

# Erhvervspassagerer der rejser med skib

Af advokat (H), Ph.d Lars Rosenberg Overby,  
Bech-Bruun Advokatpartnerselskab

*Temaet i denne artikel er reguleringen af erhvervspassagerers rettigheder, når de rejser med skib. De almindelige regler om skibspassagerers rettigheder skitseres, og det diskuteres om rejsende, der ikke kan anses for at være forbrugere, er stillet anderledes end forbrugere.*

## 1. Indledning

I det praktiske liv rejser de fleste i privat øjemed på ferier, familiebesøg o.lign. Imidlertid er der også mange *erhvervspassagerer*. Herved forstås rejsende personer, der ikke anses som forbrugere efter den gængse definition i forbrugeraftalelovens § 2, stk. 1<sup>1</sup> og aftalelovens § 38a, stk. 2, 1 pkt.<sup>2</sup>: ”Ved en forbrugeraftale forstås ... en aftale, som en erhvervsdrivende indgår som led i sit erhverv, når den anden part (forbrugeren) hovedsagelig handler uden for sit erhverv”. Når man anvender denne definition på rejser, ses det at transportøren næsten undtagelsesfrit er erhvervsdrivende,<sup>3</sup> mens passageren betragtes som forbruger, hvis vedkommende rejser privat. Derimod er man ikke forbruger, hvis der er tale om en forretningsrejse. I denne situation er formålet med rejsen nemlig erhvervsmæssigt. Forretningsrejserne omfatter transport til møder, arbejde og andre steder end på den primære arbejdsplads og firmaudflugter. Rejser med blandet formål findes, idet passageren f.eks. kan vælge at rejse med færge et par dage før fremfor en hurtigere transportform, fordi han ønsker at nyde sejlturen. En forretningsrejse til en konference kan tilsvarende også omfatte et ferieelement. Visse jobs indebærer, at den ansatte slet ikke har nogen fast arbejdsplads, men udfylder sin funktion på skiftende steder som på skibe eller på kundernes virksomheder. Forbrugerdefinitionen betyder strengt taget også at den, som vinder en rejse

---

1) Lov nr. 1457 af 17/12/2013 om forbrugeraftaler

2) LBK nr. 193 af 02/03/2016 af lov om aftaler og andre retshandler på formuerettens område

3) Blandt undtagelserne findes f.eks. bådejere, der har gæster med på tur og bilejere, som lader deres køretøj indgå i samkørselsordninger

eller får den forærende, heller ikke anses for at være forbruger. Passageren har i disse situationer jo ikke indgået aftalen. Denne forskel på passagererne giver anledning til at overveje om de skal behandles ens, når rejsen ikke forløber som planlagt eller om løsningerne er forskellige. En eventuel forskel kan begrundes med, at erhvervspassageren ikke har samme behov for beskyttelse som forbrugerpasageren. Sommetider er passagerens status ikke synlig for transportøren, der jo gerne bare kender passagerens navn, men for diskussionens skyld forudsættes det, at retsforholdets karakter er kendt af begge parter. Af pladshensyn afgrænses temaet til skibspassagerer.

## 2. Reguleringen af skibspassager

### 2.1 Indledning

Overordnet gælder der i dansk ret fire regelsæt for skibspassagerer: Sølovens kapitel 15,<sup>4</sup> Athenforordningen,<sup>5</sup> Skibspassagerforordningen,<sup>6</sup> og pakkerejse-loven.<sup>7</sup> Sidstnævnte gælder kun hvis sørejsen købes sammen med mindst én anden rejseydelse jf. lovens § 3. Sølovens regler er de ældste, men har i dag begrænset betydning. Loven indeholder visse generelle regler om parternes gensidige rettigheder og pligter. Athenforordningen regulerer primært erstatningsansvaret for personskader og skader på og tab af bagage. Skibspassagerforordningen giver navnlig passageren rettigheder ved forsinkelse og aflysninger, men indeholder også vigtige regler om handicappede og bevægelseshæmmede personers adgang til at rejse. Reglerne om pakkerejser fastsætter rammerne for rejser, der har mere præg af turisme. De forskellige regler kan efter omstændighederne overlappende. De er i alt væsentligt ufravigelige. I det følgende ridses de fire regelsæt op og der redegøres for, hvilke passagerer de gælder.

