

Overtrædelser i forbindelse med fritidssejlads

Version 15. februar 2026

1. Overblik og tjekliste

Dette afsnit omhandler alene sager om fritidssejlads og ikke erhvervsmæssig sejlads.

De nævnte bødepåstande under pkt. 5 finder endvidere ikke anvendelse i komplicerede sager eller i sager, hvor der er tale om skærpende omstændigheder, som er omfattet af § 32 i søsikkerhedsloven. Efter denne bestemmelse skal det betragtes som en skærpende omstændighed, at der

- ved overtrædelser, herunder i forbindelse med forvoldelse af søulykke eller sejlads i strid med godt sømandskab, er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor,
- tidligere er givet forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold eller
- ved overtrædelser er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.

Anklagemyndigheden skal i stedet forelægge disse sager for Søfartsstyrelsen med anmodning om en udtalelse om den konkrete sag, herunder Søfartsstyrelsens indstilling til en eventuel bøde. Se i øvrigt rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om [Særlov – Samarbejdet med særmyndigheder i særlovssager](#).

2. Politiets efterforskning og sagsbehandling

Politiet skal under efterforskningen tilvejebringe de nødvendige oplysninger om

- hvilken type fartøj sagen omhandler (størrelse, motorkraft mv.),
- personkredsen (uddannelse, tilstand mv.) og
- sejladsen (hastighed, placering mv.).

Hvis der er tvivl om eksempelvis fartøjets type, krav til besætningens uddannelse eller lignende, kan politiet forelægge sagen for Søfartsstyrelsen.

3. Forberedelse

3.1. Ansvarssubjektet

Ansvarssubjektet er i sager om fritidssejlads som udgangspunkt føreren. Søfartslovgivningen anvender et andet og bredere førerbegreb, end der f.eks. anvendes i færdselsloven, jf. Søfartsstyrelsens oplysninger nedenfor.

I nogle tilfælde vil også ejeren af fartøjet kunne ifalde strafansvar.

I relation til ansvarssubjektet har Søfartsstyrelsen oplyst følgende:

Hvem er skibsfører?

Vær opmærksom på, at søfartslovgivningen anvender et andet og bredere førerbegreb, end der f.eks. anvendes i færdselsloven.

Som skibsfører er man øverste ansvarlig på skibet. Ifølge søsikkerhedslovens § 10 skal skibsføreren sikre, at skibet er i sikkerhedsmæssig og sundhedsmæssig forsvarlig stand, at der til stadighed opretholdes vagt på skibet, når det er uden for havn eller beskyttet ankerplads, og at skibets sejlads er planlagt med anvendelse af de søkort mv., som er nødvendige for den forestående rejse. Skibsføreren skal effektivt koordinere nødssituationer, ligesom skibsføreren skal kunne træffe beslutning om, hvorledes man skal forholde sig i nødssituationer, herunder sikre at skibet kommer andre nødstedte til undsætning.

Det vil ofte ud fra konkrete oplysninger om planlægningen af sejladsen eller oplysninger om, hvem der har speedbådsbevis, være muligt at udpege én person, som må anses som hovedansvarlig for sejladsen og dermed som skibsfører. En person kan også anses som skibsfører, selvom vedkommende ikke fysisk har deltaget aktivt i skibets navigering.

Der er ikke noget til hinder for, at ejeren af fritidsfartøjet for den enkelte tur konkret aftaler, at en anden person skal virke som skibsfører. Dette antages normalt at forudsætte en klar aftale, hvor den pågældende påtager sig rollen som skibsfører. Det er derimod ikke tilstrækkeligt, at den pågældende påtager sig en rolle som styrmand eller anden form for medhjælp for den, som må anses som den øverst ansvarlige for skibets sejlads.

Hvis ejeren af fritidsfartøjet låner fartøjet ud til en anden person, vil ejeren som hovedregel også have status af at være reder for fartøjet. Ifølge søsikkerhedslovens § 9 skal rederen sikre, at lovens regler og regler udstedt i medfør af loven bliver overholdt. Hvis personen, som rederen låner fartøjet til, begår en overtrædelse, kan rederen, jf. søsikkerhedslovens § 28, som udgangspunkt også gøres ansvarlig for overtrædelsen, hvis vedkommende har været bekendt med overtrædelsen uden at skride ind, f.eks. når den pågældende deltager i sejladsen.

