

PAKKEREJSE-ANKENÆVNET

K E N D E L S E

i sag nr. 22-862

afsagt den 16. marts 2023

KLAGER [person1] og [person2] (2 personer)
v/ [person3]
[adresse1]
[by1]

REJSEARRANGØR (omtvistet)[rejsearrangøren]

REJSEMÅL Båd- og dykkerrejse. ”Togt 22-3”, Filippinerne.
29.3.-28.5.2022. Klageren afbrød rejsen den 21.4.2022

PRIS I alt 44.500 kr. (Ekskl. flybilletter)

KLAGEN ANGÅR Utilfredsstillende rejsearrangement navnlig pga. at skibet ikke var sejlklar ved ankomst, og togtet fortsat ikke påbegyndt efter 3 uger. Skibets standard og manglende sikkerhedsforanstaltninger. Utilfredsstillende faciliteter herunder madrasser, køleskab, fryser, toilet, strøm og vand. Manglende dykkerkurser. Manglende tilbagebetaling af rejsens pris efter rejsen blev afbrudt dag 24.

KRAV Tilbagebetaling af yderligere 38.000 kr. samt erstatning på i alt 11.101 kr. iht. specifikation.
Indklagede har inden ankenævnsbehandlingen tilbagebetalt 6.500 kr. for ”køjepege” for 12 dage og dykkerteori.

KLAGEGEBYR 7. juni 2022

SAGEN FULDT OPLYST 23. november 2022

Ankenævnets afgørelse

[Rejsearrangøren] skal inden 30 dage fra forkyndelsen af denne kendelse betale 40.100 kr. til klagerne [person1] og [person2] samt renter fra den 22. maj 2022. Kravet forrentes med en årlig rente svarende til Nationalbankens officielle udlånsrente pr. den 1. januar eller 1. juli det pågældende år med et tillæg på 8 %.

Endvidere skal [rejsearrangøren] inden samme frist betale et sagsomkostningsbeløb på 27.300 kr. plus moms, i alt 34.125 kr. til Ankenævnet.

Klagegebyret på 275 kr. tilbagebetales af Ankenævnet til klageren.

Sagsfremstilling

Klagerne købte den 2. november 2021 på indklagedes hjemmeside en båd- og dykkerrejse ”Togt 22-3”, Puerto Galera, Filippinerne, for 2 personer for perioden fra tirsdag den 29. marts til lørdag den 28. maj 2022 med indkvartering ombord på indklagedes skib. Med dykkerkurserne Open Water og Advanced Open Water. Uden forplejning.

Rejsen omfattede ikke flytransport.

Den 21. april 2022 – dag 24 – afbrød klagerne rejsen.

Klagerne gør i klageskemaet til Pakkerejse-Ankenævnet gældende, at ”1) båden var ikke i stand til at sejle eller egnet til sejlads ved rejsens start, og var det stadig ikke 3 uger inde i et togt på 61 dage. 2) Sikkerheden ombord på båden var ikke som oplyst – og utilstrækkelig efter almindelige standarder. 3) De aftalte dykkerkurser og de ønskede dyk blev end ikke påbegyndt i de første 3 uger af et togt på 61 dage. 4) Der var ikke de lovede faciliteter på båden – eks. madrasser, køleskabe, fryser, toiletter, strøm, vand etc. Noget blev udbedret undervejs, andet kom ikke til at virke i de over 3 uger der gik, inden [rejsedeltager 1 og rejsedeltager 2] hævede aftalen.”

Klagerne gør endvidere gældende, at rejsearrangøren bevidst undlod at orientere dem om, at han ikke var i stand til at levere den solgte ydelse, inden deres afrejse fra Danmark.

I mails af 2. november 2021 fra indklagede til klagerne – ”Emne: [Klagernes navn] – Togt 22-3” fremgår bl.a. følgende:

”...

Jeg er så glad for at kunne fortælle dig, at jeg gerne vil tilbyde dig pladsen på togt 22-3 :)
Påmønstring d. 29/03 2022: Puerto Galera, Filippinerne
Afmønstring d. 28/05 2022: Cebu, Filippinerne

...

Køje penge/depositum:

Køje penge på 16.750 kr. indbetales senest 5. november 2021.

...

Sammen med køje pengene bedes du indbetale for dine certifikater, Open Water (4.500) og Advanced Open Water (2.500) så du ender på 23.750 totalt.

...

Dykning:

Det anbefales generelt, at man som minimum har Advanced Open Water certifikat, da de fleste dyk vil være Advanced dyk. Rescue Diver er dog en virkelig god og brugbar videreudvikling af ens dykkerkompetencer, da man som dykker lærer at flytte fokus fra sig selv over på sine meddykkere og bliver i stand til at hjælpe andre. Så det er i høj grad et kursus jeg varmt anbefaler, da det skaber større sikkerhed og tryghed for os alle når vi dykker.

Drømmer du om at avancere til Divemaster er dette en oplagt chance for at få den nødvendige erfaring. Det er typisk muligt at nå fra Open Water til Divemaster på et 2-måneders togt.

...

Flybilletter:

Jeg anbefaler kraftigt at booke fleksible flybilletter, så du har mulighed for at lave ændringer, skulle det blive nødvendigt.

...

Sejlrute og plan er vejledende, og der kan opstå ændringer, selvom det sker forholdsvist sjældent. Jeg anbefaler at tage kontakt til [anden rejsearrangør], - de ved, hvad det vil sige at lave billetter til gaster og kender [indklagedes skib].

...

Forsikring:

Husk at sørge for en god rejseforsikring der inkluderer ansvar, sygdom, hjemsendelse og dykning ned til min. 30 meter.

...

Jeg er indforstået med:

Med din indbetaling af køjpenge bekræfter du at forstå og acceptere følgende:

[Indklagedes skib] er ikke hverken et rejsebureau, et charterselskab, et liveaboard eller nogen form for kommercielt skib. [Indklagedes skib] sejler privat, og som gast sejler du på med på det eventyr.

Ruteplanen er vejledende. Som nævnt er sejlads altid præget af uforudsigeligheder, og selvom jeg prøver ihærdigt at tilpasse på- og afmønstringssteder samt datoer, kan der opstå situationer, hvor det er nødvendigt at lave ændringer. Her vil udgifter til ændring af flybilletter, eventuelle hotelovernatninger mv. afholdes af gæsten selv, og der gives ingen kompensation for ændrede sejladsplaner.

...

