707/04

Den 4. oktober 2004 blev i sag nr. 62.804:

xxxxxx xxxxxxx
xxxxxxxxx xxxxxx xxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxx xx xxxxxxx xxx
xxxx xxxxxx x

mod

Württembergische und
Badische Versicherungs-
Aktiengesellschaft
v/advokat Anners P. Dahl
Museumsgade 1
6070 Christiansfeld

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har lyst fartøjsforsikring i Württembergische und Badische Versicherungs-Aktiengesellschaft, klager ved sin advokat over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning i forbindelse med en anmeldt kaskoskade

Selskabet har ved sin advokat afvist at yde forsikringsdækning under henvisning til, at klageren har udvist grov uagtsomhed.

Klagerens advokat har ved skrivelse af 26/11 2004 til nævnet redegjort for sagen således:

"PÅSTAND:

Forsikringsselskabet tilpligtes at betale erstatning for den anmeldte skade med kr. 212.828,75.

Endvidere skal jeg anmode om, at der tillægges renter af kr. 212.828,75 fra den 14. oktober 2003 med gældende procesrente til betaling sker.

SAGSFREMSTILLING:

2. 62.804

Forsikringstager havarerede med sin motorbåd den 9. august 2003 i området syd/øst for Romsø. Skadesanmeldelse blev udfyldt og indsendt den 14. august 2003 af forsikringstager.

I forbindelse med besigtigelse af båden, foretaget af forsikringsselskabets udnævnte taksator A.B., blev der udfærdiget havarirapport hvori udbedringsomkostningerne og samlede skadeudgifter opgøres til kr. 212.828,75.

I forbindelse med besigtigelsen blev hændelsesforløbet drøftet mellem forsikringstager og taksator. I besigtigelsesrapporten har taksator beskrevet hændelsesforløbet, på basis af hvilket forsikringsselskabet har afvist at dække skaden idet man har påberåbt, at der er udvist grov uagtsomhed.

Imidlertid er det af A.B. beskrevne hændelsesforløb ikke korrekt, idet det indeholder en række forkerte faktuelle forhold. Beskrivelsen af hændelsesforløbet er da ej heller bekræftet af forsikringstager inden dets fremsendelse til forsikringsselskabet.

Efterfølgende har undertegnede, på vegne forsikringstager, redegjort for det korrekte hændelsesforløb jf. brev af 23. oktober 2003.

Afslaget på forsikringsdækning er imidlertid fastholdt ved skrivelse af 19. november 2003 fra advokat A.P.D., hvilket har nødvendiggjort denne anke.

Til dokumentation af sagen fremlægges bilagene 1-8.

ANBRINGENDER:

Til støtte for den nedlagte påstand gøres det gældende:

At forsikringsselskabet er forpligtet til at dække den indtrufne skade med mindre forsikringsselskabet godtgør at der foreligger grov uagtsomhed fra forsikringstagers side, og at denne har ført til den indtrufne skade.

At det bestrides at forsikringsselskabet har ført bevis for at der er udvist en sådan grov uagtsomhed.

At taksator A.B.'s rapport ikke har nogen bevismæssig værdi, da denne ensidigt er rekvireret af forsikringsselskabet.

At A.B.'s rapport er behæftet med faktuelle fejl og ikke beskriver hændelsesforløbet korrekt. A.B. anfører således, at havaristedet var sydøst for Romsø, hvilket også er angivet af forsikringstager i sin skadesanmeldelse, men desuagtet anfører A.B., at båden sejlede sydvest om Romsø og at kursen var lagt over et område syd for Romsø. Såfremt A.B. havde konsulteret søkortet ville han konstatere, at det naturligvis ikke er muligt at bevæge sig fra et sted sydøst for Romsø mod Kerteminde ad en kurs syd for Romsø, og så samtidigt sejle sydvest om Romsø. Den naturlige rute tilbage fra syd eller sydøstsiden af Romsø til Kerteminde går naturligt syd om Romsø, hvilket også svarer til at kursen var lagt syd for Romsø. Båden har således ikke været på sydvestsiden af Romsø.

I området syd for Romsø er der vanddybde nok til lystbådsejlads når båden ikke har større dybgang end 80 cm. Når båden planer stikker den mindre end 80 cm.