---

4) LBK nr. 1013 af 29/06/2023 af søloven

5) EPR forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer

6) EPR forordning (EU) nr. 1177/2010 af 24. november 2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004

7) Lov nr. 1666 af 26/12/2017 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer

## 2.2 Søloven<sup>8</sup>

Sølovens kapitel 15 gælder transport af passagerer og ”rejsegods”. Sidstnævnte omfatter køretøjer og håndbagage jf. lovens § 401, stk. 3. Kapitlet er subsidiært ift. Athenforordningen jf. § 402, hvorfor reglerne har begrænset praktisk relevans. Dog kan man nævne fundamentale regler som § 405, stk. 1 og 3 om at transportøren skal sørge for, at skibet er sødygtigt og at rejsen skal gennemføres med tilbørlig hurtighed. Efter § 406 har transportøren ikke substitutionsret, hvis aftalen angår et bestemt skib. Omvendt står og falder transportørens pligt til at gennemføre rejsen med det pågældende skib efter § 413. Passageren kan tilsvarende ikke overdrage sine rettigheder, hvis de er knyttet til hans person jf. § 407. Forsinkelse er reguleret i §§ 418 og 419, hvorefter der påhviler transportøren et præsumptionsansvar. Dette kan dog som udgangspunkt begrænses efter § 422. Endelig indeholder § 429 værnetingsregler, der gælder sammen med bl.a. domsforordningen.<sup>9</sup> Det følger af § 430 at de fleste af reglerne ikke kan fraviges til skade for passageren ved forhåndsaftale, når rejsen sker mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige og ”ved indenrigsfart i disse stater samt anden fart til eller fra disse stater, selv om fremmed ret i øvrigt skal anvendes på befordringen”.

Anvendelsesområdet for sølovens kapitel 15 følger indirekte af § 401, stk. 1 og 2., hvor parterne er defineret:

*”Stk. 1. Ved bortfragter forstås i dette kapitel den, som erhvervsmæssigt eller mod vederlag ved aftale påtager sig befordring med skib af passagerer eller af passagerer og rejsegods. Bortfragteren kan være reder, befragter (underbortfragter) eller anden.”*

*Stk. 2. Ved passager forstås den person, der befordres eller skal befordres med skib i henhold til en befordringsaftale, samt den, som med bortfragterens samtykke ledsager et køretøj [...], som dækkes af en aftale om befordring af gods”.*

Som det ses, er passagerens status ikke særlig præcist kvalificeret. Vedkommende skal blot blive transporteret i henhold til en befordringsaftale eller ledsage et køretøj, som er omfattet af en aftale om transport af gods. Sidstnævnte

---

8) Reglerne er kommenteret i Appel, Peter, mfl. Søloven med kommentarer. 5. udg. København, Djøf, 2020

9) Se LBK nr. 1282 af 14/11/2018 om anerkendelse og fuldbyrdelse af visse udenlandske retsafgørelser m.v. på det civil- og handelsretlige område eller lov nr. 325 af 04/06/1986 om EF-domskonventionen m.v.

er møntet på chaufføren, der kører en lastbil eller en trækker til en trailer, idet denne type aftaler har lasten som sit fokusområde. Førstnævnte behøver ikke selv at have indgået befodringsaftalen eller betalt for den. Det spiller heller ikke nogen rolle, hvad formålet med rejsen er. I begge tilfælde udelukker definitionen blindpassagerer og personer der arbejder på skibet, herunder midlertidigt ifm. eksempelvis en reparation. Transportørens egne gæster eller landbaserede medarbejdere anses heller ikke for at være passagerer. I mindre skala kan man udlede, at gæsten på en sejlbåd normalt ikke er passager i traditionel forstand.<sup>10</sup> Ovenstående betyder at passagerer, der rejser i erhvervsmæssigt øjemed, behandles på samme måde som forbrugerpassagerer i søloven, når blot der er indgået en befodringsaftale. Dette passer med reglernes sigte, der ikke retter sig specielt mod den ene eller anden type passager.

### 2.3 Athenforordningen<sup>11</sup>

Athenforordningen regulerer transportørens erstatningsansvar for passageren hvis denne kommer til skade eller dør under rejsen. Desuden gælder reglerne for skader på og bortkomst af passagerens bagage. Reglerne er baseret på Athenkonventionen 1974, som ændret i 2002, der næsten i sin helhed er gjort til en del af forordningen, men derudover gælder der forskellige EU-specifikke regler. Bl.a. udvides anvendelsesområdet, transportøren har pligt til at informere passageren om dennes rettigheder og skadelidte har ret til forskudsbetaling ved søulykker. Forordningen kan betegnes som et *stand alone* regelsæt, idet den indeholder næsten alle de typer regler, som de regulerede situationer giver anledning til. Dette omfatter udover de allerede nævnte EU-specifikke temaer, regler om ansvarsperioden, ansvarsgrundlag for forskellige slags skadeårsager (søulykker og andre situationer), solidarisk hæftelse på transportørsiden, begrænsningsret, forsikringspligt, direct action, præceptivitet, forældelse samt i et vist omfang tabsposter. Derimod savnes regler om reklamation og søpant, der må tillempes fra baggrundsretten. Endvidere gælder der ingen regler om værneting, uanset at konventionen indeholder sådanne regler. Dette betyder at sølovens § 429 finder anvendelse, men efter bestemmelsen har EU-domsforordningen mm.