Jeg skal vide hvilke dykkercertifikater, du ønsker at tage. (Vi har aftalt OW og AOW). Ca. 6 uger før afgang modtager du en mail med instrukser til teorien, der foregår online via PADI's e-learning.

...

De varmeste eventyrshilsner

[Indklagede]

[Indklagedes skib]

..."

I udbudsmaterialet fra indklagedes hjemmeside, printet af klagerne den 24. april 2022 (efter de forlod skibet), fremgår bl.a.:

”...

Togt 22-3 (OPTAGET)

Filippinerne: Puerto Galera – Boracay – Malapascua – Cebu

29/3-28/5 – 2022 (67 dage)

Påmønstring: Puerto Galera

Afmønstring: Cebu

Sejlads: Dagsejladser, enkelt natsejlad

Vi starter ud med en lille uges tid i Puerto Galera, hvor der provianteres samt tages hul på dykningen.

...

Dykning

Vores helt store passion er at dykke!

...

Dykning er derfor et stort omdrejningspunkt ombord. Det er noget vi nyder, prioriterer og noget vi bruger tid på og snakker om.

...

Nogle dage dykker vi 3-4 gange, andre dage dykker vi slet ikke.

...

Skipper er PADI-instruktør [\[link\]](#), så det er muligt at tage PADI-certifikaterne:

*Open Water [\[link\]](#),

*Advanced Open Water [\[link\]](#),

...

Sejlads

Sejlads er en uforudsigelig størrelse, da man er i naturens hænder. Vores sejlads kan og vil derfor variere meget. Vurderer jeg, at vejrforholdene er for dårlige til et planlagt stræk, udskydes sejladsen naturligvis, såfremt det er muligt.

...

Ud over vejret, er man som sejler også meget afhængig af båden, udstyr osv. Man skal derfor være indstillet på, at planer hurtigt kan ændre sig undervejs, da man kan være nødt til at tilpasse sig de aktuelle omstændigheder, hvis noget går i stykker – og det gør det hele tiden. Indstil dig derfor på, at planer VIL ændres, og ventetid VIL forekomme.

...

Redningsvest og livline benyttes altid under sejlads i mørke, i dårligt vejr samt efter skipperens bestemmelser.

...

Vedligeholdelse af skibet

Når vi sejler, reparerer og vedligeholder vi kun i mest nødvendige omfang. Når vi er i havn eller for anker derimod, deltager alle i vedligeholdelsesarbejdet, ekstra rengøring, reparationer, proviantering etc. Det må forventes, at der ved opstart og afslutning af togtter vil være vedligeholdelse af op til en uges varighed afhængig af togtets længde. Derudover skal du forvente 2-4 arbejdsdage om måneden.

...

Visum

Husk at tjekke visumreglerne for det/de lande, som du skal sejle med i og vær opmærksom på, at der er være ventetid på udstedelsen af disse – lige som at kravene kan variere meget. Læs mere på Udenrigsministeriets hjemmeside [\[link\]](#)

...

Økonomi

Køjeplads

Du giver 250 kr. per dag for at have en køjeplads til rådighed ombord. Pengene går til vedligeholdelse, sikkerhed, drift af skibet samt indkøb af nyt udstyr – altså til at drive og sejle båden. For at sikre dig en plads ombord, skal du overføre køjepengene dvs. antallet af dage ombord x 250 kr.

...

Vær opmærksom på

Vælger du at afmønstre før tid, tilbagebetales køjpenge og ufærdige/ikke påbegyndte dykkercertifikater ikke. [Indklagedes skibs] ruteplan er vejledende. Det betyder, at jeg vil gøre alt hvad jeg kan, for at overholde sejlplanen, men forbeholder mig retten til at lave ændringer, hvis forholdene kræver det. Der gives ingen kompensation for ændrede sejladsplaner.

...

Fælleskassen

Ud over køjpengene kommer fællesudgifter til mad og drikke samt til diesel, benzin, cruising permits og lignende. Disse udgifter deles vi om, og de vil typisk ligge mellem 2.000-4.000 kr. pr. måned alt efter, hvor vi befinder os henne. De kan dog som sagt variere, da der kan være særlige forhold, der gør sig gældende på det enkelte togt.

...

Juridisk

[Indklagedes skib] er hverken et rejsebureau eller et kommercielt skib fx a la et liveaboard. [Indklagedes skib] sejler privat, men har gaster med på eventyr. Gastesejlads er juridisk set en sejltur på "delebasis". Mange myndigheder ude i verden ønsker at beskytte deres egen charterflåde, og jeg ønsker ikke at havne i problemer, fordi de fejlagtigt tror, at der er tale om "for hyring" eller "charter". Det er derfor vigtigt, såfremt myndighederne spørger, at du svarer følgende: "Jeg betaler ikke for at sejle med [indklagedes skib], men vi deles om udgifterne ombord".

...

NB. Jeg forbeholder mig retten til at ændre i vores prisstruktur løbende – lige fra dykning til køjebidrag.

..."

I SMS af 22. februar 2022 fra indklagede til klagerne fremgår bl.a.:

"...

Jeg er på [skibet], og puha der er meget arbejde. Til gengæld kommer I til at påmønstre en nærmest ny båd.

..."

I SMS af 23. februar 2022 fra indklagede til klagerne fremgår bl.a.

"...

Jeres knivskarpe medgast [...] har opdaget, at der er lavet en fejl på hjemmesiden angående antal dage af togtet. Der er kun 61 og altså ikke 67, som der står. Det betyder, at I hver har 1.500 til gode, hvilket svarer til 10 dyk. Jeg anbefaler, at I bare har dem til gode, så vi slipper for at overføre frem og tilbage. Men hvis der er nogle, der lige står og mangler dem, kan I selvfølgelig få dem retur.

..."

I SMS af 28. marts 2022 til klagerne oplyser indklagede bl.a.:

"...

Jeg har lige haft møde med min contractor, og det korte af det lange er, at båden ikke er færdig til i morgen.

..."

I SMS af 17. april 2022 til indklagede har klagerne bl.a. anført:

”...

Hej [indklagede], [rejsedeltager 2] og jeg vil gerne have vores penge tilbage fra togtet, da vi nu har ventet i nærheden af båden i 19 dage, og vi ikke er kommet ud at sejle. Vi er selvfølgelig stadig meget interesseret i at komme ud og sejle, og hvis vi gør det tirsdag, eller senere, hvis [rejsedeltager 2] og jeg tror på, at vi kommer snart til søs, dette kunne for eksempel være problemer med vejret, får du naturligvis pengene tilbage for resten af togtet.

...”

