kontraherende transportør - Kuehne + Nagel A/S' ansvar for temperaturskade på frossen laks			18.06.2020
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Dom om grov uagtsomhed og ansvarsbegrænsning ved tyveri af medicinalprodukter under CMR-transport			07.08.2019
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for transportør efter skibsforslis (Mol Comfort)			19.02.2016
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på støbemaskine under vejtransport – Fortolkning af NSAB 2000 og kontrolforpligtelse ved særtransport			26.06.2015
	Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på gods under multimodal transport – NSAB 2000			14.01.2011

§ 13 Sammenfatning: fem spørgsmål der afgør speditørsagen

Praksis kan koges ned til en fast prøvelsesrækkefølge, som Sø- og Handelsretten reelt følger i sag efter sag:

1. **Er NSAB vedtaget?** Mellem professionelle skal der ikke meget til – en henvisning i bookingbekræftelse, arrival notice eller faktura modtaget inden transporten rækker, jf. **H-18-14** og **H-16-14** og **BS-19711/2023-SHR**. Men bevisbyrden er speditørens, og uden vedtagelse er der **ingen** beløbsgrænse, jf. **H-0068-99** og **BS-322/2008-VLR**.
- 2.

Transportør eller formidler? Aftalegrundlag, prisstruktur og transportdokumentets angivelse af shipper er de tre afgørende indicier – [H-71-16](#), [S-17-16](#) og [S-7-17](#) på den ene side, [BS-41954/2019-SHR](#) og [H-72-15](#) på den anden.

3. **Hvor og hvornår skete skaden?** Var godset i speditørens varetægt ([BS-47476/2021-SHR](#)), og kan skadestedet lokaliseres til en transportform, så netværksklausulen aktiveres? Kan det ikke bevises, gælder NSAB's egen grænse, jf. [BS-31174/2019-SHR](#).
4. **Kan begrænsningen brydes?** Kun ved forsæt eller kvalificeret grov uagtsomhed – typisk systemfejl i tilrettelæggelsen ([H-128-01](#)) eller tilsidesættelse af en udtrykkeligt aftalt sikringspligt (- [BS-18973/2018-SHR](#) og [BS-23050/2018-SHR](#)). Almindelig uforsigtighed rækker ikke ([H-28/00](#)).
5. **Er kravet rejst i tide og i rette forum?** Etårsfristen i NSAB 2015 § 28 fortrænges ikke af grov uagtsomhed ([BS-20144/2020-SHR](#)), og undertransportørens værnetings- eller voldgiftsklausul kan afskære både vareforsikreren og speditøren ([BS-19711/2023-SHR](#), [BS-35272/2022-SHR](#)).

Den røde tråd gennem Højesterets og Sø- og Handelsrettens praksis er, at **retsforholdet mellem ordregiver og kontraherende speditør er lukket**: det kan ikke ændres ensidigt af vilkår, speditøren accepterer længere nede i kæden, jf. [Sag 36/2009](#) og [S 12/07](#). Speditøren, der påtager sig transportøransvar over for kunden uden tilsvarende back-to-back-dækning nedad, bærer selv differencen. For rådgivere betyder det, at aftalekonciperingen – rollebeskrivelse, prisstruktur, netværksklausul og regresvilkår – reelt afgør sagen længe før skaden indtræffer.

Afgrænsning: oversigten behandler speditørens kontraktansvar over for ordregiveren. For forsikringsselskabets indtræden i kravet henvises til [subrogation-regres-forsikring](#), og for de almindelige regler om afbrydelse af forældelse til [forældelse-pengekrav-afbrydelse](#).

LOV	CMR-loven § 29, stk. 2	CMR-loven § 37	Søloven § 275, stk. 1	Søloven § 280, stk. 1
PRAKSIS	Højesteret · Transportørs ansvar for bortkommet gods under multimodal transport og fortolkning af NSAB 2000 19.01.2012 Landsretten · Kendelse om NSAB 2000's gyldighed stadfæstes 04.04.2008 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning 21.02.2025 Sø- og Handelsretten · Afgørelse om gyldigheden af en voldgiftsaftale i en transportaftale underlagt CMR-konventionen 27.02.2023 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Kontraherende transportørs erstatningsansvar for tyveri af gods under landevejstransport – Varetægt og ansvarsfrihed efter NSAB 2000 22.08.2022 Sø- og Handelsretten · Sag om erstatningsansvar for skade på gods under sikkerhedskontrol i Billund Lufthavn – Anvendelse af NSAB 2015 og forældelse 28.06.2021 Sø- og Handelsretten · Delafgørelse om kontraherende transportør - Kuehne + Nagel A/S' ansvar for temperaturskade på frossen laks 18.06.2020 Sø- og Handelsretten · Erstatningssag om vandskade på Lego-produkter under multimodal transport og anvendelse af NSAB 2000's netværksregel 16.06.2020 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Dom om grov uagtsomhed og ansvarsbegrænsning ved tyveri af medicinalprodukter under CMR-transport 07.08.2019 Sø- og Handelsretten · Erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning for speditør ved fejludlevering af container (NSAB 2000) 30.05.2018 Sø- og Handelsretten · Transportansvar for skade på mink under lufttransport: Stigshøj ApS mod Scan Global Logistics A/S, Intradco Cargo Service Ltd og ABX Air Inc. 13.02.2018 Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Speditør ikke erstatningsansvarlig for tab ved afvist containerplads - Formidlerrolle 13.12.2017			