---

10) Se UfR 2021.954V og Rosenberg Overby, Lars. Skibspassagerens rettigheder efter norsk og dansk ret. Oslo, Universitetsforlaget, 2023 (Rosenberg Overby 2023) s. 43 f.

11) Reglerne er behandlet i Rosenberg Overby 2023

forrang hvis sådanne andre regler finder anvendelse. Dette stemmer ikke med at EU-kommissionen ved Athenforordningens vedtagelse bestemte, at konventionens artikel 17 skulle have forrang. Sølovens § 429a retter op på dette, men bestemmelsen er ikke trådt i kraft.<sup>12</sup> Forholdet kan have betydning for erhvervspassagerer, jf. nærmere nedenfor i afsnit 3.3.

Omdrejningspunktet i Athenforordningen er efter definitionerne i konventionens artikel 1, at der foreligger en *transportkontrakt*. En sådan er defineret som ”en kontrakt om søtransport af en passager eller en passager og dennes bagage, som indgås af en transportør eller på dennes vegne”, jf. artikel 1 (2). Passageren er på sin side defineret i artikel 1 (4) som ”enhver, som befordres med skib a) på grundlag af en transportkontrakt, eller b) for, med transportørens samtykke, at ledsage et køretøj eller levende dyr, der omfattes af en godstransportkontrakt, som ikke berøres af denne konvention”. Som transportør anses ”en person, som indgår en transportkontrakt, eller på hvis vegne en sådan kontrakt er indgået, uanset om transporten faktisk udføres af denne eller af en undertransportør”, jf. artikel 1 a).

Som det ses, svarer reglerne til sølovens ordning, hvilket skyldes at søloven er baseret på 1974 udgaven af Athenkonventionen. Igen er det altså et krav at rejsen sker i henhold til en aftale, hvilket udelukker en række andre personer, der kan befinde sig på et skib jf. ovenfor. Passageren behøver ikke selv at have indgået aftalen med transportøren, og det spiller ingen rolle om passageren er forbruger eller ej. Dette giver god mening, idet passageren eller dennes efterladte er de skadelidte ved personskade og tab af bagage.

## 2.4 Skibspassagerforordningen<sup>13</sup>

Denne forordning er en af fire forordninger, der skal styrke passagerernes rettigheder ved persontransport i EU. Der findes nogenlunde tilsvarende forordninger for fly-, jernbane- og buspassagerer. Forordningen indeholder regler, der er specifikke for handicappede og bevægelseshæmmede passagerer og skal sikre denne persongruppe adgang til at rejse på lige fod med alle andre personer.

---

12) Se nærmere Rosenberg Overby 2023 s. 94 f. § 429 a bestemmer at i sager, der er omfattet af 2002-Athenkonventionen anvendes værnetingsreglerne i konventionens artikel 17, og ikke sølovens regler

13) Reglerne er behandlet i Rosenberg Overby 2023

Dette betyder at der gælder specielle krav til adgangsforholdene og muligheden for at benytte skibet samt service. De fleste regler gælder alle passagerer og skal beskytte passageren, hvis rejsen ikke forløber som planlagt.

De fælles regler går ud på, at passageren har ret til få information om sine rettigheder og transportøren har en modsvarende pligt. Derudover har transportøren pligt til at informere passageren, hvis der opstår forsinkelse eller rejsen aflyses (*rejseinformation*). Dette hænger nøje sammen med, at passageren i disse situationer har ret til forplejning fra transportørens side. Hvis rejsen bliver aflyst eller forsinket mere end 90 minutter, har passageren ret til at få billetprisen refunderet, men transportøren har pligt til at give ham et valg mellem dette og omlægning (dvs. en anden tilsvarende rejse). Dertil kommer, at transportøren ved aflysning og forsinkelse skal betale kompensation til passageren baseret på forsinkelsens varighed, sammenholdt med billetens pris. Transportøren skal etablere en mulighed for, at passageren kan klage over visse forhold og dertil skal der nationalt udpeges et klageorgan, som kan fungere som appelinstans. Endelig skal der være et håndhævelsesorgan, som kan forestå myndighedsudøvelse og påse forordningens overholdelse. Dette organ skal udstyres med beføjelser, herunder kompetence til at tildele sanktioner.