Klagerne har nærmere begrundet deres klage i SMS af 22. april 2022 til indklagede og gør yderligere gældende:

”...

Vi er kede af, båden ikke kom til at fungere. Vi har brug for at få vores penge retur hurtigt, så vi trods alt får noget ud af den tur herud efter 3 ugers forgæves ventetid. Vi beder dig indbetale resterende 38.000 kr., du sammenlagt skylder [rejsedeltager 2] og jeg senest på torsdag kl. 12 og bekræfte, når pengene er indbetalt.

Hvis du ikke gør det, vil vi tirsdag eftermiddag anlægge en småsag hos Danmarks domstole, hvor vi også vil bede dig afholde vores udgifter til fly, forsikring, vacciner og ophold i ventetiden, da du ikke har leveret den ydelse, du har solgt, og det var formålet med vores tur. Hvis du ikke har pengene mere, må du låne dem af nogle andre end os.

...”

I ”Beskrivelse af forløbet inkl. kopi af korrespondance med rejsearrangøren” vedlagt klageskemaet til Ankenævnet har klagerne yderligere anført bl.a.:

”...

Ventetiden fra ankomst til Filippinerne blev lang og usikker, med togt der igen og igen blev udsat og med ekstra udgifter til alternative overnatninger. [Rejsedeltager 2] og [rejsedeltager 1] havde løbende dialog med rejsearrangøren om tilbagebetaling, men rejsearrangøren begrundede bl.a. afslag med, at han ikke havde pengene. Den 19. april 2022 melder rejsearrangøren igen, at båden er klar, men det viser sig, den forsat ikke er sejldygtig og ligger for anker med gæster om bord. Den 21. april vælger [rejsedeltager 2] og [rejsedeltager 1] at forlade båden, da der stadig er håndværkere om bord, der arbejder på motoren under sengen og en stigende bekymring for deres og andre gæsters sikkerhed om bord, da sikkerhedsforholdene ikke svarer til rejsebeskrivelsen.

..

[Rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2] står tilbage med det indtryk, at rejsearrangøren drømmer om et liv til søs, på en båd han ikke har midler til at finansiere eller ansvarsfølelse til at løfte – og hustler sig igennem for penge fra unge mennesker, der drømmer om en oplevelse, som rejsearrangøren beskriver i sit salgsmateriale. Psykisk har det også været belastende og medført dårlig søvn og uro, at rejsen blev udskudt og svingende besked og humør og tone fra rejsearrangør.

...

D. 22. februar 2022:

[Indklagede] fortæller der er meget arbejde med båden, men at gaster ankommer til en nærmest ny båd. Påmønstring sted ændres.

..

D. 27. marts 2022

[Rejsedeltager 2] og [rejsedeltager 1] lander på Filippinerne. Modtager en lille besked fra [indklagede], hvor han fortæller, de ikke har travlt. Planlagt påmønstring er fortsat 29/3.

...

D. 28. marts 2022:

[Indklagede] fortæller i fælles chat, at båden ikke er klar til sejlads dagen før planlagt påmønstring.

...

Her forklarer [indklagede], at båden ikke er helt klar, men vil være det senere på ugen. Her fortæller han også, at med senere på ugen mener han sidst på ugen, det vil sige senest d. 3. april. Han fortæller, at det er ærgerligt, men han er også hurtig til at sige, at det er en meget lille del af sejlturen de misser.

...

Det giver ikke meget mening, da båden ikke engang er klar til sejlads d. 29. marts, men [rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2] føler sig fanget ved at være rejst rundt på den anden side af jorden og så få den besked.

...

Gasterne tilbyder [indklagede] at komme og hjælpe med at lave båden, men han siger, at båden står et dårligt sted, og at filippinsk arbejdskraft er billig, og at der ikke er så spændende derude. [Indklagede] anbefaler derfor de i alt 9 gæster at tage et andet sted hen og vente. De ser ikke båden.

D. 30. marts 2022:

[Rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2] tager sammen med de andre gæster til Moalboal sammen for at afvente båden bliver klar, det er planlagt med [indklagede], de returnerer til båden, er klar 2. april.

D. 1. april 2022:

[Indklagede] giver første opdatering på, hvorledes det går med klargøring af båden. Han fortæller her, at madrasserne til vores kahytter først er klar mandag d. 4. april 2022. Dog er der bundmaling og trampolin. Ankomst bliver derfor udskudt.

...

D. 4. april 2022:

Gaster kommer på båden 4. april. Der kommer der vand ind i sengene, fordi båden er utæt og det regner, meget vand, over en tredjedel af madrassen var gennemblødt. Her forklarer [indklagede], at hvis de er heldige, sejler de onsdag (d. 6. april). De overnatter på båden. Contractor/værkfører [...], der leder arbejdet med at reparere båden og også er om bord siger dog en halv times tid senere, at der går 1-2 uger. [Indklagede] mener, at det er fordi, de kan sejle en kort tur og så komme tilbage og hente de sidste ting. I [...] fremgår det fra [værkfører], at arbejdet er forsinket, fordi [indklagede] ikke har betalt dem for allerede udført hjælp.

D. 5. april 2022:

Da [indklagede] mener afgang nærmer sig, bliver der købt ind til langt 50 dages togt.

...

[Rejsedeltager 2] og [rejsedeltager 1] og de øvrige gaster sover på våd madras, fordi der er utæt på båden under regnvejr. [Indklagede] og gaster (8 personer, 1 undtaget der rejser et andet sted hen) aftaler, at gaster tager til Oslob, mens båden bliver bragt i stand.

D. 6. april 2022:

[Rejsedeltager 1] taler med [indklagede] og siger, at de gerne vil give ham til d. 14., når de er kommet hjem fra Oslob, plus et par dage til at få 100% styr på båden og være fleksible. Herefter ville [rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2] gerne have deres penge tilbage, hvis båden ikke var klar allersenest søndag den 17. april om aftenen.

...

[Indklagede] svarede han rigtig gerne ville være fleksibel, men ikke var sikker på, han havde pengene, og han mente juridisk, han havde ret til at holde gaster i havnen lige så længe, det tog at fikse båden, fordi sejlads var "uforudsigelig".

...

D. 7. april 2022:

[Rejsedeltager 1] beder [indklagede] refundere de køjpenge, han allerede skyldte tilbage. [Indklagede] var ikke sikker på han havde pengene

...