Sø- og Handelsretten · Sondringen mellem transportør og formidler ved søtransport af maskindel til USA	08.11.2017
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på støbemaskine under vejtransport – Fortolkning af NSAB 2000 og kontrolforpligtelse ved særtransport	26.06.2015
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Ansvarsbegrænsning ved bortkomst af gods under multimodal transport	15.01.2009
Sø- og Handelsretten · Sø- og Handelsretten: Fragtfører ansvarlig for tyveri af computere – Tilsidesættelse af NSAB § 5 ved grov uagtsomhed i transporttilrettelæggelsen	19.06.2003
Sø- og Handelsretten · Sag om erstatning for stjålet designertøj under transport – spørgsmål om grov uagtsomhed efter CMR-loven	05.02.2002
Sø- og Handelsretten · Sag om erstatning for fejludlevering af mobiltelefoner; Ansvarsbegrænsning (NSAB); Opbevaringsaftale	24.07.2000

REFERENCE Lovgrundlag

6 paragraffer

CMR-loven § 24	CMR-loven § 29	stk. 2
CMR-loven § 37	CMR-loven § 41	stk. 1
Søloven § 275	Søloven § 280	stk. 1

MATERIALE Citerede afgørelser

46 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS		1
19.01.2012	Transportørs ansvar for bortkommet gods under multimodal transport og fortolkning af NSAB 2000	36-2009
LANDSRETTEEN · ANKEINSTANS		2
01.11.2021	Landsrettens dom i sag om transportansvar for skader på gulvplanker	3887-4695
04.04.2008	Kendelse om NSAB 2000's gyldighed stadfæstes	6645-7982
SØ- OG HANDELSRETTEEN · SPECIALRET		42
16.06.2026	Transportskade på æggeprodukter: CMR-ansvar ved losning i defekt kølerum efter kemikalieheld	BS-55850/2025-SHR, BS-55852/2025-SHR
13.05.2026	IWC(C)-krigsklausul dækkede ikke landtransport: Ecolog tabte forsikringskrav om strandede FN-fødevarercontainere efter Niger-kup	BS-52466/2024-SHR
21.02.2025	Sø- og Handelsretten afviser værneting i sag om transportskade og demurrage, men pålægger speditør erstatningsansvar for osteforringelse og fejlagtig afskibning	BS-19711/2023-SHR
19.02.2024	Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for vådskade på legetøjsbams under søtransport	BS-30248/2022-SHR og BS-43778/2022-SHR
21.04.2023	Søtransport – Erstatning for totalskadede relæer – Ansvarsbegrænsning	BS-36988/2022-SHR