Særligt om ansvarssubjektet i forhold til ansvarsforsikring af speedbåde, vandscootere og lignende

Speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer skal fra den 15. maj 2018 være omfattet af en ansvarsforsikring, jf. søsikkerhedslovens § 154 a, stk 1. Bestemmelsen blev indført ved lov nr. 374 af 1. maj 2018. Forsikringspligten er ligeledes fastsat i bekendtgørelse nr. 462 af 11. maj 2018 om ansvarsforsikring af speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer § 1.

Forsikringspligten påhviler den, der benytter fartøjet eller lader det benytte, jf. søsikkerhedslovens § 154 a stk. 1, sidste punktum. Princippet svarer til det, der anvendes i færdselslovens § 106, stk. 2, om motordrevne køretøjer, der ikke skal registreres eller godkendes. Det fremgår af kommentaren til § 106, stk. 2, i den kommenterede færdselslov, at forsikringspligten påhviler ejeren, når denne bruger køretøjet eller lader det bruge, samt den selvstændige bruger.

For en nærmere uddybning af begrebet ”selvstændig bruger” henvises til kommentaren til § 104, stk. 1, i den kommenterede færdselslov.

3.2. Konfiskation

Ved lov nr. 374 af 1. maj 2018 blev der fastsat en selvstændig hjemmel i søsikkerhedslovens § 32, stk. 7, til konfiskation af en speedbåd med en skroglængde under 15 meter, en vandscooter eller et lignende fartøj.

Det fremgår af de specielle bemærkninger til bestemmelsen (lovforslag nr L 175, § 1, nr. 2), at der er tale om fakultativ konfiskation. Det er således ikke et krav, at der skal ske konfiskation i alle tilfælde. Konfiskation forudsætter, at det anses for påkrævet for at forebygge yderligere lovovertrædelser og kan ske:

- dels hvor føreren flere gange har gjort sig skyldig i at have navigeret eller behandlet de omfattede fartøjer i strid med godt sømandsskab
- dels hvor der er tale om en grov overtrædelse af søsikkerhedsloven eller regler udstedt i medfør heraf, som har medført skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor.

Der kan endvidere ske konfiskation af et fartøj, som ejes af den person, der har foretaget overtrædelser, selv om fartøjet ikke er anvendt ved overtrædelserne.

Formålet med at indsætte en særlig konfiskationsbestemmelse i søsikkerhedsloven, uagtet straffelovens konfiskationsregler også omfatter nogle af de tilfælde, som bestemmelsen tager sigte på, er at skabe mulighed for en udvidet adgang til konfiskation af fartøjer, således at domstolene i videre omfang får mulighed for at anvende konfiskation end efter hidtil gældende ret, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.2.

Bestemmelsen lægger sig tæt op ad den ordning, som findes på færdselsområdet om fakultativ konfiskation, hvor konfiskation kan ske efter et nærmere skøn i forhold til den konkrete kørsel og den fare, som kørslen har forårsaget. Se hertil færdselslovens § 133 a, stk. 1.

Det bemærkes, at omstændighederne ved sejlads, som foregår til vands, må anses for væsentligt forskellige fra kørsel på landjord, hvorfor det ikke kan anses for hensigtsmæssigt, at man uden videre lægger praksis fra andre retsområder til grund i en konkret retsafgørelse. Eventuelle tvivlsspørgsmål bør derfor afklares gennem en domspraksis på det maritime område. Se hertil de specielle bemærkninger til § 1, nr. 2, næstsidste afsnit.

Overtrædelsernes antal

Konfiskation kan dels ske på baggrund af overtrædelsernes antal, dels når flere ens overtrædelser er til samtidig pådømmelse, uanset at fartøjets fører ikke tidligere er straffet, såfremt konfiskationen anses for påkrævet for at forebygge yderligere lovovertrædelser, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.3.