D. 9. april 2022

Efter en opfølgende anmodning om penge retur for de dage, de ikke kunne være på båden, endte [indklagede] med at sende 9.500 kr. der var på [rejsedeltager 1's] konto d. 11. april 2022. Efterfølgende sendte [rejsedeltager 1] 4750 kr. til [rejsedeltager 2] på Mobile-Pay samme dag. Det svarer til 12 dage (heraf [€ "udover" jf. klagerne] de 6 dage, der var betalt for meget ved oprindelig indbetaling, samt 500 kr. sparet ved [indklagede] foreslog [rejsedeltager 2] og [rejsedeltager 1] at dele udgifter til dykkerteori inden afgang. Det svarer til en takst på 250 kr. pr køjedag. [...]

D. 12. april 2022:

[Indklagede] har lovet gaster inden afgang til Oslob, at de ville få daglige opdateringer fra ham, men efter 3 dage uden opdateringer, så skriver [en anden gast] til ham. Hun efterspørger en opdatering. Hvorefter [indklagede] sender et screenshot af hans opdaterede ark af 12. april.

Det fremgår, at der stadig er mange mangler.

D. 13. april 2022:

[Rejsedeltager 1] taler med [indklagede]. [Indklagede] undskylder på skrift efter samtalen, der varer over 22 min.

...

De taler om, båden ikke er blevet klar, og at [rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2] forsat gerne vil have deres penge tilbage søndag den 17. april, hvis båden ikke er klar. Undervejs i samtalen bliver [indklagede] ubehagelig og får det til at lyde som om, det er for hans gasters skyld, båden bliver sat i stand. Han siger f.eks. "du vil jo gerne have et toilet, der virker ik?", "jeg kunne have sparet en formue", "det er jo hovedsageligt for jeres skyld, tingene skal være ekstra lækkert", "den her samtale er lidt unødvendig" og "den tid vi snakker nu, skulle jeg jo bruge på at få fat på ham der idioten [værkfører]".

Da [rejsedeltager 1] siger, at båden ikke virker, svarer [indklagede], "I princippet kunne vi jo bare tage af sted, Ok vi har så en tømmerflåde her ... måske ikke det fedeste sted at være, men den er der". [Indklagede] fastholder, at der kan opstå ting på sejlads, og det er en del af aftalen, men [rejsedeltager 1] fastholder, at de er dukket op til en båd, der ikke virker og ikke har virket i 2 år.

[Rejsedeltager 1] forsøger vedholdende at få [indklagedes] accept af, de kan få deres penge tilbage søndag, og [indklagede] taler om, at han ikke er herre over vind og vejr og tyfon varsler, men siger også, "hvis det er noget, jeg har fucket op, så ja". Ca. 18 minutter inde i samtalen foreslår [rejsedeltager 1], at de aftaler pengene retur senest tirsdag den

19. april – det er en uge senere end samtalen finder sted. [Indklagede] siger, det kommer an på, hvad grunden er. ”Hvis der stadig kommer vand ned gennem taget, og motoren ikke kan køre, og der ikke er vand i vandhanen så ja”. Han medgiver dermed på dette tidspunkt at give penge retur forudsat, motor ikke virker 19. april, hvilket ikke blev tilfældet, [indklagede] siger også, at han er ekstremt presset. ”Jeg er bare ekstremt presset i øjeblikket. Ekstremt, ekstremt”. Han siger også, at det står på hjemmesiden, man kan forvente reparationer i starten i nogle dage”, og de dage er så blevet lidt længere...”

...

D. 14. april 2022:

Efter lidt tid skriver [indklagede], ”t båden "sejler-sejler 99,99% d. 19. april klok”en 12.21”. Han skriver også her, at gaster er velkomne til at komme og bo på båden igen fra d. 14. af.

...

D. 15. april 2022:

...

Han skriver, gaster først kan komme på båden mandag-tirsdag (dvs. 19.-20. april).

...

D. 16. april 2022:

[Indklagede] skriver, at planen stadig holder angående sejlads med afgang tirsdag den 19. april kl. 12.21.

...

Den 17. april 2022 skriver [rejsedeltager 1] til [indklagede], de vil have deres penge tilbage, jf samtale tidligere på ugen, og så vil de sende dem retur igen, hvis båden sejler d. 19, (så det ikke længere var [indklagede], der var herrer over hvor længe de skulle vente).

...

D. 18. april 2022:

Gaster inkl. [Rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2] der ikke føler, de har andet valg end at tro på det denne gang, ankommer på båden, der fortsat ligger i havn i Suba Basbas d. 18. april. Der er ikke nogen sikkerhedsinstruktion (og det sker heller ikke efterfølgende dage).

Tirsdag den 19. april 2022:

Båden bliver båden trukket ud af en speedbåd fra havnen i Suba Basbas, imens gaster sidder inde på havnen.

...

D. 19 eller 20. april 2022 da det blev højvande igen, trak speedbåden [indklagedes skib] ud på dybere vand. Da [rejsedeltager 1] spørger [indklagede], hvorfor de ikke selv sejler, får han svaret, at det ”r fordi ”ingen af de 2 motor”r virker” fra [indklagede].

Den 20. april 2022:

Der kom vand ind i 2 senge. Mørkt vand oversvømmer derudover båden under gulvet, fordi der var problemer med et eller flere rør.

D. 21. april 2022:

[Rejsedeltager 1] spørger, om der er batterier til røgalarmerne, da disse ikke fungerer. Motoren på båden lækker betydelige mængder olie direkte ud i vandet. [Indklagede] er sejlet på land med speedbåd, og gaster er alene på båden, med håndværkere, der ligger for anker, uden at sikkerhedsinstruktion er gennemført.

...

[Indklagede] er selv inde på land og forlænge visa.

...

Flere håndværkere var om bord og arbejdede på motoren under [rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2's] seng. Madrasser er våde hos nogle gaster, og der oversvømmet med sort vand under gulvet. Lyset virkede ikke i flere rum. Der var problemer med ankeret, så [indklagede] forlangte at få en ny ankerkæde. Det ville der være ventetid på. Dykkerkompressoren virkede ikke. Sikkerhedskulturen om bord var uklar. Der var ingen sikkerhedsbriefing. Der var heller ikke redningsveste, [indklagede] ville bruge, selv da de lå ude på vandet. [Indklagede] siger, at gaster kan have sjov med at hoppe over bord og se om de virker. [Indklagede] virker ikke, som om han havde travlt med at købe nye, ”det må vi gøre på et eller andet tidspunkt”, svarede han da han blev spurgt. ”Worst case er, vi alle dør i morgen” sagde [indklagede] ofte, når man spurgte, hvad worst case var, når han ikke gad at svare på et spørgsmål.

