Ankenævnet for Forsikring

Den 16. december 2015 blev i sag nr. 88370:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

Forsikrings-Aktieselskabet Alka
Engelholm Alle 1
2630 Taastrup

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har ulykkesforsikring hos Forsikrings-Aktieselskabet Alka. Han klager ved sin advokat over selskabets afslag på at yde forsikringsdækning for et anmeldt ulykkestilfælde den 1/5 2014.

Selskabet har afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til, at klageren har handlet groft uagtsomt.

Af klageskema af 18/8 2015 fremgår blandt andet:

> ”1. Sagsfremstilling, kort redegørelse for sagen. Supplerende redegørelse kan evt. vedlægges.
>
> [Klageren] kører galt på hans MC den 1. maj 2014 i en soloulykke. Han kommer slemt til skade, ligesom hans Mc totalskades. [Andet selskab] forsikring har efter at have modtaget [klagerens] supplerende oplysninger - tekniske beregninger, beregnet ud fra det konkrete skadessted og besigtigelse, anerkendt erstatningspligten.
> [Klageren], og hans advokat er kritiske overfor Dan Crash's vurdering af sagen. Som vi tolker hans undersøgelse og vurdering, er den rent teoretisk ud fra Google Map og politiets rapport, som [klageren] også ud fra tekniske beregninger, stiller spørgsmålstegn ved både politiets beregninger og vidnets vurderinger og udsagn. Vi mener derfor ikke ALKA eller Fællesnævnet i tilstrækkeligt omfang har inddraget de oplysninger som [klageren] har fremsendt.
> Vi har erfaring med fra andre forsikringssager - ulykker, private som arbejdsskader, at når to forsikringsselskaber når frem til forskellige vurderinger af méngrader, så plejer selskaberne at rette ind efter den højest vurderede méngrad i det pågældende selskab - dette under forudsætning naturligvis at dokumentationen er den samme for begge.

I [klagerens] sag er dokumentationen enslydende for både [andet selskab] og ALKA. Vi mener derfor, at når [andet selskab] nu anerkender erstatningspligten, så skal ALKA gøre det samme.

2. Hvad vil De konkret opnå hos selskabet?
Anerkendelse af erstatningspligt og udbetaling af godtgørelse ved fastsættelse af méngrad".

Hertil har selskabet i brev af 1/9 2015 bl.a. gjort gældende:

"Alka Forsikring modtog den 29. august 2014 telefonisk anmeldelse af en ulykke sket den 1. maj 2014. Klager forklarede, at han ikke vidste, hvordan skaden var sket, men at han havde kørt på motorcykel og måtte have mistet herredømmet over motorcyklen.

Klager blev fundet på en mark efter at have påkørt flere færdselsskilte undervejs. Et vidne havde tilkaldt en ambulance.

Af politirapporten fra … og … Politi fremgik det, at uheldet var sket den 1. maj 2014 kl. 19.07. Der var tale om et solouheld, hvor føreren med høj hastighed var kørt ind i et vejskilt i en venstrekurve. Motorcyklen var blevet kastet videre over i et andet vejskilt og bragt til standsning ca. 100 meter efter det første blokadespor på asfalten. Det var dagslys, føret var tørt og det var sigtbart. På vejstrækningen var der hastighedsbegrænsning på 80 km/t. Der blev ikke konstateret skader på vej eller vejtekniske foranstaltninger, der kunne have haft indflydelse på ulykken.

Uheldsstedsundersøgelsen havde vist, at klager var kommet kørende med ukendt høj hastighed og kortvarigt havde blokeret bremserne ud for kantpæl 29/7, hvorefter han havde mistet herredømmet over motorcyklen, som havde lagt sig på siden og var skredet af vejen. Klager og motorcyklen havde ramt græsrabatten ca. 58 meter efter det første blokadespor og var kollideret med en færdselstavle, hvorefter klager formentlig var blevet kastet af motorcyklen og var landet på…, hvor han lå både ved ambulancen og politiets ankomst. Motorcyklen var fortsat tværs over … og var kollideret med endnu en færdselstavle og var derefter kastet ca. 20 meter længere mod vest, hvor den lå ved politiets ankomst. Der var ikke skrabemærker eller anslagsmærker efter motorcyklen - hverken på asfalten eller græsrabatten.