Den i havarirapporten nævnte kompasafmærkning er naturligvis anbragt for at gøre skibsfarten som helhed opmærksom på de lave vanddybder der befinder sig vest for bøjen, men det er naturligvis ikke groft uagtsomt at sejle på vestsiden af bøjen hvis vanddybden i forhold til den konkrete dybgang tillader det.

Forsikringstager har oplyst, at han på vej til Romsø har sejlet med 20 knob, men ikke da skade indtraf. Skaden indtraf som det er anført i handlingsbeskrivelsen i brevet af 23. oktober 2003 fra undertegnede til advokat A.P.D., nemlig i forbindelse med at der blev lettet anker da selskabet skulle sejle hjem fra Romsø.

Det bemærkes her, at lystsejlere fra Kerteminde helt rutinemæssigt går ind på sydsiden af Romsø, også med større dybgang end 80 cm.

At A.B.'s sagsfremstilling ikke kan lægges til grund idet forsikringstagers båd ikke har kunnet grundstøde ved sejladsen syd for Romsø, idet bådens dybgang på 80 cm ikke muliggør en grundstødning med mindre båden kommer helt ind til stranden. Dette fremgår klart af søkortet. Dette understøtter samtidig forsikringstagers forklaring om, at grundstødningen skete da man drev ind på kysten som følge af motorproblemer, kombineret med problemer med at få ankeret til at fungere.

At selv såfremt det lægges til grund, at A.B.'s sagsfremstilling er korrekt og at forsikringstager derfor har sejlet med en fart af 20 knob i farvandet syd for Romsø, konstituerer dette ikke grov uagtsomhed.

Jeg lægger derved vægt på, at kompasafmærkningen ved Romsø Puller jo ikke er at betragte som et forbud mod indsejling i området, men alene en markering af at der er lavere vand i dette område end i området øst for afmærkningen. Om det er forsvarligt at gå på den ene eller den anden side af en kompasafmærkning afhænger naturligvis af den konkrete dybgang i forhold til den konkrete vanddybde, som denne er angivet i kortet. Der er i området syd for Romsø og dermed vest for kompasafmærkningen vanddybder som minimum udgør 1,8 meter, med mindre man bevæger sig helt ind til stranden på Romsø. Som det fremgår af søkortet er 2-meter dybdekurven beliggende helt inde ved kysten. Det kan derfor ikke betragtes som groft uforsvarligt at en båd med en dybgang på 0,8 meter sejler hen over et område hvor mindste vanddybde er 1,8 meter.

At selskabets begrundelse for at afvise dækning er pseudobegrundelser som er fremsat alene i et forsøg på at undgå at skulle udbetale erstatning, måske som følge af at forsikringstager tidligere har anmeldt en grundstødning. En tidligere grundstødning har naturligvis ingen relation til spørgsmålet om, hvorvidt der er udvist grov uagtsomhed i den konkrete situation. Det anførte vedrørende overtrædelse af de internationale søfartsreglers nr. 5 og 6 savner totalt mening. Der er intet i sagsfremstillingen uanset om forsikringstagers fremstilling eller A.B.'s fremstilling lægges til grund, der tilsiger at der ikke skulle være holdt behørigt udkik eller at der ikke er holdt sikker fart.

At det naturligvis ikke er groft uagtsomt at sejle med 20 knob i et område hvor der i kortet er tilstrækkelig vanddybde i forhold til den konkrete dybgang, naturligvis forudsat at hensynet til andre fartøjer, personer eller ejendom i øvrigt ikke tilsiger andet. Dette ses ikke at være tilfældet i nærværende sag.

Opsummerende gøres det således gældende:

At forsikringsselskabet ikke har dokumenteret, at der fra forsikringstagers side er udvist grov uagtsomhed og at det bestrides at der er udvist en sådan grov uagtsomhed som kan retfærdiggøre at selskabet afviser dækning.

Vedrørende rentepåstanden gøres det gældende at erstatning i henhold til policen skal udbetales senest 14 dage efter at krav kan opgøres. Da A.B.'s rapport forelå den 30.09.2003, er erstatningen forfalden den 15. oktober 2003 hvorfor der fra dette tidspunkt skal betales rente."