De overtrædelser, som vil kunne medføre, at et fartøj konfiskeres ved flere ens overtrædelser, er overtrædelse af regler, hvis overholdelse anses for at være i overensstemmelse med godt sømandsskab, herunder navnlig de af søvejsreglerne, som må anses for at være af afgørende betydning for sikkerheden såsom eksempelvis reglerne om sikker fart, udvig eller afstand. Der vil således eksempelvis kunne ske konfiskation i sager, hvor en person flere gange har gjort sig skyldig i at undlade at føre fartøjet med sikker fart, eller hvis personen ved flere lejligheder har undladt at holde behørig udvig.

Det er således forudsat i forbindelse med konfiskation som følge af overtrædelsernes antal, at konfiskation alene vil finde sted, når overtrædelserne er af direkte betydning for sejladsikkerheden. Er der derimod alene tale om overtrædelse af mere ordensmæssig karakter, vil der efter en almindelig proportionalitetsvurdering ikke kunne ske konfiskation.

Overtrædelsernes grovhed

Konfiskation på baggrund af overtrædelsens grovhed kan ske i sager, hvor der foreligger en særlig hensynsløs sejlads, som har medført skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor.

Det må antages, at i de tilfælde, hvor der foreligger særlig hensynsløs sejlads, vil der som udgangspunkt skulle ske konfiskation, da forholdets alvor vil veje tungt i forhold til vurderingen af rimeligheden af indgrebet, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.3.

Det er således tilsigtet, at der sker konfiskation af de fartøjer, der benyttes til sejlads, hvor skibsføreren med sin sejlads helt har ladet hånt om hensynet til andres liv og sikkerhed. Som eksempler på sådan helt uacceptabel og groft hensynsløs sejlads kan nævnes sejlads af chikanøs karakter med speedbåde og vandscootere, der sejler med for høj hastighed på steder med mange mindre både eller med badende i vandet, jf. de specielle bemærkninger til § 1, nr. 2.

Groft hensynsløs sejlads vil eksempelvis også foreligge, hvor en person på en vandscooter eller et lignende fartøj har forvoldt fare for andre ved at sejle for tæt på bemandede både med for høj hastighed, således at den unødige søgang medfører, at andre personer mister herredømmet over deres fartøj. Groft hensynsløs sejlads vil også foreligge, hvor personen på vandscooteren eller lignende fartøj forvolder fare, fordi han eller hun selv mister herredømmet over fartøjet som følge af for høj fart.

Det bemærkes, at straffelovens bestemmelser om konfiskation i øvrigt finder anvendelse. Søsikkerhedslovens § 32, stk. 7, er et supplement til disse bestemmelser. Særligt heledes opmærksomheden på straffelovens muligheder for værdikonfiskation samt muligheden for konfiskation af anvendte fartøjer ejet af tredjemand, jf. straffelovens § 77 a.

4. Jura

5. Straf og andre retsfølger

Dette afsnit omhandler alene sager om fritidssejlads og ikke erhvervsmæssig sejlads.

De nævnte bødepåstande under pkt. 5 finder endvidere ikke anvendelse i komplicerede sager eller i sager, hvor der er tale om skærpende omstændigheder, som er omfattet af § 32 i søsikkerhedsloven. Efter denne bestemmelse skal det betragtes som en skærpende omstændighed, at der

- ved overtrædelsen, herunder i forbindelse med forvoldelse af søulykke eller sejlads i strid med godt sømandskab, er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor,
- tidligere er givet forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold eller
- ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.

Anklagemyndigheden skal i stedet forelægge disse sager for Søfartsstyrelsen med anmodning om en udtalelse om den konkrete sag, herunder Søfartsstyrelsens indstilling til en eventuel bøde. Se i øvrigt rigsadvokatmeddelelsen, afsnittet om [Særlov – Samarbejdet med særmyndigheder i særlovssager](#).