Der var stadig ingen redningsveste, der var sikre at bruge, da [rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2] forlod båden.

...

Den 21. april om aftenen vælger [rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2] at forlade båden, da det nu ikke længere kun er en lang venten, men også føles usikkert at ligge for anker på en båd, der stadig ikke fungerer, hvor røgalarmer ikke fungerer, og hvor der ikke er redningsveste, der fuører.

...

Da håndværkerne kommer ud med speedbåd for at returnere [indklagede], vælger de derfor at tage tilbage til land.

...”

Klageren har i sin ”Klage af 29. maj 2022 til Pakkerejse-Ankenævnet vedr. pakkerejse købt af [indklagede]” vedlagt klageskemaet til Ankenævnet endvidere anført bl.a.:

”...

Den helt klart største og mest graverende mangel i forløbet, er, at [indklagede] har lokket [rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2] og 7 andre rejsende til at flyve til Filippinerne selv om han på tidspunktet for aftalens indgåelse og i ugerne op til de 9 deltagere på togt 22-3 skulle ankomme udmærket har vidst eller burde vide, at båden på ingen måde var sejlklar og at der ikke var udsigt til, at den ville blive det inden for rimelig tid.

Uanset [indklagedes] eventuelle gode intentioner har han valgt at tage risikoen for, at de aftaler han har indgået med sine rejsedeltagere ikke kunne opfyldes fordi han har valgt at gå alt for sent i gang med at reparere båden og ikke at investere den nødvendige kapital i reparationerne. Dette dokumenteres selv af det faktum, at [indklagede] den 28. marts 2022 orienterer deltagerne på togt 22-3, at togt 22-2 var blevet aflyst på grund af mangler ved båden [...] under ”Følg vores nyeste oplevelser her...”, hvor det af et opslag af 10. marts 2022 (datoen fremgår ikke af den vedhæftede udskrift, men kan ses på [indklagedes skibs] facebook- og Instagramsider) fremgår, at [indklagedes skib] har ligget stille i havn i 2 år på grund af corona og skader på grund af en orkan]. Ud over de forhold, der gjorde, at [indklagedes skib] ikke kunne sejle, på grund af motorproblemer og problemer med ankeret, der skulle have en ny ankerkæde, var der problemer med sikkerheden ombord på båden, idet der blandt andet ikke var godkendte redningsveste ombord og der manglede røgalarmer.

Derudover var der også problemer med de faciliteter, som [indklagedes skib] ifølge hjemmesiden skulle have, idet lyset ikke virkede i flere rum; toiletfaciliteterne virkede ikke som de skulle; af de lovede to køleskabe og en fryser var det kun det ene køleskab, der

virkede; dykkerkompressoren virkede ikke; der manglede et komfur; der manglede en såkaldt ”trampolin” og der var ikke madrasser til rejsedeltagerne, da de ankom. Det regner meget ind i sengene, da båden er utæt.

Nogle af ovenstående forhold bliver udbedret undervejs, men andre er stadig ikke udbedret den 21. april 2022, hvor [rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2] valgte at blive sejlet i land af en speedbåd, da de ikke længere havde tillid til, at de ville komme ud at sejle, eller at det ville være sikkerhedsmæssigt forsvarligt, hvis de gjorde.

Den dag, [rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2] går fra borde blev der stadig arbejdet på bådens motor under deres seng. Og i dagen før de gik fra borde var der trængt vand ind i 2 senge og der blev oversvømmet med sort vand under gulvet på grund problemer med nogle rør.

Som det fremgår, skriver [indklagede] selv på sin hjemmeside [...], at ”Det må forventes, at der ved opstart og afslutning af togter vil være vedligeholdelse af op til en uges varighed afhængig af togtets længde”.

På [...] kan der ses et skærmbillede, som [indklagede] har sendt den 7. april 2022 med en beskrivelse af de fejl og mangler, der var ved båden på daværende tidspunkt. Dette er 10 dage efter, at togt 22-3 skulle være begyndt.

Da [rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2] vælger at gå fra borde, er der gået mere end 23 dage af et togt på 61 dage.

...

[Rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2] når således aldrig at få begyndt på de dykkerkurser, som de skulle have haft som en del af rejsen og deres eneste ophold på båden bliver at nogle overnatninger på våde madrasser på en båd, der ikke virker efter hensigten og hvor der arbejdes på at reparere båden alle de dage, de er om bord.

Det eneste båden flytter sig på disse første 23 dage er, da den bliver trukket (uden at rejsedeltagerne er om bord) af en anden båd ca. 2,5 km væk fra den havn, hvor båden oprindeligt lå og blev repareret.

...

Da de alligevel valgte at blive i Filippineren og at få mest muligt ud af den tur, de havde rejst den halve klode rundt for, har de valgt ikke at kræve erstatning for flybilletterne og de vacciner, de fik med henblik på turen.

...

Hvis ikke [rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2] havde skullet spille deres første 23 dage i Filippinerne, havde de ikke haft behov for at betale for visa i så lang tid.

...

Som det fremgår af [...] har forløbet ud over de væsentlige problemer med leveringen af rejseydelserne, de mange skiftende datoudmeldinger, man ikke kunne stole på og den ubehagelige og racistiske måde de Filippinske arbejdere på båden blev talt til og omtalt medført bekymringer, dårlig søvn og uro og været psykisk belastende for [rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2]. Derfor ønsker de også – i det omfang det er muligt – at få godtgørelse for mistet feriegilde efter pakkerejselovens § 28, stk. 2, i henhold til nævnets eventuelle praksis herfor.

I det omfang, der ikke findes en praksis for udmåling af en sådan godtgørelse mener [rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2] passende, at den passende kan fastsættes til 3.000 kr. per person.

...”

Klagerne har yderligere begrundet klagen i SMS'er af 25. og 26. april og 7. maj 2022 til indklagede og mail af 23. november 2022 til Ankenævnet.

Indklagede har under rejsen tilbagebetalt 6.500 kr. for ”køje penge” for 12 dage og dykkerteori, men klagerne stiller sig ikke tilfreds hermed.

Klagerne kræver yderligere tilbagebetaling af 38.000 kr. svarende til de resterende ”køje penge”, dykkerkurser og 6.000 kr. i kompensation for mistet feriegæde, samt erstatning på i alt 11.101 kr. for bl.a. udgifter til rejseforsikring og diverse iht. specifikation.

Indklagede har i SMS af 24. april 2022 til klagerne anført bl.a.:

”...