Forordningen gælder for *befordringskontrakter*. En sådan er i artikel 3 m) defineret som en kontrakt om befordring indgået mellem en transportør og en passager om udførelse af en eller flere passagersejladser eller krydstogter. Indtil befordringskontrakten er blevet indgået har passageren begrænsede rettigheder efter forordningen, idet de fleste rettigheder netop forudsætter, at der er indgået en aftale om passagersejladse mellem parterne jf. artikel 2 (1). De særlige rettigheder, som skal beskytte mod diskrimination af bevægelseshæmmede personer, gælder uanset om der er indgået en befordringskontrakt eller ej. Det er præciseret i artikel 3 f) at passagersejladse alene er erhvervsmæssig passagerbefordring til søs eller på indre vandveje ifølge en offentliggjort fartplan. Efter definitionen skal passageren ikke nødvendigvis indgå kontrakten selv, og passageren er transportørens kontraktmodpart uanset hvordan aftalen er kommet i stand.

## 2.5 Pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer<sup>14</sup>

Pakkerejseloven er baseret på et EU-direktiv.<sup>15</sup> Den gælder for pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer. Som *pakkerejse* anses efter lovens § 3, stk. 1 en kombination af mindst to forskellige typer rejseydelser. Dette kan efter § 5 1) være personbefordring, indkvartering, udlejning af transportmidler og ”*enhver anden turistydelse, der ikke er en uløselig del*” af førnævnte.

For krydstogtsaktiviteten overlapper reglerne fordi et krydstogt kan anses som en pakkerejse jf. direktivets præambelbetragtning (17). Dette er gentaget i forarbejderne til den første danske pakkerejselov og den norske pakkereiseloven.<sup>16</sup> Forklaringen, der gives herpå, er at formålet med rejsen både er transport og indkvartering, hvorved rejsen består af to rejsetjenester. Eftersom rejse og indkvartering er integrerede ydelser (og fremstår uløseligt forbundne) på et krydstogt, er dette ikke helt logisk. Et sådant overlap kan få betydning hvis reglerne ikke er ens, men antagelig må passageren behandles efter det mest gunstige regelsæt.<sup>17</sup>

Et *sammensat rejsearrangement* består også af to eller flere forskellige typer rejseydelser, som skal indgå i den samme rejse, og som ikke udgør en pakkerejse, ”*og om hvilke der indgås særskilte aftaler med hver leverandør*”, hvis en erhvervsdrivende har formidlet rejsen som én kontrakt eller formidlingen af rejseydelserne i øvrigt er sammenhængende jf. § 4, stk. 1.

---

14) Reglerne er behandlet i Hahn, Jacob og Sonny Kristoffersen. Juraen på rejse. København, Karnov, 2019 (Hahn & Kristoffersen 2019)

15) EP/Rdir 2015/2302 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer samt om ændring af EP/Rfo 2006/2004 og EP/Rdir 2011/83/EU og om ophævelse af Rdir 90/314/EØF (pakkerejsedirektivet)

16) Se Betænkning; 1992 nr. 1240 Pakkerejser s. 130 og bemærkningerne til den norske-lovs§ 5 i Prop.54 L (2017–2018) Lov om pakkereiser og reisegaranti mv. (pakkereiseloven) (gennemføring av direktiv 2015/2302/EU om pakkereiser og sammensatte rejsearrangementer pkt. 15.1. I de danske forarbejder anføres det: ”*Overnatning i f.eks. skibskøje eller sovevogn bevirker ikke i sig selv, at såvel transport- som indkvarteringsselementet er opfyldt, således at der herved bliver tale om en pakkerejse. Derimod vil f.eks. krydstogter eller specielt arrangerede togrejser som en attraktion i sig selv være omfattet af pakkerejsebegrebet.*”. I de forenede sager C-585/08 og C-144/09, Pammer og Hotel Alpenhof afgjorde EU-domstolen at

17) Costa Concordia ulykken har givet anledning til en præjudiciel forelæggelse for EU-Domstolen om hvorvidt Athenforordningen regulerer transportørens erstatningsansvar når pakkerejsedirektivet også gælder. Se C/2025/145 Costa Crociere

Ovennævnte forordninger fastsætter hovedsagelig passagerens rettigheder, når rejsen ikke forløber som planlagt. Reglerne om pakkerejser fremstår som et sæt aftalevilkår for køb af en turistrejse. De omfatter regulering af, hvilke oplysninger den rejsende skal have om den købte rejse jf. § 6. Dette kan populært betegnes som rejsens *specifikationer* og omfatter destination, transportformer, indkvartering, måltider, pris og betalingsvilkår, rejsearrangørens identitet, afbestillingsret osv. Desuden skal den rejsende forsynes med visse standardoplysninger, der er medtaget som bilag til loven. I §§ 9-12 bestemmes hvordan aftalen skal udformes og hvilken oplysningspligt rejsearrangøren har.