5.1. Krav til sikkerhedsudstyr

Manglende redningsvest, anvisninger for brugen ej fulgt

Bødepåstanden er som udgangspunkt pr. overtrædelse (pr. manglende redningvest):

<u>Fritidsfartøjer over 24 meter, der er køllagt efter den 1. januar 2004</u> Bekendtgørelse nr. 1512 af 8. december 2016 om meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, skibes bygning og udstyr i skibe m.v., kap. III, regel 7.2., jf. § 4, stk. 1	1.500 kr.
<u>Fritidsfartøjer over 24 meter, der er køllagt før 1. januar 2004</u> Bekendtgørelse nr. 1687 af 12. december 2016 om sikkerhed ved sejlads med fritidsfartøjer samt sikkerhedskrav til fritidsfartøjer over 24 meter i længde § 3, jf. bilag 1, regel 21, jf. § 9, stk. 1, nr. 1	1.500 kr.
<u>Fritidsfartøjer under 24 meter i længde</u> Bekendtgørelse nr. 1687 af 12. december 2016 om sikkerhed ved sejlads med fritidsfartøjer samt sikkerhedskrav til fritidsfartøjer over 24 meter i længde § 5, stk. 1 og/eller 7, jf. § 9, stk. 1, nr. 1	1.500 kr.
<u>Mindre fartøjer, der ikke er omfattet af andre regler</u> Bekendtgørelse nr. 848 af 14. oktober 1992 om redningsveste i mindre fartøjer § 2, stk. 1, og/eller § 4, jf. § 5	1.500 kr.

Der skal som udgangspunkt ske absolut kumulation ved flere overtrædelser til samtidig pådømmelse.

Baggrunden for de angivne bødepåstande:

Bekendtgørelse nr. 1687 af 12. december 2016 er udstedt i medfør af søsikkerhedsloven. I forarbejderne til denne lov (LSF 100 2009/1), i de specielle bemærkninger til § 1, nr. 23 og 25, er indsat et skema over de forudsatte bødetakster for overtrædelser af søsikkerhedslovgivningen. Det fremgår af dette skema, at skibsførere skal have en bøde på 5.000 kr. for almindelige overtrædelser.

Rigsadvokaten har dog fastsat bødepåstanden i disse tilfælde til 1.500 kr. pr. overtrædelse. Rigsadvokaten har blandt andet lagt vægt på, at der er tale om overtrædelser i forbindelse med fritidssejlads, samt strafpåstanden for overtrædelse af lignende bestemmelser i færdselsloven om manglende sikkerhedsudstyr som eksempelvis undladelse af at anvende sikkerhedssele i motorkøretøj eller undladelse af at anvende styrthjelm ved motorcykel eller knallertkørsel.

Udgangspunktet om absolut kumulation følger af ovennævnte forarbejder.

Anklagemyndigheden skal i gentagelsestilfælde som udgangspunkt nedlægge påstand om skærpet bøde.

5.2. Krav til besætningen/føreren

5.2.1. Uddannelseskrav

<u>Fritidsfartøjer med en skroglængde på 24 meter og derover</u> Skibsbesætningslovens § 10, stk. 2, jf. § 27, stk. 1 (ej erhvervet relevant sønæringsbevis)	5.000 kr.
<u>Fritidsfartøjer med en skroglængde mellem 15 meter og 24 meter</u> Skibsbesætningslovens § 10, stk. 1, jf. § 27, stk. 1 (ej erhvervet relevant sønæringsbevis)	5.000 kr.
<u>Fritidsfartøjer med en skroglængde under 15 meter</u> Bekendtgørelse nr. 749 af 29. maj 2020 om beviskrav til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer (speedbådsførerbekendtgørelsen) § 2, jf. § 5 (ej erhvervet speedbådsførerbevis)	5.000 kr.
Bekendtgørelse nr. 749 af 29. maj 2020 om beviskrav til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer (speedbådsførerbekendtgørelsen) § 3, jf. § 5 (ej medbragt speedbådsførerbevis)	1.000 kr.
<u>Visse motordrevne fritidsfartøjer med en skroglængde under 4 meter</u> Bekendtgørelse nr. 1725 af 18. december 2017 om beviskrav til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en skroglængde på under 4 meter (vandscooterførerbekendtgørelsen) § 2, jf. § 5 (ej erhvervet vandscooterførerbevis)	5.000 kr.
Bekendtgørelse nr. 1725 af 18. december 2017 om beviskrav til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en skroglængde på under 4 meter (vandscooterførerbekendtgørelsen) § 3, jf. § 5 (ej medbragt vandscooterførerbevis)	1.000 kr.

