880/11

Den 28. november 2011 blev i sag nr. 79.738:

xxxxxx xxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxx xxx
xxxx xxxxxx x

mod

GF-Forsikring A/S
Jernbanevej 65
5210 Odense NV

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har bilforsikring i GF-Forsikring A/S. Han klager ved sin advokat over, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for den forsikrede bil, der er blevet totalskadet.

Selskabet har afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til forsikringsbetingelsernes punkt 17.3, hvorefter der ikke er dækning for skader, der påføres bilen under privat reparation.

Ved skadeanmeldelse af 8/4 2010 anmeldte klageren, at hans bil var brændt. Hændelsesforløbet er i skadeanmeldelsen beskrevet således:

> "Der er opstået kortslutningsskade på ekstraudstyr (GPS/TV/CD-BOX/DVD-BOX) hvor bagsæde og ryglæn møder hinanden på midten ved vippearmlæn. Jeg var ved at hæfte en krængningsstabilisator i venstre hjulkasse."

I politirapport af 3/4 2010 hedder det bl.a.:

> "Vi ankom til stedet kl. 1314 sammen med brandinspektøren og et slukningskøretøj fra … brandvæsen.
>
> Ud fra en fritliggende maskinhal steg en kraftig sort røg. Røgen drev ud over marker i vestlig retning og ugjorde ingen fare for andre personer. Der var ingen fare for at branden skulle udvikle sig til andre ejendomme. Brandvæsnet påbegyndte slukningsarbejdet.
>
> På stedet traf vi også anmelderen, [klager], som blev skønnet ædru, lettere chokeret, men egnet til afhøring. Han havde et vådt viskestykke viklet omkring sin højre hånd, hvorpå han

havde pådraget sig brandvabler, men var ellers uskadt. Han oplyste kort, at han havde været i færd med at klargøre sin personbil til syn, herunder ved anvendelse af et CO2-svejseapparat. Bilen var efterfølgende brudt i brand.
…
Gerningsstedet er en fritliggende maskinhal på ca. 500 kvadratmeter opført i træ med stålbeklædning. Halvdelen af hallens areal er forsynet med et betonunderlag. Hallen er beliggende uden for tættere bebygget område. Der er adgang til hallen via en østvendt skydeport.

Gerningsstedsundersøgelsen viste, at en personbil reg. … som stod midt i hallen på betonunderlaget var udbrændt. Bagenden af bilen var hævet en meter over gulvet ved hjælp af en donkraft. Ved siden af bilen stod et CO2 svejseapparat."

Klageren blev samme dag afhørt af politiet. Af afhøringsrapporten fremgår bl.a.:

"Afhørte forklarede, at han kort forinden branden var i færd med at klargøre sin personbil, Mercedes Benz reg. … til syn. I den forbindelse skulle afhørte udføre noget svejsearbejde ved bagakslens ophæng.

Afhørte udførte dette med et CO2-svejseapparat. Afhørte, som tidligere havde arbejdet som certificeret svejser …, havde erfaring inden for dette håndværk.

Kort efter, at afhørte var færdig med at svejse bemærkede han, at der var røgudvikling inde i kabinen. I bunden bagerst i kabinen var der opstået en mindre brand. Afhørte forsøgte at slå flammerne ud med sin højre hånd. Han pådrog sig herved flere brandvabler på hånden.

Afhørte kunne dog ikke slukke ilden, som bredte sig hurtig, hvorefter han ringede 112. Afhørte havde ikke opholdt sig inde i røgen, da han viste, at denne kunne være giftig."

Selskabet afviste ved brev af 11/5 2010 at yde forsikringsdækning for den brandskadede bil under henvisning til, at skaden var sket under privat reparation.

Klageren er utilfreds med selskabets afgørelse og har ved sin advokat indbragt sagen for nævnet den 11/2 2011.

Selskabet har over for nævnet ved brev af 25/2 2011 fastholdt sin afgørelse og har til støtte herfor bl.a. anført:

"Selskabet modtager anmeldelse fra [klager]] (bilag …), hvoraf det fremgår, at der er sket en kortslutning i noget ekstra udstyr, hvorved bilen er udbrændt. Samtidig var [klager] ved at svejse en krængningsstabilisator fast ved venstre hjulkasse.

I forlængelse af anmeldelsen indhenter selskabet den optagne politirapport/brandundersøgelsessag (bilag …). Politiets konklusion lyder, at branden er opstået i undervognen i forbindelse med svejsearbejde på bilen.

Selskabet er herefter i telefonisk kontakt med politibetjent … og brandinspektør …, som begge var på skadestedet i forbindelse med branden. Begge er overbevist om, at branden er op-

stået grundet svejsearbejdet på bilen - hvilket også var den forklaring de blev mødt med af [klager].