Selskabet har ved sin advokat redegjort for sagen således i skrivelse af 5/2 2004 til nævnet:

"Den 11. marts 2002 fremsendte klager forsikringsbegæring om tegning af kaskoforsikring på sin Bayliner 2855 planende motorbåd (bilag A).

Af begæringen fremgår, at der er tale om en 9 meter lang båd med en dybdegang på 0,9 meter og med en motoreffekt på 330 hk. Båden blev begæret forsikret for kr. 385.000,00.

Klager har dokumenteret speedbådskørekort af 13/4 2002 (bilag B). Gennem undervisningen til dette kørekort indføres eleven i elementære søvejsregler og kortlæsning.

På grundlag af begæringen blev der udstedt en forsikringspolice (bilag 1), der bygger på Yacht-Pool's forsikringsbetingelser form. A2/01 (bilag 2).

Af punkt 4.5 heri fremgår, at skader eller ansvar for skader som følge af sikredes grove uagtsomhed ikke dækkes af forsikringen.

Denne bestemmelse svarer til F.A.L. § 18 og skal fortolkes som bevidst grov uagtsomhed.

Der foreligger i dag modstridende forklaringer om hændelsesforløbet.

Da anmeldelsen om skaden 9/8 2003 indgår til forsikringsselskabet den 15/8 2003 (bilag 3), anmoder dette straks - og efter sædvanlig praksis - en af de praktiserende selvstændige taksatorer, Y.-E., … v/A.B., om at besigtige den beskadigede båd og via samtaler med forsikringstager og andre at udfinde årsagen til skaden og det økonomiske omfang af skaden.

Taksator er uafhængig af det enkelte forsikringsselskab og anvendes af de forsikringsselskaber, der kaskoforsikrer både.

A.B. besigtiger båden og tager en række farvefotos 1-4 (bilag C) og udspørger forsikringstager om de hændelser, der førte til skaden.

Hændelsesforløbet fremgår af A.B.'s rapport af 30/9 2003 (bilag 4), hvortil der henvises.

Efter at forsikringstagers advokat har fremsendt sin redegørelse om skadeårsagen, har jeg bedt A.B. kommentere denne redegørelse. Disse kommentarer i form af supplerende oplysninger, dateret 17/11 2003, vedlægges som bilag D.

Ved brev af 15/10 2003 har jeg på vegne forsikringsselskabet tilskrevet forsikringstager og meddelt denne, at selskabet ikke ønsker at dække skaden som følge af udvist grov uagtsomhed (bilag 6).

Efter fremkomsten af A.B.'s supplerende oplysninger må forsikringsselskabet fastholde sin afvisning.

Denne afvisning bygger som sagt på bevidst grov uagtsomhed fra forsikringstagers side og underbygger som følger:

Af foto 1 fremgår, at en gimbalring er sprunget.

Der skal en overordentlig kraftig inerti til at sprænge denne ring, hvilket indikerer planingshastighed (20 knob) i påsejlingsøjeblikket.

Var båden drevet på land som beskrevet, ville et eller to propellerblade været bøjet, men uden alvorlige skader.

Som det fremgår af Kommas Havnelods, som er en nøje beskrivelse af visse farvande, hvilken Havnelods alle sejlsportskyndige er eller bør være bekendt med, beskrives farvandet omkring Romsø med mange uafmærkede sten og grunde øen rundt også uden for 2 meter kurven (bilag D).

Herudover er der på søkortet en kompasafmærkning sydøst for Romsø, der advarer mod sejlads mellem øen og kompasafmærkningen.

Af A.B.'s redegørelse fremgår, at forsikringstager har sejlet fra en position øst for Romsø og mod Kerteminde, hvorved han sydvest for Romsø grundstøder. Han sejler med en hastighed på 20 knob (35 km/time). Med denne kurs sejler han indenom kompasafmærkningen og derved ind på det område, hvor der advares mod sejlads.

Der er tale om en meget moderne speedbåd med moderne ekkolod, og forsikringstager kan ikke have været i tvivl om dels sin position, dels vanddybden.

Forsikringsselskabet finder det bevidst groft uforsvarligt at besejle dette farvand med en hastighed på 20 knob, hvilket jo også indikeres af de voldsomme skader.