Pakkerejsereglernes karakter af købsvilkår kommer også til udtryk i § 18 om den rejsendes ret til at *hæve* aftalen, hvis den ændres af rejsearrangøren. § 20 bestemmer, hvornår aftalen kan *opsiges* af rejsearrangøren. §§ 22-25 regulerer mangler og misligholdelsesbeføjelser; heri indgår afhjælpningspligt, ret til forholdsmæssigt afslag og hæveadgang. Beregningen af det forholdsmæssige afslag og erstatning følger af §§ 27-31. § 28, stk. 2 er særlig interessant, fordi den giver mulighed for at yde den rejsende godtgørelse, hvis denne er blevet påført væsentlig ulempe. Dette omfatter kompensation af ikke-økonomisk skade og kræver således ikke at passageren har lidt et tab.

Reglerne om pakkerejser gælder alle rejsende uanset deres status som forbrugere eller ej, jf. lovens § 1. Dette er udtrykkeligt udtalt i forarbejderne.<sup>18</sup> Den rejsende er således defineret i § 5 4) som ”*Enhver person, som søger at indgå en aftale inden for lovens anvendelsesområde, eller som har ret til at rejse på grundlag af en aftale omfattet af loven*”.<sup>19</sup> Efter § 40 finder forbrugeraftalelovens §§ 30-31 desuden anvendelse på rejsende, som ikke er forbrugere, i forbindelse med indgåelse af aftaler om pakkerejser.

---

18) Se Betænkning; 1992 nr. 1240 Pakkerejser s. 132: ”*En del forretningsrejser vil, som bestemmelsen i § 2 er formuleret, falde ind under lovens regulering, uanset at Rådet og Kommissionen i en erklæring til direktivet har udtalt, at samtidig betaling for transportmiddel og hotel i forbindelse med en forretningsrejse ikke konstituerer en pakkerejse i direktivets forstand. Udvalget finder ikke, at der er tilstrækkeligt grundlag for at begrænse de danske regler i overensstemmelse med denne erklæring, hvorfor lovudkastet også omfatter forretningsrejser, hvis de i øvrigt opfylder betingelserne for at falde ind under pakkerejsebegrebet*”

19) En erhvervsdrivende er efter § 5 5) defineret som ”*Enhver fysisk eller juridisk person, der handler som led i sit erhverv, sin virksomhed, sit håndværk eller sin profession i forbindelse med aftaler omfattet af denne lov*”

## 2.6 Sammenfatning

Som det er fremgået, er der ingen af de fire regelsæt, der sonder mellem passagerer, der er forbrugere og passagerer, som rejser i erhvervsmæssig sammenhæng. Passagerens rettigheder og pligter er de samme. Imidlertid står disse regler ikke alene, idet visse problemstillinger ikke er reguleret i de nævnte regler. En række forskellige interaktioner mellem passageren før og efter rejsen er særskilt reguleret. Det gælder bl.a. mht. selve aftalen om køb af rejsen, markedsføring og værneting. Disse temaer behandles i det følgende med særlig fokus på værnetings spørgsmål, eftersom de fleste tvister i praksis vil udspringe af et af ovenstående regelsæt.

## 3. Andre regler

### 3.1 Forbrugeraftaler

Forbrugeraftaleloven finder anvendelse på forbrugeraftaler jf. lovens § 1 stk. 1.<sup>20</sup> Dette gælder dog kun i begrænset omfang for aftaler om personbefordring jf. § 1, stk. 4. Efter § 4 er uanmodede henvendelser i salgøjemed fra en erhvervsdrivende ikke tilladt. § 12 vedrørende fjernsalgsaftaler med elektroniske midler pålægger den erhvervsdrivende visse oplysningspligter mht. bl.a. betalingsforpligtelser og pris. Dertil gælder § 30 om takster for telefonisk kommunikation og § 31, hvorefter der ikke må kræves betaling for tillægstjenester. Lovens kapitel 4 om fortrydelsesret gælder derimod ikke for køb af rejser med skib. Disse regler er ikke relevante for erhvervspassagerer.

### 3.2 Markedsføring

Markedsføringsloven har et bredt anvendelsesområde, men visse regler gælder kun ift. forbrugere.<sup>21</sup> Lovens kapitel 2 fastsætter således regler om god handelspraksis overfor forbrugere. Efter generalklausulen i § 4 skal en erhvervsdrivende i sin handelspraksis overfor forbrugerne ”*udvise god erhvervsskik.*” Overtrædelse af forbrugerbeskyttelseslovgivningen er normalt i strid med denne regel. Vildledende markedsføring er ikke tilladt jf. §§ 5 og 6 ligesom § 7 forbyder aggressiv handelspraksis. I alle tilfælde skal det efter § 8 vurderes om den erhvervsdri-

---

20) Lov 2013-12-17 nr. 1457 om forbrugeraftaler

21) LBKG 2024-12-02 nr. 1420 om markedsføring

vendes metoder væsentligt forvrider eller vil kunne forventes væsentligt at forvrige den økonomiske adfærd hos gennemsnitsforbrugeren. Disse regler har antagelig kun begrænset betydning for erhvervspassager, idet transportørernes markedsføring primært er rettet mod forbrugere og tilrettelagt derefter.