Ved flere overtrædelser skal der som udgangspunkt ske absolut kumulation.

Anklagemyndigheden skal i gentagelsestilfælde som udgangspunkt nedlægge påstand om en skærpet bøde.

Baggrunden for de angivne bødepåstande:

Rigsadvokaten har ved fastsættelsen af bødepåstandene lagt vægt på forarbejderne til lov nr. 493 af 12. maj 2010 om ændring af blandt andet lov om sikkerhed til søs. Det fremgår heraf (LSF 100, de

specielle bemærkninger til § 1, nr. 23 og 25), at bødeniveauet for skibsføreren som udgangspunkt er en bøde på 1.000 kr. for formelle overtrædelse samt en bøde på 5.000 kr. for almindelige overtrædelser. Det fremgår endvidere, at tilsvarende bødeniveau forudsættes anvendt ved blandt andet overtrædelser af lov om skibes besætning (skibsbesætningsloven), som indebærer (potentiel) fare for mennesker, skib og miljø, f.eks. anvendelse af besætningsmedlemmer uden foreskrevne uddannelser eller beviser. Bekendtgørelse nr. 749 af 29. maj 2020 (speedbådsførerbekendtgørelsen)) og bekendtgørelse nr. 1725 af 18. december 2017 (vandscooterfører-bekendtgørelsen) er udstedt i medfør af skibsbesætningsloven.

Udgangspunktet om absolut kumulation følger ligeledes af forarbejderne.

Bødepåstanden for undladelse af at medbringe speedbåds- og vandscooterførerbevis svarer i øvrigt til bødepåstanden for undladelse af at medbringe kørekort efter færdselslovens § 56, stk. 1.

5.2.2. Forsikringspligt

Speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer

Bekendtgørelse nr. 462 af 11. maj 2018 om ansvarsforsikring af speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer § 1, stk. 1, jf. § 7, stk. 1 (manglende ansvarsforsikring)	1.000 kr.
Bekendtgørelse nr. 462 af 11. maj 2018 om ansvarsforsikring af speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer § 6, stk. 5, jf. § 7, stk. 1 (ej medbragt certifikat for gyldig forsikring)	1.000 kr.

Baggrunden for de angivne bødepåstande

Bødepåstanden for manglende ansvarsforsikring svarer i øvrigt til den på færdselslovsområdet.

Som det endvidere er tilfældet på færdselslovsområdet, forudsættes den anførte bødetakst anvendt ved overtrædelser, hvor forsikringen ikke har været holdt i kraft i en kortvarig periode.

Er der tale om en længerevarende periode, må det antages, at bøden skal afspejle det beløb, der er sparet på forsikringspræmien, jf. TfK 2001.538/2Ø, hvor bøden for at have ført en uindregistreret og uforsikret bil i en periode på 1 år og 4 måneder blev fastsat til 10.000 kr. under hensyn til, at T ikke havde betalt vægtafgift på 2.500 kr. og forsikringspræmie på 7.200 kr. i perioden.

Bødepåstanden for manglende medbringelse af certifikat for gyldig forsikring svarer til sammenlignelige overtrædelser vedrørende manglende medbringelse af tilladelser mv. efter færdselsloven f.eks. særtransporttilladelser.

5.3. Hastighedsovertrædelser

Vandscooterbekendtgørelsens § 3, stk. 2, jf. § 7, stk. 1

- | | |
|---------|-------------------|
| 1. gang | 5.000 kr. |
| 2. gang | 10.000 kr. |

Baggrunden for de angivne bødepåstande:

Vandscooterbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 23 af 6. januar 2012 om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads på søterritoriet med vandscootere m.v.) er udstedt i medfør af naturbeskyttelseslovens § 29, stk. 1, og § 89, stk. 3.