Forsikringsselskabet finder det ikke uvæsentligt for vurderingen af, om der foreligger grov uagtsomhed, at forsikringstager i marts måned 2003 ligeledes påsejlede en sten

eller grunden (jfr. skadesanmeldelse 30/3 2003) (bilag E), i hvilken forbindelse der blev udarbejdet havarirapport af 7/5 2003 (bilag F).

Af denne rapport fremgår også, at der var alvorlige skader som følge af en kraftig påsejling (propelleraksler bøjet, drivaksel i drev knækket, kobling beskadiget osv.).

Dette alvorlige grundstødningshavari kun få måneder før nærværende, burde få forsikringstager til at være mere omhyggelig med, hvor han sejler og med hvilken hastighed, således at regel 6 i de Internationale Søvejsregler om sikker fart kan blive overholdt.

Denne regels opremsning af faktorer, der skal tages i betragtning ved afgørelse af, hvad der er sikker fart, er ikke udtømmende, men kun en opremsning af forhold, som enhver ansvarsbevidst navigatør vil tage hensyn til (bilag G).

Forsikringstager har i nærværende sag ikke optrådt som ansvarsbevidst navigatør som fører af sin motorbåd.

Med hensyn til de divergerende forklaringer i sagen vil jeg henvise Ankenævnet til forsikringstagers korte skadesanmeldelse i bilag 3, hvoraf fremgår: 'Under sejling gik båden på grund, båden begyndte at tage vand ind fra det ødelagte drev …'

Af forsikringstagers advokats brev af 23/10 2003, udfærdiget efter forsikringsselskabets afvisning af skaden, fremgår, at båden drev på land på grund af motorstop. Det er påfaldende, at denne beskrivelse tilnærmelsesvis ligner anmeldelse af skaden 30/3 2003, jfr. bilag E, og advokatens beskrivelse passer under ingen omstændigheder med de voldsomme skader.

Selskabet kan kun opfatte advokatens redegørelse som forsikringstagers ændrede forklaring for at undgå betegnelsen grov uagtsomhed, hvorved de to skader delvis blandes sammen.

Forsikringsselskabet vil være indstillet på, at der - om nødvendigt - afholdes syn og skøn på de beskadigede dele med henblik på at få belyst, med hvilken kraft disse skader er forvoldt. "

I skadeanmeldelsen hedder det bl.a.:

"Under sejling gik båden på grund, båden mistede dermed manøvredygtighed, hvorefter båden strandede ved Korshavn strand."

Klagerens advokat gør i skrivelse af 12/3 2004 over for nævnet gældende, at taksatoren ikke er uvildig. Videre hedder det i skrivelsen:

"Det forhold at gimbalringen er sprunget, er ikke ensbetydende med at båden har haft stor fart. Drevets konstruktion er beregnet på fremdrift forover, og ikke beregnet på at drevet baglæns momentant skal belastes med bådens fulde vægt, andragende ca. 3½ tons.

Såfremt skaden var sket i forbindelse med sejlads med 20 knob fremover, må det omvendt antages, at der var sket endnu større skader, herunder skader også på bunden af båden.

Det anførte vedrørende havnelodsen er irrelevant, idet klager handlede ud fra kortets anmærkninger, i henhold til hvilket der er tilstrækkeligt vand syd for Romsø for en båd med en dybgang på under 1 meter. Faktum er jo også at adskillige andre både med langt større dybgang befandt sig i samme område. Det gentages herved at kompasafmærkningen sydøst for Romsø ikke generelt betyder at småbåde ikke må/kan sejle indenfor denne. I givet fald ville det være umuligt at gå ind til kysten noget sted i Danmark for lystsejlere.

Det fastholdes at A.B.'s redegørelse er ukorrekt og må bygge på A.B. egen fri fantasi, hvilket også kan og vil blive bevidnet af øjenvidner til grundstødningen.

Tilstedeværelsen af ekkolod ombord er ikke til nogen gavn i en situation som den beskrevne, og selv såfremt der havde været tale om en grundstødning i forbindelse med fremdrift, så vil loddet ikke advare imod enkeltstående sten, før det er for sent.

Det bestrides derfor at der foreligger grov uagtsomhed fra klagers side.