Selskabets taksator, som har besigtiget skadestedet og køretøjet, er ligeledes af samme overbevisning, at branden er opstået grundet svejsearbejdet på køretøjet.

Selskabet ønsker at få uddybet skadeanmeldelsen og kontakter derfor [klager] telefonisk. [Klager] forklarer supplerende til skadeanmeldelsen, at der ikke var strøm på bilen, eftersom polen var taget af batteriet. [Klager] mener, at en ikke nærmere defineret genstand, skulle være faldet ned på batteriet og derved have forårsaget kortslutningen hvorved branden opstod.

På baggrund af oplysningerne i sagen, afviser selskabet at skaden er dækket af kaskoforsikringen jf. forsikringsbetingelsernes punkt 17.3 (bilag …).

På vegne af [klager] sender [advokat] en skriftlig klage til selskabet (bilag …). [Advokat] ønsker en yderligere undersøgelse af køretøjet, for at fastslå hvor branden er opstået.

I klagebesvarelsen (bilag …) afviser selskabet at deltage i en ny undersøgelse af køretøjet, idet selskabet finder sagen belyst ud fra oplysningerne fra brandvæsnet, politiet, selskabets taksator og [klager].

Selskabet fastholder, at skaden er påført køretøjet under privat reparation. Udformningen i betingelsernes punkt 17.3 - som ikke er af usædvanlig karakter - beskriver en konkret fareart, som objektivt afgrænser selskabet risiko.

Ved en objektiv risikoundtagelse er selskabet ansvarsfri, hvis det kan påvise, at betingelserne i vilkåret er opfyldt, modsat en sikkerhedsforholdsregel jf. FAL § 51, hvor selskabet kun er ansvarsfri, hvis der er årsagssammenhæng mellem den manglende overholdelse af vilkåret og forsikringsbegivenheden."

Klagerens advokat har i brev af 17/3 2010 til nævnet bl.a. anført:

"GF Forsikring har fremsendt politirapporten (bilag …), og det fremgår af politirapportens side 2, at min klient til politiet oplyste: 'Han oplyste kort, at han havde været i færd med at klargøre sin personbil til syn, herunder ved anvendelse af et CO_2-svejseapparat. Bilen var efterfølgende brudt i brand.'

Det fremgår ved afhøring af [klager], at han forklarede, at han forinden branden var i færd med at klargøre sin personbil Mercedes Benz reg. nr. … til syn. I den forbindelse skulle afhørte udføre noget svejsearbejde ved bagakslens ophæng.

Dvs. at svejsearbejdet foregår bag på bilen.

Af sidste side fremgår det, at han forklarede, at der udvikledes røg inde i kabinen.

Det gøres således gældende, at han havde været i færd med at svejse bag på bilen ved det ene baghjul, mens branden opstår inde i kabinen.

Det er således ikke det samme sted, branden opstår, som han har været ved at svejse ved.

Vi har foreslået, at bilen undersøges af en tekniker med henblik på præcist at angive, hvor branden er startet, men dette har GF ikke villet bekoste.

Vedrørende forsikringsselskabets bemærkninger på 2. side skal jeg specifikt bede Ankenævnet om at vurdere, om der er tale om, at der ikke er et krav om årsagssammenhæng i nærværende sag, idet undertegnede gør gældende, at der skal være årsagssammenhæng mellem en mulig handling/undladelse og den konkrete skade."

Hertil har selskabet i brev af 30/3 2011 bl.a. bemærket:

"Indledningsvis vil selskabet gerne henvise til, at det helt generelt påhviler [klager] at sandsynliggøre, at skaden er sket ved en begivenhed der er omfattet af kaskoforsikringen.

Som anført i vores brev af 25. februar 2011, afviser selskabet at deltage i en ny undersøgelse af køretøjet. Begrundelsen herfor er, at selskabet finder brandårsagen belyst ud fra oplysningerne fra brandvæsnet, politiet, taksatoren og [klager].

Det er uomtvistet, at svejsearbejdet foregik omkring krængningsstabilisatoren ved venstre hjulkasse, hvilket befinder sig umiddelbart under bagsædet. Derfor er det ikke unaturligt, at der blev konstateret røgudvikling i kabinen. Netop grundet den ikke ubetydelige risiko for ildsvåde, er det normal kutyme, at autoværksteder har en brandvagt siddende i kabinen under lignende reparationer.

