697/04

Den 10. maj 2004 blev i sag nr. 61.769:

xxxxx xxxxxxxx xxxxxxx
xxxxxxxxxxxxx x
xxxx xxxxxx

mod

Alm. Brand Forsikring A/S
Midtermolen 7
2100 København Ø

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har motorkøretøjsforsikring i Alm. Brand Forsikring A/S, klager over selskabets afvisning af at yde erstatning for en anmeldt motorskade, der opstod efter påkørsel af en sten.

Selskabet har anerkendt, at den direkte påkørselsskade er dækket af kaskoforsikringen, hvorimod den mekaniske skade på motoren ikke er dækket, idet klageren ikke anses at have overholdt sin tabsbegrænsningspligt, jf. forsikringsaftalelovens § 52.

Det er oplyst, at klageren og hendes ægtefælle i deres Peugeot 806 Van den 3/11 2002 kl. 04.30 påkørte en større sten (40X50 cm). Uheldet skete under kørsel på motorvej, få kilometer fra Helsingør.

I skadeanmeldelse dateret 15/11 2002 er uheldet beskrevet således:

> "Ramte stor sten på motorvejen og beskadigede motoren, så olien løb af motoren da vi var kørt ombord på færgen. Derfor står bilen i Sverige.

Det er videre oplyst, at klageren ringede til Dansk Vejhjælp, der videregav henvendelsen til SOS. SOS aftalte med selskabet, at skaden skulle udbedres i Sverige. Klageren har forklaret, at hun tilkendegav ønske om at bilen blev bragt til Danmark med henblik

på reparation, men at selskabet ville have den repareret i Sverige. Det er i den forbindelse oplyst, at det svenske værksted kørte 15 kilometer i bilen. Det svenske værksted sendte efter 3 uger bilen til et Peugeot-værksted i Danmark, uden at motorskaden var udbedret. 6 måneder senere sendte det svenske værksted de skadede dele til det danske værksted.

Af taksatorrapport af 19/12 2002 fremgår:

> "Kunden burde ikke have fortsat sin kørsel før bilen var undersøgt, en koll. med så stor en sten som der er nævnt i anmeldelsen er der ikke mange biler der kan tåle (40x50 cm).
>
> Der står også i anmeldelsen at olien løb af motor mens den stod på færgen, men alligevel startes bilen for at køre af færgen og hen for at stoppes af en Tolder.
>
> Der er ingen tvivl om, at som krumtap er ridset, har der ikke været olie tilbage på motor og lampen har lyst.
>
> Det er efter min mening været helt forkert at køre videre. Olielampe er kontrolleret og virker."

Efter en besigtigelse af de skadede dele har taksator i taksatorrapport dateret 27/8 2003 uddybende tilkendegivet:

> "Som I kan se af indsendte billeder er der tale om et rimeligt stort hul i bundkarret, der er en lang revne med et gab på ca. 2 mm.
>
> Da det i dag er meget tynd olie der benyttes, vil det løbe langsomt ud, og bundkarret der indeholder 4,8 l olie, vil værre tomt på få km.
>
> Når oliestanden falder til meget lav vil olieindikatoren tænde advarselslampen, og hvis man standser på det tidspunkt, vil motor ikke tage skade. Lampen tænder når trykket falder til ca. 1 kg og på det tidspunkt er der stadig en god oliefilm på alle bevægelige dele.
>
> Ved hold bør man kigge ned i motorrummet, og ikke kun ind under bilen, da der sidder en plade så det ikke er muligt at se skaden. Oven på pladen ligger et skumgummilag som isolering, og der vil det første olie lægge sig.
>
> Hvis bilen har kørt problemfrit til færgen, er der ingen tvivl om, at der har ligget en stor olieplet på færgedækket, som man kunne se inden motor blev startet igen. Det

er også utroligt at der ikke har været en grim lugt, for når man kører vil olietågen ramme den varme udstødning og det lugter ikke godt."

Nævnet har fået forelagt billeder af det skadede bundkar.

Klageren har over for nævnet gjort gældende, at skaden er en dækningsberettigende følge af påkørslen af stenen. Det bestrides, at skaden skulle være sket som følge af klagerens kørsel uden olie.