Jeg er ked af, vi ikke kunne få det til at fungere. Vi andre er taget afsted og er i fuld gang med dykning og boat life. Jeg kommer ikke til at overføre nogen penge til jer, og det har jeg rettens ord for. Det står i al den info, der kræves, at man har læst inden påmønstring, at sejlads er uforudsigeligt, og at der kan være værkstedsdage/uger mm.

Desuden har jeg tilbage betalt køjesenge for alle de dage, I ikke ha- været her - for at være flink uden at være forpligtet til det på nogen måde. Der står også, at jeg ikke tilbagebetaler noget, medmindre JEG beder en gast af mønstre. Det med civilt søgsmål er prøvet før af en gast sidste år. Retten [retskreds] dømte, at der intet grundlag var for, at hun skulle have køje penge tilbage og slet ikke yderligere udgifter til fly, hotel etc. [Personen] skulle dog have tilbage for sit dykkercertifikat, da jeg havde ændret ordlyden på hjemmesiden efter hun bookedede, som også var det jeg foreslog som forlig. Som I nok ved, dommer domstolene ud fra tidligere retspraksis, og jeg kan ikke se, hvordan jeres sag skulle falde anderledes ud da omstændighederne er fuldstændig ens. -Ja, udover at jeg allerede har vist ekstra god vilje ved at betale jer en del penge tilbage allerede. Det var rigtigt ærgerligt, at I valgte at afmønstre dagen før, vi gik i gang med dykning og boat life på trods af, at I gentagne gange havde givet klart udtryk for, at I rigtig gerne ville ud og sejle med [indklagedes skib] på trods af den forsinkede start. Det var jeres beslutning, og det er der ikke noget at gøre ved nu.

...”

I mail af 23. september 2022 til Ankenævnet gør indklagede yderligere gældende:

”...

Båden var sødygtig igen den 19. april 2021 og sejlede afsted med gaster den 19. april 2021, [...].

...

Sagen bør afvises, idet det gøres gældende, at den falder udenfor lov om pakkerejser og nævnets kompetenceområde.

...

Indledningsvist fastslås det, at jeg ikke driver rejsevirkksomhed eller anden form for erhvervs virksomhed og i øvrigt heller ikke har noget CVR-nummer. Jeg er skipper og certificeret sejler og ejer min egen sejlbal, [indklagedes skib]. Jeg har været på jordomsejling (langtur) de seneste 6 forgangne år. [Indklagedes skib] har plads til op til 10

personer, hvoraf en del af disse er og har været andre private danskere, der ønsker at opleve livet til søs. Det kan beskrives som sejlsads på delebasis. Man betaler dagligt for en plads ombord og øvrige fællesudgifter, [...], som går til vedligeholdelse af båden, benzin mm., da alle ombord er forbrugere heraf og bidrager til bådens almindelige slid og ælde. Det fremgår udtrykkeligt af aftalen og hjemmesidens almindelige betingelser, [...], at [indklagedes skib] ikke er et rejseselskab, heraf uddrag:

...

Det kræves, at man er indforstået med og har læst aftalens almindelige betingelser, før man kan ansøge om en gasteplads. Definitionen af at være gæst er ganske enkelt at være medlem af besætningen på et skib, jf. [...], og det er nøjagtigt, hvad man er ombord på [indklagedes skib]. Det er således ikke korrekt, at klager [...] påstår, at "Rejsearrangør fremhæver på sin hjemmeside og instruerer i, at det er vigtigt gæster understreger, at de ikke betaler for at sejle med – selvom det faktisk er tilfældet at gæster betaler". Gæster betaler for eget eventyr og på delebasis, for de udgifter, der må afholdes for, at båden kan sejle. Denne form for aftale ses hyppigt ved langture og grundet økonomien ved at være på jordomsejling, tager de fleste private både gæster med på eventyr, så man er flere om udgifterne.

...

Dykning og dykkercertificering er ikke en turistydelse, som nævnt i pakkerejselovens bestemmelser. Det er en fritidsaktivitet og sport, der kan dyrkes over hele verden, som privatperson og kræver ikke en arrangør eller leder.

...

Altså er prisen pr. dyk på [indklagedes skib] udelukkende for at dække omkostningerne og ikke for at skabe profit. Klager nævner [...], at der er forsøgt "fiflet" i forbindelse med prisen på dykning. Dykkerteorien kan tilgås og laves hjemmefra, igen af ren bekvemmelighed, og da klagerne er kærester, tilbød jeg dem, at de kun behøvede at betale for 1 sæt teorimateriale, hvis de foretrak at deles for at spare penge. Det var alene en venlighed mod dem, og i øvrigt aldrig noget et erhvervsdrivende dykkercenter ville have tilbudt. Derudover er det på ingen måde forbudt, da jeg som instruktør kan afholde teorien præcist, som jeg vil, så længe mine elever lærer det nødvendige materiale og kan bestå de tilhørende quizzes og eksamener, som foreskrevet i PADI's instruktørmanual.

...

Jeg er som nævnt ikke erhvervsdrivende. Som det fremgår af ovennævnte oplysninger, er jeg ikke rejsearrangør, men et civilt menneske på jordomsejling. Jeg har lavet en hjemmeside for at finde gæster, og for at potentielle gæster kan finde mig. Det er et gennemgående tema på hjemmesiden og i betingelserne, at der står "jeg", "vi" "vores" mv., og det bestrides, at der skulle foreligge nogen som helst tvivl inden aftalens indgåelse om, at [indklagedes skib] ikke er en charterbåd, samt at jeg ikke driver forretning. Klager(e) har udmærket vidst, hvad de gik ind til og har i øvrigt selv valgt at afmønstre båden på grund af uforudsete ændringer i sejlplanen. Konflikten er således reguleret af privat aftaleret, ikke af pakkerejseloven og falder udenfor nævnets kompetenceområde. Jeg prøver ikke at fravige beskyttelsespræceptive bestemmelser i nogen lov, modsat hvad klager påstår i [...]. Jeg er ganske enkelt bare ikke rejsearrangør og står ikke til ansvar for deres beslutning om at afmønstre.

...

Ovenstående har klagerne været indforstået med, idet betingelserne tydeligt fremgår af hjemmesiden, [...], samt at det er krav, at man har læst førnævnte, inden man forespørger

på et togt. Jf. [...]. Derudover fremgår det udtrykkeligt af bekræftelsesmailen fremsendt til klager den 2. november 2021, [...], som man får, inden der overføres køjpenge:

”Jeg er indforstået med:

Med din indbetaling af køjpenge bekræfter du at forstå og acceptere følgende:

...