Et vidne forklarede til politiet, at han var kommet kørende ad … og havde holdt i krydset …/… Landevej for at dreje til højre. Samtidig var en rød motorcykel, der også skulle til højre, kommet op bag ham. Vidnet havde - efter at være kommet ud på … Landevej - givet bilen 'lidt gas' for at se, om han kunne køre fra motorcyklen. Motorcyklen overhalede imidlertid vidnet med hvad han skønnede til omkring 180 220 km/t. Vidnet forklarede, at han selv kørte 150 km/t., men efter overhalingen lettede han på speederen. Overhalingen skete et godt stykke før … Kirke og motorcyklen fortsatte med samme hastighed indtil de sidste træer på højre hånd inden venstrekurven. På dette tidspunkt var motorcyklen ca. 500 meter foran vidnet, som så motorcyklen begynde at slingre og derefter ulykken.

Efter en gennemgang af sagens oplysninger meddelte Alka Forsikring ved brev af 5. november 2014, at selskabet var af den opfattelse, at skaden var sket på grund af høj hastighed. Der var ikke andre trafikanter involveret i ulykken og der var ikke hverken vejtekniske forhold eller fejl ved motorcyklen, der kunne forklare ulykken eller have været medvirkende til ulykken. Da hastighedsoverskridelsen i forhold til det tilladte var markant, og skadelidte oven i købet var kendt med strækningen (herunder at der er flere udkørsler fra

ejendomme langs vejen, vejkryds samt 2 advarselstavler, der viser vejsving/uoverskuelige vejsving forude), måtte kørslen betegnes som groft uagtsom, hvorfor der med henvisning til forsikringsbetingelsernes afsnit 6.7.1. ikke var dækning for de varige følger af ulykken.

Ved mail af 2. januar 2015 henvendte advokat … sig til Alka Forsikring og bestred, at hans klient havde handlet groft uagtsomt, bl.a. med henvisning til at en kørsel, som den beskrevne, ville havde forvoldt mere omfattende skader både på motorcyklen og på skadelidte, samt at skadelidte var overbevist om, at han aldrig ville køre så stærkt på den vejstrækning. Desuden var der ikke rejst sigtelse mod skadelidte og advokaten udtrykte endvidere mistilid til vidnet.

Alka Forsikring gennemgik på ny sagen og indhentede endvidere en såkaldt Dan Crash test. Af testens konklusion fremgik det, at en mindstehastighed på 140 km/t. kunne lægges til grund. En hastighed på 180 km/t., som nævnt af vidnet, var sandsynlig men ville ikke kunne teknisk eftervises. Alka Forsikring fastholdt således ved brev af 11. februar 2015 den trufne afgørelse, idet selskabet fortsat vurderede, at ulykken var fremkaldt ved grov uagtsomhed.

Advokat … anfægtede ved mail af 25. februar 2015 på ny afgørelsen under henvisning til, at der ikke forelå dokumentation for den høje hastighed, samt at politiet ikke havde rejst sigtelse mod klager for overtrædelse af Færdselsloven.

Sagen blev herefter forelagt Fællesnævnet, som den 22. april 2015 modtog advokat … kommentarer i form af 4 fotos med klagers tilhørende bemærkninger.

Klager havde knyttet bemærkninger til 4 fotos af uheldsstedt i form af betydningen af mærker og skridmærker i asfalten og bremselængder og standselængder for motorcykler, men som klager selv anførte, under optimale forhold. Klager var af den opfattelse, at både han selv og motorcyklen ville være skadet i højre grad, såfremt han havde kørt med den anførte hastighed og advokaten konkluderede på den baggrund, at det var usandsynligt, at klager skulle have kørt med den høje hastighed.

Fællesnævnet gav ved afgørelse af 2. juli 2015 Alka Forsikring medhold i den trufne afgørelse.

Sagen er nu indbragt for Ankenævnet for Forsikring.

Den kollektive fritidsulykkesforsikring dækker i henhold til forsikringsbetingelsernes afsnit 5.1.1. følger af ulykkestilfælde. Ved ulykkestilfælde forstås en pludselig hændelse, der forårsager personskade.

Af forsikringsbetingelsernes afsnit 6 fremgår imidlertid visse undtagelser til dækningen. Det fremgår således af afsnit 6.7.1. litra a, at forsikringen ikke dækker ulykkestilfælde, der er fremkaldt af forsikrede ved grov uagtsomhed.

Af Forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2 fremgår følgende: ’Har han (forsikrede) fremkaldt forsikringsbegivenheden ved en uagtsomhed, der under de foreliggende omstændigheder må betegnes som grov, skal det under hensyn til skyldgraden og omstændighederne i øvrigt afgøres, om erstatning skal ydes og i bekræftende fald med hvilket beløb’.