Klageren har forklaret, at hun og ægtefællen efter påkørslen af stenen standsede med det samme og undersøgte bilen uden at kunne se tegn på skade, ligesom bilens advarselslamper ikke lyste. Parret kørte derfor videre til færgen, og ombord kontrollerede ægtefællen, om der var skade at se eller dryppende olie, hvilket ikke var tilfældet. Da motoren var kold og parret kørte fra borde, løb olien ud af bilen og bilens advarselslampe lyste, hvorefter bilen blev standset. Sammenfattende har klageren anført, at motoren blev undersøgt på forsvarlig måde af hendes ægtefælle. Hun har påpeget, at en Peugeot 806 har en måler, der viser oliestand og en advarselslampe, der viser olietryk, og at ingen af disse lamper lyste.

Klageren har anført, at det danske Peugeot-værksted har tilkendegivet, at det er det svenske værksted, der har ødelagt motoren ved at starte bilen op uden at undersøge lejerne først.

Klageren er af den opfattelse, at de af selskabet påberåbte afgørelser ikke er relevante for denne sag.

Selskabet har over for nævnet fastholdt sin afgørelse. Selskabet har ved skrivelse af 27/8 2003 anført, at der er 3 mulige tidspunkter, hvor skaden på motoren kan være opstået; ved kørslen til færgen, ved kørslen fra færgen eller ved værkstedets kørsel i bilen.

Det er selskabets opfattelse, at det er mest sandsynligt, at skaden er opstået ved kørslen til færgen. Selskabet har anført, at klageren ved at køre videre efter kollision med en stor sten, ikke har overholdt sin tabsbegrænsningspligt, jf. forsikringsaftalelovens § 52.

Selskabet har gjort gældende, at klageren burde have undersøgt motorrummet og ikke kun have kigget under bilen. Selskabet har henvist til AK 40.584, AK 46.993 og AK 51.145.

Selskabet har videre gjort gældende, at såfremt skaden er sket ved kørsel fra færgen har bilen efter uheldet stået stille under overfarten. Selskabet er herefter af den opfattelse, at der ikke er en sådan tidsmæssig sammenhæng mellem påkørslen af stenen og skaden på motoren, at disse kan anses for én skade. Herefter må motorskaden anses for en selvstændig skade, som ikke er dækket af forsikringen, hvorved der er henvist til dækningsundtagelsen i forsikringsbetingelsernes punkt 6.1 vedrørende mekanisk skade. Selskabet har endvidere gjort gældende, at såfremt forholdet måtte blive betragtet som én samlet skade, er det groft uagtsomt at klageren ikke om bord på færgen åbnede motorrummet for at checke olien eller undersøge bundkaret. Selskabet har anført, at olien kunne ligge i motorrummet eller være løbet ud, før bilen var ombord på færgen, hvorfor en undersøgelse under bilen må anses for utilstrækkelig.

Endelig har selskabet anført, at såfremt skaden er sket under det svenske værksteds kørsel i bilen, mangler den tidsmæssige sammenhæng med påkørslen af stenen, hvorfor der er tale om en selvstændig skade, som ikke er dækket. Selskabet har anført, at klageren i dette tilfælde vil være henvist til at rette et erstatningskrav mod værkstedet.

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**6. Hvilke skader er dækket**

Forsikringen dækker enhver skade på køretøjet samt tab af køretøjet ved tyveri eller røveri.

bortset fra

6.1 Skade, der alene opstår i og er begrænset til køretøjets mekaniske/elektroniske dele (fx motor, transmission og styretøj), medmindre skaden er overgået køretøjet ved brand, lynnedslag, eksplosion, tyveri, røveri og hærværk eller er sket under transport på eller ved hjælp af andet transportmiddel, …"

Nævnet udtaler:
Nævnet må lægge til grund, at der ved påkørselsuheldet opstod hul i bundkarret.

Efter forsikringsaftalelovens § 52 om sikredes afværge- og tabsbegrænsningspligt er det afgørende, om klageren i forbindelse med skaden på motoren har foretaget sig, hvad man kan forvente med hensyn til at begrænse eller afværge yderligere skade, og hvis dette ikke er tilfældet - om denne undladelse kan tilregnes klageren som groft uagtsomt.

Nævnet finder, at den foreliggende tvist ikke kan afgøres uden en egentlig bevisførelse vedrørende skadens opståen, herunder hvor hurtigt olien må antages at have løbet ud af bilen og hvornår skaden må anses for opstået. En sådan bevisførelse kan ikke ske for nævnet, men bør i givet fald ske ved domstolene.

I medfør af § 4, stk. 1, i nævnets vedtægter må nævnet derfor afstå fra at viderebehandle sagen.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Nævnet kan ikke afgøre sagen.

Marianne Højgaard Pedersen