

ERHVERVSJURA

Undtagelser er normale i forsikringer

ERSTATNING: Når en forsikret person beskadiger en genstand, bør han undgå at gøre det med grov uagtsomhed. Ellers kan det være svært at få erstatning.



LARS BO LANGSTED
professor
Juridisk Institut,
Aalborg Universitet

finans@finans.dk

»Forsikringen dækker ikke ... skade forvoldt af forsikrede, piloten eller af en, som forsikrede bærer ansvaret for, med forsæt, ved grov uagtsomhed eller under påvirkning af spiritus, medicin eller euforiserende stoffer.«

Den citerede undtagelse, hvorefter en tegnet forsikring alligevel ikke dækker, er fra en kaskoforsikring på et fly. Undtagelsen var helt central for en retssag om næsten 5 mio. amerikanske dollars, som Højesteret traf afgørelse i tidligere i denne måned.

Den vender jeg tilbage til i det følgende. Men sådanne undtagelser er faktisk helt sædvanlige i næsten alle typer af forsikringer – især undtagelsen, når forsikrede har fremkaldt begivenheden »med forsæt eller ved grov uagtsomhed«.

Det er indlysende, at man ikke kan få dækket en skade, som man har lavet med vilje (forsæt). Det er også klart, at en forsikring – for at have nogen værdi – skal dække over situationer, hvor man som forsikringstager "kommer til" at lave en skade på grund af en dum fejl, hvor man ikke lige får tænkt sig om, og så går det galt (uagtsomhed).

Det helt store problem opstår, når man som selskab vil påberåbe sig, at man ikke er forpligtet til at dække skaden, fordi den er forvoldt ved »grov uagtsomhed«.

For hvad er det egentlig? Og hvornår er en "smutter" ikke bare noget, der kan ske for os alle, men udslag af en tankeløshed af en sådan grovhed, at forsikringen undtagelsesvist ikke skal dække?

Man bruger udtrykket i både aftaler og lovgivning inden for såvel erstatningsretten som strafferetten, og alle steder har man den samme udfordring, når man står med et konkret hændelsesforløb: Der er begået fejl – men er de af en sådan karakter, at der er tale om grov uagtsomhed?

Helt overordnet kan man nærme sig spørgsmålet om grov uagtsomhed fra to sider:

Man kan nærme sig "ovenfra" og sige: Her er måske ikke tale om forsæt, vi kan ikke bevise, at skaden blev forårsaget med vilje, men der er rigtig meget, der tyder på det. Her bruger man den grove uagtsomhed som en slags opsamling:

Det var næsten forsætligt.

Den anden side at nærme sig den grove uagtsomhed er "nedefra": Her er tale om ikke bare én fejl, men flere fejl, og måske en eller to af dem endda er værre end blot et øjeblik tankeløshed. Hvis man lægger fejlene sammen, kommer vi så op på, at uagtsomheden har været grov?

Det er især grænsen mellem den almindelige, også kaldet den simple, uagtsomhed og så den grove uagtsomhed, der giver vanskeligheder, og det var da også netop den grænse, som Højesteret skulle vurdere i sagen om flyforsikringen.

Selve det overordnede forløb var enkelt nok: Ejeren af en virksomhed skulle i maj 2005 til en konference i Atlanta i USA. Han var selv en erfaren pilot med mere end 2.000 flyvetimer bag sig, havde fløjet over Atlanten 30 gange og havde også tidligere erfaring med flytypen – en lille Cessna-jet med seks-syv siddepladser. Flyet var virksomhedens fly, og der var tre passagerer med, hvoraf den ene også var pilot.

Han lettede fra Burlington i Vermont og havde planlagt at lande på en lille flyveplads i Atlanta, Bader Field.

Flyvepladsen var en såkaldt ukontrolleret flyveplads med to ret korte landingsbaner. Vejret var godt, og sigtbarheden var god, men der var ikke præcise oplysninger om vindens styrke og retning på selve flyve-

pladsen, kun på den større internationale lufthavn i Atlantic City, der lå et stykke derfra.

Der var radiokontakt med kontroltårnet i den nærliggende lufthavn. Når de foretrak at lande på Bader Field, var det, fordi de skulle til et nærliggende konferencecenter. Ved landingen fortsatte flyet imidlertid ud af landingsbanen og endte i en bugt, der var forbundet med Atlanterhavet og dermed i saltvand.