Til støtte for de ovenstående anbringender, gøres det gældende, at jeg ikke er erhvervsdrivende, men en privat fritidssejler på jordomsejling, at [indklagedes skib] er min private ejendel, bolig og sejlbåd, ikke et charterskib, liveaboard e.l., hvorfor der ved ophold på [indklagedes skib] ikke er tale om hverken indkvartering, sightseeing eller transport, samt at klagerne har været bekendt hermed inden aftalens indgåelse.

...

Det bestrides grundlæggende, at det overhovedet har nogen betydning for sagens vedkommende, om ”alt forekommer idyllisk på Instagram”, som klager beskriver i [...].

...

Derudover fremstår Instagram profilen ikke professionel, men helt almindeligt som instagram gør.

...

Som tidligere nævnt, er jeg en erfaren skipper og i øvrigt tidligere håndværker indenfor diverse fag og har tre udsendelser for forsvaret med i bagagen. Hverken mine planlægningsfærdigheder, min disciplin eller mine tekniske færdigheder mangler noget, og jeg finder det besynderligt, at to unge mennesker og deres juridiske rådgiver påstår at vide, hvordan jeg bedre skulle have handlet i den givne situation for så vidt angår [skibets] tilstand og istandsættelse, som påbegyndte cirka 3 måneder før det planlagte togt, som de ellers gør det [...]. Jeg gjorde det bedste, jeg kunne med de leverandører og håndværkere, der var tilgængelige på den side af verden, hvor servicen og troværdigheden ikke altid er som i Danmark. I øvrigt er det almen viden, at den filippinske kultur indebærer et meget afslappet forhold til tid og overholdelse af aftaler, og at filippinere har svært ved at tabe ansigt, se for eksempel [...]. Jeg mener derfor ikke, det bør tillægges betydning, at [værkfører] svarer ”yes” på klagers henvendelse i [...].

[Indklagedes skib] havde på daværende tidspunkt ligget stille i 2 år, siden pandemien udbrød. Filippinerne havde lukket for al form turisme, og jeg kunne ikke selv få lov at rejse ind i landet, trods jeg havde mit hjem og min ejendel (båden) placeret i en filippinsk havn. Både generelt har det med at gå i stykker, idet de er omgivet af saltvand og høj sol konstant, og i øvrigt havde der været et flertal af tyfoner og storme i løbet af de to år, som er meget normal i visse sæsoner i det klima. [Indklagedes skib] var således i dårlig stand, da jeg endelig måtte foretage indrejse i landet igen. Jeg arbejdede på højtryk for at få båden sejlklar i tide, men blev gentagende gange ignoreret af mine entreprenører [...]. Jeg havde ikke mulighed for at ophæve aftalen, idet [værkfører] havde min båd på værft i hans varetægt og vurderede derfor, det ville tage længere tid at skændes med ham om en ophævelse af aftalen, end at han færdiggjorde arbejdet. Derudover er det også begrænset, hvor mange bådentreprenører der fandtes på [indklagedes skibs] geografiske placering, og jeg kunne af gode grunde ikke selv rykke bådens placering.

...

Jeg bor på [skibet] og inviterer andre ind i mit hjem, med på eventyr.

...

I øvrigt var de resterende gaster ombord på omtalte togt glade, [...], og en af dem har endda været ombord igen på et senere tidspunkt.

...

Båden var sødygtig igen den 19. april 2021 [...].

...

Herefter lå båden for anker ved et koralrev for at proviantere, og for at give gasterne mulighed for at blive bekendte med det at bo på en båd, hvorefter vi et par dage efter påbegyndte dykningen [...], hvoraf det fremgår, at vi på denne dato er ”i fuld gang”. Dykningen blev påbegyndt dagen efter, at klager tog beslutningen om at afmønstre og hæve aftalen.

...

For så vidt angår sikkerheden ombord, kan jeg kun bemærke, at klager ikke rent faktisk har befundet sig på båden, mens den ikke lå stille. Det er derfor ganske normalt, at man ikke har brug for en sikkerhedsbriefing eller udstyr for at stå på en stilleliggende båd.

...”

Klageren har i mail af 6. oktober 2022 til Ankenævnet kommenteret ovenstående mail fra indklagede og har yderligere anført bl.a.:

”...

Som nævnt i klagen minder denne ydelse mest om et krydstogt eller et liveaboard i den forstand, at ydelsen består af en kombination af befordring og indkvartering.

...

I forlængelse heraf henledes opmærksomheden på, at rejsearrangøren selv oplyser i [...], at en stor del af tiden ombord på [skibet] går med dykning, og at dette således er en væsentlig bestanddel af den ydelse, som [rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2] har købt af rejsearrangøren.

...

Hvordan rejsearrangøren præcist har valgt at prissætte sine ydelser, og hvad han vælger at bruge ”køjepongene” til, er derfor ikke relevant i forhold til vurderingen af, om han agerer som ”erhvervsdrivende”.

...

Båden var ikke sejldygtig og havde ikke været det i 2 år forinden togtets start. Dette er hermed ikke en uforudset ændring i sejlplanen.

...

Uanset om rejsearrangøren mener, at han selv er uden skyld i de problemer dette efterfølgende medfører, så er det selvfølgelig hans ansvar, at han vælger at løbe denne risiko uden på nogen måde at orientere [rejsedeltager 1] og [rejsedeltager 2] herom på forhånd.

...”

Indklagede har i mail af 17. november 2022 til Ankenævnet yderligere anført bl.a.

”...

Derudover understreges det igen, at ikke alle kan komme ombord på [indklagedes skib]. Man sender en ansøgning, og ud fra den ansøgning, vurderer jeg, om jeg har lyst til at dele mit eventyr med vedkommende og invitere vedkommende ind i mit hjem. Derfor er det ikke en offentligt tilgængelig ydelse og i øvrigt slet ikke en ydelse, som af klager anført.

...”

Indklagede har yderligere kommenteret klagen i SMS'er af 26. og 28. april 2022 til klageren og i mail af 6. juni 2022 til Ankenævnet.

Ankenævnets afgørelse

Det følger af lov om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementers § 3, stk. 1, at en pakkerejse er en kombination af mindst to forskellige typer rejseydelser bestående af fx transport, indkvartering eller enhver anden turistydelser, der ikke er direkte knyttet til transport eller indkvartering, men udgør en væsentlig del af pakkerejsen.