### 3.3 Værneting

Bortset fra søloven indeholder ingen af de regelsæt, der blev beskrevet i afsnit 2 ovenfor, regler om værneting. Sølovens § 429, stk. 1 bestemmer, at søgsmål om befordring af passagerer og rejsegods kun kan indbringes for

- 1) domstolen på det sted, hvor sagsøgte har sin bopæl eller sit hovedforretningssted,
- 2) domstolen på afgangsstedet eller på bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen.

Dette omfatter tvister vedrørende alle fire regelsæt. Som det ses, gælder reglerne for alle passagerer uanset deres status som forbruger eller erhvervsdrivende.

Efter bestemmelsens stk. 2 kan parterne dog aftale et andet værneting eller henskyde sagen til afgørelse ved voldgift, men først efter at tvisten er opstået. Forhåndsftaler herom er dermed ikke gyldige.

Efter stk. 3 gælder stk. 1. og 2. dog ikke, hvis andet følger af lov om anerkendelse og fuldbyrdelse af visse udenlandske retsafgørelser m.v. på det civil- og handelsretlige område eller lov om EF-domskonventionen m.v., herunder bekendtgørelser udstedt i medfør af disse love. Dette betyder, at når EU-domsforordningen og Luganokonventionen finder anvendelse, så kan der gælde andre løsninger. EU-domsforordningen bruges som referenceramme i det følgende, men Luganokonventionen har tilsvarende regler.<sup>22</sup> Forordningen indeholder særlige regler for forbrugere jf. afdeling 4. Disse gælder dog ikke for transportkontrakter bortset fra aftaler, hvorved der for en samlet pris ydes en kombination af rejse og ophold jf. artikel 17 (3).<sup>23</sup> Derfor kan en pakkerejsende

---

22) Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 2012-12-12 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område (1215/2012)

23) Se nærmere præmis 35 – 46 i de forenede sager C-585/08 og C-144/09, Pammer og Hotel Alpenhof. Sagen drejer sig bl.a. om anvendelsen af artikel 15 (3) i den værende domsforordning, der svarer til den gældende artikel 17 (3)

benytte forordningens forbrugerværnetingsregler, hvis rejsen er købt ”uden for hans erhvervsmæssige virksomhed”, jf. artikel 17 (1). Det kræves at modparten er person, der udøver erhvervsmæssig virksomhed i den medlemsstat, på hvis område forbrugeren har bopæl, eller med tilknytning dertil, jf. artikel 17 (1) c. og (2). Sager kan herefter anlægges ved retterne i den medlemsstat, på hvis område medkontrahenten har bopæl, eller, uanset medkontrahentens bopæl, ved retten på det sted, hvor forbrugeren har bopæl, jf. artikel 18 (1). Den rejsende kan kun blive sagsøgt ved sin bopæl (artikel 18 (2)). Reglerne kan efter artikel 19 kun i meget begrænset omfang fraviges ved værnetingsaftaler.

Når der ikke er tale om en pakkerejse, gælder forordningens almindelige værnetingsregler, jf. navnlig artikel 4 (hjemtingsreglen) og artikel 7 1) a) (kontraktopfyldelsesværneting). Forordningen tillader imidlertid også værnetingsaftaler forudsat at visse formkrav overholdes, jf. artikel 25. Udenfor de nævnte forbrugerværnetingsregler skelner forordningen ikke mellem forbrugere og erhvervsdrivende. Værnetingsaftaler kan derfor som udgangspunkt gyldigt indgås mellem transportører og passagerer udenfor pakkerejsesituationen.

De passagerer, som har status som forbrugere, nyder dog beskyttelse af forbrugeraftaledirektivet<sup>24</sup> som implementeret i aftalelovens §§ 38a-f.<sup>25</sup> § 38a giver generalklausulen i direktivets artikel 3 (1) virkning ved siden af lovens § 36, stk. 1, og præciserer på den måde reglens indhold. Det følger, at såfremt ”*det vil være stridende mod hæderlig forretningsskik og bevirke en betydelig skævhed i parternes rettigheder og forpligtelser til skade for forbrugeren at gøre et aftalevilkår gældende*”, kan vilkåret ændres eller tilsidesættes helt eller delvist. Der skal således foretages en sammenligning med baggrundsretten mhp. at fastslå om det bevirker en betydelig skævhed, og en værnetingsaftale, som berører passageren de muligheder, som denne i øvrigt har efter domsforordningen, vil derfor kunne blive tilsidesat. Dette er fastslået af EU-domstolen i flere sager: I en sag mellem et luftfartsselskab (Ryanair) og en claims farmer var det dels et tema, at claims farmeren havde fået overdraget fordringen mod luftfartsselskabet (og således ikke været part i den oprindelige aftale, der indeholdt en værnetingsklausul), og dels om værnetingsaftalen kunne anfægtes efter forbrugerbeskyt-