Det fremførte vedrørende det forhold at klager tidligere har haft en grundstødning, er totalt irrelevant. Den tidligere hændelse skete et helt andet geografisk sted og har naturligvis ingen indflydelse for vurderingen af denne sag og for, hvorvidt der i denne sag foreligger grov uagtsomhed. Det eneste det viser, er at årsagen til at indklagede nægter at dække nærværende skade er, at indklagede uheldigvis tidligere har erstattet en skade for klager. Såfremt indklagede ikke ønskede at dække yderligere skader for klager, kunne indklagede have opsagt forsikringen efter første havari hvilket imidlertid ikke skete.

Vedrørende det anførte omkring klagers skadesanmeldelse hvori det er anført at skaden er sket under sejling, skal jeg henvise til at denne summariske forklaring naturligvis skal ses i sammenhæng med den rubricering som indklagede opererer med i sin standardiserede skadeanmeldelse.

I rubrikken under 'skete skaden, medens båden var:' har klager krydset af i rubrikken 'under sejlads'. Dette fordi ingen af de andre rubrikker svarer bedre til den aktuelle situation.

Der er ikke mulighed for at krydse af 'under drift for vind og strøm'.

Selv såfremt - hvilket bestrides - skaden er sket som følge af at min klient har sejlet med en hastighed på 20 knob, så er dette ikke grov uagtsomhed. Jeg lægger vægt på at båden er beregnet til at sejle med en sådan fart, hvilket indklagede i øvrigt naturligvis burde være opmærksom på, da man accepterede forsikringen, og fordi min klient har sejlet i et farvand, såfremt det lægges til grund, at han har sejlet 20 knob, hvor der i henhold til søkortet var tilstrækkelig vanddybde til at han med en dybgang på under 1 meter kunne sejle.

Afslutningsvis gøres det gældende, at såfremt klager kan afvise dækning i en situation som den foreliggende, så vil det i langt de fleste situationer være muligt for ind-

klagede at afvise forsikringsdækning, når fartøjer grundstøder. Det ligger jo i sagens natur at når man grundstøder, så har man bevæget sig hen over et område hvor der ikke er dybde nok til fartøjets dybgang.

Det anførte vedrørende overholdelse af søfartsreglerne er der redegjort for tidligere, men jeg vil dog også gøre opmærksom på at hvis enhver overtrædelse af søfartsreglerne skulle medføre, at man mister forsikringsdækning, ja så er der ikke meget at bruge en forsikring til.

Jeg vedlægger kopi af erklæringer underskrevet af dels de gæster som var med forsikringstager på Romsø den 9/8 2003, dels af vidnet A.P. Disse personer vil blive afhørt som vidner i en eventuel senere retssag."

Klagerens advokat har vedlagt sin skrivelse af 12/3 2004 fire vidneudsagn, og af de tre fremgår:

"Undertegnede deltog i turen til Romsø med M.N. [klageren] den 09.08.2003 i M.N.'s motorbåd, en Bayliner 2855.

Turen fra Kerteminde til Romsø forløb uden problemer, og på Romsø blev vi sat i land på sydsiden af øen.

Da vi skulle hjem igen, observerede vi fra land, hvordan M.N. fik problemer med motoren, da han skulle sejle fra ankerplads og ind for at hente os.

Motoren startede ikke, og ankeret virkede åbenbart ikke, for båden drev på grund og fik havari på skruedrevet, så båden måtte slæbes tilbage til Kerteminde."

Selskabets repræsentant har ved skrivelse af 23/3 2004 over for nævnet anført:

"Den i denne sag udpegede taksator A.B. må betragtes som uvildig taksator og skønsmand.

Der forefindes i Danmark et mindre antal specialister og taksatorer, der driver uafhængig virksomhed af forsikringsselskaberne, men anvendes af disse ud fra sagkundskab og betales efter timeforbrug. Der er ikke tale om noget ansættelsesforhold.

Disse taksatorer kan sammenlignes med uafhængige ingeniører, der laver tilstandsrapporter.

Selskabet gør ikke gældende, at der er udvist grov uagtsomhed fra forsikringstagers side ved, at denne har sejlet ind i det afmærkede område, men at denne sejlads er sket under forhold, der kan betegnes som groft uagtsomt. Havde forsikringstager 'listet' sig ind over grunden med behørig udkig og observation på ekkolod, ville grundstødningen næppe være sket og i hvert fald kun med begrænset virkning. En 'bonus Pater' skibsfører bør have dyb respekt for sit søkort og de forhold, hvorunder der sejles, herunder ikke mindst farten. Det er selskabets opfattelse, at forsikringstager ikke har handlet som en 'bonus Pater skibsfører'.