Da Alka Forsikring i de gældende forsikringsbetingelser (som gengivet ovenfor) har forbeholdt sig fuldstændig ansvarsfrihed ved grov uagtsomhed vil erstatning således bortfalde, såfremt ulykkestilfældet er fremkaldt ved en uagtsomhed, der må betegnes som grov.

Grov uagtsomhed i forsikringsretlig forstand foreligger såfremt den skadelidtes handlemåde har indebåret en indlysende fare for en skade som den skete.

Af politirapporten fremgår det, at uheldet skete i en venstrekurve på en landevej, hvor klager - efter at have blokeret motorcyklens bremser - mistede herredømmet over motorcyklen.

Der var ingen vejtekniske forhold, vejrforhold eller andre trafikanter, der kunne have haft en medvirkende indflydelse på uheldets opståen, og den eneste mulige årsag til uheldet har været klagers kørsel.

Af vidnets forklaring fremgik det, at vidnet selv - efter at være kørt ind på …vej - forsøgte at køre fra klager på motorcyklen. Da vidnet passerede 150 km/t. blev han overhalet af motorcyklen, hvorefter han lettede foden fra speederen. Vidnet vurderede motorcyklens hastighed til mellem 180 og 220 km/t. Vidnet så ulykken ske ca. 500 meter forude ved begyndelsen af venstrekurven.

Alka Forsikring har ingen anledning til at tvivle på vidnets forklaring, da vidnet - selvom han var rystet ved politiets afhøring - rent faktisk inkriminerede sig selv ved at oplyse om sin fart. Selskabet har dog ikke ukritisk lagt vidnets forklaring om, at motorcyklen blev fremført med 180 - 220 km/t. til grund, men på foranledning af klagers advokats henvendelse indhentet en såkaldt Dan Crash test til yderligere belysning af forholdene omkring ulykken.

Dan Crash er et uvildigt professionelt firma, hvor medarbejderne hovedsagligt er bilinspektører, der har omfattende erfaring i tolkning af færdselsuheld og klarlæggelse af de faktorer, der har - eller kan have - medvirket til et uheld og vi har ikke grundlag for at betvivle firmaets kompetence eller integritet.

Af konklusionen på Dan Crash testen fremgik det, at der med udgangspunkt i de konkrete fakta blev foretaget en computerstyret rekonstruktion, hvoraf det fremgik, at motorcyklens hastighed inden nedbremsningen sandsynligvis var 140 km/t. Bilinspektøren tilføjede, at en hastighed, som nævnt af vidnet, på 180km/t. var sandsynlig, men ikke kunne teknisk eftervises.

På baggrund af sagens oplysninger, herunder rapporten, finder selskabet det ubetænkeligt, at lægge til grund, at motorcyklens hastighed inden ulykken var 140 km/t.

De overvejelser som klager har gjort sig i mail af 21. april 2015 er gennemgået og kommenteret i Fællesnævnets afgørelse af 2. juli 2015, til hvilken vi skal henvise og blot her anføre, at bemærkningerne ikke ses at tilføre sagen afgørende nyt.

Den nominelle hastighed, der må lægges til grund og den hastighed Alka Forsikring har lagt til grund for sagens afgørelse, er den hastighed der er beregnet ved Dan Crash testen og den hastighed motorcyklen havde FØR der foretoges blokade-bremsning, og før motorcyklen kurede hen ad først vej dernæst græs og ramte det første vejskilt - alle forhold der væsentligt har nedsat farten og således også begrænset, hvor langt motorcyklen kunne 'flyve' før den landede i rabatten.

Ved hastighedsoverskridelser på henholdsvis 80% og 100% bliver der som udgangspunkt idømt bøde på 3.000 henholdsvis 5.000 kr. samt betinget henholdsvis ubetinget frakendelse af førerretten.

At politiet i den aktuelle sag har frafaldet sigtelsen for overtrædelse af Færdselsloven er ikke relevant for vurderingen, idet politiet som hovedregel ikke rejser sigtelse i færdselssager, hvor overtrædelsen har resulteret i alvorlig personskade.

At klager var bekendt med vejforholdene på stedet er ikke dokumentation for, at klager ikke har kørt med den beregnede hastighed.

Da der som tidligere anført ikke foreligger oplysninger om andre forhold end den alt for høje hastighed, som kan have haft en indflydelse på ulykken, og da hastighedsoverskridelsen var markant i forhold til begrænsningen på vejstrækningen finder selskabet fortsat, at klagers hastighedsoverskridelse (på minimum 80 %) har indebåret en så indlysende fare for en skade, som den der skete, at ulykken må betegnes som fremkaldt ved grov uagtsomhed.