---

24) Rådets direktiv af 1993-04-05 om urimelige kontraktvilkår i forbrugeraftaler (93/13) med senere ændringer

25) LBKG 2016-03-02 nr. 193 om aftaler og andre retshandler på formuerettens område

telsesreglerne.<sup>26</sup> Domstolen udtalte, at en (ikke-forhandlet) værnetingsklausul, der udpegede luftfartsselskabets hjemting som enekompetent, måtte anses for urimelig efter den nævnte generalklausul. Domstolen henviste til dens strenge praksis om værnetingsaftaler i forbrugerforhold.<sup>27</sup> Denne praksis går ud på, at en erhvervsdrivendes hjemting som eksklusivt værneting efter praksis er et urimeligt vilkår, og domstolen foretog i Ryan Air sagen ikke nogen konkret sammenligning med baggrundsretten. Dog ridsede domstolen praksis vedrørende anvendelse af domsforordningen på denne typer sager op og påpegede dermed, at en passager kunne vælge mellem flyets afgangs- og ankomststed som mulige værneting.<sup>28</sup> Heraf følger implicit, at Ryan Airs værnetingsklausul stillede passageren ringere. I en tidligere sag har domstolen udtalt, at en værnetingsaftale der pegede på Barcelona i Spanien ikke kunne anses for at være rimelig. Dette var den erhvervsdrivende sagsøgers hjemting, men de sagsøgte havde også bopæl i Spanien. Parterne havde bare ikke bopæl samme sted. Sagen angik afbetalingsaftaler.<sup>29</sup>

Ovenstående fører til, at en værnetingsklausul i en aftale om søtransport kan blive tilsidesat uanset domsforordningens artikel 25, hvis passageren er forbruger. Spørgsmålet er herefter, hvordan erhvervspassageren er stillet. Forholdets natur kunne tale for at tilsidesætte en værnetingsklausul også i en sådan relation, fordi skaden eller forsinkelsen rammer passageren eller dennes efterladte personligt, uanset at rejsen ikke foretages i rent privat regi. Man kan også lægge vægt på, at der bør gælde ens regler for alle passagerer. Først må man dog overveje om forbrugerbegrebet kan rumme denne type passagerer ved anvendelsen af aftalelovens IV afsnit. Der er muligvis forskel på, hvordan de nævnte typesituationer skal behandles, idet aftaler indgået af juridiske personer grundlæggende ikke er omfattet af definitionen af *forbruger* i aftalelovens § 38a stk. 2. EU-domsforordningen ”trumfes” kun af forbrugeraftaledirektivet, hvorfor direktivet skal gælde for at være relevant. Dette betyder, at aftalelovens § 38a næppe er til nytte for medarbejderen, der ikke selv har købt sin billet.

---

26) C-519/19 Ryan Air mod DelayFix sp. z o.o.

27) Præmis 63. Se også præmis 58 der omtaler C-240/98 – C-244/98 Océano, C-243/08 og C-137/08

28) C-519/19 Ryan Air mod DelayFix sp. z o.o. præmis 62

29) C-240/98 – C-244/98 Océano præmis 20-24

Det samme gælder chaufføren og vinderen af rejsen, selvom de i enhver anden henseende er forbrugere. Når de ikke selv har indgået aftalen (købt billetten), finder aftalelovens IV afsnit, herunder § 38 a ikke anvendelse, og heller ikke § 36, fordi domsforordningens forrangposition må realiseres. Uden overbygningen i aftalelovens IV afsnit, der stammer fra gennemførelsen af forbrugeraf-taledirektivet, er aftalelovens § 36 "bare" en national regel. Det forekommer imidlertid at være i strid med målsætningen om fuld anvendelse af EU-retten og håndhævelse af passagerrettighederne at tillempe en formalistisk tilgang til spørgsmålet om tilsidesættelse af værnetingsaftaler, når en person rejser med skib i et helt eller delvist privat ærinde, men bare ikke selv har indgået befor-dringskontrakten. Det er dog et faktum, at kun søloven regulerer værnetings-pørgsmålet, og passagerens processuelle skæbne bestemmes af § 429, stk. 3 som ikke giver plads til undtagelser.