Rigsadvokaten har ved fastsættelsen af bødepåstandene lagt vægt på det vejledende bødeniveau for overtrædelse af naturbeskyttelsesloven, der er angivet i forarbejderne til lov nr. 179 af 24. februar 2015 om ændring af lov om planlægning og lov om naturbeskyttelse (de almindelige bemærkninger, pkt. 2.2.2.2). Det fremgår heraf, at bødeniveauet for overtrædelser af regler i naturbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør af loven, i førstegangstilfælde i almindelighed bør være på minimum 5.000 kr. Hvis der foreligger skærpende omstændigheder, bør bødeniveauet i førstegangstilfælde i almindelighed være på minimum 10.000 kr. Det fremgår videre, at der i andengangstilfælde bør ske en fordobling af bødestørrelsen. Pr. 15. februar 2026 blev bødestraffen for naturkriminalitet efter naturbeskyttelsesloven skærpet med 100 %. Det fremgår således af lovbemærkningerne ([lovforslag nr. L 83 af 27. november 2025](#)), de almindelige bemærkninger pkt. 2.17.3.), at det forudsættes, at bødestrafniveauet for naturkriminalitet efter naturbeskyttelsesloven og regler udstedt efter naturbeskyttelsesloven skærpes med 100 % i forhold til gældende strafniveau (både i førstegangs- og i andengangstilfælde), ligesom det fremgår, at det er vurderingen, at langt de fleste bestemmelser i naturbeskyttelsesloven falder ind under betegnelsen ”naturkriminalitet”. For at sikre ensartet bødeniveau for sammenlignelige lovovertrædelser på området for fritidssejlads finder Rigsadvokaten dog, at de hidtil – forud for 15. februar 2026 – gældende bødepåstande fortsat skal være gældende til trods for, at vandscooterbekendtgørelsen er udstedt i medfør af naturbeskyttelsesloven.

Overtrædelse af lokalt fastsatte hastighedsbegrænsninger

- | | |
|---------|-------------------|
| 1. gang | 5.000 kr. |
| 2. gang | 10.000 kr. |

Baggrunden for de angivne bødepåstande:

Der kan i medfør af havnelovens § 15, stk. 1 og 2, og/eller ordensbekendtgørelsens § 14, stk. 2, være fastsat lokale reglementer for de enkelte havne og kyststrækninger med lokale hastighedsbegrænsninger.

Da disse hastighedsovertrædelser er sammenlignelige med overtrædelser af vandscooterbekendtgørelsen, er det Rigsadvokatens opfattelse, at anklagemyndigheden som

udgangspunkt skal nedlægge de tilsvarende bødepåstande som ved overtrædelse af vandscooterbekendtgørelsen.

5.4. Øvrige overtrædelser af vandscooterbekendtgørelsen og tilsvarende lokale reglementer

Overtrædelse af vandscooterbekendtgørelsens § 2, jf. § 7, stk. 1, (sejlads med vandscooter i naturbeskyttelsesområder, vildtreservater og fredede arealer)

1. gang **5.000 kr.**

Andengangstilfælde **10.000 kr.**

Overtrædelse af vandscooterbekendtgørelsens § 3, stk. 1, jf. § 7, stk. 1, (sejlads andre steder)

1. gang **5.000 kr.**

Andengangstilfælde **10.000 kr.**

Baggrunden for de angivne bødepåstande:

Rigsadvokaten har ved bødepåstandene lagt vægt på det vejledende bødeniveau for overtrædelse af naturbeskyttelsesloven, der er angivet i forarbejderne til lov nr. 179 af 24. februar 2015 om ændring af lov om planlægning og lov om naturbeskyttelse (de almindelige bemærkninger, pkt. 2.2.2.2). Det fremgår heraf, at bødeniveauet for overtrædelser af regler i naturbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør af loven, i førstegangstilfælde i almindelighed bør være på minimum 5.000 kr. Hvis der foreligger skærpende omstændigheder, bør bødeniveauet i førstegangstilfælde i almindelighed være på minimum 10.000 kr. Det fremgår videre, at der i andengangstilfælde bør ske en fordobling af bødestørrelsen.