Piloten og passagererne reddede sig ud uden skader, men flyet blev kort efter erklæret totalskadet. Forsikringssummen på knap 5 mio. dollars blev udbetalt, men med klausul om tilbagebetaling, hvis oplysningerne senere måtte give grundlag for, at der havde foreligget forsæt eller grov uagtsomhed.

Da alle rapporter og forklaringer m.v. var blevet udfærdiget, krævede selskabet det udbetalte beløb tilbage, idet det gjorde gældende, at der havde været tale om grov uagtsomhed.

Ingen kom på den tanke, at piloten skulle være kørt af landingsbanen med vilje, og så er problemet netop:

De fejl, der måtte være begået af piloten i forbindelse med planlægningen og gennemførelsen af turen, var nok uagtsomme, men var de så alvorlige, at man måtte bedømme uagtsomheden som grov?

I forsikringsretten er der efterhånden fast praksis for

at fortolke grov uagtsomhed sådan, at der på grund af adfærden skal have været en »indlysende fare« for den skade, der sker. Selvom det hjælper lidt, så flytter nissen alligevel med – for hvornår er risikoen for fare indlysende?

Landsrettens mere end 90 sider lange afgørelse er spækket med sagkyndige erklæringer og forklaringer om, hvorledes man skal planlægge en tur, hvilke oplysninger man skal have, hvordan man skal lave en indflyvning, hvilken vægt flyet måtte antages at have, og hvor lang en landingsdistance man måtte regne med i henholdsvis vindstille og medvind.

Landsrettens sædvanlige tre dommere var suppleret med to særligt sagkyndige udi den slags spørgsmål – og sagen endte med, at forsikringsselskabet skulle have pengene tilbage, da der var udvist grov uagtsomhed fra pilotens side.

I Højesteret delte dommerne sig i et flertal på fire og et mindretal på én. Som i rigtigt mange andre sager var der ikke dissens på grund af en juridisk uenighed om, hvornår uagtsomhed er grov, men på en forskellig vurdering af beviserne.

Flertallet fandt, at piloten »hverken før flyvningen eller inden landingen foretog en konkret beregning af landingsdistancen under hensyn til flyets forventede landingsvægt og aktuelle

Lykken er at have en forsikring, hvor grov uagtsomhed ikke er undtaget – men dem er der ikke så mange af.

Lars Bo Langsted

oplysninger om vind- og vejrforholdene til brug for vurderingen af, om landingsbanen var tilstrækkeligt lang. På trods af disse forhold besluttede (piloten) sig for at lande på den korte, uovervågede bane, som han ikke kendte i forvejen.« Det var i sig selv så grundlæggende en fejl, at der var tale om grov uagtsomhed efter disse dommers mening.

Den dissenterende dommer var for så vidt ikke uenig i, at det ville have været en særdeles grov uagtsomhed, men fandt modsat de øvrige, at man – sådan som han opfattede bevisførelsen – måtte lægge til grund, at der var foretaget den fornødne planlægning og beregning af landingsdistancen inden afgang.

For så vidt angik de øvrige fejl, piloten måtte have begået, fandt han »at (piloten) begik en fejl, da han vurderede, at der var rolige vindforhold på flyvepladsen og derved overså, at der var en medvind på 5-10 knob på den pågældende landingsbane. Jeg tilskriver den fejl, at han eller (medpiloten) fejlaflæste vindposen under overflyvningen af flyvepladsen. Jeg finder, at denne fejl ikke indebar en indlysende fare for den indtrådte skade.«

Samlet set vurderede han, at pilotens adfærd »ikke indebar en så indlysende fare for den indtrådte skade, at han kan anses for at have forvoldt denne ved grov uagtsomhed«.

Vi ved ikke, om flertallet af dommerne var enige i, at de øvrige fejl ikke var tilstrækkelige til at statuere grov uagtsomhed, for de havde jo konstateret, at han – efter deres opfattelse – havde begået én tilstrækkeligt stor fejl allerede ved planlægningen af ruten og landingen.

Vurderingen af en uagtsomheds grovhed har således altid de faktiske forhold som udgangspunkt – og her er alle detaljer i forløbet helt centrale at få med. Dernæst skal man være opmærksom på, at et hændelsesforløb altid vil bestå af en række delelementer, hvor der i en eller flere kan være begået mere eller mindre grove fejl, og at det netop er den samlede vurdering heraf, der kan danne basis for grovhedsvurderingen.

Lykken er at have en forsikring, hvor grov uagtsomhed ikke er undtaget – men dem er der ikke så mange af.



Et fly af dette mærke var centrum i en erstatningssag.
Arkivfoto: Carsten Andreasen