EU-domstolens praksis kan imidlertid være relevant for erhvervsadvoka-ten, selvom han er erhvervsdrivende, hvis der er privat element i rejsen.<sup>30</sup> Sag C-570/21 angik forbrugerbegrebet i en situation, hvor en person havde indgået en aftale om et lån. Lånet skulle delvist bruges til vedkommendes erhvervsmæs-sige virksomhed, delvist til formål udenfor denne virksomhed. Det blev indgået sammen med en anden person, der ikke handlede som led i sit erhverv. Dom-stolen bemærkede, at der skal anlægges en bred fortolkning af begrebet "forbru-ger" for at sikre direktivets effektive virkning. Den henviste til sammenhængen med forbrugerrettighedsdirektivet.<sup>31</sup> Det fremgår af præambelbetragtning (17) heri, at når aftalen indgås med et formål, der kun delvist indgår i den pågælden-de persons erhvervsmæssige virksomhed, og det erhvervsmæssige formål er så begrænset, at det ikke er fremherskende i forbindelse med aftalen, bør den på-gældende person ligeledes betragtes som en forbruger. Man skal herefter anses som forbruger, når det erhvervsmæssige formål er så begrænset, at det ikke er fremherskende i forbindelse med aftalen som helhed. I den forbindelse vil der

---

30) Se nærmere herom hos Kristoffersen, Sonny. Forbrugerretten II, Den civile retlige forbrugerbeskyttelse. 5. udg. København, Karnov, 2016 (Kristoffersen 2016) s. 24 ff.

31) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/83/EU af 25. oktober 2011 om for-brugerrettigheder, om ændring af Rådets direktiv 93/13/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/44/EF samt om ophævelse af Rådets direktiv 85/577/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/7/EF

skulle tages hensyn til alle relevante såvel kvantitative som kvalitative omstændigheder omkring aftalen.<sup>32</sup> Overføres denne tilgang på den rejsende advokat vil der være forskel på at rejse fra Bergen til Kirkenes med Hurtigruten for at deltage i et møde, og på at rejse fra Helsingør til Helsingborg med samme ærinde. Man kan argumentere for, at førstnævnte rejse i hovedsagen er privat, fordi den adækvate rejsemåde ville være fly, og der formentlig er meget fritid på turen langs kysten, mens sidstnævnte korte rejse er rent erhvervsmæssig. Forskellen giver sig udslag i den retlige subsumption, idet rejsen til Kirkenes da vil være omfattet af aftalelovens IV afsnit. Den anden rejse vil derimod være hovedsagelig erhvervsmæssig og derfor ikke omfattet af aftalelovens forbrugerregler. Til belysning kan nævnes en dom fra Højesteret: En persons status som forbruger i relation til Luganokonventionen var temaet i sagen. Banken B og X A/S indgik en kreditaftale, som indeholdt en værnetingsklausul. A havde underskrevet kreditaftalen på vegne af X A/S og på egne vegne som selvskyldnerkautionist. B gjorde kautionsforpligtelsen gældende over for A, og under en sag ved domstolene bestred A, at der var gyldigt værneting i Danmark, idet A var bosiddende i Schweiz. Et spørgsmål var, om værnetingsaftalen i forhold til A indgik i en forbrugerftale, jf. retsplejelovens § 245, stk. 2, jf. § 247 og Luganokonventionens artikel 17 og artikel 15, stk. 1, sammenholdt med EU-domsforordningens artikel 15, stk. 1. Højesteret stadfæstede landsrettens afgørelse hvorefter A's kautionsforpligtelse ikke var etableret ved en forbrugerftale i Luganokonventionens forstand, og lagde i den forbindelse vægt på A's tilknytning til X A/S, hvor han var direktør og reel ejer, da han påtog sig kautionsforpligtelsen. Værnetingsaftalen var gyldig og blev opretholdt.<sup>33</sup> Sagen er ikke helt "to the point" men illustrerer, at der kan lægges vægt på den kapacitet som aftaleparten optræder i, når vedkommende har en dobbeltrolle som privatperson og erhvervsdrivende. Når domsforordningen og Luganokonventionen på den måde slår igennem, ses der ikke at være plads til at fortolke sig frem til andre løsninger.

---

32) C-570/21 I.S og K.S mod YYY. S.A. Også C-269/95 Francesco Benincasa v Dentalkit Srl om den dagældende domskonventions artikel 13 og 14. Retten udtalte (præmis 16) at spørgsmålet om, hvorvidt en person skal anses for forbruger, må bero på den pågældendes status i relation til en bestemt kontrakt sammenholdt med dens karakter og formål, og ikke på personens subjektive forhold

33) UfR 2022.59 H

## 4. Afslutning

Gennemgangen ovenfor viser at erhvervspassageren kun er stillet anderledes end forbrugere hvis 1) der opstår en tvist og befordringsaftalen indeholder en værnetingsklausul og 2) EU-domsforordningen eller Luganokonventionen finder anvendelse. Når sølovens § 429a sættes i kraft forsvinder denne forskel fsva. sager, der er omfattet af 2002-Athenkonventionen. At de almindelige forbrugerbeskyttelsesregler ikke finder anvendelse, har næppe nogen betydning i praksis for denne type rejsende.