Pr. 15. februar 2026 blev bødestraffen for naturkriminalitet efter naturbeskyttelsesloven skærpet med 100 %. Det fremgår således af lovbemærkningerne ([lovforslag nr. L 83 af 27. november 2025](#)), de almindelige bemærkninger pkt. 2.17.3.), at det forudsættes, at bødestrafniveauet for naturkriminalitet efter naturbeskyttelsesloven og regler udstedt efter naturbeskyttelsesloven skærpes med 100 % i forhold til gældende straffniveau (både i førstegangs- og i andengangstilfælde), ligesom det fremgår, at det er vurderingen, at langt de fleste bestemmelser i naturbeskyttelsesloven falder ind under betegnelsen "naturkriminalitet". For at sikre ensartet bødeniveau for sammenlignelige lovovertrædelser på området for fritidssejlads finder Rigsadvokaten dog, at de hidtil – forud for 15.

februar 2026 – gældende bødepåstande fortsat skal være gældende til trods for, at vandscooterbekendtgørelsen er udstedt i medfør af naturbeskyttelsesloven.

Overtrædelse af tilsvarende lokale reglementer

Der kan i medfør af havnelovens § 15, stk. 1 og 2, og/eller ordensbekendtgørelsens § 14, stk. 2, være fastsat lokale reglementer for de enkelte havne og kyststrækninger med angivelse af forbudszoner.

Da disse overtrædelser er sammenlignelige med overtrædelser af vandscooterbekendtgørelsen, er det Rigsadvokatens opfattelse, at anklagemyndigheden som udgangspunkt skal nedlægge de tilsvarende bødepåstande som ved overtrædelse af vandscooterbekendtgørelsen.

5.5. Andre overtrædelser

Sejlads, ankring, fiskeri i forbudszoner angivet i bekendtgørelse nr. 135 af 4. marts 2005 om forbud mod sejlads, ankring, fiskeri mv. i visse områder i danske farvande §§ 4-20, jf. § 21

1. gang **5.000 kr.**

Gentagelsestilfælde **skærpet
bøde**

Overtrædelse af bekendtgørelse nr. 779 af 18. august 2000 om regler for sejlads m.m. i visse danske farvande, § 7, stk. 1, jf. § 21 (sejlads nær dykkerflag)

1. gang **5.000 kr.**

Gentagelsestilfælde **skærpet
bøde**

Overtrædelse af bekendtgørelse nr. 779 af 18. august 2000 om regler for sejlads m.m. i visse danske farvande, § 7, stk. 2, jf. § 21 (dykkerflag ikke sat fra skib)

1. gang **5.000 kr.**

Gentagelsestilfælde **skærpet
bøde**

Ankring i fyr- eller båkelinjer, jf. bekendtgørelse nr. 779 af 18. august 2000 om regler for sejlads m.m. i visse danske farvande § 8, jf. § 21

1. gang **5.000 kr.**

Gentagelsestilfælde **skærpet
bøde**

Overtrædelse af bekendtgørelse nr. 1083 af 20. november 2009 om søvejsregler, § 2, stk. 1, jf. bilag 1, regel 20, 23, 25 eller 30, jf. § 4, stk. 1 (bestemmelser om lyssignaler)

1. gang **5.000 kr.**

Gentagelsestilfælde **skærpet
bøde**

Ulovlig sejlads i henhold til trafiksepareringssystemer, jf. bekendtgørelse nr. 1083 af 20. november 2009 om søvejsregler, regel 10, jf. § 2, jf. § 4, stk. 1

1. gang **5.000 kr.**

Gentagelsestilfælde **skærpet
bøde**

Ulovligt ophold i vandet i henhold til bekendtgørelse nr. 1351 af 29. november 2013 om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter mv. i danske farvande § 16, stk. 1, jf. § 18, stk. 1

1. gang **5.000 kr.**

Gentagelsestilfælde **skærpet
bøde**

Baggrunden for de angivne bødepåstande:

Rigsadvokaten har ved fastsættelsen af bødepåstandene taget udgangspunkt i forarbejderne til lov nr. 493 af 12. maj 2010 om ændring af blandt andet lov om sikkerhed til søs. Det fremgår heraf (LSF 100, de specielle bemærkninger til § 1, nr. 23 og 25), at bødeniveauet for skibsføreren som udgangspunkt er en bøde på 1.000 kr. for formelle overtrædelse samt en bøde på 5.000 kr. for almindelige overtrædelser.