27.02.2023	Afgørelse om gyldigheden af en voldgiftsaftale i en transportaftale underlagt CMR-konventionen	BS-35272/2022-SHR
22.08.2022	Sø- og Handelsretten: Kontraherende transportørs erstatningsansvar for tyveri af gods under landevejstransport – Varetagt og ansvarsfrihed efter NSAB 2000	BS-47476/2021-SHR
28.06.2021	Sag om erstatningsansvar for skade på gods under sikkerhedskontrol i Billund Lufthavn – Anvendelse af NSAB 2015 og forældelse	BS-20144/2020-SHR
02.11.2020	Spørgsmål om værneting i sag om transportskade på vindmølle (IF Skadeforsikring mod Rollit Cargo NV)	BS-53988/2019-SHR
04.09.2020	Sag om fragtføreransvar: Tyveri af gods under transport - spørgsmål om grov uagtsomhed og ansvarsbegrænsning (CMR-loven)	BS-17637/2019-SHR
02.07.2020	Dom om fælleshavari og speditøransvar efter vandskade under brandslukning på skib	BS-1112/2019-SHR
18.06.2020	Delafgørelse om kontraherende transportør - Kuehne + Nagel A/S' ansvar for temperaturskade på frossen laks	BS-41954/2019-SHR
16.06.2020	Erstatningssag om vandskade på Lego-produkter under multimodal transport og anvendelse af NSAB 2000's netværksregel	BS-31174/2019-SHR
25.11.2019	Erstatningsansvar for temperaturskader på lægemidler under transport	BS-9991/2017-SHR
07.08.2019	Sø- og Handelsretten: Dom om grov uagtsomhed og ansvarsbegrænsning ved tyveri af medicinalprodukter under CMR-transport	BS-18973/2018-SHR og BS-23050/2018-SHR
12.02.2019	Tyveri af køletrailer med frostvarer – Placering af varetægtsansvar mellem vognmand og frysehus samt spørgsmål om forældelse	Sag BS-3802/2018-SHR og Sag BS-14517/2018-SHR
23.11.2018	Sag om erstatningsansvar for uberettiget udlevering af containere med metalskrot	H-8-17
30.05.2018	Erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning for speditør ved fejludlevering af container (NSAB 2000)	H-71-16
13.02.2018	Transportansvar for skade på mink under lufttransport: Stigshøj ApS mod Scan Global Logistics A/S, Intradco Cargo Service Ltd og ABX Air Inc.	H-72-15
13.12.2017	Sø- og Handelsretten: Speditør ikke erstatningsansvarlig for tab ved afvist containerplads - Formidlerrolle	S-7-17
08.11.2017	Sondringen mellem transportør og formidler ved søtransport af maskindel til USA	S-17-16
31.08.2017	Sag om transportskade på maskinanlæg: Spørgsmål om CMR-ansvar og ansvarsbegrænsning	H-35-16 og H-49-16
15.06.2017	Sag om erstatningsansvar for tyveri af tøj under international transport	H-28-13
19.02.2016	Sø- og Handelsretten: Erstatningsansvar for transportør efter skibsforslis (Mol Comfort)	S-10-14
26.06.2015	Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på støbmaskine under vejtransport – Fortolkning af NSAB 2000 og kontrolforpligtelse ved særtransport	H-18-14 og H-16-14

20.01.2015	Erstatningssag vedrørende skade på vindmølle-nacelle under landevejstransport og tvist om mæglingsklausul	H-41-10
20.01.2015	Erstatningssag vedrørende transportskade på dækslastede trailere og forsikringsmæglers ansvar	S-27-12
15.08.2014	Fragtførens erstatningsansvar efter tyveri af trailer med skinker – Spørgsmål om varetægtsovergang, GPS-overvågning og forsikringsselvrisiko	H-88-12
26.08.2013	Sag om speditørs ansvar for rådgivning og oplagingsomkostninger i forbindelse med transport af gods til Rumænien	H-64-11
25.04.2013	Dom om erstatningsansvar for forsinkelse og fejlagtig udstedelse af konnossement ved multimodal transport	H-68-12
31.10.2012	Sag om transportøransvar ved tyveri af gods under CMR-transport	H-8-11
08.06.2011	Sø- og Handelsretten: Ansvar for tyveri af tøjvarer under CMR-transport - Begrænset ansvar uden grov uagtsomhed	H-108-09
09.05.2011	Manglende forsikringsdækning ved grov uagtsomhed i forbindelse med fejludlevering af gods under remburs	H-46-09
03.05.2011	Sag om fragtførers ansvar for udlevering af gods i strid med CMR-fragtbrev; manglende kausalitet og adækvans	H-47-08
14.01.2011	Sø- og Handelsretten: Ansvar for skade på gods under multimodal transport – NSAB 2000	H-103-09
17.06.2009	Sag om skade på vindmøllevinge under transport – Ansvarsvurdering og ansvarsbegrænsning	S-24-07
12.02.2009	Dom om transportørens ansvarsperiode i havn og bevisbyrde for manglende plombering (Søloven § 274)	S 16-08 og S 7/08
15.01.2009	Sø- og Handelsretten: Ansvarsbegrænsning ved bortkomst af gods under multimodal transport	S 12/07
19.06.2003	Sø- og Handelsretten: Fragtfører ansvarlig for tyveri af computere – Tilsidesættelse af NSAB § 5 ved grov uagtsomhed i transporttilrettelæggelsen	H-128-01
05.02.2002	Sag om erstatning for stjålet designertøj under transport – spørgsmål om grov uagtsomhed efter CMR-loven	H 28/00
31.08.2000	Sø- og Handelsretssag om ansvar for bortkomst af gods under international transport	H-265/98
24.07.2000	Sag om erstatning for fejludlevering af mobiltelefoner; Ansvarsbegrænsning (NSAB); Opbevaringsaftale	H-0068-99
PARKERINGSKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		1
03.12.2024	Kontrolafgift fastholdt trods indsigelse om af- og pålæsning ved kunstskele	park-4695