Afslutningsvis skal vi bemærke, at det faktum, at [andet selskab] har vurderet oplysninger anerledes ikke kan forpligte Alka Forsikring".

Nævnet har fået forelagt sagens bilag, herunder den korrespondance mellem selskabet og klageren, der ligger forud for sagens indbringelse for nævnet. Nævnet har desuden fået forelagt politirapport, bilinspektørens undersøgelsesrapport Dan Crash-testen samt fotos.

Af anmeldelsesrapporten af 1/5 2014 fremgår det bl.a.:

"Ved patruljens ankomst var der skyfrit og tør asfalt. God sigtbarhed. Solen stod i synsvinklen mod vest i ca. 30 graders højde fra horisonten.

…
Den tilskadekomne mand kunne fremstamme sit navn som …, svarende til anført under part 1. Han var ved bevidsthed men stærkt forkommen grundet sine skader. Han blev ikke skønnet påvirket af spiritus eller anden form for bevidsthedspåvirkende stoffer.

…
Vidnet … forklarede kort, at motorcyklen med PO1 havde overhalet ham med en vurderet hastighed på mellem 180-220 km/t. I en afstand af ca. 500 m vest fra uheldsstedet så han ulykken, hvor motorcyklen tydeligt forulykkede. Der var ingen biler mellem ham og PO1.

…
Uheldsstedet er en 2-sporet landevej mellem … og … Uheldsstedet er beliggende i venstrekurven umiddelbart inden krydset … og … ca. 1 kilometer før … Uheldsstedet er beliggende uden for tættere bebygget område.

… er asfalteret, og venstrekurven er indrettet med retningstavler 'O 41,1' langs den nordlige græsrabat, som advarede vestgående trafik om skarp venstrekurve.

Ved gennemgang af uheldsstedet blev der ikke konstateret skader på vej eller vejtekniske foranstaltninger, som kunne have forårsaget ulykken.

…
Uheldsstedsundersøgelsen viste, at PO1 var kommet kørende med ukendt høj hastighed, hvorved han kortvarigt havde blokeret bremserne på motorcyklen ud for kantpæl 29/7, inden PO1 havde mistet herredømmet over motorcyklen, hvorved motorcyklen havde lagt sig på venstre side mod asfalten, for herefter at skride af vejen i kørselsretningen kort inden …

Da PO1 og motorcykel ramte græsrabatten ca. 58 meter efter første blokeringsspor, kolliderede motorcyklen med en retningstavle, hvorved PO1 formentlig er blevet kastet af motorcyklen og landet på …, hvorefter motorcyklen var fortsat tværs over …, hvor motorcyklen igen kolliderede med et færdselsskilt 'B 11', hvorefter motorcyklen var kastet ca. 20 meter længere mod vest, hvor den endelig var bragt til standsning i græsrabatten.

…
Motorcyklen, …, …, rød, …, blev skønnet totalskadet. Der var tydelige skrabemærker på motorcyklens venstre side, som indikerede, at det var den side, motorcyklen var væltet inden kollisionen med vejskiltene.
Ud fra simple test af bremser, kobling og forgaffel blev motorcyklen skønnet i lovlig og forsvarlig stand inden ulykken".

I afhøringsrapport af 1/5 2014 af vidnet fremgår det bl.a.:

"Afhørte forklarede, at han kørte syd ud for … ad … I T-krydset …/… gjorde han holdt for at dreje til højre. Samtidig kom der en rød motorcykel p bag ved ham, som også blinkede til højre mod …

Afhørte trillede ud på … og gav den lidt gas for at se, om han kunne køre fra motorcyklen. Personen på motorcyklen gav gas og overhalede ham med hvad afhørte vurderede til at være omkring 180-220 km/t. afhørte kørte selv omkring 150 km/t på dette tidspunkt og lettede herefter foden fra speederen. Motorcyklen overhalede afhørte et godt stykke før … og fortsatte nogenlunde med samme hastighed. Da motorcyklen nåede de sidste træer på højre hånd inden venstrekurven, var han over 500 meter foran afhørte.

Afhørte kunne se, at motorcyklen begyndte at slingre. Han var for langt væk til at afhørte kunne se noget bremselys".