Selskabet har påvist at betingelsen i vilkårene er opfyldt, eftersom branden er opstået samtidig med, at [klager] udførte svejsearbejde på køretøjet. Da skaden er sket under privat reparation og en sådan konkret fareart objektivt er undtaget af betingelserne jf. punkt 17.3, fastholder selskabet at skaden ikke er dækket af kaskoforsikringen."

Heroverfor har klagerens advokat i brev af 13/4 2011 til nævnet bl.a. gjort gældende:

"Min klient oplyser, at det er korrekt, at han har lavet et par hæftninger (svejsninger). Emnet er ca. 20 mm bredt, så der skal kun 2 til 3 hæftninger til, før den er fuldt svejset, men det gør man ikke på én gang, idet man så risikerer, at det, der skal svejses, brænder væk.

Derfor laver man små hæftninger for at fuldføre opgaven tilfredsstillende, og det har min klient også gjort. Der var ikke ild i noget, da han lavede reparationen, da han hæfter (svejser) med CO2, hvilket betyder, at ild ikke kan brænde, idet CO2 lægger sig som et tæppe oven over det materiale, som skal svejses, for at beskytte svejsningen, så ilt ikke kommer i forbindelse med svejsestedet. Hvis det skete, ville svejsningen ikke være god, og da min klient har arbejdet som certifikatsvejser i Danmark, Norge, Sverige og Finland samt på Nordsøen på olieplatformen …, ved han, hvad han har med at gøre.

Min klient oplyser, at ilden opstod i højre side af det armlæn, der deler ryglænet på bagsædet, og som han tidligere har nævnt, opdagede han ilden på grund af røg og kravlede ud fra venstre hjulkasse. Han slog til ilden med højre hånd, hvorefter lædersædet sad fast på hans hånd. Der var ikke ild at se, så han gik ind og holdt hånden under vand og bad sin kone om at gå ud og se, om der var andet at se. Det var der ikke, og hun hældte vand på stedet med en vandkande og kom ind til min klient igen.

Min klient havde brugt et apparat, som sættes på begge poler på et batteri. Det betyder, at man er fri for at tage strøm fra og ikke skal taste data ind i diverse systemer på bilen igen. Det

er der mange værksteder, der bruger, og min klient er sikker på, at der er opstået en kortslutning i de mange ledninger, der ligger i højre side, hvor også batteriet sidder i en Mercedes E 300 fra 1996.

Forsikringen skriver, at det er kutyme, at der sidder en brandvagt i bilen, når der svejses. Min klient oplyser, at han aldrig har oplevet dette på de mange værksteder, han har brugt. Dette ville gøre en reparation mange tusind kroner dyrere, og det er så sjældent, at biler brænder under de omstændigheder. Min klient har brugt værksteder som … og har aldrig set en brandvagt i bilen, når der blev svejset, for der må ikke befinde sig personer i bilen, når den er på liften. Dette er forbudt, og det ville også være et problem for de små værksteder, der kun har mester selv på værkstedet, når han skal svejse.

Min klient oplyser, at det eneste, han kan sige, er, at der er sket en kortslutning, og han synes også, det er en god forklaring på, at det kunne brænde igen, efter at hans kone hældte vand på stedet, hvor det havde brændt, selv om vandet straks løb af, fordi bagsædet/ryglænet er af læder, og det var det eneste, der sad på, idet selve sædet, man sidder på, var afmonteret for at kunne sætte apparatet på polerne, og selve sædet lå på taget af bilen.

Min klient er klar over, at han til brandvæsnet og politiet oplyste, at branden måske skyldtes, at han svejsede, men han var temmelig konfus lige i det øjeblik og tænkte ikke rationelt.

Desuden oplyser min klient, at taksator sagde til ham, at bilen skulle afmeldes og tog nummerpladen fra bagsmækken. Han skulle afmelde bilen, men fik det ikke gjort, så min klient fik en indkaldelse til syn, og først da opdagede han, at GF ikke havde afmeldt bilen, hvilket betyder, at han har betalt vægtafgift og forsikring en måned ekstra helt uden grund. GF's taksator sagde også til min klient, at ilden måtte være opstået i et hulrum eller i tectylen, men min klient oplyser, at bilen aldrig har fået tectyl, og der er ingen hulrum i bilen på dette sted.

Min klient mener, at GF bør betale erstatning på grund af en kortslutning.

Bilen var udstyret med følgende ekstraudstyr:

GPS i bagagerum, hvor den sad sammen med en tv-enhed, en dvd-enhed, en 6cd-skifter, en trafikmeldingsenhed, en GPS i/ved frontrude og cd-radio i frontpanel, og til alle disse ting følger der ledninger med, som lå fra midten til højre side af bilen."