De ovennævnte bekendtgørelser er alle udstedt med hjemmel i søsikkerhedsloven.

6. Efter dom

6.1. Domme til Vidensbasen

Anklageren skal overveje, om dommen er egnet til at indgå i Anklagemyndighedens Vidensbase.

Vidensbasen skal dels indeholde afgørelser, som afspejler straffniveauet, praksis for rettighedsfrakendelse og andre retsfølger mv., dels afgørelser af mere principiel karakter, hvor der er taget stilling til et eller flere uafklarede spørgsmål i relation til bestemmelsernes anvendelsesområde, fortolkning mv.

En afgørelse kan også have generel betydning, hvis den f.eks. indeholder en sagkyndig erklæring eller anden faglig udtalelse, som vil være anvendelig i andre sager.

Domme til Vidensbasen sendes på mail til vidensenheden@ankl.dk med en kort begrundelse for indstillingen. Domme til Vidensbasen skal være endelige.

7. Love og forarbejder

Relevante love

- Lovbekendtgørelse nr. 75 af 17. januar 2014, søloven
- Lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014 om sikkerhed til søs
- Lovbekendtgørelse nr. 74 af 17. januar 2014 om skibes besætning
- Lovbekendtgørelse nr. 121 af 26. januar 2017 om naturbeskyttelse
- Lovbekendtgørelse nr. 457 af 23. maj 2012 om havne

Relevante bekendtgørelser

- Bekendtgørelse nr. 462 af 11. maj 2018 om ansvarsforsikring af speedbåde med en skroglængde under 15 meter, vandscootere og lignende fartøjer
- Bekendtgørelse nr. 23 af 6. januar 2012 om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads på søterritoriet med vandscootere m.v.
- Bekendtgørelse nr. 1351 af 29. november 2013 om sejladssikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter mv. i danske farvande.
- Bekendtgørelse nr. 779 af 18. august 2000 om regler for sejlads m.m. i visse danske farvande.
- Bekendtgørelse nr. 135 af 4. marts 2005 om forbud mod sejlads, ankring og fiskeri mv. i visse områder i danske farvande.
- Bekendtgørelse nr. 848 af 14. oktober 1992 om redningsveste i mindre fartøjer.
- Bekendtgørelse nr. 232 af 22. marts 2006 om uddannelseskrav m.v. til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en skroglængde under 15 meter (speedbådsfører-bekendtgørelsen).
- Bekendtgørelse nr. 1083 af 20. november 2009 om søvejsregler.
- Bekendtgørelse nr. 749 af 29. maj 2020 om beviskrav til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer (speedbådsfører-bekendtgørelsen)
- Bekendtgørelse nr. 1725 af 18. december 2017 om beviskrav til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en skroglængde på under 4 meter (vandscooterfører-bekendtgørelsen)

Relevante forarbejder

- Forarbejderne til lov nr. 493 af 12. maj 2010 om ændring af blandt andet lov om sikkerhed til søs
- Forarbejderne til lov nr. 179 af 24. februar 2015 om ændring af lov om planlægning og lov om naturbeskyttelse
- Forarbejderne til lov nr. 374 af 1. maj 2018 om ændring af lov om sikkerhed til søs og søloven
- Forarbejder til lov nr. 263 af 11. februar 2026 om ændring af straffeloven, retsplejeloven, lov om fuldbyrdelse af straf m.v. og forskellige andre love (Gennemførelse af dele af aftalen om strafreform og kriminalforsorgens økonomi 2026-2030 m.v.) (L 83 af 27. november 2025)