Da klagerne skulle overnatte ombord på indklagedes skib under togtet, finder Ankenævnet, at togtet er en pakkerejse, idet togtet må anses for at være både passagerbefordring og indkvartering, hvor indkvarteringen udgør en rejseydelse i sig selv. Herudover finder Ankenævnet, at de to dykkerkurser omfattet af købet udgør en turistmæssig ydelse henset til, at kurserne, som skulle foregå over en længere periode under togtet, udgør en ikke ubetydelig værdi set i forhold til rejsens samlede pris, jf. lovens § 5.

Ifølge § 5, nr. 5, i lov om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer, anses enhver fysisk eller juridisk person, der handler som led sit erhverv, sin virksomhed, sit håndværk eller sin profession i forbindelse med aftaler omfattet af loven som erhvervsdrivende.

Af bemærkningerne til bestemmelsen fremgår, at det ikke er et krav efter bestemmelsen, at den fysiske eller juridiske person tilsigter en økonomisk gevinst ved driften af sit erhverv, sin virksomhed, sit håndværk eller sin profession.

Ankenævnet finder herefter, at indklagede, der på sin hjemmeside udbyder og sælger flere togter om året, må anses som rejsearrangør omfattet af lov om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer § 5, stk. 6. Indklagede er således klagerens aftalepart og er dermed ansvarlig over for klagerne for levering af de rejseydelser, der er inkluderet i pakkerejsen, jf. lovens § 21. Ved vurderingen har Nævnet bl.a. lagt vægt på, at indklagede i både udbudsmaterialet for togtet og i indklagedes mail af 2. november 2022 til klagerne med bekræftelsen af købet, fremstår som arrangør.

Den omstændighed, at indklagede i bekræftelsen af aftalen, har taget forbehold for, at klagerne ved betalingen af 'køje penge' accepterer, at indklagedes skib hverken er rejsearrangør eller erhvervsdrivende, kan ikke føre til et andet resultat, da loven ikke ved aftale kan fraviges til skade for den rejsende, jf. lovens § 2.

Indklagedes anmodning om afvisning af realitetsbehandling af klagen tages derfor ikke til følge.

Det er ubestridt, at klagerne torsdag den 21. april 2022 – dag 24 – afbrød rejsen.

Som sagen foreligger til afgørelse, lægger Ankenævnet til grund, at skibet ikke var klar til hverken at sejle eller have rejsende indkvarteret ombord fra den aftalte påmønstringsdag tirsdag den 29. marts 2022, og frem til torsdag den 21. april 2022 – dag 24, hvor klagerne afbrød rejsen, hvorfor klagerne selv sørgede for alternativ overnatning i hele denne periode.

Da skibet fortsat befandt sig i og omkring påmønstringshavnen 3 uger efter klagernes ankomst, og klagerne endnu ikke var påmønstret skibet, finder Ankenævnet, at der er tale om væsentlige ændringer af rejsens væsentligste kendetegn, navnlig i forhold til at klagerne herved havde mistet en væsentlig del af rejsens samlede varighed på 61 dage, jf. lovens § 6, stk. 1, nr. 1-3.

Som sagen foreligger til afgørelse, finder Ankenævnet endvidere, at rejsearrangøren længe inden klagerens afrejse fra Danmark var bekendt med skibets mangelfulde og utilfredsstillende tilstand, der krævede adskillige og relativt tidskrævende reparationer hvilket umuliggjorde, at skibet ville være klar til afsejling på togt som aftalt med klagerne.

Da rejsearrangøren ikke uden unødigt forsinkelse underrettede klagerne om skibets omfattende mangler og den deraf følgende forsinkede afsejling på togtet og retten til at hæve aftalen, har rejsearrangøren tilsidesat sin underretningspligt, jf. lovens § 18, stk. 1 og 2, og har derved frataget klagerne muligheden for evt. at hæve aftalen og få samtlige indbetalte beløb tilbagebetalt samt efter omstændighederne eventuelt erstatning efter lovens §§ 28-31.

Den omstændighed, at indklagede i bekræftelsen af aftalen om købet af togtet har taget forbehold for bl.a. ophold på og klargøring af skibet de første dage og ændringer af togtets forløb efter aftalens indgåelse, at Philippinerne havde været nedlukket som følge af Covid-19 i en lang periode forud for togtet, og at skibet i denne periode bl.a. havde lidt skade under orkaner, kan ikke føre til et andet resultat.

På den baggrund finder Ankenævnet, at rejsens formål var væsentlig forfejlet. Klagerne er derfor berettiget til at hæve aftalen og få rejsens fulde pris på i alt 44.500 kr. tilbagebetalt.

Heraf fratrækkes beløbet på 6.500 kr. som rejsearrangøren allerede har udbetalt til klagerne.

Klagerne er herefter berettiget til tilbagebetaling af i alt 38.000 kr.

Ankenævnet finder endvidere, at klagerne er berettiget til erstatning af udgifter til alternativ overnatning andre steder end på skibet i perioden fra den aftalte påmønstring den 29. marts 2022 og frem til 21. april 2022, hvor klagerne afbrød rejsen, idet udgifterne efter almindelige erstatningsretlige regler er en påregnelig følge af det erstatningsberettigende forhold, jf. lovens § 28.

Erstatningsbeløbet fastsættes efter en skønsmæssig vurdering til i alt 2.100 kr.

Ankenævnet finder herudover ikke, at klagerens krav om erstatning og godtgørelse i øvrigt kan imødekommes.

Da klageren har fået medhold, skal rejsearrangøren betale sagsomkostninger til Ankenævnet, jf. vedtægternes § 27.

Sagsomkostningsbeløbet fastsættes til 27.300 kr. plus moms, i alt 34.125 kr.

Hvis beløbet ikke betales inden 30 dage fra forkyndelsen af denne kendelse, er der i medfør af §§ 10 og 11 i lov om inddrivelse af gæld til det offentlige udpantningsret herfor.

Som følge heraf

b e s t e m m e s:

[Rejsearrangøren] skal inden 30 dage fra forkyndelsen af denne kendelse betale 40.100 kr. til klagerne [person1] og [person2] samt renter fra den 22. maj 2022. Kravet forrentes med en årlig rente svarende til Nationalbankens officielle udlånsrente pr. den 1. januar eller 1. juli det pågældende år med et tillæg på 8 %.

Endvidere skal [rejsearrangøren] inden samme frist betale et sagsomkostningsbeløb på 27.300 kr. plus moms, i alt 34.125 kr. til Ankenævnet.

Klagegebyret på 275 kr. tilbagebetales af Ankenævnet til klageren.



Mikael Kragh
Formand