Herefter har selskabet i brev af 6/5 2011 til nævnet bl.a. anført:

"Indledningsvis bemærker selskabet, at advokaten i sin skrivelse til nævnet af 13. april 2011 har anført, at [klager] opdagede ilden på grund af røg og kravlede ud fra venstre hjulkasse. Der er således enighed mellem parterne om, at branden opstod samtidig med arbejdet på bilen.

Selskabet er som udgangspunkt enig i advokatens beskrivelse af den tekniske funktionalitet ved et CO2-svejseapparat. Dog udelades i beskrivelsen to væsentlige elementer i relation til en mulig brandårsag.

Det er korrekt, at et svejseapparat frigiver kultveilte/CO2, således at ilt fra luften og varmen fra selve lysbuen ikke kan danne ild. Men det omkring-/bagvedliggende materiale som der svejse på, vil forsat nå en temperatur på over 1.000°C hvorfor metal vil blive rødglødende. Endvidere vil større svejsegløder også være en yderst plausibel årsag til brandens opståen.

En kortslutning kan defineres ved, at der er sket en utilsigtet forbindelse i et elektrisk/elektronisk kredsløb, hvorved der opstår en unormal stor strømstyrke, der medfører en unormal opvarmning med deraf skade til følge.

Da selskabet den 11. maj 2010 kl. ca. 9:27 telefonisk kontakter [klager] for at få uddybet den skriftlige anmeldelse, oplyser [klager] direkte, at der ikke var strøm på bilen, eftersom polen var taget af batteriet.

En kortslutning er dermed umuliggjort, eftersom der ikke længere kan opstå en utilsigtet forbindelse i de elektriske/elektroniske dele.

Ved ovennævnte telefonsamtale forklarer [klager] sluttelig, at årsagen til kortslutningen må være, at en ikke nærmere defineret, udefra kommende genstand, af ukendt årsag, skulle være faldet ned på batteriet (bilag …).

[Klager] har nu fremlagt en ny forklaring om, at polen ikke var taget af batteriet. I stedet for skulle et apparat have været påmonteret batteriet. Monteringen af apparatet på polerne, kan dog ligeledes henføres til en begivenhed/nødvendighed, der er sket i direkte tilknytning til svejsearbejdet på bilen. Uanset dette ligger selskabet dog første afgivende forklaring til grund.

Omkring afmeldingen af køretøjet, har selskabet følgende kommentarer. Det er korrekt, at selskabets taksator tog den eneste eksisterende nummerplade med i forbindelse med besigtigelsen. Men førend selskabet kunne afmelde køretøjet, blev [klager] informeret om, at han skulle fremskaffe den originale registreringsattest og underskrive en erklæring om bortkommen nummerplade.

[Klager] fremsender aldrig registreringsattesten eller erklæringen om bortkommen nummerplade til selskabet. I stedet for, kontakter [klager] den 20. maj 2010 kl. ca. 13:08 selskabet telefonisk og udbeder nummerpladen som taksatoren tog med sig. Nummerpladen sendes samme dag til [klager], men kommer dog retur til selskabet den 22. maj 2010 med beskeden; Modtagelse nægtet. Til orientering kan det oplyses, at [klager] selv har afmeldt køretøjet den 21. maj 2010 (bilag …).

Selvom om [klager] har været relativt passiv i forhold til at få afmeldt køretøjet hurtigst muligt, er selskabet naturligvis indstillet på, at tilbagebetale forsikringspræmie fra skadedatoen.

Uanset de af advokaten fremførte argumenter, fastholder selskabet, at skaden er sket i tilknytning til privat reparation og en sådan konkret fareart objektivt er undtaget af betingelserne."

Parterne er fremkommet med yderligere bemærkninger i breve til nævnet.

Nævnet har fået forelagt de fotos, der er fremlagt i sagen.

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**16 Hvad dækker kaskoforsikringen**

16.1 Kaskoforsikringen dækker enhver skade på og tyveri af bilen med de i punkterne 17.1 til 17.11 nævnet undtagelser.

…

17 Hvad dækker kaskoforsikringen ikke

Kaskoforsikringen dækker ikke:

…

17.3 Skade der påføres bilen under privat reparation."

Nævnet udtaler:

Efter sin gennemgang af sagen, herunder parternes indlæg og de fremlagte bilag, finder nævnet, at selskabet har godtgjort, at skaden er opstået under privat reparation. Nævnet kan derfor ikke kritisere, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for den brandskadede bil som sket. Nævnet finder heller ikke anledning til at pålægge selskabet at refundere vægtafgift, da klageren ikke har fremsendt registrereingsasttesten til selskabet.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Marianne Højgaard Pedersen
formand