Jeg skal i den forbindelse ikke undlade at bemærke advokatens betragtninger nederst p. 2, hvor han anfører, at når båden er beregnet til at sejle med mere end 20 knob, er det ikke grov uagtsomhed at sejle på lavt vand med den hastighed, båden kan sejle.

Jeg må bestride på det kraftigste, at forsikringsselskabet har accepteret forøget risiko ved at acceptere en forsikring på en planende båd.

Uanset om en båd kan sejle 7 eller 40 knob, er forsikringen tegnet ud fra den forudsætning, at forsikringstager handler som en bonus Pater navigatør.

Et forsikringsselskab accepterer heller ikke accept af risiko, såfremt en person kører galt med en bil, der kan køre 240 km i timen, såfremt uheldet sker som følge af for stor hastighed."

Heroverfor har klageren ved skrivelse af 1/4 2004 til nævnet bl.a. anført:

"Det anførte bygger fortsat på den fejlagtige opfattelse, at klager med 20 knob har sejlet helt ind under kysten på Romsø. Dette er forkert og det tidligere beskrevne hændelsesforløb fastholdes, hvilket hændelsesforløb er bekræftet af vidner.

…

Henset til indklagede har nægtet at udbetale erstatning har klager ikke haft mulighed for at lade båden reparere, idet han ikke har haft midler hertil. Som følge heraf har klager valgt at sælge båden, men selvfølgelig til en stærkt reduceret pris henset til skaderne.

…

Klager har solgt båden med et afslag i prisen svarende til de af A.B. anslåede reparationsudgifter.

Ankenævnet anmodes om at tage stilling til, hvorvidt forsikringsselskabet i princippet er forpligtet til at betale det af A.B. anslåede beløb, såfremt forsikringsselskabet findes forpligtet til at betale erstatning. Der henvises til policen (sagens bilag 2) § 11 om skadesopgørelsen, § 15 om udbetalingstermin og § 17.2. om besigtigelse.

Det fremgår således af § 17.2 at selskabet før påbegyndelse af genistandsættelse skal have mulighed for at besigtige skaden, hvilken betingelse er opfyldt.

Endvidere følger det af policens § 15 at erstatning skal udbetales senest 14 dage efter at erstatningsbeløbets størrelse er opgjort, hvilket jeg mener er sket med A.B.'s taksering af skaden. Det følger endvidere af § 15 modsætningsvist, at reparationsregninger ikke nødvendigvis skal foreligge."

Selskabets repræsentant har hertil anført ved skrivelse af 22/4 2004 til nævnet:

"Såfremt der var tale om en totalskade, ville erstatningssummen - svarende til forsikredes forsikrede tab - blive udbetalt med de frister, selskabets forsikringsvilkår og forsikringsaftaleloven foreskriver.

Ved delskade går forsikringsselskabets forpligtelser ud på at dække en godkendt reparation af delskaden. Udgangspunktet herfor er en reparation ved autoriseret hånd-

værker med faktura incl. moms. Nærværende forsikringsselskab kræver på linie med andre selskaber behørig dokumentation.

Det forhold, at forsikringstager ikke har råd til at finansiere udbedringen af skaden, er i princippet et forhold, der er forsikringsselskabet uvedkommende specielt i denne situation, hvor selskabet er af den opfattelse, at forsikringstager har handlet uforsvarligt, og at der derfor ikke er dækning for skaden."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**1-4 Generelle betingelser**

…

4 Forsikringen dækker ikke

…

4.5 Forsæt og grov uagtsomhed

Skade eller ansvar for skade som følge af sikredes grove uagtsomhed samt skade påført genstande eller personer forsætligt."

Nævnet udtaler:

Nævnet har gennemgået sagen, herunder de fremlagte rapporter, og finder, at skadeomfanget indikerer, at klageren i et farvand med mange uafmærkede sten og grunde har sejlet med en relativ høj hastighed. På denne baggrund kan nævnet ikke kritisere, at selskabet med henvisning til ansvarsfritagelsen for handlinger fremkaldt ved grov uagtsomhed har afvist at yde forsikringsdækning som sket.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

Poul Sørensen

15. 62.804

formand