I afhøringsrapport af 15/7 2014 af klageren fremgår det bl.a.:

"Forespurgt om han kendte vejstrækningen, oplyste han, at han kendte strækningen rigtig godt, og han normalt havde stor respekt for præcis det sving, han kørte galt i, samt det næste skarpe sving en kilometer længere fremme.
Han tilføjede selvstændigt, at han mente hastigheden ikke havde været særlig høj, da han som omtalt havde stor respekt for svingene".

Af bilinspektørens undersøgelsesrapport fremgår det bl.a.:

7. 88370

3. Styreapparat.

Ingen fejl og mangler.

Manglernes betydning: Styresikkerheden er ☐ ikke nedsat ☐ uvæsentlig nedsat ☐ noget nedsat ☐ meget nedsat

4. Bremser. Driftsbremse (art)	**Parkeringsbremse (art)**
For: Skivebremse, hydraulisk Bag: Skivebremse, hydraulisk	-
Ingen fejl og mangler. Importøren har oplyst, at motorcyklen ikke er udstyret med ABS bremser.	

Som følge af manglerne er	driftsbremsen ikke tilstrækkelig			parkeringsbremsen ikke tilstrækkelig	
	☐ virksom	☐ sikker	☐ hurtig	☐ virksom	☐ sikker

5. Kørs- og bremseprøve. ☐ Foretaget ☒ Ikke foretaget

Ikke foretaget grundet beskadigelser.
Bremserne blev afprøvet ved drejning af hjulene og undersøgt ved inspektion.

	Driftsbremse	**Parkeringsbremse**
Bremseevnen (deceleration)	m/s²	m/s²
- svarende til en bremselængde	m v. 30 km/t	m v. 30 km/t
Et køretøj af den pågældende type kan i normalt vedligeholdt stand på en tilsvarende vejbelægning bremse med ca.	m/s²	m/s²
Et køretøj af den pågældende type kan i normalt vedligeholdt stand på en tilsvarende vejbelægning bremse med ca.	m v. 30 km/t	m v. 30 km/t

6. Lygter, tegn- og signalgivningsapparater.

Ikke afprøvet grundet beskadigelser.

7. Dæk.

Ingen fejl og mangler.
Dækmontage forhjul:
Dunlop Sportmax, SportSmart, Dimension 120/70-ZR17 M/C, belastningsindeks: 56, hastighedsindeks W.
Dækmønsterdybde ca. 2.5 mm.
Lufttrykket skønnedes i orden

Dækmontage baghjul:
Dunlop Sportmax, SportSmart. Dimension 190/35-ZR17 M/C, belastningsindeks: 75, hastighedsindeks W.
Dækmønsterdybde ca. 3.0 mm.
Lufttrykket skønnedes i orden.

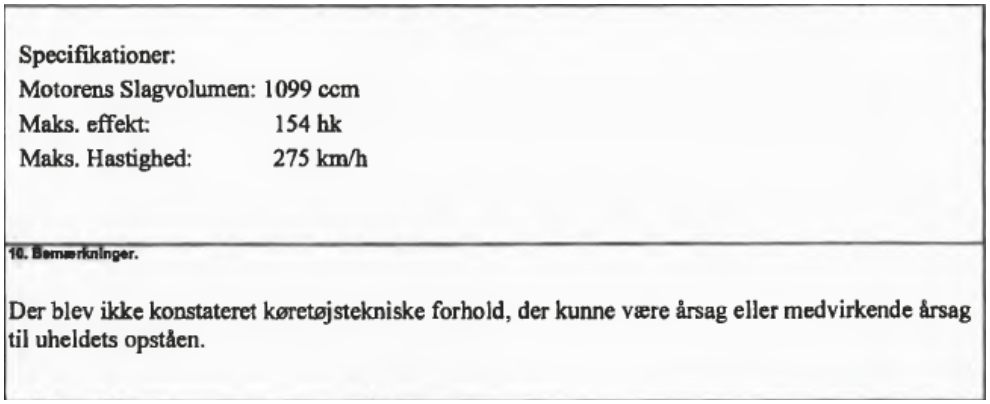
8. Chassis og karrosseri.

Ingen fejl og mangler.

9. Beskadigelser.

Motorcyklen havde påkørt et/to vejskilt(e) og var væltet om på venstre side, hvorved følgende væsentlige beskadigelser er opstået:
I venstre side var stort set alle plastdele knust/besk.
Forlygten var besk.
Motorens venstre dele var besk.

…



Specifikationer:
Motorens Slagvolumen: 1099 ccm
Maks. effekt: 154 hk
Maks. Hastighed: 275 km/h

10. Bemærkninger.

Der blev ikke konstateret køretøjstekniske forhold, der kunne være årsag eller medvirkende årsag til uheldets opståen.

I Dan Crash-testen af 28/1 2015 fremgår det bl.a.:

> ”**Deceleration**
> Fra skridsporerne starter til motorcyklen ligger stille er der ca. 53 meter.
> I denne rekonstruktion betyder det en gennemsnitsdeceleration på 8,8 m/s2, hvilket alene er opnåeligt grundet kollisionerne.
>
> Hastigheder væsentligt afvigende i stigende retning vurderes ikke sandsynlige.
>
> **Konklusion**
> Der beregnes ud fra de i sagen værende akter en sandsynlig hastighed inden bremsning på 140 km/t.
> Idet det må antages at fører bremser inden der afsættes spor, gør hastigheder som nævnt af vidnet på 180 km/t sandsynlige, men disse kan ikke teknisk eftervises”.

Af forsikringsbetingelserne fremgår det bl.a.:

> ”**5 Forsikringen dækker**
> 5.1 Følger af ulykkestilfælde
> 5.1.1 Ved ulykkestilfælde forstås en pludselig hændelse, der forårsager personskade.
>
> …
> **6 Forsikringen dækker ikke**
>
> …
> 6.7 Grov uagtsomhed, forsæt, alkohol og slagsmål
> 6.7.1 Ulykkestilfælde, der er fremkaldt af forsikrede ved:
>
> - Grov uagtsomhed”.

Nævnet har fået forelagt fotos fra uheldsstedet.

9. 88370

Nævnet udtaler:

Selskabet har i sine forsikringsbetingelser punkt 6.7.1. litra a, forbeholdt sig fuldstændig ansvarsfrihed, hvis forsikringsbegivenheden er fremkaldt ved grov uagtsomhed. Selskabet har herved fraveget forsikringsaftalelovens § 18, hvilket gyldigt kan ske. Det er selskabet, der har bevisbyrden for, at klageren har handlet groft uagtsomt.

Klageren var den 1/5 2014 udsat for et ulykkestilfælde, da han mistede herredømmet over sin motorcykel. Det fremgår af politirapporten, at der var tale om et solouheld, hvor føreren med høj hastighed var kørt ind i et vejskilt i en venstrekurve. Motorcyklen var blevet kastet videre over i et andet vejskilt og bragt til standsning ca. 100 meter efter det første blokadespor på asfalten. Det var dagslys, føret var tørt, og det var sigtbart. På vejstrækningen var der en hastighedsbegrænsning på 80 km/t. Der blev ikke konstateret skader på vej eller vejtekniske foranstaltninger, der kunne have haft indflydelse på ulykken, og motorcyklen blev efter en simpel test af bremser, kobling og forgaffel på motorcyklen skønnet i lovlig og forsvarlig stand inden ulykken.

Selskabet har afvist at yde dækning med henvisning til, at klageren har fremkaldt forsikringsbegivenheden ved grov uagtsomhed. Selskabet har til støtte herfor blandt andet henvist til oplysningerne i politirapporten, vidneforklaringen samt resultatet af Dan Crash-testen, der har beregnet klagerens mindstehastighed inden opbremsning til at være 140 km/t.

Klageren bestrider, at han har handlet groft uagtsomt, og har til støtte herfor blandt andet anført, at en kørsel som den, selskabet lægger til grund for sin afgørelse, ville have forvoldt mere omfattende skader på både motorcyklen og på klageren, samt at klageren er overbevist om, at han aldrig ville køre så stærkt på den vejstrækning. Endvidere har han anført, at der ikke er rejst sigtelse mod ham.

Efter en gennemgang af sagen, herunder oplysningerne i politirapporten, vidneforklaringen samt resultatet af Dan Crash-testen, finder nævnet, at det må anses for godtgjort af selskabet, at klageren har kørt med en hastighed på mindst 140 km/t i et område med en hastighedsbegrænsning på 80 km/t.

10. 88370

Efter det oplyste om, at der var opsat skilte med angivelse af, at der var tale om en kurvet strækning, og at klageren var bekendt med strækningen – finder nævnet, at hans kørsel indebar en så indlysende fare for en skade som den, der skete, at nævnet ikke kan kritisere, at selskabet har afvist dækning med henvisning til, at han handlede groft uagtsomt.

Herefter og da det af klageren i øvrigt anførte ikke føre til andet resultat.

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Poul Sørensen